

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2018

OBSAH

01. 03. 2018	EUROVIA STÁHLA STÍŽNOST, STAVBA HOSTIVAŘSKÉHO KORIDORU MŮŽE ZAČÍT (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	3
01. 03. 2018	KRAJE POŽADUJÍ PO MINISTERSTVU 17,85 MILIARDY KČ NA NOVÉ VLAKY ...	3
02. 03. 2018	STAVBA DRUHÉ KOLEJE NA TRATI PŘES HRADEC KRÁLOVÉ ZAČNE SMĚREM NA TÝNIŠTĚ (CHOCEŇ – HRADEC KRÁLOVÉ – VELKÝ OSEK).....	3
03. 03. 2018	VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA ŠÉFA SŽDC BY NEMĚLO SMYSL, ŘÍKÁ ŤOK.....	4
03. 03. 2018	LEO EXPRESS MÍŘÍ DO NĚMECKA, LINKOU CHCE PROPOJIT PRAHU S BERLÍNEM	4
05. 03. 2018	ČESKÉ DRÁHY VYPYSALE ZAKÁZKU NA VÝROBCE NOVÝCH VLAKŮ PRO MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ (5 JEDNOTEK PUSH-PULL)	5
05. 03. 2018	MODERNIZACE ZRYCHLÍ TRAŤ Z BRODU NA PRAHU, VLAKY POJEDOU AŽ STOVKOU (HAVLÍČKŮV BROD – OKROUHVICE).....	6
06. 03. 2018	ŠKODA TRANSPORTATION ZÍSKALA MILIARDOVOU ZAKÁZKU. DODÁ VLAKY NA SLOVENSKO	7
06. 03. 2018	FLIXBUS ZAČNE V NĚMECKU JEZDIT I S VLAKY, BUDE SPOLUPRACOVAT S LEO EXPRESS.....	8
06. 03. 2018	LÍTAČKA PO EVROPĚ, K OSMNÁCTINÁM A ZADARMO, PLÁNUJE EVROPSKÁ KOMISE (INTERRAIL)	8
09. 03. 2018	ČD ZMODERNIZUJÍ ČTYŘICET LET STARÉ MOTORÁKY. NA KOLEJE VYRAZÍ JAKO REGIOMOUSE (ŘADA 809/810)	9
11. 03. 2018	BABIŠ: STUDENTI A DŮCHODCI BUDOU MÍT SLEVY 75 PROCENT Z JÍZDNÉHO (OD 10. ČERVNA 2018)	9
12. 03. 2018	BITVA O ČESKOTŘEBOVSKÉ DEPO. PLÁN DRAH VADÍ ODBORŮM I POLITIKŮM	10
12. 03. 2018	TRAŤ DO MIKULOVA ZREKONSTRUUJÍ ZA MILIARDU, VLAKY PAK ZRYCHLÍ NA 120 KM/H (VALTICE – MIKULOV NA MORAVĚ).....	10
13. 03. 2018	ŠÉF SPRÁVY ŽELEZNIC CHYSTÁ REORGANIZACI, ZAMĚŘÍ SE HLAVNĚ NA NÁDRAŽÍ (SŽDC)	11
13. 03. 2018	V METROPOLI VZNIKNE DO TŘÍ LET ČTYŘKOLEJNÁ ŽELEZNIČNÍ TRAŤ (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	11
15. 03. 2018	NA OPRAVY NÁDRAŽNÍCH BUDOV PŮJDE LETOS VÍCE NEŽ MILIARDA KORUN	12
15. 03. 2018	NOVINKY NA ŽELEZNICI V PRAZE A STŘEDOČESKÉM KRAJI V NOVÉ TURISTICKÉ SEZONĚ.....	14
17. 03. 2018	KRAJSKÁ JÍZDENKA, NEBO NIC. MALÉ KRAJE MALUJÍ VELKOU ŽELEZNIČNÍ BUDOUCNOST, ALE KAŽDÝ JINAK (IDS).....	18
17. 03. 2018	LEGENDÁRNÍ ŽABOTLAMY DOŽÍVAJÍ, V PRAZE DOJÍZDÍ POSLEDNÍ TŘI (ŘADA 451/452)	20
20. 03. 2018	MODERNIZACE TRATI ZE SUDOMĚŘIC DO VOTIC ZKRÁTÍ CESTOVÁNÍ NA JIH ČECH.....	20
20. 03. 2018	LEO EXPRESS VS. ČD: ÚČETNICTVÍ DRAH MUSÍ POD HLEDÁČEK MĚSTSKÉHO SOUDU (PRAHA – OSTRAVA).....	21
20. 03. 2018	NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ VLAKEM? DŘÍVE NEŽ ZA DESET LET TO ROZHODNĚ NEBUDE	21
21. 03. 2018	V NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA OVLIVNÍ DÁLKOVÉ SPOJE ČD I NOČNÍ „FLAMENDRY“ V OKOLÍ PRAHY (25. BŘEZNA 2018).....	22

22. 03. 2018	NÁMĚSTEK PRO PROVOZUSCHOPNOST DRÁHY JIŘÍ SVOBODA BYL JMENOVÁN GENERÁLNÍM ŘEDITELEM SŽDC	23
22. 03. 2018	V OLOMOUCKÉM KRAJI PŮJDE LETOS NA OPRAVY A REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ 142 MILIONŮ KORUN.....	23
22. 03. 2018	NA OPRAVY NÁDRAŽÍ V PRAZE A VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH MÍŘÍ LETOS VÍCE NEŽ 200 MILIONŮ KORUN.....	25
22. 03. 2018	SUROVÉ ŽELEZO BUDE V RAKOUSKÉ OCELÁRNĚ VOZIT VAGÓN Z UNIČOVSKÝCH STROJÍREN	26
27. 03. 2018	SCHVÁLENO: SENIOŘI, ŽÁCI A STUDENTI BUDOU MÍT OD PŮLKY ČERVNA NA VLAKY A AUTOBUSY 75PROCENTNÍ SLEVOU	26
27. 03. 2018	EXPERTI DOPORUČILI VLÁDĚ STAVBU BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ U ŘEKY, ALE BEZ „METRA“ (BRNO HL. N.)	27
28. 03. 2018	STÁT ZA OBŘÍ PŮJČKU STO MILIARD KOUPI NOVÉ VLAKY A OPRAVÍ KOLEJE	27
28. 03. 2018	ČD VYPÍŠÍ TENDR NA POŘÍZENÍ AŽ 60 ELEKTRICKÝCH REGIONÁLNÍCH VLAKŮ	28
28. 03. 2018	SŽDC ZAHÁJÍ OPRAVY NÁDRAŽÍ V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI ZA VÍCE NEŽ 100 MILIONŮ KORUN.....	28
28. 03. 2018	VE ZLÍNSKÉM KRAJI PŮJDE LETOS NA OPRAVY NÁDRAŽÍ TĚMĚŘ 30 MILIONŮ KORUN.....	29
28. 03. 2018	HORSKÁ TRÁŤ TESTUJE ODMRAZOVÁNÍ TROLEJÍ. MŮŽE ODOLAT LEDOVÉ KALAMITĚ (ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU).....	30
28. 03. 2018	ZANEDBANÉ NÁDRAŽÍ NA SMÍCHOVĚ SE DOČKÁ REKONSTRUKCE (PRAHA-SMÍCHOV).....	31
29. 03. 2018	MINISTERSTVO DOPRAVY JE PROTI OBNOVENÍ ŽELEZNICE U SESUVU NA D8 (TRÁŤ Č. 097).....	32

01. 03. 2018 Eurovia stáhla stížnost, stavba hostivařského koridoru může začít (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/eurovia-stahla-stiznost-stavba-hostivarskeho-koridoru-muze-zacit/1592186>)

Společnost Eurovia stáhla stížnost na průběh soutěže na modernizaci železničního koridoru mezi jižními portály vinohradských tunelů a stanicí Praha-Hostivař. Informuje o tom server zdopravy.cz. S dvouletým zpožděním tak může Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uzavřít smlouvu s vítězným sdružením Metrostav, Swietelsky Rail a SMP. Trať modernizuje za 3,487 miliardy korun.

Druhá Eurovia, která se dvakrát pokoušela výsledek tendru zvrátit u antimonopolního úřadu, nabízela ve sdružení se Strabag Rail 3,68 miliardy korun. Spor se podle serveru točil kolem plnění technických kvalifikačních předpokladů a znalostí členů týmu. Poprvé ÚOHS poslal výsledky zpět k přezkoumání na SŽDC, která opětovně potvrdila vítězství nejlevnějších firem. Svou druhou stížnost nyní Eurovia stáhla, uvedl web bez bližších podrobností. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) tak zastavil správní řízení a zároveň zrušil předběžné opatření, které zakazovalo podepsat smlouvu s vítězem. Informaci serveru potvrdili mluvčí SŽDC Kateřina Šubová i mluvčí ÚOHS Martin Švanda. "V nejbližších dnech uzavřeme smlouvu s vybraným uchazečem, kterým je sdružení firem Metrostav, Swietelsky a SMP a zahájíme realizaci," uvedla Šubová. 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. I tehdy byla Eurovia ve sdružení se Strabagem druhá s cenou 4,3 miliardy Kč.

Modernizace koridoru přinese velké změny nejen v dálkové železniční dopravě, ale i v té městské a příměstské. Šestikilometrový úsek z Hostivaře do Vršovic bude čtyřkolejný a po dokončení se vyhne zastávce Praha Strašnice, která bude zrušena. Naopak nově vzniknou zastávky Zahradní Město a Praha Eden, kompletní rekonstrukcí projde nádraží Vršovice. Na Zahradním Městě vznikne přestupní uzel na MHD.

01. 03. 2018 Kraje požadují po ministerstvu 17,85 miliardy Kč na nové vlaky

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/kraje-pozaduji-po-ministerstvu-17-85-miliardy-kc-na-nove-vlaky/1592330>)

Hejtmani požadují po ministerstvu dopravy, aby zajistilo 17,85 miliardy korun na nákup nových vlaků, které slíbilo dát krajům v rámci Operačního programu Doprava. Dosud má ministerstvo k dispozici 7,73 miliardy korun, poptávka krajů přitom přesahuje i původně slíbenou částku. Předsedkyně Rady Asociace krajů ČR a hejtmanka Karlovarského kraje Jana Vildumetzová (ANO) se proto dopisem obrátila na premiéra Andreje Babiše (ANO), aby na společném jednání za přítomnosti ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) situaci urychleně řešili. "Jakákoliv nižší částka je pro nás nepřijatelná. Kraje udělaly maximum, naplnily podmínky čerpání dotací, souhlasily s tím, že zašlou co nejvíce žádostí o dotace, aby prokázaly jasnou poptávku po tomto druhu investic," uvedla Vildumetzová v tiskové zprávě. Zdůraznila, že problém je nutné vyřešit do června 2018, aby kraje mohly vybrat dodavatele vozidel a železniční dopravce v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek. Regiony mají podle Vildumetzové připraveny projekty za mnohem více peněz a jsou i připraveny celou záležitost koordinovat. Chtějí tak svým obyvatelům zajistit cestování po železnici moderními soupravami, které odpovídají evropským standardům. Současně budou po ministru dopravy požadovat, aby písemně přislíbil uveřejnění další dotační výzvy nejpozději v červenci 2018. Dalším požadavkem, který Vildumetzová ve svém dopise premiérovi uvedla, je dořešení příslibu vlády ohledně financí na rekonstrukce krajských silnic druhých a třetích tříd. Kraje na ně požadují čtyři miliardy korun, dosud ale nevědí, jakou podporu budou moci získat ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Plánování oprav silnic je tak pro ně velmi obtížné, dodala hejtmanka.

02. 03. 2018 Stavba druhé koleje na trati přes Hradec Králové začne směrem na Týniště (Choceň – Hradec Králové – Velký Osek)

Zdroj: iDNES.cz (https://hradec.idnes.cz/druha-kolej-hradec-kralove-tynistie-nad-orlici-fal-hradec-zpravy.aspx?c=A180228_386025_hradec-zpravy_the)

Projekt výstavby druhé koleje na trati z Velkého Oseka do Chocně postoupil do stádia posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Platí to pro první úsek železnice z Hradce Králové do Týniště

nad Orlicí, kde má stavba dvoukolejky začít nejdříve v roce 2022 a trvat tři roky. „Celková modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň je rozdělena do čtyř dílčích staveb. Aktuálně probíhá zpracování projektu a dokumentace k územnímu rozhodnutí,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová.

Nejdále je příprava úseku z Hradce do Týniště nad Orlicí, které je druhou nejvytíženější železniční stanicí v kraji. Původně se zde počítalo s traťovou rychlostí 120 kilometrů za hodinu, avšak studie proveditelnosti nakonec doporučila její zvýšení na 160 kilometrů. Díky tomu by vlaky mezi Hradcem Králové a Týništěm mohly zrychlit, i když v praxi se to vzhledem k typu nasazovaných souprav zřejmě nestane. Náklady na zdvoukolejnění 18,6 kilometru dlouhého úseku se odhadují na 3,8 miliardy korun. Součástí bude stavba třinácti nových mostů, devatenácti propustků a tří opěrných zdí. SŽDC chtěla také zredukovat počet přejezdů, ale nakonec se zruší jen jeden a dalších patnáct projde rekonstrukcí.

Nádraží dostanou podchody

V částce je započtena také rekonstrukce nádraží v Třebechovicích pod Orebem a na Slezském Předměstí v Hradci Králové. Obě dostanou nová bezbariérová nástupiště s podchodem. V Třebechovicích budou dvě nástupištní hrany, na Slezském Předměstí tři. Opravou projdou také zastávky v Hradci Králové, Blešně a Petrovicích a projekt počítá i s územní rezervou pro zastávku v Nepasicích. Její stavba však podle projektové dokumentace nebude součástí stavby, i když radnice v Třebechovicích pod Orebem i Královéhradecký kraj její zřízení dlouhodobě požadují. Do projektu by se naopak mohl dostat nadjezd nad tratí v Třebechovicích pod Orebem, jehož vybudování je mezi dvanácti požadavky, které železničářům zaslala třebechovická radnice. Vzniknout by měl ve východní části města u odbočky na Štěnkov a novou cestou se napojit k městskému koupališti do Vitouškovy ulice. „Pokud se podaří dosáhnout zařazení nadjezdu ve východní části města do projektu, bude současně zrušen železniční úrovnňový přejezd U Ameriky v Týnišťské ulici. Město proto vzneslo další požadavek naprojektovat a realizovat v tomto případě na tomto místě mimoúrovňové křížení pro pěší a cyklisty,“ doplnil starosta Třebechovic Jiří Němec (nez.). Mezi požadavky města je také vybudování protihlukových stěn, zachování polní cesty podél trati z Třebechovic do Blešna nebo mimoúrovňové křížení silnice a trati v Hradecké ulici. Dokumentace předložená k EIA s nimi však zatím nepočítá. „Budeme se snažit v rámci řízení podmínit náš souhlas splněním těchto požadavků,“ řekl starosta.

Kromě úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí připravuje SŽDC také úseky Týniště – Choceň, Hradec – Chlumeck nad Cidlinou a Chlumeck – Velký Osek. Celkové náklady se odhadují na 17,37 miliardy korun. Díky druhé koleji povede přes Hradec Králové alternativní koridor na trase Praha – Choceň. Podle studie se jen v úseku Hradec Králové – Týniště počítá s téměř čtyřnásobným nárůstem nákladní dopravy ze současných 8 na 31 nákladních vlaků denně. Počty spojů v osobní dopravě by měly zůstat přibližně na současné úrovni.

03. 03. 2018 Výběrové řízení na šéfa SŽDC by nemělo smysl, říká Ťok

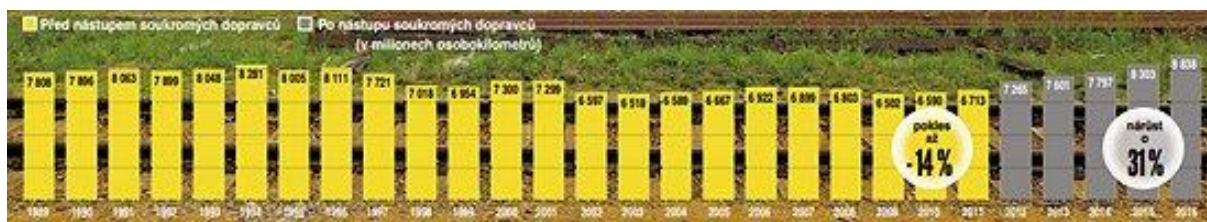
Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vyberove-rizeni-na-sefa-szdc-by-nemelo-smysl-rika-tok-1344053>)

Už na konci března by se správní rada SŽDC mohla zabývat tím, kdo správce kolejí povede po rezignaci Pavla Surého. Zatím na ředitelské křeslo zasedl náměstek Jiří Svoboda. A může si ho udržet i mnohem déle. „Pokud se mě budou ptát, navrhu, aby nechali pana Svobodu pověřeného půl roku,“ uvedl pro deník E15 ministr dopravy Dan Ťok, „a pokud se osvědčí, doporučím, aby byl následně jmenován ředitelem.“ Podle Ťoka je pro vedení SŽDC potřeba splnit poměrně přísná kritéria v tom, kdo správu může vést. „Dělat na toto místo výběrové řízení je složité a nevidím ho jako smysluplné. Dostanete stejně dva tři kandidáty, protože jiná kritéria nesplňují,“ řekl Ťok deníku E15. SŽDC, pro niž pracuje asi 17 tisíc lidí, spravuje celostátní i regionální tratě, jež vlastní stát. Od roku 2016 se stará také o nádraží, která koupila od Českých drah. Podle serveru zdopravy.cz se Surý nyní stal šéfem oblastního podniku SŽDC v Plzni.

03. 03. 2018 Leo Express míří do Německa, linkou chce propojit Prahu s Berlínem

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/leo-express-vlaky-nemecko-polsko-flixbus-f14-eko-doprava.aspx?c=A180302_201315_ekonomika_pmk)

Expanze Leo Expressu se v letošním roce obrátí směrem k západním sousedům. Společnost založená Leošem Novotným mladším už požádala české úřady o posouzení možnosti provozovat komerční dopravu na lince mezi Prahou a Berlínem. Mimo to chce svůj byznys rozšířit i do Polska. Firma, která je v Česku známá především vlakovým spojením na trase mezi Prahou a Ostravou,



v Německu působí od loňského roku. V srpnu převzala tamního dopravce Locomore a s jednou soupravou provozuje spojení mezi Berlínem a Stuttgartem. Doplněním trasy z Berlína do Prahy tak vznikne propojení obou trhů, které doposud chybělo. Kromě Německa, kde se o konkrétních linkách dosud jedná, usiluje Leo Express ještě o vstup na polské koleje. Spuštění první připravované trasy do Krakova, která naváže na spoje mezi Prahou a Bohumínem, zatím podle generálního ředitele Leo Expressu Petera Köhlera vážně na obíhání razítek. Šance na start ale vidí do poloviny letošního roku.

Políčeno je i na Polsko

Kromě Krakova má firma políčeno rovněž na spojení do Vratislavi a polského hlavního města Varšavy. „Deset procent našich cestujících jsou už nyní Poláci, věříme, že na polském trhu máme šanci na úspěch,“ dodává podrobnosti Köhler. Má to ale háček. Zmiňované tratě jsou v Polsku, ale i v Česku a na Slovensku dotované. Pro dlouhodobě ziskový provoz soukromého dopravce je potřeba, aby na nich provoz nebyl spolufinancovaný z veřejných peněz. Případně aby trať provozoval jeden dopravce vzešlý z veřejné soutěže. Podobný princip funguje právě v Německu, kde jsou dotované jen regionální linky, zatímco dálková doprava mezi většími městy si na sebe musí vydělat. Výhodou je větší obsazenost. Nestává se, aby vlaky byly naplněné jen ze čtvrtiny, což je průměr v Česku. Volný přístup k linkám bez dotované konkurence je tak hlavní důvod, proč se společnost pokusí nejdříve uchytit právě v Německu.

Leo Express začal cestující vozit v roce 2013, ale jeho podnikání je dlouhodobě ztrátové. V roce 2016 prohloubil ztrátu na 110 milionů Kč, výsledek loňského roku zatím vyčíslený nemá. Mluví ale o nárůstu tržeb o pětinu na zhruba 400 milionů korun. Provoz černých vlaků a autobusů byl podle Köhlera ziskový v Česku a na Slovensku, zatímco v Polsku a v Německu se firma potýkala s provozní ztrátou. Firma loni splatila část dluhů bankám, celková zadluženost tím klesla o 12 procent na 560 milionů korun. Letos společnost očekává nárůst tržeb o polovinu hlavně kvůli vstupu na nové tratě v Německu a rozjezdu linky do polského Krakova. Do provozu by se rovněž do léta měla vrátit pátá souprava Flirt, která je od června loňského roku v opravě po nehodě v Přerově.

Společně s Flixbusem

Železniční byznys Leo Expressu v Německu bude spojený s evropským operátorem autobusové dopravy Flixbusem. S ním už český dopravce spolupracuje při provozu zmiňované linky mezi Berlínem a Stuttgartem. Podobný princip, kdy Flixbus zajišťuje marketingovou podporu a nabízí svoji prodejní síť, chce společnost využít i u nových spojení. Zatím ještě není jasné, zda budou vlaky v zelené barvě Flixbusu, nebo v černé barvě Leo Expressu. Zcela určitě neponesou značku Locomore, se kterou česká společnost do budoucna nepočítá. „Důvod, proč jsme zatím ponechali značku Locomore, je ten, že na ni jsou němečtí zákazníci zvyklí a spojují si s ní cenově dostupnost přepravy a šetrnost k životnímu prostředí,“ říká šéf Leo Expressu.

Pro plánovanou expanzi má firma u leasingových společností dopředu rezervovaná vozidla. Jde především o dieselové soupravy Lint od italského výrobce Alstom, GTW od švýcarského výrobce Stadler nebo o klasické vlaky sloučené z lokomotiv a vagonů. Kromě toho společnost v prosinci 2016 objednala u čínského výrobce CRRC trojici souprav, které chce využívat v Česku a okolních zemích. První z těchto souprav by měla dorazit za rok. Předtím než ji bude možné uvést do provozu, musí projít několikaměsíčním schvalovacím procesem.

05. 03. 2018 České dráhy vypsaly zakázku na výrobce nových vlaků pro Moravskoslezský kraj (5 jednotek push-pull)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29885/>)

Až 160 kilometrů v hodině, s 10 místy v první třídě a 310 ve druhé, elektrické zásuvky, nízkopodlažní nástup s místy pro osoby na vozíku včetně přístupného WC – tak budou vypadat nové vlaky pro Moravskoslezský kraj. Tzv. jednotky push-pull by měly začít jezdit na lince mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem a Frenštátem pod Radhoštěm město (trať č. 323) na konci roku 2020. Celkem pět jednotek přijde téměř na miliardu korun.

„Jednotky typu push-pull jsme se rozhodli na trasu mezi Ostravou a Frenštátem pod Radhoštěm objednat kvůli jejich univerzálnosti. Jde o netrakovní soupravy, to znamená, že je lze na trati nasazovat ještě před plánovanou elektrifikací. V provozu mohou být spojeny jak s elektrickou tak s dieselovou lokomotivou. Cestující si na této trase užijí vyššího komfortu dřívě, než nasazení moderních souprav umožní modernizace trati číslo 323,“ vysvětluje Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek. „Soupravy typu push-pull jsou již nasazovány třeba drahami na Slovensku,“ doplňuje Kupec.

„Trasa mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem a Frenštátem pod Radhoštěm je čtvrtou nejlépe vytiženou příměstskou tratí v kraji. Denně tu naše vlaky využijí tisíce lidí. Na to jsme dbali společně s krajem při plánování dopravní obslužnosti na příští rok. Tyto moderní soupravy poskytnou komfort podobný vlakům pendolino nebo InterCity, přitom však reflektují, že jsou určeny pro cesty na kratší vzdálenosti. Samozřejmě tak bude velkoprostorový interiér, účinný systém větrání, vytápění a klimatizace, bezbariérové vakuové WC, informační tabule s možností akustického hlášení či zásuvky pro notebooky. To vše by mělo zásadně zvýšit pohodlí a komfort cestujících,“ jmenuje výhody nových souprav Ludvík Urban, člen představenstva ČD zodpovědný za regionální dopravu.

Nové soupravy by chtěly České dráhy společně s Moravskoslezským krajem pořídit pomocí finančních prostředků z evropského programu OPD2. Dopravní model nasazení těchto vozidel už byl projednán s krajem i s krajským koordinátorem KODIS.

Technické parametry:

- netrakovní jednotka (jedná se o soupravu bez pohonu, dopravu zajistí připojená lokomotiva různého typu, např. dieselová, elektrická);
- základní sestava: řídicí vůz + dva vozy vložené;
- nízkopodlažní nástup;
- moderní textílem čalouněné sedačky
- místa 1. i 2. třídy (počet míst cca 10 v 1. třídě a cca 310 míst ve 2. třídě)
- místa pro jízdní kola (cca 30 míst) a kočárky, prostor pro objemná zavazadla;
- místa pro osoby na vozíku včetně přístupného WC, zásuvek pro nabíječky elektrických vozíků a mechanické plošiny podle norem TSI;
- další vyhrazená místa pro osoby se zdravotním postižením a úpravy pro osoby s různým druhem handicapu, včetně např. označení Braillovým písmem a označením pro slabozraké;
- informační audiovizuální systém;
- Wi-Fi;
- elektrické zásuvky 230 V a USB výstupy pro napájení elektroniky;
- schopnost provozu rychlostí alespoň 160 km/h;
- zajištěna vysoká bezpečnost cestujících – nástupní dveře ovládané tlačítky i centrálně, za jízdy i za pobytu ve stanici blokováné (tzv. stranové blokování), s možností odblokování jen na straně nástupiště.

05. 03. 2018 Modernizace zrychlí trať z Brodu na Prahu, vlaky pojedou až stovkou (Havlíčkův Brod – Okrouhlice)

Zdroj: iDNES.cz (https://jihlava.idnes.cz/zeleznice-rekonstrukce-havlickuv-brod-okrouhlice-kolej-protihlukova-stena-vysocina-g4f-jihlava-zpravy.aspx?c=A180305_387111_jihlava-zpravy_mv)

Správa železniční dopravní cesty letos pokračuje v modernizaci železnice mezi Havlíčkovým Brodem a Okrouhlicí. Už za týden začne na jedné z kolejí hlavní trati na Kolín dlouhá výluka. Až oprava úseku skončí, zvýší se povolená rychlost na trati až na 120 kilometrů v hodině. „Po modernizaci osmikilometrového úseku se zvýší traťová rychlost na 100 kilometrů za hodinu pro klasické soupravy a na 120 pro naklápací vlaky,“ vyzdvihla jeden z hlavních důvodů rekonstrukce mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. Dosud se mezi Brodem a Okrouhlicí jezdí rychlostí maximálně 75 kilometrů v hodině.

Hlavní část prací se uskuteční v termínu od 12. března do 11. července. Na tuto dobu je plánována výluka koleje od Okrouhlice do Havlíčkova Brodu. Vlaky budou jezdit jen po druhé koleji. Cestování vlakem na Prahu nebo z Prahy se tak může o něco protáhnout. Do konce října chce SŽDC stihnout kompletní rekonstrukci železničního spodku a svršku, trakčního vedení, mostů a propustků, přípojek

pro napájení zabezpečení přejezdů a uložení kabelů pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Doplní zde i diagnostiku.

V roce 2030 by mělo po trati jezdit až 200 vlaků denně

Nová nástupiště s přístřešky, zabezpečením, osvětlením a informačním systémem pak dostane zastávka Havlíčkův Brod-Perknov. Celkem by veškeré práce měly přijít na 721 milionů korun. Akce je významnou měrou spolufinancována z evropských dotačních programů. „Po modernizaci se zkrátí jízdní doba, zvýší se bezpečnost řízení železničního provozu i kapacita dráhy,“ poznamenala Šubová.

Trať mezi Kolínem a Brnem přes Havlíčkův Brod by totiž v budoucnu měla posilovat na významu. Zatímco podle zpracované projektové dokumentace po této trati přes Havlíčkův Brod jezdila na přelomu tisíciletí zhruba stovka vlaků denně, před pěti lety jich bylo už přes 120. A dokument odhaduje, že v roce 2030 by tudy každý den mělo projet vlaků až 200, z toho 133 v době mezi šestou a dvaadvacátou hodinou.

V úseku vyroste celkem kilometr a půl protihlukových stěn

Nové koleje by měly být tišší. I tak by však provoz v některých úsecích překročil hlukové normy. Proto mezi Okrouhlicí a Brodem rovněž vyrostou na celkem devíti místech protihlukové stěny. S přípravou jejich stavby už se začalo. Proto byl v Okrouhlicí na silnici číslo 150 vedoucí těsně u kolejí omezen provoz. Kyvadlově tam auta pouští provizorní semafor. „Lidé, kteří bydlí v blízkosti dráhy, o protihlukové stěny žádali. V minulosti si na hluk od železnice stěžovali i u nás na úřadě a požadovali výměnu oken. Jenže to nedopadlo,“ konstatoval okrouhlický starosta Lubomír Pospíchal. Pod Okrouhlicí spadá také Horní a Dolní Chlístov, kde jsou některé domy do deseti metrů od trati. Celkově bude postaveno zhruba jeden a půl kilometru protihlukových stěn. Vysoké budou od dvou do tří metrů. „Jejich rozsah je navržen na základě hlukové studie. Ta zohledňuje důsledky vlivu rekonstrukce trati na celkovou hlučnost v okolí trati, zejména s ohledem na navrhované zvýšení rychlosti a kapacity trati,“ sdělila mluvčí SŽDC Šubová.

Další miliardy půjdou do brodského železničního uzlu

„Když teď lidé vidí, jak je stěna mohutná, už se to některým zase nelíbí,“ usmívá se okrouhlický starosta. Podle něj by stěny nakonec neměly být šedivé a betonové. „Budou kazetové a měly by mít barvu do zelena, aby v jarních a letních měsících splývaly s okolím,“ doplnil Pospíchal. S modernizací trati mezi Havlíčkovým Brodem a Okrouhlicí se začalo už v loňském roce. Čtyřměsíční výluka se tehdy týkala pravé koleje ve směru na Brod. Součástí prací byla obnova železničního spodku i svršku, výměna zabezpečení i opravy propustků a mostů. V té době dělníci nainstalovali i několik protihlukových stěn. Do rekonstrukce železnice v okolí Havlíčkova Brodu SŽDC v poslední době investuje nemalé prostředky. Před třemi roky byla dokončena modernizace třetiny brodského nádraží, letos v létě by měly začít v jeho druhé části práce za 130 milionů. A komplexní rekonstrukce staniční části celého železničního uzlu plánovaná na roky 2020 až 2022 přijde na další 1,8 miliardy korun.

06. 03. 2018 Škoda Transportation získala miliardovou zakázku. Dodá vlaky na Slovensko

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/skoda-transportation-zos-trnava-zssk-konsorcium-fv1-eko-doprava.aspx?c=A180306_085256_eko-doprava_tanc)

Konsorcium firem Škoda Transportation a slovenské ŽOS Trnava dodá státnímu slovenskému železničnímu dopravci Železničná spoločnosť Slovensko 25 elektrických vlakových jednotek za 160 milionů eur (v přepočtu asi 4,1 miliardy korun). Obě firmy uspěly v dosud největším tendru svého druhu od vzniku státního dopravce. „Naše konsorcium uspělo nejen kvůli ceně, ale především kvalitou a technickým řešením již osvědčeného a moderního vozidla, které jezdí v ČR pod názvem RegioPanter,“ uvedl obchodní ředitel Škoda Transportation Jaromír Jelínek. Smlouva s vítězným konsorciem již byla podepsána, zakázku za 160 milionů eur (4,1 miliardy korun) bude Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) financovat i z evropských fondů. Většina z pětadvaceti objednaných vlakových jednotek bude smontována na Slovensku ve firmě ŽOS Trnava. Konsorcium české a slovenské firmy porazilo ve veřejné soutěži švýcarskou společností Stadler Bussnang.



Vítězné konsorcium dodá vlakové jednotky pro regionální dopravu během dvou let ve dvou verzích, a to kratší s délkou 80 metrů a s kapacitou 247 míst na sezení a v delší verzi s 343 místy k sezení. Skupina Škoda Transportation dodala vlakové jednotky ZSSK již v minulosti. ZSSK nasadí nově objednané soupravy na tratě v okolí Žiliny na severu země. První soutěž na dodávku vlakových

jednotek ZSSK v roce 2016 zrušila po výtkách Evropské komise ohledně podmínek tendru. Nový tendr dopravce vypsal loni v dubnu.

06. 03. 2018 Flixbus začne v Německu jezdit i s vlaky, bude spolupracovat s Leo Express

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-flixbus-nemecko-flixtrain-leo-express-f6s-eko-doprava.aspx?c=A180306_101913_eko-doprava_cfr)

Flixbus v Německu startuje provoz vlaků, zelené vlaky zahájí provoz 24. března nejprve na trase mezi Kolínem a Hamburkem. V polovině dubna pak přibude druhé spojení mezi Berlínem a Stuttgartem, provozované společností Locomore, uvedl deník Welt. Ne této lince spolupracuje Flixbus s českým dopravcem Leo Express. O vstupu doposud výhradně autobusového dopravce na železniční trh se spekulovalo dlouho, nyní je to skutečností. Flixtrain nejdříve začne jezdit pětkrát týdně mezi Hamburkem a Kolínem nad Rýnem. Kromě cílových stanic soupravy ještě zastaví v Düseldorfu, Diusburgu, Gelsenkirchenu, Münsteru a Osnabrücku.

Provoz linky z Hamburku do Kolína Flixtrain převzal po HKX – Hamburg-Köln-Express. Vlaky na této trase bude mít na starosti firma BTE Bahntouristik Express. Na lince z Berlína do Stuttgartu, kterou Flixtrain spustí ve druhé polovině dubna, bude spolupracovat s Leo Expressem. Český dopravce dostane na starosti provoz linky, Flixbus se postará o marketing a prodej jízdenek. Obě společnosti už spolupracují a to od doby, kdy český dopravce převzal ztrátovou společnost Locomore. Flixbus se zatím soustředí na německý železniční trh, nicméně přemýšlí také o rozšíření nabídky o dálkové vlakové spoje. „Přeshraniční provoz je komplikovaný kvůli rozdílným systémům. Tam sázíme na autobus,“ řekl šéf Flixbusu André Schwämmlein.

FlixBus zahájil provoz v Německu v roce 2013 po deregulaci trhu dálkové dopravy. Vedle Německa působí prostřednictvím partnerských dopravců ve 26 evropských zemích včetně České republiky. Denně provozuje spoje do 1 400 destinací. V Česku působí od roku 2014.

06. 03. 2018 Lítačka po Evropě, k osmnáctinám a zadarmo, plánuje Evropská komise (Interrail)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/eu-evropska-komise-interrail-evropsky-parlament-fbl-eko-zahranicni.aspx?c=A180306_162234_eko-zahranicni_mato)

Evropská komise vyčlenila začátkem března 12 milionů eur na to, aby Evropané, kteří letos dovrší 18 let získali zdarma jízdenku Interrail. Ta jim umožní volně cestovat po Evropě téměř jakýmkoliv vlakem. První cestující by ji měli využít již během tohoto léta. Evropská komise (EK) odstartovala na začátku března plán skupiny poslanců Evropského parlamentu, aby všichni mladí Evropané, kteří dovrší 18 let získali volnou jízdenku Interrail na evropské vlaky. Jedním z prvních kroků, které EK v tomto směru učinila, bylo vyčlenění 12 milionů eur pro rok 2018, které by měly zajistit, že jízdenku dostane 20 až 30 tisíc mladých lidí. Jízdenka Interrail by jim měla dát „příležitost objevovat Evropu, ale co je důležitější, měla by je lépe spojovat s evropskou identitou a zvyšovat povědomí o klíčových hodnotách Unie,“ cituje návrh rozpočtu tohoto opatření Deutsche Welle. „Je důležité abychom nabídli všem mladým lidem příležitost rozšířit si obzory poznáváním jiných zemí. Vzdělání není jenom o tom, co se naučíme ve třídě, ale i o poznávání kultur a tradic našich evropských spoluobčanů,“ říká evropský komisař pro školství, kulturu, mládež a sport Tibor Navracsics. Podle komise tento postup umožní mladým Evropanům bez ohledu na jejich sociální či vzdělanostní zázemí a na zdravotní omezení cestovat do zahraničí. Návrh počítá s otevřenou soutěží, která by měla vybrat, kdo jízdenku Interrail dostane, přičemž první cestující by ji měli využít již během tohoto léta.

Dárek k osmnáctinám od EU? Jízdenka na vlak

Opatření představuje přípravu k realizaci plánu lidovecké frakce poslanců Evropského parlamentu z konce roku 2016, který předpokládá, že každý Evropan dostane zdarma ke svým 18. narozeninám univerzální vlakovou jízdenku Interrail. Původní návrh předsedy frakce Manfreda Webera ale zkritizovala EK kvůli obřím nákladům. Ročně by totiž jízdenka pro všechny osmnáctileté Evropany stála Unii 1,2 až 1,6 miliard eur, uvádí Deutsche Welle. Místo toho přišla komise v březnu 2017 s levnější alternativou a navrhla vyčlenit 2,5 milionu eur z rozpočtu programu Erasmus+, jež měly pokrýt cestovní náklady pro zhruba pět tisíc evropských studentů. Weber to na webu lidovecké frakce Evropského parlamentu označil za zmeškanou příležitost. „Náš návrh volné Interrail jízdenky ale rozhodně není mrtvý. Budeme pokračovat v boji za to, aby byl obsažen v rozpočtu EU pro rok 2018,“ uvedl Weber.

Nesmysl i příležitost pro mladé, říkají čeští europoslanci

Rozhodnutí EK, kterým návrhu částečně vyhověla kritizují někteří čeští europoslanci. Podle Jana Zahradila (ODS) se jedná o nesmysl a vyhazování peněz evropských daňových poplatníků. „Evropská identita by se rozhodně neměla prosazovat těmito prvoplánovými prostředky. Pokud něco jako evropská identita vznikne, což si nemyslím, bude to především díky dlouhodobému vývoji komunikace mezi národy, ne kvůli nějaké volné vlakové jízdence,“ říká pro iDNES.cz Zahradil. V iniciativě nevidí přínos ani europoslankyně Kateřina Konečná (KSČM), která ji označuje za populistický krok. Podle ní mladí lidé v řadě evropských zemí nepotřebují jízdenky, ale práci a pozitivní perspektivu budoucího vývoje. „V současné době, kdy Evropská komise tvrdí, že hledáme každou korunu, protože odchod Británie bude stát EU značné peníze, jen tak vyčleníme 12 milionů eur? Nic pozitivního na tom nevidím,“ uvádí Konečná.

Server euronews uvádí, že měsíční cestování se zmiňovanou jízdenkou představuje náklady v hodnotě 510 eur (13 000 korun), její držitelé mohou cestovat přes 30 evropských zemí a za téměř nulové dodatečné náklady mohou využívat 32 železničních sítí. Myšlenku naopak podporuje europoslankyně Michaela Šojdrová (KDU-ČSL), protože podle ní umožní cestování mladým lidem, kteří by na to jinak neměli dostatek finančních prostředků. Nemělo by se ale jednat o zcela volnou distribuci jízdenek Interrail. „Iniciativa by se měla vázat na nějakou dobrovolnickou akci, aby mladí lidé prokázali skutečný zájem o tento benefit,“ upřesňuje Šojdrová.

09. 03. 2018 ČD zmodernizují čtyřicet let staré motoráky. Na koleje vyrazí jako RegioMouse (řada 809/810)

Zdroj: Deník.cz (https://www.denik.cz/ekonomika/cd-zmodernizuji-ctyricet-let-stare-motoraky-na-koleje-vyrazi-jako-regiomouse-20180308.html?utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=sekce-z-internetu)

Legendární motoráky 809 a 810 brázdí po českých lokálkách už přes čtyři desítky let. Po tuzemských kolejích se budou prohánět i nadále. České dráhy se totiž rozhodly vozy zmodernizovat a dále s nimi vozit cestující. Při pojmenování vlaku sáhne dopravce opět do živočišné říše. Po slonech, panterech, žralocích či pavoucích dojde nyní na myši. Motorové vozy řady 809 a 810 nově ponесou název RegioMouse. „Označení zapadá do dosavadního stylu pojmenování nových nebo modernizovaných vozidel nabízejících vyšší komfort cestování než dosavadní vozidla,“ vysvětluje mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. České dráhy mají přes 200 kusů těchto vozidel. Kolik z nich se dočká modernizace, není zatím jasné. „Počet modernizovaných vozidel bude záviset na rozsahu sjednaných výkonů, které budou s objednateli dohodnuty v příštím období,“ říká Šťáhlavský.



Motoráky při přestavbě dostanou nové sedačky, toalety, topení, polospuštěcí okna, prostory pro kola a velká zavazadla. Jeden z vozů bude na zkoušku vybaven i vakuovým WC. „Je zřejmé, že vozy 809 a 810 v modernizované podobě mohou nabídnout ekonomicky výhodný model provozu na méně frekventovaných lokálkách,“ myslí si Šťáhlavský. Podle něj by některé z vozů mohly dostat klimatizaci, wifi či zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky.

11. 03. 2018 Babiš: Studenti a důchodci budou mít slevy 75 procent z jízdného (od 10. června 2018)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/babis-studenti-a-duchodci-budou-mit-slevy-75-procent-z-jizdneho/1596237>)

Důchodci nad 65 let a studenti by měli od letošního června dostávat ve vlacích a autobusech slevu na jízdném 75 procent. Novinka by měla začít platit od změny jízdních řádů, tedy od 10. června. Státní pokladnu to má stát 5,8 miliardy korun. V Otázkách Václava Moravce České televize to řekl premiér v demisi Andrej Babiš (ANO). V programovém prohlášení současná vláda v demisi slibovala jízdné na železnici pro seniory a studenty do 26 let zdarma.

Babiš v televizní debatě řekl, že sleva pouze na železnici by nic nevyřešila. Poukázal na to, že železničních zastávek je mnohem méně než obcí a měst v tuzemsku. Novou slevu chce zavést formou nařízení vlády. „Tenhle systém bude jednoduchý a férový,“ prohlásil. Důchodcům by podle něj mělo stačit jen ukázat na nádraží u pokladny občanský průkaz a obdobně by to mělo fungovat i u studentů. Jak ale řekl, dopravci budou mít možnost na některých přeplněných spojích slevy neposkytovat. Peníze na slevy má stát podle Babiše získat z dalších úspor státu a rušením

"nesmyslů", kam zařadil i program Start na ministerstvu průmyslu a dopravy za 1,3 miliardy korun. Poukázal i na to, že se státu daří lépe vybírat daň z přidané hodnoty.

12. 03. 2018 Bitva o českotřebovské depo. Plán drah vadí odborům i politikům

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/depo-ceska-trebova-netolicky-ceske-drahy-ff2-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180312_388665_pardubice-zpravy_skn)

České dráhy chystají reorganizaci, která se nezamlouvá České Třebové ani kraji. Tamní depo kolejových vozidel má jako organizační jednotka zaniknout. Co z něj v České Třebové poté zůstane, není jasné. Odbory jsou kategoricky proti. Nespokojen je starosta České Třebové, protestují odbory, lobbuje i hejtman. Nicméně železniční depo, které pro České dráhy zajišťuje opravy i provoz na tratích, v současné podobě na začátku letních prázdnin patrně skončí. Pokud plány drah místní politici nezvrátí. Hejtman Pardubického kraje Martin Netolický upozorňuje, že České dráhy chystají prodej areálu do soukromých rukou. Dráhy upozorňují, že rozhodnutí o změnách ještě nepadlo.

Od 1. července letošního roku by mělo zaniknout pět dep kolejových vozidel v zemi a nově vzniknout tři oblastní centra provozu a tři oblastní centra údržby. Ani jedno z nich však nemá být ve Třebové. České dráhy plánované změny vysvětlují tím, že společnost musí být efektivnější. Jen tak bude schopna v konkurenci obstát. „To se pochopitelně týká i oprav a údržby vozidel. Potřebujeme lépe využít stávající kapacity a zároveň reagujeme na změnu vozidlového parku. Stará vozidla postupně nahrazují ucelené jednotky, na jejichž údržbu potřebujeme odpovídající zázemí moderních a dostatečně velkých hal,“ uvedl člen představenstva Českých drah odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku Miroslav Kupec.

Do depa kolejových vozidel patří provozní část, tedy například i strojívníci, kteří ve Třebové určitě zůstanou. Ale jeho součástí je i opravárenská část, s níž dráhy podle všeho nepočítají. Kolik v depu pracuje lidí, České dráhy MF DNES odmítly sdělit. „Moc o tom stále nevíme. Nemám z toho radost vzhledem k zaměstnanosti, pokud by k tomu došlo, znamenalo by to propouštění lidí,“ uvedl starosta České Třebové Jaroslav Zedník.

Dráhy tvrdí, že se není čeho bát

„Pokud vůbec dojde ke snižování stavů v rámci zvažované optimalizace opravárenství, půjde v celé republice o 50 až 60 lidí v úřednických profesích. Z toho velká část jsou lidé v důchodovém věku,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. „V tuto chvíli existuje návrh, o němž se diskutuje. Rozhodnuto zatím nebylo,“ uvedl Miroslav Kupec. Odbory jsou kategoricky proti, vadí jim rozdělení dep na část provozní a opravárenskou. Namítají, že dráhy dnes vůbec netuší, se kterými kraji uzavřou dohodu o provozu regionální dopravy po roce 2019. „České dráhy nyní vyjednávají o smlouvách na další období a nevědí, ve kterých krajích budou úspěšné. Proto si myslíme, že tato reorganizace je předčasná,“ uvedl předseda podnikového výboru Odborového sdružení železničářů Vladislav Vokoun.

Asi nejsilnější páky na České dráhy má Pardubický kraj, který nyní rozhoduje, zda regionální dopravu po roce 2019 svěří opět této státní firmě, nebo využije nabídku společností RegioJet a Leo Express, s nimiž jedná. Hejtman Martin Netolický žijící v České Třebové nyní zachování opravárenské činnosti v České Třebové spojuje s uzavřením další smlouvy s krajem. „Při těchto jednáních jsem upozornil, že si těžko dovedu představit, že by regionální doprava v našem kraji byla realizována jinými depy a lidmi mimo náš kraj. Považuji to za nesprávné, a proto jsme jednali o tom, aby provozní a opravárenská činnost ve městě zůstala,“ uvedl. Pokud by byl provoz zprivatizován, s vysokou pravděpodobností by České dráhy podle něj tuto službu nakupovaly. Hejtman mluví o tom, že České dráhy už mají zájemce o stávající areál. „Nejvíce překvapivé je, že přestože je celý areál k dispozici a není plně využit, tak chtějí České dráhy investovat například do depa v Hradci Králové či do dalších dep v rámci sítě, což bude stát nemalé finanční prostředky,“ uvedl. České dráhy zatím nechávají, pokud jde o Českou Třebovou, příběh s otevřeným koncem. „S panem hejtmánem jsem na toto téma již hovořil a osobně se s ním setkám po 12. březnu,“ uvedl Kupec.

12. 03. 2018 Trať do Mikulova zrekonstruuje za miliardu, vlaky pak zrychlí na 120 km/h (Valtice – Mikulov na Moravě)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-opravy-valtice-mikulov-szdc-dyg-eko-doprava.aspx?c=A180312_155543_eko-doprava_cfr)

Železniční trať mezi Valticemi a Mikulovem zmodernizuje sdružení společností Elektrizace železnic Praha, AŽD a Strabag za zhruba miliardu korun. Stavební práce mají začít ještě v průběhu března,

od 3. dubna si ale vyžádají kompletní výlukou a vlaky tak na trase nahradí autobusy. Výluka bude podle mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřiny Šubové trvat nepřetržitě do začátku října. Celkem železničáři plánují zrekonstruovat na 12 kilometrů kolejí, vzniknout by měla i nová železniční zastávka Sedlec u Mikulova se dvěma dopravními kolejemi, která se bude nacházet zhruba o 150 metrů blíže k centru obce, než je stávající zastávka.

Rekonstrukce uvedeného úseku navazuje na stavební práce mezi Valticemi a Bořím Lesem u Břeclavi, které začaly v loňském roce. Po dokončení celého 22 kilometrů dlouhého úseku budou moci vlaky z Břeclavi do Mikulova jezdit 120kilometrovou rychlostí, což v jízdním řádu přinese zrychlení o několik minut. V současnosti jezdí osobní vlaky z Břeclavi do Znojma zhruba 80 minut. Součástí rekonstrukce trasy z Mikulova do Valtic je rovněž oprava tří mostů a 15 propustků. Úpravy zabezpečovacího zařízení umožní dálkové ovládání stanic Boří Les, Valtice, Sedlec na Moravě a Mikulov na Moravě, na kterých tak nově nebudou potřeba výpravčí.

Po dokončení rekonstrukce trati dojde i na výpravní budovu v Mikulově, kterou plánuje správa železnic kompletně zrekonstruovat. V letošním roce má vzniknout další projekt opravy nádraží a stavební práce by se měly uskutečnit napřesrok. Celkem by měla obnova nádraží vyjít na předpokládaných 25 milionů korun, dodala Šubová.

13. 03. 2018 Šéf správy železnic chystá reorganizaci, zaměří se hlavně na nádraží (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/jiri-svoboda-sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-zeleznicne-nadrazi-reorganizace-1yu/eko-doprava.aspx?c=A180312_203710_ekonomika_amu)

Nový šéf Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiří Svoboda rozjede reorganizaci. Cílem je snížení počtu odborných útvarů o čtvrtinu a výměna vedení některých oblastních ředitelství. Změní se především struktura organizací, které se starají o nádraží. Regionální správy jednotlivých nádraží byly dosud samostatné a přímo podřízené náměstkovi pro správu majetku Tomáši Drmolovi. Nově by měly být začleněny pod místně příslušné oblastní ředitelství, kam spadá péče o veškerý ostatní majetek v daném regionu.

Správce železnic odkoupil nádraží v roce 2016 od Českých drah. Většinu těchto budov postupně čeká rekonstrukce, přičemž do roku 2020 si rekonstrukce nádražních objektů vyžádají investice ve výši 8,4 miliardy korun. Modelovým nádražím, které SŽDC rekonstruuje a v němž pronajímá zájemcům komerční prostory, má být podle Svobody pražské hlavní nádraží. To správa železnic v září 2016 převzala od italské společnosti Grandi Stazioni. „Podařilo se uzavřít nájemní smlouvy se 45 obchodními partnery a třemi dopravci osobní železniční dopravy. Otevřeli jsme zde novou kavárnu a aktuálně se připravuje otevření dalšího občerstvení,“ dodává Svoboda. Podobným způsobem hledá nájemce i pro další opravená nádraží. Během loňska vypsal SŽDC na pět desítek výběrových řízení na využití prostor v opravených nádražních budovách a ve většině případů se jí podařilo nabízené prostory udat. Jako příklad je možné uvést vzniklé restaurace a další gastronomické služby na nádražích v Šumperku, Kolíně, Trutnově nebo v Kopřivnici. Na nádražích rovněž vznikají bankomaty, sklady či kanceláře.

Svoboda vede státního správce kolejí a další infrastruktury související s železnicí od konce února, kdy na post generálního ředitele rezignoval bývalý šéf Pavel Surý. V souvislosti s jeho odchodem se spekulovalo o tom, že Surý jakožto člen sociální demokracie měl uvolnit post kandidátovi preferovanému vítězným hnutím ANO. Změny na postech krajských ředitelů už odstartoval Surého odchod, protože byl pár dnů po rezignaci jmenován oblastním ředitelem v Plzni. Nyní je ve hře změna nejvyššího vedení i v dalších krajích. Svobodovi vyjádřil podporu ministr dopravy Dan Ťok, podle něhož není třeba na post pořádat výběrové řízení. Pokud se Svoboda během následujícího půl roku osvědčí, může být jmenován přímo. Oficiálně ředitele správy železnic jmenuje správní rada, která se má poprvé po rezignaci Surého sejít na konci března. Podle Svobody ale není potřeba s personálními změnami v organizaci čekat na jejich zasedání. „Ty nejdůležitější a systémové (změny) je nutné udělat co nejdříve a nespojovat je s datem před či po zasedání správní rady,“ uvedl nový šéf SŽDC.

13. 03. 2018 V metropoli vznikne do tří let čtyřkolejná železniční trať (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/pha-hostivar-pha-hl.n..html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes podepsala smlouvu se zhotovitelským sdružením firem Metrostav, Swietelsky Rail CZ a SMP CZ o modernizaci traťového úseku mezi pražským hostivařským

a hlavním nádražím. Díky ní vznikne do konce roku 2021 vůbec první čtyřkolejná trať na síti SŽDC. Stavba navazuje na již dokončenou přestavbu nádraží Praha-Hostivař, jejím výsledkem budou mimo jiné nová stanice na Zahradním Městě a zastávka v Edenu.

Při modernizaci bude trať z Prahy do Benešova přesunuta do přímější trasy přes plochu bývalého seřazovacího nádraží ve Vršovicích. Do souběhu s ní bude přeložena i trať z Prahy-Malešic, společně tak vytvoří čtyřkolejný úsek. Díky narovnání tratě dojde ke zkrácení kolejí o 232 m a ke zvýšení rychlosti v oblasti Strašnic na 120, ve Vršovicích pak na 85 – 105 km/h. „Stávající strašnická zastávka ani stanice ve Vršovicích nenabízejí optimální přestupní vazby na MHD. Trať přitom kříží na dvou místech frekventované autobusové linky, aniž by na ně bylo možné přestoupit. Proto právě v těchto místech vzniknou nová nádraží. Železniční stanice Praha-Zahradní Město vyrostě přímo nad rozšířeným podjezdem Průběžné ulice. V něm budou umístěny zastávky tramvaje, v těsném sousedství pak zastávky autobusu,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. V opěře podjezdu naleznou cestující čekárnu a odbavovací prostory. Z podchodu na nástupiště se dostanou nejen po chodnicích a schodištích, ale i výtahy a eskalátory. Na křížení s autobusovou tangentou Jižní Město – Vinohrady v blízkosti fotbalového stadionu Slavie pak vznikne zastávka Praha-Eden. Zrušením trati přes Strašnice naopak zanikne tamní železniční zastávka. Stanice Praha-Vršovice bude cestujícím sloužit i nadále, ale pro zlepšení docházky do zástavby bude prodloužen podchod směrem k Bartoškově ulici a tím i k náměstí Bratří Synků, na opačném konci pak do přednádražního prostoru. Samozřejmě budou bezbariérové úpravy celé stanice a částečné zastřešení nástupiště.



Projekt Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n. je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková předpokládaná výše nákladů na stavbu je 4 419 960 495 Kč. Míra podpory EU je 82,14 % ze způsobilých nákladů, čili výše dotace činí maximálně 110 309 931 EUR, tedy zhruba 3 miliardy Kč.

Název stavby	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část Praha Hostivař – Praha hl. n.
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Metrostav a.s., Swietelsky Rail CZ, SMP CZ
Projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Termín zahájení	03/2018
Termín dokončení	10/2021
Celkové náklady stavby	4 419 960 000 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	3 000 000 000 Kč

15. 03. 2018 Na opravy nádražních budov půjde letos více než miliarda korun

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

S postupem projektových prací a objemem vyčleněných finančních prostředků aktualizovala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) střednědobý plán oprav nádražních budov, který poprvé představila v srpnu loňského roku. Na opravy a zahájené rekonstrukce nádražních budov bylo dosud vynaloženo přes 800 milionů korun, v letošním roce půjde na tyto účely více než jedna miliarda. „Během zhruba 1,5 roku od převzetí budov do správy SŽDC se rozběhly menší opravy na téměř čtyřech stovkách nádraží. Na sklonku uplynulého roku se nám podařilo zahájit první větší investiční akce. Běží rekonstrukce v Lipníku nad Bečvou, Přerově, Kuřimi, Hradci Králové, Turnově, Břeclavi či Sokolově,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Střednědobý plán oprav a rekonstrukcí nádražních budov počítá s tím, že se do roku 2023 investuje do různě velkých projektů přes 10 miliard korun.

Zatímco letos probíhají z důvodů náročné projektové přípravy především opravy menších nádraží, už v příštím roce by se měly začít revitalizovat větší výpravní budovy jako například Praha-Smíchov, Jihlava, Opava západ nebo Havířov. „Upozorňuji, že hovoříme o předpokladu, který se samozřejmě může měnit na základě projektů a soutěží na zhotovitele. Rozhodně však finanční objem na správu,

opravu a investice poroste. V roce 2019 odhaduji sumárně jejich výši na přibližně 2,9 miliardy korun. Tento trend bychom chtěli udržet i v dalších letech," pokračoval Tomáš Drmola. Z letošní plánované miliardy korun půjde více než 100 milionů korun na opravy a rekonstrukce nádražních budov či na přípravu projektů hned ve čtyřech krajích, konkrétně v Olomouckém, Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském. Z největších letos realizovaných oprav a rekonstrukcí nádražních budov pak lze uvést stavby v Břeclavi, Kolíně, Tachově, Bohumíně či Hradci Králové.

V případě větších nádraží se finanční částky potřebné na jejich opravu pohybují v řádech stovek milionů korun, náročnější je také příprava jejich rekonstrukce. Už příští rok by se ale měla začít opravovat Fantova budova na pražském hlavním nádraží, v dalších letech dojde i na opravy nádražních budov v Plzni, Českých Budějovicích, Pardubicích, Teplicích či Mostě. Prioritou SŽDC je opravit v první vlně nádraží v krajských a bývalých okresních městech. Samozřejmě platí, že uvedené záměry a plány SŽDC ještě podléhají souhlasu a schválení investiční komise Ministerstva dopravy. „Neznamená to však, že zcela vynecháme budovy v menších obcích, ve střednědobém plánu samozřejmě jsou. I to nejmenší nádraží v nevyhovujícím stavu, které ohrožuje zdraví a bezpečnost lidí, musíme neprodleně opravit. Někdy se tak lidé pozastavují nad tím, že se opraví relativně málo využívané nádraží, oproti tomu na podstatně vytíženějším se stále nic neděje,“ doplnil Drmola.

Letošní investice do nádražních budov podle krajů (v mil. Kč)

Olomoucký	142,1
Středočeský	135,8
Jihomoravský	114,9
Moravskoslezský	106,8
Ústecký	89,5
Královéhradecký	87,3
Praha	71,1
Karlovarský	63,7
Plzeňský	57,4
Liberecký	54,2
Vysočina	54,1
Jihočeský	38,9
Zlínský	28,9
Pardubický	23,2
Celkem	1 068

Největší investice do nádražních budov v letošním roce (v mil. Kč)

Břeclav	70
Kolín	67
Tachov	56,4
Bohumín	44
Hradec Králové	43,9
Semily	35,2
Velké Meziříčí	35
Ostrava hl. n.	34,5
Šternberk	33,1
Přelouč	31,5

Největší plánované investice do nádražních budov v roce 2019 (v mil. Kč)

Praha hl. n.	1 000
Praha-Smíchov	160
Havířov	74
Jihlava	70

Beroun	55
Opava západ	54,5
Ivanovice na Hané	38,5
Prostějov místní nádraží	38
Martinice v Krkonoších	28,8
Chodov	28

15. 03. 2018 Novinky na železnici v Praze a Středočeském kraji v nové turistické sezoně

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29965/>)

Letošní jarní sezona na železnici je plná novinek. Začnou jezdit nové turistické vlaky z Prahy do Brd i Českého ráje, opět vyjedou cyklovozy na Posázavský pacifik, Praha i Středočeský kraj připravují provoz nových historických vlaků KŽC a už do páté sezony vstoupí rodinný výletní vlak Cyklohráček. Na dalších turistických vlcích se objeví legendární motorové lokomotivy bardotky a cestující dostanou do ruky vůbec poprvé Zážitkového průvodce Pražské integrované dopravy. Od 1. dubna se výrazně rozšíří počet železničních stanic ČD, které nabídnou cestujícím jízdenky Pražské integrované dopravy. „Od 1. dubna se plošně rozšíří možnost nákupu jízdenek Pražské integrované dopravy do všech osobních pokladen ČD, které se nachází ve stanicích zapojených do systému Pražské integrované dopravy. Kromě jízdenek ČD dostanou lidé v 93 stanicích přímo od pokladních také jednotlivé jízdenky PID, které jsou často cenově výhodnější,“ říká náměstek primátorky a pražský radní pro dopravu Petr Dolínek. „Dosud to šlo v 28 stanicích, kde jsme s ČD tuto službu testovali, teď k nim přibude dalších 65 stanic.“

„Největší novinkou letošní sezony je Cyklovlak Brdy a pravidelný víkendový rychlík z Prahy do Českého ráje a Prachovských skal. Cyklovlak Brdy zvládne převést několik desítek kol a doveze cestující do Jinců, Příbrami a Březnice, odkud je to už jen kousek na krásné cyklistické trasy Brd,“ říká František Petrtýl, radní Středočeského kraje pro oblast dopravy. „Do rady Středočeského kraje také míří návrh na objednání nových historických vlaků dopravce KŽC a také obnovení pravidelného provozu na trati Čelákovice – Mochov,“ dodal Petrtýl.

„Rád bych upozornil také na stále oblíbenější Cyklohráček. Letos vstoupí už do páté sezony, vozí výletníky a hlavně rodiče s dětmi z Prahy kolem Okoře do Slaného. Tento rok poprvé vyjede v sobotu 24. března a rodiče s dětmi se v něm ani chvíli nebudou nudit,“ říká ředitel ROPID Petr Tomčík. „Domluvili jsme se s Českými drahami na dalším nasazení legendárních bardotek. Jsou to unikátní československé lokomotivy ze šedesátých let, za kterými se kvůli jejich nezaměnitelnému zvuku motoru sjíždí železniční nadšenci z celého světa. Budou vozit cestující na trati Posázavského pacifiku a nově se objeví také na Cyklovlak Brdy z Prahy do Březnice.“

„Každý, kdo bude vyrážet na výlet vlakem v Praze nebo Středočeském kraji by se určitě měl podívat také na cenu jízdenky při použití jízdného Pražské integrované dopravy. Počet spojů, kde jízdné PID platí, se neustále rozšiřuje a v drtivé většině případů je to způsob jak cestovat vlakem levněji,“ upozorňuje ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK) Pavel Procházka. „Abychom ale nemluvili jen o speciálních turistických vlcích, letos jsme na řadě tratí objednali i další víkendové vlaky pro běžné cestování. Více vlaků jezdí třeba na hrad Okoř do Noutonic, na Posázavském pacifiku, na trati z Mělníka do Mšena nebo třeba z Kralup nad Vltavou do Slaného i Velvar.“

Rok 2018 bude také ve znamení oslav stého výročí vzniku Československé republiky. „Při této příležitosti připravujeme mnoho zajímavých akcí. Po republice včetně středních Čech bude například jezdit tzv. Prezidentský vlak. V něm budou řazené vagony, které vozily československé a české prezidenty. Na 28. října připravujeme speciální parní vlak do Lužné u Rakovníka a oslavy stého výročí vzniku republiky pak zakončíme těsně před Vánoci jízdou protokolárního vlaku, který připomene příjezd T. G. Masaryka z Rakouska do Prahy,“ uzavírá informace o letošních železničních akcích Jiří Ješeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy Českých drah.

Zajímavé akce přehledně v novém průvodci

Velkou novinkou letošního roku je Zážitkový průvodce Pražské integrované dopravy, který vychází ve formě přehledné brožury. Obsahuje vše, co by pravidelně i sváteční výletníky mohlo zajímat:

- Vůbec poprvé se veřejnosti do rukou dostává souhrnný kalendář všech zvláštních jízd a tematických akcí v Praze i ve Středočeském kraji, doplněný o mapu zážitků.

- Průvodce obsahuje přehled všech pravidelných rekreačních spojů. Kromě návštěvníků hlavního města ho ocení i Pražané, kteří dosud neobjevili kouzlo vltavských přívozů, tramvajové retrolinky č. 23 nebo nezažili výhled na město z Pražského motoráčku.

- Slevové kupony doplňují podrobnou kapitolu tipů na zajímavé výletní destinace. Lidé díky nim mohou získat řadu slev a výhod v muzeích nebo v zooparku.

Novým výletním vlakem do Českého ráje

Motorová souprava Českých drah otevře 24. března novou sezonu výletních vlaků přímo pod kopce Českého ráje. Zvláštní turistický spoj z Prahy přes Nymburk, Kopidlnu a Jičín do Turnova pojedje nově každou sobotu, neděli i o svátcích. Nabídne tak ideální spojení pro pěší výletníky i cykloturisty, kterým umožňuje pohodlně navštívit impozantní Prachovské skály, zámek Hrubá Skála, zříceninu hradu Trosky, zámeckou zahradu v Kopidlně a další z řady atrakcí Českého ráje. Vlak vyjíždí v 8.38 z pražského hlavního nádraží a do Turnova dorazí v 11.19. Na zpáteční cestu se vydá v 16.41 a do Prahy přijede v 19.13, a to o víkendech a svátcích až do 28. října.

Stále atraktivní Brdy dostanou nový víkendový cyklovlak

Na stále rostoucí popularitu pohoří Brdy mezi turisty Středočeský kraj reaguje novým víkendovým vlakem z Prahy přes Příbram do Březnice. Určen je nejen cyklistům, kterým nabídne snadný způsob přepravy kola až pod brdské kopce, ale také všem výletníkům, které láká hornická historie města Příbrami a pěší túry po okolí. Atrakcí pro dopravní nadšence bude i souprava samotná, v jejímž čele se bude objevovat historická motorová lokomotiva řady 749, přezdívaná bardotka. Ve vlaku bude řazen vůz uzpůsobený pro přepravu jízdních kol. Spoj s názvem Cyklo Brdy bude vyjíždět od 24. března v sobotu a v neděli až do konce října, vždy v 8.46 z Prahy hl. n. Cesta do Březnice bude trvat přesně dvě hodiny a zpět do metropole vyrazí vlak v 17.23. Mezi Prahou a Příbramí je možné využít také jízdenky Pražské integrované dopravy.

Do Brd i cyklobusem z Dobřichovic

Vyznavači cykloturistiky ocení návrat tradičního cyklobusu, který v letošním roce odveze výletníky s koly do brdských lesů už po šestnácté. Trasa autobusu zůstává stejná jako v minulých letech: z parkoviště vedle nádraží v Dobřichovicích se autobus vydá přes Černolice, Řitku, Mníšek pod Brdy do Kytína a po stejné trase se i vrátí zpět. V Dobřichovicích spoj navazuje na vlaky linky S7, díky čemuž je dostupný širokému okruhu cestovatelů nejen z Prahy, ale i Středočeského kraje. Linka je v provozu vždy o sobotách, nedělích a svátcích od 7. dubna do 7. října. Odjezdy autobusu z Dobřichovic jsou v 8.45, 10.45, 12.45, 14.45 a v 16.45 (poslední končí v Mníšku); zpět z Kytína v 9.40, 11.40, 13.40 a 15.40. Celou trasu spoj ujede za 35 minut a pojme až 25 kol. V cyklobusu i ve vlacích linky S7 platí také jízdenky Pražské integrované dopravy, které zajišťují plynulý přestup na jediný jízdní doklad. Ve vlacích je však potřeba kolo odbavit podle tarifu ČD (30 Kč pro jízdu do 50 km). V cyklobusu zaplatí cestující za kolo jen 16 Kč.

I letos sveze malé výletníky Cyklohráček na Okoř a do Slaného

Vyrazit na výlet a během cesty zažít spoustu zábavy – o to se opět postarají hrajevedoucí ve výletním vlaku plném her a zábavy. Od 24. března do 28. října každou sobotu, neděli a ve sváteční dny vyrazí z Prahy kolem hradu Okoř do Slaného. Kromě vozu pro kola veze i vagony plné hraček, deskových her a balonků a jede po turisticky vyhledávané trase přes Smíchov (severní nástupiště), Hostivici, Středokluky, Podlešín až do Slaného. Výletníci se mohou kochat výhledy na Prahu z Pražského semmeringu či sledovat přírodu kolem hradu Okoř. Sedmkrát za sezonu dokonce Cyklohráček navštíví i Zlonice s možností návštěvy místního železničního muzea – poprvé tam najaře vyrazí 28. dubna. Odjezdy z Prahy jsou naplánovány na 9.03 a 12.58, zpět ze Slaného Cyklohráček odjíždí v 11.01 a 16.55. Ve vlaku platí tarif ČD i Pražské integrované dopravy. Při cestě z Prahy do Slaného (pásmo 4) bude cestující potřebovat jízdenku pro osm pásem za 62 Kč (dítě za 31 Kč), a v případě, že již má Lítačku pro Prahu (pásmo P, 0, B), bude postačovat označení jízdenky pro čtyři pásma za 32 Kč (dítě za 16 Kč).

Bardotka v plné kráse na výletních vlacích

Málokteré československé vozidlo si získalo srdce železničních nadšenců tak, jako motorová lokomotiva typu T 478.1 z poloviny 60. let. Tyto stroje brzy získaly přezdívku bardotka podle charakteristického tvaru přední kapoty, připomínajícího křivky filmové hvězdy Brigitte Bardot v době její největší slávy. Dnes už sice zamračeně vypadající lokomotivy v pravidelném provozu jezdí jen velmi výjimečně, o to cennější je ale pro fanoušky možnost potkat se s nimi na vybraných turistických vlacích během celé letní sezony. Právě bardotky potkají cestující na malebné trase Posázavského pacifiku, vedoucí z Prahy údolními řek Vltavy a Sázavy. Z Prahy hl. n. vyjede bardotka v sobotu, v neděli a o svátcích v 9.23 do Čerčan, odkud se vydá na zpáteční cestu v 15.37. Další příležitostí

k setkání s bardotkou bude nový turistický vlak Cyklo Brdy z Prahy do Březnice, který bude jezdit o víkendech a svátcích v 8.46 z hlavního nádraží.

Cyklovozy na Posázavském pacifiku

Počet cyklistů ve víkendových vlacích neustále roste, a tak letos opět vyrazí na Posázavský pacifik také vlaky se speciálními cyklovozy. Pojedou z Prahy do Dobříše o víkendech a o svátcích v 8.55 a 10.25, zpět z Dobříše budou mít odjezd v 16.34 a 17.36. Další vůz pro majitele kol se objeví také na spojích z Prahy do Čerčan přes Týnec nad Sázavou. Z Prahy pojedou v sobotu v 9.55 (v neděli v 10.55) a 16.25. Zpátky z Čerčan poslouží cyklistům vlaky v 14.05 a 18.08.

Jarní akce Pražské integrované dopravy

Pražská integrovaná doprava i letos otevře turistickou sezonu akcemi určenými pro celou rodinu, které potěší nejen dopravní nadšence. Kromě velmi oblíbených tematických akcí v pražském metru se víkendy ponесou ve znamení zvláštních parních vlaků i historických autobusů.

- 14. dubna si přijdou na své fanoušci silných motorů na Dni autobusů v Letňanech, kde se ukáže na čtyřicet autobusů dopravců v systému PID. Přehlídku budou doprovázet jízdy historickými autobusy a program pro malé i velké.

- 12. května zavítá pára do Mladé Boleslavi, kde zvláštní vlak z Nymburka zahájí Středočeský železniční den. Připravený program zahrnuje i výstavu historických kolejových vozidel, autobusů a jízdy po okolí města.

- 2. června pak oslavíme s nejmenšími cestujícími Mezinárodní den dětí ve velkém stylu. Ze stanice Praha-Braník budou vyjíždět zvláštní parní i motorové vlaky na okružní jízdy po metropoli a zcela unikátní příležitostí bude projížďka po vlečce depa Kačerov, která spojuje železnici se sítí metra. Do kačerovského depa pojedou také historická souprava metra a svezení bude možné i historickými autobusy či tramvají.

KŽC plánuje nové vlaky pro turisty i pravidelně dojíždějící

Společnost KŽC Doprava od dubna plánuje rozšíření svého provozu na linkách v systému Pražské integrované dopravy. K městské lince S34, která jezdí v pracovních dnech mezi Masarykovým nádražím a Čakovcem, by mohla přibýt od 3. dubna také nová regionální vlaková linka S24 z Čelákovic do Mochova, kde pravidelné vlaky nejezdily téměř dvanáct let. Nové vlaky by měly jezdit v pracovních dnech šestkrát v každém směru, díky čemuž vzniká nové pohodlné spojení z Mochova až na pražské Masarykovo nádraží za 38 minut díky rychlým přestupním vazbám v Čelákovcích.

Kromě nové linky pokračuje i celoroční víkendový provoz historického Pražského motoráčku z hlavního nádraží do stanice Praha-Zličín, a také celá řada víkendových nostalgických linek v regionu, na nichž platí jízdenky Pražské integrované dopravy:

- Podlipanský motoráček od 30. června do 26. srpna spojuje středočeské obce Pečky, Kouřim a Bečváry.

- Severním směrem vypravuje KŽC z Prahy od 30. března Kokořínský rychlík přes Neratovice do Mšena v oblasti Kokořínska. Spoj je ideální pro návštěvu kokořínského panství a dolu i města Mělníka.

- Pošumavský rychlík je určen pro výlety do jižních Čech. Historický motorový vůz bude vozit cestující od června do konce září, vždy v sobotu z Prahy přes Příbram a Strakonice do Volar a v neděli zpět, s přihlédnutím k prodlouženým víkendům v létě.

- Rakovnický rychlík nechá od 30. března do 28. října zavzpomínat na 70. léta díky autentické retrosoupřavě ČSD s motorovou lokomotivou bardotka, která absolvuje jízdu z Prahy hl. n. do Rakovníka za necelé dvě hodiny, se zastávkou v blízkosti státního hradu Křivoklát.

- Od 2. června poskytne Podtrosecký rychlík ještě víc možností pro výlety v Českém ráji. Souprava ze 60. let bude jezdit z Prahy přes Mladou Boleslav až do Jičína k Prachovským skalám.

Nostalgické vlaky ČD v Praze a Středočeském kraji

Podobně jako v předchozích letech, i na letošní turistickou sezonu připravují České dráhy pestrout nabídku nostalgických jízd. „Cestující zavedou na atraktivní místa a akce ve středních Čechách a připomenou také některé významné historické události. Na těchto akcích spolupracujeme s celou řadou partnerů, kteří nám pomáhají s organizací,“ říká Jakub Goliáš, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Praze. Milovníci železniční nostalgie se tak budou moci vypravit parním vlakem na Řípskou pouť (21. dubna), na Audienci u Karla I. do Brandýsa nad Labem (28. dubna), nebo na Svatoanenský jarmark ve Žlebech (21. července). Chybět nebudou ani tradiční jízdy po trati

Posázavského pacifiku (26. května a 1. září do Vlašimi, 23. června a 7. července do Sázavy a 18. srpna do Kácova) nebo oblíbený Vlak na Dobříš (19. května).

I letos bude také možné vyrazit parními vlaky na hrad Křivoklát. České dráhy připravují jízdy na Velikonoce (31. března a 1. dubna), na akce Křivořezání (4. srpna) a Křivoklání (29. září) a také během adventu (15. a 16. prosince). „Zdaleka největší význam ale bude mít slavnostní jízda 28. října u příležitosti oslav 100. výročí vzniku Československé republiky. Tento vlak bude začínat na hlavním nádraží a v soupravě bude kromě historických vozů, které pravidelně řadíme do křivoklátských expresů, zařazen také Masarykův salonní vůz,“ zdůrazňuje Jakub Goliáš. Cílovou stanicí tohoto vlaku bude podobně jako v případě běžných křivoklátských expresů Lužná u Rakovníka. Ve svátek 28. října tu bude připravený slavnostní program.

Do Lužné, kde sídlí železniční muzeum Českých drah s unikátní expozicí historických vozidel, pojedou z Prahy také další vlaky, a to na zahájení (5. a 6. května) a ukončení sezony (6. a 7. října). Kromě toho jsou v plánu také další nostalgické vlaky, které budou začínat v Lužné a zavezou cestující například do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově, do Berouna, Kralovic nebo Kolečovic.

Na nostalgické jízdy nebude potřeba vyrážet daleko za Prahu, řada akcí bude totiž přímo v hlavním městě. Fanoušci železnice se můžou těšit na tradiční akce, jako jsou Den dětí na nádraží v Praze-Braníku (2. června), Regionální den železnice ve stanicích Praha-Smíchov a Praha-Uhřetěves (15. září) nebo Mikulášské vlaky (1. a 2. prosince).

Detailní přehled nostalgických jízd najdou zájemci na webu www.cd.cz/nostalgie a www.cd.cz/zazitky.

ČD oslaví sté výročí vzniku Československé republiky

Řada akcí Českých drah letos proběhne ve znamení oslav 100. výročí vzniku Československé republiky. Národní dopravce chystá několik projektů, které připomenou nejen historii samotných státních drah, ale i úlohu, kterou v běhu dějin republiky železnice sehrála. „České dráhy jsou hrdým nositelem historie železniční dopravy na území našeho státu a odkazu našich předků. Proto je nám ctí připravit k tomuto jedinečnému jubileu sérii aktivit, které stoleté výročí vzniku naší země a Československých státních, potažmo Českých drah připomínají,“ uvedl Jiří Ješeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD. Události nebudou koncentrované jen na konec října, naopak budou rovnoměrně rozložené do celého „osmičkového“ roku. Podrobnosti o všech plánovaných akcích, ale i zajímavé informace o historii drah najdou fanoušci železnice od dubna na speciálních stránkách www.cd.cz/100. „V září vydáme knihu Historie státních drah 1918 – 2018, kterou připravujeme společně se slovenským národním dopravcem ZSSK,“ doplnil Jiří Ješeta. Celou kampaň doprovází logo „100 let spolu“.

Speciální vlaky u příležitosti výročí 100 let od vzniku Československa

- Prezidentský vlak – společný projekt Českých drah a Národního technického muzea. Speciální souprava, v níž budou řazené mimo jiné salonní vozy, které vozily československé prezidenty, vyjede na konci června do vybraných destinací v České republice i na Slovensku. Ve vlaku bude i expozice věnující se cestám prezidentů. Svou cestu tento vlak ukončí na začátku září. Termíny budou upřesněny.

- Legiovlak – projekt Československé obce legionářské a řady partnerů včetně ČD, který si předsevzal vytvořit věrnou repliku legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy na Transsibiřské magistrále v Rusku probíhaly válečné operace československých legií. Na svou letošní pouť se Legiovlak vydává 15. března. Termíny a místa jsou uvedené na webu Legiovlaku.

- Protokolární vlak na Národní den železnice 22. září 2018 v Českých Budějovicích. Národní den železnice bude tematicky laděn k oslavám 100. výročí vzniku Československé republiky. Na místě budou k vidění unikátní historické stroje, které se významně podílely na psaní historie české železnice.

- Speciální vlak Praha – Lužná u Rakovníka – výroční jízda speciálního parního vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka ve státní svátek 28. října.

- Masarykův vlak – rekonstrukce slavného návratu T. G. Masaryka z exilu vlakem. Souprava pojedje z Rakouska přes Horní Dvořiště, České Budějovice, Veselí nad Lužnicí a Tábor do Prahy. Akce proběhne v úzké spolupráci s Československou obcí legionářskou, Národním technickým muzeem a městy na trase vlaku. Termín akce je 21. – 22. prosince 2018.

Další akce ČD v rámci oslav 100. výročí vzniku ČSR

- Po stopách Masaryka – komentované prohlídky Vládního salonku na pražském hlavním nádraží a Masarykova salonku na Masarykově nádraží. Připravené budou každou poslední sobotu v měsíci

od 28. dubna do 29. prosince a během dalších pravidelných akcí (např. Dnů evropského kulturního dědictví nebo festivalu Open House) od 10 do 17 hodin.

- Vydání knihy Historie státních drah 1918 – 2018.

- Z Národního archivu budou zapůjčeny filmy o historii železnice. Postupně budou zařazovány na YouTube profil Redakce ČD.

Na organizaci oslav České dráhy spolupracují mimo jiné s nákladním dopravcem ČD Cargo, Národním technickým muzeem, Železniční společností Slovensko, agenturou Czech Tourism, Středočeským krajem, Správou železniční dopravní cesty a Železnicemi Slovenské republiky.

Výjezdí a zvláštní vlaky Českých drah – jízdy na míru

Zázemí a zkušenosti národního dopravce umožňují Českým drahám zajišťovat nejen dopravní obslužnost v rámci celé České republiky, ale i realizovat speciální vlaky podle přání zákazníka. Kromě řešení spojů na míru ČD nabízejí palubní catering JLV a doprovodné služby ve stanicích v ČD Lounge a saloncích. Ve vlaku lze uspořádat standardní i netradiční setkání – firemní akce, výjezdí zasedání, prezentace, teambuildingy, nebo filmování, soukromé oslavy i svatby. „Nabízíme sestavení vlaku podle přání zákazníka a jízdy po vybraných trasách. Dokážeme vypravit vlak pro různě velkou skupinu osob a dojet co nejlíže místu dalšího návazného programu,“ říká Jiří Jeřeta, obchodní ředitel Českých drah a doplňuje: „Vlak může být sestaven z moderních nebo historických vozidel, kterými České dráhy v dostatečné míře disponují. Zákazníci tak můžou zvolit třeba cestu klimatizovaným konferenčním vozem, parním vlakem nebo unikátním motorovým vozem Stříbrný šíp.“

17. 03. 2018 Krajská jízdenka, nebo nic. Malé kraje malují velkou železniční budoucnost, ale každý jinak (IDS)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2418505-krajska-jizdenka-nebo-nic-male-kraje-maluji-velkou-zeleznicni-budoucnost-ale-kazdy>)

Jihomoravský kraj chce, aby ve vlacích dopravce, kterého si vybírá v soutěži, platily pouze jízdenky integrovaného dopravního systému. Ty sice v regionálních vlacích platí i dnes, ale zároveň je možné koupit si jízdenku dopravce, tedy Českých drah. Podle mluvčí kraje tak chce region jako objednatel dopravy mít plnou kontrolu nad tržbami. I když ujišťuje, že to nebude znamenat, že při přestupu do rychlíku bude muset cestující znovu k pokladně, kráčí tak dopravní integrace v Česku docela jiným směrem než třeba ve Švýcarsku nebo Německu.

Jízdné ve vlacích na jižní Moravě by se po roce 2020, kdy začne jezdit dopravce vybraný v probíhající soutěži, mělo řídit výhradně tarifem Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. „Kraj na sebe převezme, podobně jako v regionální autobusové dopravě, riziko tržeb. Proto musí nově nastavit mechanismy kontroly toku tržeb z jízdného,“ uvedla mluvčí kraje Monika Brindzáková. Na krajský tarif je sice možné ve vlacích na jižní Moravě cestovat již dnes, ale kdo chce jet třeba z Vranovic do Prahy, může si koupit jízdenku Českých drah, dojet osobním vlakem do Brna a tam přestoupit do dálkového vlaku. Kraj však ubezpečuje, že se nestane to, s čím se nyní potýkají například cestující, kteří přestupují v Českých Budějovicích z rychlíku do osobního vlaku do Krumlova nebo v Plzni z osobního vlaku do rychlíku do Chomutova. Do nich si totiž kvůli jinému dopravci musí při přestupu koupit nově jízdenky. Podle Moniky Brindzákové bude možné provázat jihomoravské krajské jízdenky s jiným tarifem. „Jihomoravský kraj nastavil v rámci nabídkového řízení taková pravidla, která umožní koupit jízdenku např. pro celou trasu z Kolína do Vranovic,“ ujistila. Kraj však především počítá s tím, že v roce 2020 již bude fungovat tzv. národní tarif. Jeho zavedení slibuje ministerstvo dopravy. Mělo by jít o kilometrický tarif podobný tomu drážnímu, který by zastřešoval přinejmenším všechny vlaky vedené na veřejnou objednávku s možností (ale ne povinností) zapojení i komerčních vlaků, jakou jsou regiojety, leo expressy či drážní pendolina.

Rozhodně by však měl národní tarif odbourat problémy, kdy není možné na jednu jízdenku cestovat ani vlaky, které objednává stát – třeba rychlíkem z Klatov do Plzně a pak rychlíkem jiného dopravce (ale rovněž objednávaným státem) do Žatce. „Oproti stávajícímu stavu, kdy si dopravci jízdné neuznávají, se jedná o výrazné zvýšení komfortu cestujících,“ řekl již dříve ministr dopravy Dan Ťok. Ministerstvo slibuje zavedení tohoto tarifu ke konci roku 2019, což by korespondovalo s plány Jihomoravského kraje. Plán má však jeden háček. Něco podobného neslibuje ministerstvo dopravy poprvé. Třeba v roce 2015 řekl ministr Ťok, že jeho úřad bude tlačit na železniční dopravce, aby si uznávali jízdenky. „Výsledkem“ však bylo pouze to, že ČD o dva roky později přestaly ve svých pokladnách prodávat jízdenky na regionální vlaky jiných dopravců, které dříve byly k sehnání.

Dopravce bude mít všechny linky, na dvou dostane pronajaté vlaky

Jihomoravský kraj chce nového železničního dopravce vybrat v soutěži, která zahrnuje všechny železniční regionální linky. Zprvu ale bude muset vybraný dopravce mít svá vlastní vozidla včetně střídacích elektrických jednotek a množství motorových vlaků. Kraj plánuje pořízení vlastních elektrických jednotek, které by jezdily na klíčových elektrizovaných trasách S2 a S3, ale až po roce 2022. Potom by také mohl proběhnout nový tendr a jeho vítěz by již plnil spíše roli operátora těchto krajských jednotek než plnohodnotného dopravce. Za takových podmínek – požadavek na vozidla, z nichž část ovšem kraj zanedlouho nahradí, a navíc naděje jen na poměrně krátkou smlouvu – však soutěž dopravce příliš netáhne. Podle informací ČTK se do soutěže zatím nikdo nepřihlásil, kraj prodloužil termín pro odevzdání přihlášek do května.

Server iDNES.cz uvedl, že se aktuální soutěže nezúčastní RegioJet, zájem by mohl mít až v budoucnu, kdy by kraji již měl mít k dispozici vozidla k pronajmutí. Přihlášku do současného tendru ale nepodaly ani České dráhy, které kraji zaslaly doplňující otázky. „Po seznámení se zadávací dokumentací jsme zaslali doplňující dotazy, jak je to v podobných případech obvyklé, abychom získali potřebné informace spojené s výběrovým řízením a přípravou naší případné nabídky,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Server Zdopravy.cz však právě dráhy pasoval na favorita tendru již počátkem roku. ČD jezdí v Jihomoravském kraji dnes, mají tedy dostatek vozidel, aby dokázaly zajistit dopravu na všech linkách, a když na to přijde, jsou do integrovaného systému zařazeny i jejich rychlíky.

Integrovaná doprava: místo dopravního ráje rozdrobený zmatek

Jihomoravský kraj není jediný, kdo hledá železničního dopravce. Plzeňský kraj chce do poloviny roku vyhlásit tendry na tratě směrem na Klatovy a Rokycany, později chce soutěžit i regionální linky z Plzně do Plané a na motorové vlaky v okolí krajského města, v Pošumaví, na Klatovsku a v Českém lese. Sice formou přímého zadání, ale s oslovením více dopravců pak chce postupovat Pardubický kraj. Každý kraj má přitom jinou představu, jak by mělo vše fungovat – na jižní Moravě chce mít plnou kontrolu nad tržbami a navíc chce výhledově vlastnit vozidla, pro která tedy hledá jen personál. V Plzni i Pardubicích naopak počítají s tím, že si vybraný dopravce koupí vozidla sám. Každý kraj navíc přistupuje jinak i k tarifu, což jen podtrhává, jak svérázně probíhá v Česku integrace veřejné dopravy. Je to přitom cíl, po kterém jistě touží všichni – maximálně efektivní veřejná doprava z hlediska cestujících, objednatelů a pokud možno i dopravce. V mnoha zemích to ostatně dobře funguje, stačí pohlédnout přes hranice do Německa nebo o trochu dále do Švýcarska.

Ve Švýcarsku je integrace dopravy celoplošná, jízdenky platí napříč zemí u všech dopravců a ve všech vlacích (nanejvýš se nad rámec celostátního tarifu v některých případech za povinnou rezervaci). Již počátkem 80. let vzniklo společné železniční jízdné platné u všech dopravců. Dnes to znamená, že si například lze u spolkových drah SBB zakoupit lístek ze Svatého Mořice do Churu, kde jezdí Rhétská dráha, nebo cestovat s jedním lístkem napříč zemí z Basileje do Svatého Mořice, lze si také připlatit a tutéž jízdenku použít i v městské hromadné dopravě. Švýcarský dopravní ráj (který je však relativní vzhledem k cenám, třeba základní jízdné ve zmíněné relaci Svatý Mořic – Chur činí v přepočtu 700 korun zhruba za 90 kilometrů – u ČD by bylo jízdné pětkrát nižší) je ovšem dílem mnohaletého úsilí. Na základní integraci jednotlivých dopravních systémů navázal projekt nazvaný Bahn 2000. Referendem prošel v roce 1987 a jeho první fáze byla naplněna bezmála po dvou desítkách let. Součástí byla stavba nových tratí a modernizace starých, vznikaly nové zastávky a byla výrazně zahuštěna doprava. Šlo tedy o úsilí velmi dlouhodobé a navíc celostátní, nikoli o integraci fungující jen na území jednoho kantonu, přičemž u sousedů by to fungovalo docela jinak.

Podobné je to i v Německu, kde fungují regionální tarify na úrovni spolkových zemí či menších, hustě obydlených regionů, jako je Porúří. Je však třeba podotknout, že například Bavorsko je svojí rozlohou jen o trochu menší než celé Česko, v žádném případě tedy jízdenku platnou v celé spolkové zemi nelze srovnávat s jízdenkou platnou v jednom českém kraji. Standardem je v Německu to, co plánuje Jihomoravský kraj – kdo si kupuje jízdenku na regionální vlak, na tarif dopravce vůbec nenarazí a dostane jízdenku platnou v regionálních vlacích, ale i autobusech a MHD. Zároveň ale nejsou regionální systémy uzavřené. Je možné pořídit si i dálkovou jízdenku platnou zároveň v regionálním vlaku. Kdo jede třeba z Frankfurtu přes Mnichov do Garmisch-Partenkirchenu, může si pořídit jízdenku do dálkového vlaku Frankfurt–Mnichov, která však zároveň platí i v „osobáku“ do Ga-Pa.

V Česku je naopak čím dál více patrná tarifní neucelenost, která vyplývá z toho, že integrace neproběhla na celostátní úrovni, nýbrž na úrovni objednatelů regionální dopravy, kterými jsou kraje. Až na výjimky systémů IREDO a PID, které pokrývají území více krajů, pak každý postupuje sám, takže většina integrovaných dopravních systémů funguje na území o rozloze mezi pěti a deseti tisíci kilometry čtverečními. Některé z nich se navíc ve své tarifní části orientují primárně na cestující s časovým předplatným a integrované jednotlivé jízdenky nenabízejí.

17. 03. 2018 Legendární žabotlamy dožívají, v Praze dojíždí poslední tři (řada 451/452)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/legendarni-zabotlamy-dozivaji-v-praze-dojizdi-posledni-tri-prohlednete-si-jejich-hrbitov-1344512>)

Emilka, pantograf, panták či žabotlam. Nejstarší typ československých elektrických souprav pro příměstskou železniční dopravu si pro svůj nevšední vzhled vysloužil řadu přezdívek, oficiálně nesou elektrické jednotky označení 451 a 452. Z původního arzenálu 62 čtyřvozových souprav zbyly Českým drahám poslední tři, které vozí cestující v Praze.



Zbylé „žabotlamy“ čekají na sešrotování na odstavném nádraží mezi Záběhlicemi a Michlí, nebo už mají hořký konec za sebou. Poslední „tři statečné“ však čeká stejný osud. Z provozu budou vlaky vyřazeny, až jim vyprší příslušné revize, nebo pokud vznikne neopravitelná závada. Poslední „žabotlamy“ jezdí od pondělí do pátku na lince S41 z Prahy-Libně do Roztok u Prahy. Mohou se také ale mimořádně objevit i na jakékoliv jiné lince, pokud by dočasně nahrazovaly jiné soupravy. České dráhy disponují ještě čtvrtou provozuschopnou jednotkou. Ta je ale uchovávána v depozitáři a slouží pro mimořádné muzejní jízdy či výstavy. Zatím nejdál byla na železniční akci v Košicích.

Celkem bylo tehdy ještě Československým státním drahám dodáno 62 čtyřvozových jednotek, a to mezi lety 1964 až 1968 a 1972 až 1973. Od konce devadesátých let minulého století byly nejprve doplněny novými jednotkami 471 City Elefant, později je tyto moderní vlaky začaly zcela nahrazovat. Praha a její okolí přitom nebylo zdaleka jedinou oblastí, kde „žabotlamy“ v minulosti jezdily. Svězt se jimi mohli pasažéři i na východním Slovensku, severní Moravě či na Olomoucku. Spatřit je bylo možné také na tratích ve východních Čechách. Ve své době patřily „žabotlamy“ k nadčasovým vozidlům s moderním designem, pohodlným interiérem a unikátním technickým řešením, tedy nízkopodlažními nástupními prostory. Toto řešení nebylo v době vzniku obvyklé ani v západní Evropě a ve větší míře se začalo rozšiřovat na přelomu osmdesátých a devadesátých let. Jednotky se vyznačovaly také značnou dynamikou jízdy, například rychlým rozjezdem či krátkou brzdou dráhou, což se velmi osvědčilo právě v příměstské dopravě s krátkými vzdálenostmi mezi zastávkami a v hustém provozu na tratích v okolí Prahy.

20. 03. 2018 Modernizace trati ze Sudoměřic do Votic zkrátí cestování na jih Čech

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

Podpisem smlouvy mezi Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a firmou OHL ŽS fakticky začala rozsáhlá přestavba jedné z posledních částí čtvrtého koridoru z jihu Čech do Prahy. V úseku ze Sudoměřic u Tábora do Votic se kromě druhé koleje vybudují dva nové tunely a jedna železniční stanice. Předpokládané celkové náklady stavby přesahují 7 miliard korun. „Jsme rádi, že po poměrně náročné přípravě celého projektu mohou začít práce na jednom z posledních dosud nemodernizovaných úseků čtvrtého koridoru. Jeho dokončení umožní zkrátit jízdní doby expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu,“ sdělil náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. „Stavba je výjimečná jak po stránce technické náročnosti, tak co se finančního objemu týče, a představuje jednu z nejvýznamnějších zakázek, která byla v posledním období ze strany SŽDC jakožto investora připravena k realizaci. Pro OHL ŽS znamená realizace této stavby možnost navázat na dlouholetou tradici v železničním stavitelství, prokázat své bohaté zkušenosti s realizací koridorových staveb a především využít vlastní schopný personál a strojní vybavení v rozhodujících oborech, jako je železniční svršek a spodek, mosty, tunely a pozemní a silniční stavby,“ uvedl generální ředitel OHL ŽS Petr Brzezina.



Dokončení celé modernizace dosud jednokolejného úseku na pomezí Jihočeského a Středočeského kraje se předpokládá v roce 2021. Trať povede z velké části v nové trase, která bude o dva kilometry kratší než dosud. Rychlost vlaků se zvýší na 160 km/h, což přinese zkrácení jízdní doby expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu. Umožní to mimo jiné výstavba tunelů Mezno a Deboreč o délce 840, resp. 660 metrů. Dosavadní stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky nahradí jediná s názvem Červený Újezd. Doplní ji zastávky Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky. V hlubokém údolí mezi zastávkami Ješetice a Heřmaničky vybudují stavbaři celkem tři dlouhé mostní estakády. Nejdelší z nich dosáhne délky 244 metrů. Celkové náklady stavby s názvem Modernizace trati Sudoměřice – Votice činí 7 159 049 000 Kč bez DPH. Projekt byl předložen ke schválení v rámci

Operačního programu Doprava 2014 – 2020 ke spolufinancování Evropskou unií z Evropských strukturálních a investičních fondů, a to až do výše 5 087 000 000 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

20. 03. 2018 Leo Express vs. ČD: účetnictví drah musí pod hledáček městského soudu (Praha – Ostrava)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/leo-express-ceske-drahy-zeleznice-soud-dyt-ekonomika.aspx?c=A180320_121742_ekonomika_mato)

Vrchní soud v Praze v úterý zrušil rozhodnutí pražského Městského soudu z prosince 2015 ve sporu ohledně predátorských cen nasazených ze strany Českých drah (ČD) na trati Praha – Ostrava. Městský soud v Praze tak musí přezkoumat účetnictví Českých drah. Podnět k soudu podal dopravce Leo Express, který se domáhá náhrady škody. Mluvčí Českých drah Radek Joklík sdělil, že důvodem zrušení předchozího rozhodnutí v kauze byly procesní důvody, když odvolací soud konstatoval, že soud prvního stupně nedostatečně provedl dokazování. Podle Leo Expressu městský soud musí přezkoumat účetnictví Českých drah. „Účetnictví ČD je zcela transparentní a je pravidelně auditováno nezávislým auditorem. Jakákoliv netransparentnost je zcela vyloučena,“ reagoval na to Joklík. České dráhy podle něj vždy postupovaly v souladu s právem.

Sedlařík uvedl, že žaloba Leo Expressu se týká náhrady škody ve výši 34 milionů korun. „Jedná se o zúžení celkového nároku Leo Expressu na jeden měsíc, a to z důvodu vysokého soudního poplatku. Původní žalovaná částka z roku 2014 byla vyčíslena na 418 milionů korun, a to od vstupu na trh (v roce 2012) do dubna 2014. Predace ze strany ČD dále pokračovala, takže výsledná částka je vyšší. Celého nároku se nechceme vzdát,“ řekl mluvčí soukromého dopravce. Další postup firmy ale nechtěl kvůli pokračujícímu soudnímu jednání komentovat. „Rozhodnutí soudu je důležité nejen pro naši společnost, ale je také důležitým vzkazem pro cestující a otevírání trhu evropské železnice,“ uvedl Peter Köhler, CEO společnosti Leo Express.

Podle Leo Expressu zavedly České dráhy na trase mezi Prahou a Ostravou, kde si obě společnosti konkurují, k vytlačení konkurence podnákladové ceny. Ředitel dopravce Leoš Novotný v době podání žaloby před čtyřmi lety uvedl, že dráhy financují svoji ztrátu na trase do Ostravy z jiných dotovaných tratí. Podle nezávislého znaleckého posudku, který si Leo Express tehdy nechal zpracovat, České dráhy měly v průměru za jízdenku na trase Praha - Ostrava u rychlíků účtovat minimálně 380 korun a u Pendolina dokonce 1 190 korun. Vedle Českých drah a Leo Expressu jezdí z Prahy do Ostravy také RegioJet, který státního dopravce kvůli snížení cen na této trase v minulosti také zažaloval.

20. 03. 2018 Na pražské letiště vlakem? Dříve než za deset let to rozhodně nebude

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/letiste-praha-trat-cesta-zeleznice-oprava-tunel-metro-ppk-eko-doprava.aspx?c=A180320_390331_eko-doprava_rts)

Před třemi roky vybrala vláda nejvhodnější trasu pro vybudování železničního spojení pražského ruzyňského letiště a modernizaci trati do Kladna. Pražská primátorka Adriana Krnáčová tehdy předpověděla, že by přípravné práce na některém z mimopražských úseků mohly začít ještě v roce 2015. Dnes je jisté, že se termín dokončení stavby nepřiblížil – naopak je dál než na začátku. Tehdy státní investor, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), předpokládal dokončení stavby železnice na letiště na přelomu let 2023 a 2024, posléze 2025. Nově správa železnic kvůli potížím s pražským územním plánem mluví o přelomu let 2028 a 2029. „Všechny termíny dokončení jednotlivých součástí trasy jsou nastaveny za předpokladu hladkého průběhu všech řízení a také projektové přípravy,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Vše tedy může nabrat zpoždění.

Provést změny v zásadách územního rozvoje Prahy bude nutné pro úseky mezi Výstavištěm a Veleslavínem a u navazující části trati z Veleslavína na pražské letiště. U druhého jmenovaného je tak možné očekávat, že se změny do územního plánu podaří zanést nejdříve v polovině roku 2020. Územní povolení tak může novostavba získat v dubnu roku 2021, uvedla Šubová. S výstavbou železničáři počítají od léta 2024 do prosince 2028, tímto datem se však ještě nepodaří vlaky na letiště zprovoznit. Navazující úsek, který má vést tunelem pod Střešovicemi, budou dělníci podle nyní platného harmonogramu ještě několik měsíců dokončovat. Držet původní termíny se zatím daří v případě druhé části projektu, kterou je modernizace příměstské linky z Kladna do Prahy. Mimopražské úseky by tak mohly být hotové do roku 2024. Ani tato část projektu se však neobešla bez komplikací. Přípravovaná trasa totiž zasahovala do ochranného pásma vzletových drah letiště a její poloha se proto musela mírně upravit. Nyní investor nechal zpracovat bezpečnostní analýzu,

kteřá posuzuje přijatelnost rizik plynoucích z blízkosti trati u ranvejí. Podle Šubové mají prozatímní výstupy z této analýzy „pozitivní charakter“. S postupným dokončováním jednotlivých částí projekt počítal od samého začátku, uvedl předseda představenstva Metroprojektu David Krása.

Vlaky z Kladna je možné během výstavby pražských úseků dočasně ukončit na Veleslavíně, kde se nachází stanice metra. Během této přechodné doby navíc může stále zůstat v provozu stávající jednokolejná trať vedoucí na Masarykovo nádraží přes Letnou, dodal šéf firmy, která má na starosti projekční přípravu zmíněných úseků. To však potíže pražského Letiště Václava Havla se spojením do centra města nevyřeší. Management nejvýznamnějšího vzdušného přístavu v zemi už začíná absenci adekvátního napojení do centra Prahy označovat za jedno z možných rizik plánovaného rozšíření pražského letiště. Tomu v posledních letech výrazně stoupá počet cestujících. Zatímco loni letiště odbavilo přes 15 milionů cestujících, pro letošek očekává nárůst na 17 milionů lidí.

Na letiště taxíkem

Spojení městskou hromadnou dopravou využívá v současnosti z letiště zhruba pětina lidí, uvedla mluvčí letiště Marika Janoušková. Ve srovnání s ostatními evropskými letišti, která už železniční napojení mají, je tento počet extrémně nízký. Běžně totiž hromadnou dopravou cestuje na letiště až polovina všech lidí, zatímco u nás připadá většina cest na individuální dopravu a na taxislužbu. Vozy taxi tak v současnosti přepraví podobně jako autobusy zhruba pětinu cestujících a zbytek připadá na lidi, kteří na letiště jedou vlastním vozem. Železniční spojení na letiště bylo původně označováno jako rychlodráha. Minimálně pět let je však jasné, že na letiště nebudou alespoň zpočátku jezdit rychlovlaky, ale běžné elektrické soupravy. Výhledově by se však mohly na letišti objevit i zmiňované rychlovlaky. Správa železnic zvažuje kromě klasické železnice napojení pražského letiště i na připravovanou síť takzvaných vysokorychlostních tratí.

21. 03. 2018 V neděli začíná letní čas, změna ovlivní dálkové spoje ČD i noční „flamendry“ v okolí Prahy (25. března 2018)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29966/>)

V noci ze soboty 24. na neděli 25. března začne platit letní čas a hodinové ručičky se posunou o hodinu dopředu. Kvůli chybějícím 60 minutám se „zpozdí“ osm nočních dálkových vlaků, které budou tou dobou na své trase, ale také regionální spoje tzv. nočního pražského rozjezdu. České dráhy se budou snažit vzniklé zpoždění snížit například zkrácením pobytu vlaků ve stanicích. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by ale měli počítat s tím, že i tak budou mít noční vlaky zpoždění řádově desítky minut. Přechod na letní čas znamená pro České dráhy zavedení speciálních opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenášela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

Přehled dálkových vlaků ČD, které ovlivní přechod na letní čas

- EN 406 Chopin Wien – Warszawa pojedou v úseku Ostrava hl. n. – Varšava se zpožděním cca 60 minut; v Bohumíně bude zachován přechod přímých vozů z vlaku EN 443, které jedou z Prahy do Krakova a Varšavy.
- EN 407 Chopin Warszawa – Wien pojedou v úseku Bohumín – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, z Břeclavi do Vídně se zpožděním 20 – 40 minut. V Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak EN 442 do Prahy, ve stanici Břeclav bude dodržen přechod přímých vozů na EN 477 do Budapešti.
- EN 442 Slovakia Humenné – Praha pojedou v úseku Čadca – Pardubice hl. n. se zpožděním cca 60 minut, na příjezdu do stanice Praha hl. n. očekáváme zpoždění cca 15 minut. V Bohumíně bude dodržen přechod přímých vozů od vlaku EN 407, které jedou z Varšavy a Krakova do Prahy.
- EN 443 Slovakia Praha – Humenné pojedou v úseku Ostrava hl. n. – Humenné se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude dodržen přechod přímých vozů na EN 406, které jedou z Prahy do Krakova a Varšavy.
- EN 476 Metropol Budapest – Praha bude ze stanice Brno hl. n. odjíždět hned ve 3:00, tj. se zpožděním cca 15 – 30 minut, z Pardubic do Prahy pojedou se zpožděním do 10 minut.
- EN 477 Metropol Praha – Budapest přijede do Brna se zpožděním 60 minut, dále v úseku Brno hl. n. – Břeclav pojedou se zpožděním cca 20 – 30 minut a v úseku Břeclav – Budapešť se zpožděním cca 15 minut. V Břeclavi bude zajištěn přechod přímého vozu na EN 407 do Vídně.

- U přímého vozu z Curychu do Prahy, který jede na spojích 467/463/1540, předpokládáme na českém území zpoždění do 30 minut.

- Přímý vůz z Prahy do Curychu, který jede na spojích 1547/462/466, pojedje v úseku Salzburg – Curych se zpožděním cca 45 – 60 minut.

Vliv změny času na regionální dopravu

Víkendová změna času se dotkne také regionálních spojů v okolí Prahy. Vliv bude mít na spoje tzv. nočního pražského rozjezdu, tedy vlaků, které ve 2:30 ráno odjíždějí z pražského hlavního nádraží do několika důležitých směrů (směrem do Kolína přes Český Brod i Nymburk, do Kralup nad Vltavou, Mělníka, Kladna, Berouna, Benešova u Prahy a Čerčan přes Vrané nad Vltavou). Tyto vlaky odjedou z hlavního nádraží ve 2:30 původního času, tedy fakticky ve 3:30 nového, letního času (SELČ). Z tohoto důvodu přijedou do cílových stanic se zpožděním cca 60 minut. S hodinovým zpožděním přijedou již noční vlaky, které z vyjmenovaných směrů přijedou do Prahy krátce po druhé hodině ranní. Vzájemné přestupy mezi všemi těmito vlaky ale zůstanou zachovány. České dráhy zároveň připravují i další opatření, která mají zamezit přenášení zpoždění z osobních vlaků bezprostředně ovlivněných změnou času na další vlaky v ranních hodinách.

22. 03. 2018 Náměstek pro provozuschopnost dráhy Jiří Svoboda byl jmenován generálním ředitelem SŽDC

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

Správní rada SŽDC na svém pravidelném zasedání dne 22. 3. 2018 jmenovala dosavadního náměstka pro provozuschopnost dráhy Jiřího Svobodu generálním ředitelem této státní organizace. „Na základě vysoké odbornosti a dlouhodobých kladných zkušeností s prací pana náměstka Svobody jsme se rozhodli pro jeho jmenování do funkce generálního ředitele SŽDC,“ okomentoval rozhodnutí rady její předseda Vladimír Novotný. Svoboda byl již na minulém zasedání rady pověřen řízením společnosti po únorové rezignaci Pavla Surého. „Vážím si důvěry Správní rady SŽDC i vedení resortu dopravy. Chtěl bych se více zaměřit na regionální tratě, nádražní budovy nebo revize IT systémů. To jsou témata, ze kterých budou vycházet i mé první kroky,“ uvedl při jmenování Jiří Svoboda. Správní rada zároveň po dohodě s ministrem dopravy Danem Ťokem uložila novému generálnímu řediteli úkol do 30. 9. 2018 předložit radě plán na snížení celkového počtu vedoucích zaměstnanců SŽDC o 3 %.

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Narodil se v roce 1970. Po maturitě na Střední průmyslové škole v České Třebové nastoupil v roce 1988 k tehdejší ČSD jako výpravčí. Od roku 1997 pracoval na pozicích vedoucího technické skupiny a technicko-ekonomického náměstka žst. Česká Třebová. Poté přesídlil do Pardubic, kde působil u Českých drah jako ekonomický náměstek OPŘ, vedoucí finančně ekonomického útvaru a opět jako ekonomický náměstek u tamní SDC. Od roku 2006 byl ředitelem kanceláře ekonomického náměstka generálního ředitele ČD a následně i SŽDC. Zde se v listopadu 2011 stal ředitelem odboru nákupu a veřejných zakázek. Od července 2016 byl jmenován náměstkem generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy. Nyní byl Správní radou zvolen do čela SŽDC.

22. 03. 2018 V Olomouckém kraji půjde letos na opravy a rekonstrukce nádraží 142 milionů korun

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

V letošním roce zahájí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) opravy a větší rekonstrukce na více než dvacítce nádraží v Olomouckém kraji. Správce infrastruktury předpokládá celkové náklady na stavby nebo projektovou přípravu ve výši 142 milionů korun. Na probíhající rekonstrukce přerovského nádraží a výpravní budovy v Lipníku nad Bečvou naváží modernizace staničních budov v Hanušovicích, Sternberku či menších nádraží v samotném krajském městě nebo na Jesenicku. „V Olomouckém kraji plánujeme letos investovat v rámci všech krajů nejvíce finančních prostředků. Daří se to díky úspěšné a rychlé projektové přípravě. Navíc zde již od konce loňského roku realizujeme první větší investiční akce v Lipníku nad Bečvou a Přerově. Plány jsou velmi optimistické, musíme však stále počítat s možnými průtahy při přípravě projektů i kapacitními možnostmi trhu dodavatelů projektových prací i zhotovitelů majících zkušenosti se stavbami na dráze,“ přibližuje náměstek generálního ředitele pro správu majetku Tomáš Drmola. Oprava památkově chráněného přerovského nádraží se soustředí převážně na vnější a vnitřní prostory u prvního nástupiště včetně dvorany a střechy. Komplexní modernizace staniční budovy v Lipníku nad Bečvou pak zahrnuje vnější

části budovy a počítá i s potřebnou úpravou prostor pro cestující. Celkové investiční náklady těchto dvou akcí překročí částku 36 milionů korun.

Dlouho očekávaná je modernizace šternberského nádraží. „Cílem projektantů bylo nalézt optimální řešení stavebních úprav tak, aby si nádraží zachovalo svůj původní ráz a zároveň odpovídalo současným potřebám železniční dopravy. Z tohoto pohledu je nutné odbourání patra i bočních částí objektu. Samotná rekonstrukce bude rozdělena do tří etap a bude se koordinovat s připravovanou modernizací trati Olomouc – Uničov – Šumperk. Celkové náklady předpokládáme kolem 34 milionů korun,“ popisuje ředitel Správy osobních nádraží SŽDC v Olomouci Gabriel Jursa a současně doplňuje: „Práce chceme zahájit ještě letos, dokončit nejspíše do jara roku 2020.“

Mezi další významné investice patří revitalizace výpravní budovy v Hanušovicích. „Počítáme s odbouráním dlouhodobě nevyužívaného jižního a severního křídla, kde se dnes nachází zastaralé provozní a technologické zázemí objektu a nevyužívaná restaurace. Rozsáhlými stavebními úpravami projdou prostory pro cestující. Budově také vrátíme původní architektonický ráz,“ upřesňuje Jursa. V současné době se dokončuje projektová dokumentace a v případě hladkého průběhu stavebního řízení a výběru zhotovitele stavby se ještě letos zahájí práce, realizace si vyžádá přibližně 18 měsíců. Celkové investiční náklady činí přibližně 36 milionu korun.

Hanušovické nádraží není jediné na Jesenicku, které čeká vylepšení. V Branné se letos opraví a zateplí fasáda, zrekonstruují se i prostory pro veřejnost, celkové náklady se pohybují okolo 3,5 milionu korun. Zároveň se projektuje oprava fasády, výměna výplní a rekonstrukce veřejných toalet za přibližně 2,8 milionu korun v Javorníku ve Slezsku. Podobné úpravy v souhrnné výši přesahující 40 milionů korun čekají v nejbližších letech staniční budovy v Žulové, Rudě nad Moravou, Bohdíkově, Vápenné nebo Ostružné, která by se měla proměnit v důstojnou vstupní bránu do hojně navštěvovaného lyžařského střediska.

SŽDC se v rámci plánu oprav zaměřila také na zanedbaná nádraží na trati z Olomouce do Moravského Berouna. Konkrétně se jedná o výpravní budovy v Hlubočkách, Hlubočkách-Mariánském údolí a také ve Velké Bystřici. Prvně jmenovaná rekonstrukce bude nejnákladnější a vyžádá si přibližně 17 milionů korun. Zachová se secesní ráz budovy. Odbourají se prostory, které neslouží provozu dráhy, odstraní se průchod a současně se zdemoluje zchátralý navazující objekt v majetku Českých drah. Rekonstrukcí projdou vnitřní prostory pro cestující i celé okolí nádražní budovy. V Hlubočkách-Mariánském údolí dosáhne kompletní rekonstrukce budovy částky přibližně 7,5 milionu korun. Odbourání přístavků, vybudování nových toalet pro cestující, opravu fasády a výměnu oken a dveří plánuje správce budovy také ve Velké Bystřici, zde náklady překročí 5 milionů korun.

Opomenuty nezůstanou ani menší budovy na nádražích Olomouc-Řepčín a Olomouc město. V Řepčíně se odbourají zbytné prostory, projektováno je zajímavé řešení exteriéru budovy odkazující na přilehlé Moravské železářny. Objekt je v nevyhovujícím stavu a plánovaná oprava za přibližně 5,1 milionu korun je zcela nezbytná. Staniční budova v Olomouci městě se dočká nové fasády za 2,5 milionu korun. Za zmínku stojí i čerstvé zahájení stavebních prací na nádraží v Grygově, který je nemovitou kulturní památkou a práce zde probíhají v úzké spolupráci s památkáři. SŽDC současně zahájí projektování dalších větších investičních akcí, mezi které se řadí rekonstrukce kojetínského nádraží. Stavba bude rozdělena do několika etap a bude v souladu s rozsáhlou modernizací trati Brno – Přerov. Dnešní předimenzované nádraží bude redukováno a kompletně zmodernizováno za přibližně 30 milionů korun. Letos se také budou projektovat opravy nádraží v Domašově nad Bystřicí, Prostějově místním nádraží, Jindřichově na Moravě, Bludově nebo Říkovcích. Další významné investice v řádech milionů korun půjdou na instalace bezpečnostních technologií na nejméně navštěvovanější nádraží v kraji, konkrétně se jedná o hlavní nádraží v Olomouci a Přerov.

Největší plánované opravy nádražních budov v Olomouckém kraji v letech 2018 a 2019 (v mil. Kč)

Hanušovice	36
Šternberk	34
Přerov*	18
Lipník nad Bečvou*	18
Hlubočky	17
Drahotuše	8,6
Hlubočky-Mariánské údolí	7,5
Olomouc-Řepčín	6,9

Velká Bystřice	5
Olomouc město	3,3
Grygov	3,3

Projektová příprava (předpoklad zahájení prací 2019) (v mil. Kč)

Prostějov místní nádraží	38
Kojetín	30
Domašov nad Bystřicí	17,3
Moravský Beroun	12
Říkovice	7
Bludov	1,8

*investice pokračující z roku 2017

22. 03. 2018 Na opravy nádraží v Praze a ve středních Čechách míří letos více než 200 milionů korun

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/opravy-pha-a-str.kraj.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) plánuje letos proinvestovat na přípravu a realizaci oprav či rekonstrukcí nádražních budov v Praze a ve Středočeském kraji téměř 207 milionů korun. Přímou do oprav a rekonstrukcí pražských nádraží půjde 51 milionů, do středočeských pak 118 milionů korun. Už příští rok začnou práce na dvou klíčových pražských nádražních budovách. Ve středních Čechách se letos opraví nádraží v Kolíně, Hořovicích či Nelahozevsi.

Zatímco letos probíhají z důvodu náročné projektové přípravy především opravy menších nádraží, už v příštím roce by se měly začít revitalizovat větší výpravní budovy jako například Praha-Smíchov či Praha hlavní nádraží. Řada významných projektů se však realizuje i letos. „Na počátku roku jsme dokončili opravu nádražních budov ve Zdicích či Praze-Braníku, momentálně končí opravy budov v Kutné Hoře městě a v Příbrami,“ říká ředitel Správy osobních nádraží SŽDC v Praze Lukáš Fořt a současně doplňuje: „Naopak za pár týdnů začnou opravy staničních budov v Kolíně, Hořovicích, Karlštejně či Nelahozevsi. U většiny nádraží se v rámci jednotlivých projektů opravuje fasáda, mění okna a dveře a revitalizují prostory pro cestující.“

Vedle samotných opravných prací pokračuje letos i příprava rozsáhlejších projektů, které se začnou realizovat v příštím roce. Mezi ně patří oprava nádražní budovy v Berouně a pak především dvou klíčových pražských nádraží – Prahy-Smíchov a historické Fantovy budovy na hlavním nádraží. Smíchovské nádraží patří mezi tři nejvytíženější v hlavním městě, více než šedesátiletá výpravní budova však už dávno neodpovídá požadavkům dnešní doby a potřebuje zásadní rekonstrukci. „Půjde o nejrozsáhlejší rekonstrukci výpravní budovy od roku 1952. Po její realizaci dojde k navýšení úspor energie, dispozičním změnám a zlepšení pracovního a klientského komfortu,“ vysvětluje Lukáš Fořt. Rekonstrukce se dotkne celého objektu osobního nádraží, tedy její střední části i obou křídel.

Pokud jde o opravu Fantovy budovy, momentálně se připravuje projekt, na jehož základě bude SŽDC žádat o stavební povolení a vypíše výběrové řízení. „Připravujeme také studii využití Fantovy budovy, naší snahou je více propojit novou odbavovací halu s historickou budovou,“ informuje Fořt. Z menších nádraží v Praze a ve středních Čechách by se příští rok měly opravit ty ve Voticích, Zvoleněvsi či Žlebech. Vedle samotné rekonstrukce budov je velmi důležité najít také využití volných prostor v těchto budovách. „Letos se ve větší míře zaměříme na komerční využití nádražních prostor, chceme například, aby na každém větším nádraží byl alespoň bankomat, nápojový automat, případně kavárna, trafika či nějaké občerstvení. Chceme vytvořit určité standardy pro různě velké nádražní budovy,“ uzavírá ředitel Fořt.

Největší plánované investice do nádražních budov ve Středočeském kraji a v Praze v letech 2018 a 2019 (v mil. Kč)

Praha hl. n.	1 000
Praha-Smíchov	250
Beroun	240
Kolín	66

Zdice*	8,8
Příbram*	8,8
Kutná Hora město*	7,7
Hořovice	6
Karlštejn	5,8
Čachovice	5,5
Nelahozeves	5,5
Nižbor	5
Bratkovice	5

*investice pokračující z roku 2017

22. 03. 2018 Surové železo bude v rakouské ocelárně vozit vagón z uničovských strojíren

Zdroj: iDNES.cz (https://olomouc.idnes.cz/unex-unicov-vagon-torpedo-preprava-suroveho-zeleza-zelezarna-pb8-olomouc-zpravy.aspx?c=A180322_161932_olomouc-zpravy_stk)

Speciální zakázku v podobě dvacetinápravového vagónu na přepravu surového železa mají za sebou uničovské strojírny Unex. Kromě zvládnutí vysoké teploty a hmotnosti nákladu musel vůz mimo jiné splnit i požadavek na co nejnižší chladnutí převáženého železa. Výrobek putoval do rakouského Leobenu, respektive jeho místní části Donawitz. Vagón, kterým se v hutnictví přezdívá „torpédo“, se v řadě ohledů silně vymyká běžným nákladním vozům používaným na železnici. „Má hmotnost 146 tun, se šamotovou izolací pak váží více než 200 tun. Průměr válce nádoby je 2,9 metru,“ nastínil mluvčí strojíren Boris Keka. „Mimo jiné musí zvládnout přepravu tekutého surového železa o teplotě 1 500 stupňů z vysoké pece na ocelárnu, a to s minimální tepelnou ztrátou – teplota se sníží jen o 70 – 90 stupňů,“ dodal. Při vykládce jej pak pomocí otočného mechanismu nádoba otočí a žhavý náklad vylévá do ocelářských pánví nebo pecí, ve kterých se vyrábí ocel a z té pak hutní výrobky.



Ocelárna v Donawitzu má významné postavení v historii průmyslu. Proslavila se zavedením procesu výroby oceli pomocí kyslíkových konvertorů, který právě po ní nese jméno. Před 70 lety metodu vyvinul švýcarský inženýr Robert Durrer, v současnosti jsou s ní vyráběny dvě třetiny světové produkce surové oceli. „Pokud jde o samotnou ocelárnu, větší část z vyrobeného přibližně jednoho a půl milionu tun je určena na výrobu železničních kolejnic, včetně světově unikátních dlouhých 120 metrů,“ doplnil Keka.

27. 03. 2018 Schváleno: Senioři, žáci a studenti budou mít od půlky června na vlaky a autobusy 75procentní slevu

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Schvaleno-Seniori-zaci-a-studenti-budou-mit-od-p?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Stát přispěje seniorům nad 65 let, žákům a studentům od 6 do 26 let na cestování vlakem a autobusem 75 procent z ceny jízdného. O nových státem nařízených slevách rozhodla vláda s platností od 10. června, kdy se mění jízdní řády. Děti do šestého roku života budou nadále jezdit zdarma, stejně tak zdravotně postiženým zůstává stávající sleva. „Sleva se bude týkat všech seniorů nad 65 let a to i těch, kteří cestují jen občas a nevyplatilo by se jim kupovat si nějaké roční předplatné. Když pojedete vlakem a sleva se Vás bude týkat, tak bude stačit, abyste při nákupu jízdenky ukázali občanku, a slevu dostanete. Slevu poskytneme nejenom pro jízdné na železnici, ale také pro jízdné v autobusech. V České republice máme 6 258 obcí, pouze 1 663 obcí má železniční spojení, ale plných 6 203 obcí je obsluhováno autobusovou dopravou, většinou dotovanou z veřejných zdrojů. Takže chceme být féroví i k těm, kteří nemají šanci cestovat z domova vlakem,“ vysvětluje ministr dopravy Dan Ťok. Sleva z jízdného zlepší podle Ťoka dostupnost veřejné dopravy pro významnou skupinu obyvatel, která má nižší příjmy, a tím pádem i omezenou možnost využívat častěji cestování vlaky a autobusy. Senioři nad 65 let a cestující od 15 do 18 let se budou prokazovat platným dokladem totožnosti, jakým je nejčastěji občanský průkaz, cestovní pas nebo jiný oficiální průkaz s fotografií. Cestující od 18 let budou předkládat studentský průkaz, o jehož podobě se s dopravci

jedná. Dopravci budou mít možnost některé spoje ze slevy vyloučit. O jaké spoje půjde konkrétně, je však ještě předmětem jednání.

Kompenzace slev bude provádět Ministerstvo dopravy obdobným způsobem, kterým nyní zajišťuje kompenzace současných státem nařízených slev na komerčních spojích v železniční a autobusové dopravě. V současnosti stát platí 100 procent za děti do šesti let, půlku za děti mezi šestým a patnáctým rokem nebo 62,5 procent pro žáky do patnácti let nebo 25 procent pro studenty do 26 let na cestu do školy. Zdravotně postižení (ZTP, ZTP/P) mají v současnosti 75 procentní slevu, která jim zůstane. Zavedení nových slev pro žáky, studenty a seniory si letos vyžádá kompenzace ztrát dopravcům ve výši zhruba tří miliard korun a od roku 2019 šesti miliard korun, z čehož je zhruba polovina pro železniční osobní dopravu a druhá polovina pro autobusovou dopravu. Systém nových slev se zavede úpravou Výměru Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. Ten od 10. června nahradí a doplní současné slevy nařízené dopravcům ve veřejné dopravě. Dále bude nezbytné provést úpravu počítačových systémů jednotlivých dopravců a úpravu smluv stanovujících podmínky poskytování veřejných služeb. Tímto krokem dojde k výraznému sjednocení doposud složitého systému slev, aniž by bylo zapotřebí vytvářet další administrativu.

27. 03. 2018 Experti doporučili vládě stavbu brněnského nádraží u řeky, ale bez „metra“ (Brno hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/nadrazi-brno-experti-doporuceni-u-reky-metro-fn6-brno-zpravy.aspx?c=A180327_391950_brno-zpravy_krut)

Rozhodnutí o novém nádraží v Brně v odsunutě poloze se blíží do finále. Variantu Řeka totiž zvolil také expertní tým, který kvůli novému železničnímu uzlu vytvořili zástupci všech stran – od ministerstva dopravy přes správu železnic, České dráhy až po Brno a Jihomoravský kraj. Jejich doporučení teď dostane na stůl vláda, která vydá finální stanovisko. „Cílem ministerstva je konečný návrh předložit vládě do dvou měsíců,“ upřesnily mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. Expertní výbor svůj verdikt zdůvodňuje tím, že stavba nádraží ve variantě Petrov by nebyla tak rychlá jako Řeka a území tam ani není připravené. Riziko vidí i v omezení pro cestující, protože současné nádraží by při přestavbě v centru bylo na dlouho vyřazeno z provozu. Zároveň výbor odmítl dotovat takzvané brněnské metro z peněz Státního fondu dopravní infrastruktury. „Přijetím této varianty nevzniká automatický závazek státu k výlučnému financování severojižního kolejového diametru,“ stojí v usnesení výboru. Brněnští zastupitelé však před měsícem přijali podmínku, že chtějí, aby zároveň s odsunutým nádražím začalo vznikat i metro. O to stálo hnutí Žít Brno a také Piráti. Jejich radního Tomáše Koláčného proto závěr výboru rozhněval. „Usnesení je podle mě v přímém rozporu s požadavkem města. Považuji to za nezodpovědné a ohrožující stabilitu a funkčnost dopravního systému v Brně,“ prohlásil Koláčný. Brněnský primátor Petr Vokřál (ANO) ale nesoulad v rozhodnutí nevidí. „Řídicí výbor pouze konstatoval, že nechce, aby stát byl výlučným investorem. Na přípravě studie ale pokračujeme dál. O způsobu financování se teprve rozhodne. Nikdo neřekl, že stát na diametr nedá ani korunu,“ prohlásil primátor.

28. 03. 2018 Stát za obří půjčku sto miliard koupí nové vlaky a opraví koleje

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/stat-pujcka-100-miliard-nove-vlaky-evropska-investicni-banka-poh-ekonomika.aspx?c=A180327_193851_domaci_lre)

Ministerstvo dopravy připravuje největší výměnu starých vlaků za nové. Bude stát 44 miliard korun, dalších 56 miliard půjde podle plánu resortu na modernizaci železničních spojení. Stát si těchto sto miliard půjčí od Evropské investiční banky. Tyto peníze mají Česku pomoci překlenout období po roce 2023, kdy vyschnou dotace z Evropské unie. Podpis memoranda mezi Českem a Evropskou investiční bankou (EIB) je naplánován na duben, uvedl mluvčí ministerstva dopravy Jakub Stadler.

Peníze na modernizaci tratí budou využity jak pro regionální železnice, na nichž spoje objednávají jednotlivé kraje, tak pro dálkovou dopravu objednanou prostřednictvím ministerstva státem. Nepočítá se s nimi ale pro výstavbu vysokorychlostních tratí. Síť páteřních tras pro vlaky jedoucí až 350 km/h sice podle odhadů spolyká zhruba 60 miliard korun, peníze z EIB nicméně budou vyčerpány dřív, než její výstavba začne. Další podrobnosti k rozdělení peněz z EIB zatím resort dopravy neuvedl, ale podle mluvčího budou zapracovány do materiálu pro jednání vlády. Dlouhodobý úvěr od EIB bude podle ministerstva výhodný. Předpokládá totiž nižší úrok, než kdyby stát na rozvoj železnice vydal dluhopisy.

Největší vlaková investice

Zmíněných 44 miliard představuje mírné snížení objemu peněz, které ministerstvo chtělo na modernizaci vozidlového parku vynaložit. Loni v listopadu, kdy s plánem vypůjčit si přišlo, měly prostředky na vlaky tvořit polovinu z celé půjčky. I snížený objem představuje v tuzemsku zdaleka největší investici do obnovy vlaků. Investice se v posledních letech pohybovaly spíše v jednotkách, než v desítkách miliard. Loni v létě třeba resort dopravy nabídl krajům 7,7 miliardy z evropského Operačního programu Doprava na nákup nových vlaků. Většinu z těchto peněz zřejmě získá Jihomoravský kraj, kromě něj se o peníze přihlásily kraje Ústecký a Plzeňský.

Přestože ministerstvo předpokládalo vyhlásit ve druhé polovině letošního roku druhé kolo přijímání žádostí na dotace pro nákup nových vlaků, nakonec od pokračování podpory upustilo. Ne všichni totiž souhlasí se státní podporou nákupu nových vlaků. Podle místopředsedy sněmovního hospodářského výboru Martina Kolovratníka je potřeba tyto peníze primárně využít na výstavbu železničních tratí. Podíl peněz na obnovu vozidlového parku je podle něj i po mírné redukci příliš vysoký. Přijatelné by podle Kolovratníka například bylo, kdyby stát pomáhal dopravcům s nákupem stanic pro jednotný evropský zabezpečovač ETCS, kterým budou muset být vozidla vybavena na hlavních tratích v EU.

Naopak soukromí dopravci nápad na financování nákupu železničních vozidel podporují a upřednostňují variantu, kdy takto pořízené vlaky zůstávají majetkem státu nebo kraje. To státu nebo krajům umožní jednodušší přechod mezi jednotlivými dopravci po vypršení původních smluv. „Navíc v situaci, kdy by docházelo k závažnému porušování smluvních podmínek ze strany provozujícího dopravce – například v oblasti kvality služeb pro cestující – dává tento postup objednateli okamžitou možnost výměny dopravce, aniž by došlo k narušení kontinuity provozu tím, že nový dopravce by musel honem shánět odpovídající vozidla,“ dodal mluvčí Regiojetu.

28. 03. 2018 ČD vypíše tendr na pořízení až 60 elektrických regionálních vlaků

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-vypisi-tendr-na-porizeni-az-60-elektrickyx-regionalnich-vlaku/1603442>)

České dráhy by mohly koupit až 60 elektrických jednopodlažních vlaků pro regionální dopravu. Původně počítaly se sedmi. Navýšení počtu dnes schválil řídicí výbor ČD. Výběrové řízení na uzavření rámcové smlouvy chtějí ČD vypsat ještě letos. ČTK to po jednání řekl mluvčí Radek Joklík. Pokud by dráhy koupily maximální počet, tedy 60 vlaků každý pro 240 cestujících, celková výše zakázky by činila zhruba deset miliard korun. Dopravce navýšil počet podle Joklíka v souvislosti s upřesněním potřeb krajů v rámci obnovy železničních kolejových elektrických vozidel v regionální dopravě. "Cílem zakázky je uzavřít rámcovou smlouvu a samotnou výrobu zahájit až poté, co České dráhy uzavřou smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti s konkrétními kraji, kde budou tato vozidla nasazena," řekl ČTK. Díky včasné soutěži výrobce ušetří čas a bude moci zákazníkům nabídnout vozidla dříve, dodal.

28. 03. 2018 SŽDC zahájí opravy nádraží v Moravskoslezském kraji za více než 100 milionů korun

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/opravy-v-ms-kraji.html>)

V letošním roce zahájí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) opravy a větší rekonstrukce více než patnácti nádraží v Moravskoslezském kraji. Správce infrastruktury předpokládá celkové náklady na stavby nebo projektovou přípravu ve výši 106 milionů korun. Mezi největší investice patří dokončení oprav bohumínské výpravní budovy, modernizace nádraží ve Frenštátu pod Radhoštěm nebo aktuálně projektované rekonstrukce v Havířově či Opavě západ. Na ostravském hlavním nádraží doplní vybudované výtahy také nové eskalátory spolu s rozšířeným informačním systémem. „V Moravskoslezském kraji aktuálně projektujeme rekonstrukce rozsáhlých nádražních budov. K finančně nejnáročnějším projektům patří bezesporu rekonstrukce té havířovské,“ uvádí náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola a současně doplňuje: „Zadali jsme zpracování projektové dokumentace na rekonstrukci celého objektu, tedy nejen haly, ale i její levé administrativní části, kde počítáme s využitím těchto prostor pro cestující a dopravce.“ 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 a sociální zařízení. Celkové investiční náklady se odhadují ve výši kolem 120 milionů korun, stavba bude probíhat až do konce příštího roku.

Další velmi diskutovanou výpravní budovou v tzv. bruselském stylu je nádraží v Ostravě-Vítkovicích. Pro potřeby současné železnice zcela předimenzovaná budova vyžaduje bezodkladnou opravu.

SŽDC zadala zpracování studie, která s přihlédnutím nejen k zájmům správce, ale i cestujících, samosprávy a odborné veřejnosti navrhne a posoudí možnosti jejího dalšího využití. Dále také prověří aktuální stavebně technický stav objektu. Na základě výstupů i výsledků stavebně historického průzkumu památkářů, se letos rozběhne další stupeň projektové přípravy. Náklady na celkovou rekonstrukci se odhadují v řádech desítek milionů korun, konečná částka vzejde ze samotného projektu. Nutností je ovšem nalezení smysluplného využití jak větší části haly, tak i vedlejší pravé administrativní budovy. Samotná realizace se aktuálně předpokládá nejdříve v roce 2020.

Významnou proměnu čeká také nádraží v Opavě západ. „Půjde o komplexní rekonstrukci celé budovy. Zachována zůstane pošta, současně intenzivně jednáme s Policií ČR. Součástí projektu jsou tudíž i potřebné úpravy dnes nevyužívaných prostor nádraží pro účely policie,“ vysvětluje Tomáš Drmola. „Dispozičně se také změní prostory pro cestující, aby nabídly požadovaný standard a komfort. Celkové náklady se předpokládají přibližně 70 milionů korun,“ dodává. Přesunutí veřejných institucí z komerčních nájmu do státem vlastněných a nevyužívaných nádražních budov je jedním z cílů celé koncepce nakládání s majetkem ve správě SŽDC. V případě Bohumína se naváže na loňskou opravu části střechy a fasády za 17 milionů korun. Letos se za 45 milionů korun dokončí zbylá část střechy a fasády, kompletní rekonstrukci projdou také rozvody a topení. Zároveň se vymění všechna okna a dveře.

Na ostravském hlavním nádraží se zpracovala studie na nové eskalátory, které přímo propojí přízemí a přístup k vlakům. Současně se doplní v prostorách nadchodu a 1. patra nový informační systém. Další významnou investicí v řádech milionů korun je instalace bezpečnostních technologií. Celkové náklady se budou pohybovat okolo 24 milionů korun. „Mezi další nádraží, která projdou kompletní modernizací a u kterých předpokládáme zahájení realizace v letošním nebo příštím roce, patří výpravní budovy ve Frenštátu pod Radhoštěm, Jistebníku, Kravařích ve Slezsku, Valšově či Krnově. Dokončených oprav a viditelného zlepšení vzhledu nebo veřejných prostor se letos dočkají cestující v Dětmovicích, Mostech u Jablunkova, Štítině či Návsí. Opravné práce pod pečlivým dozorem památkářů připravujeme ve Frýdku-Místku, Opavě východ a Bruntále, které jsou kulturními památkami,“ uzavírá náměstek Drmola.

Největší plánované investice do nádražních budov v Moravskoslezském kraji v letech 2018 a 2019 (v mil. Kč)

Bohumín	44
Ostrava hl. n.	24
Valšov	15,4
Frenštát pod Radhoštěm	14,4
Krnov	10
Návsí	9,9
Mosty u Jablunkova	4,2
Frýdek-Místek	4

Projektová příprava (předpoklad zahájení prací 2019, 2020) (v mil. Kč)

Havířov	105
Opava západ	70
Ostrava-Vítkovice	67
Dětrichov nad Bystřicí	16,3
Jistebník	8
Jindřichov ve Slezsku	5,5
Kravaře ve Slezsku	5,5

28. 03. 2018 Ve Zlínském kraji půjde letos na opravy nádraží téměř 30 milionů korun

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/opravy-ve-zlinskem-kraji.html>)

V letošním roce předpokládá Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) celkové náklady na stavby nebo projektovou přípravu modernizací výpravních budov ve Zlínském kraji ve výši 29 milionů korun. Mezi největší připravované investice patří rekonstrukce nádraží v Újezdci u Luhačovic, Huštěnovicích nebo Kunovicích-Loučce. Velkou proměnou projdou také stanice a zastávky v rámci modernizace

a elektrizace trati z Otrokovic do Vizovic. „V letošním roce počítáme s realizací či zahájením projektové přípravy oprav přibližně desítky nádraží ve Zlínském kraji. Další rekonstrukce jsou součástí velkých projektů rekonstrukcí stanic či tratí. K nejvýznamnějším bezpochyby patří modernizace všech stanic a zastávek na trati z Otrokovic až po Vizovice. Kolegové z naší stavební správy chystají v následujících dvou letech také komplexní rekonstrukce Vsetína, Rožnova pod Radhoštěm a Bystřice pod Hostýnem,“ říká náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola.

V případě připravované modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice jsou v Otrokovicích navržena moderní nástupiště s podchodem, navíc se postaví nová výpravní budova. Ve Zlíně se vybuduje nový dopravní terminál, který řeší celý přednádražní prostor. Zahrnuje výpravní budovu, autobusové nádraží a parkovací stání. Dopravní terminál bude investicí několika partnerů. Stávající výpravní budova ustoupí modernizaci a vznikne zcela nová, propojená na navazující podchod a na nová nástupiště s výtahy. Rovněž Vizovice získají novou výpravní budovu s bezbariérovým přístupem na ostrovní nástupiště.

Správce nádraží plánuje v letošním roce opravu fasády budovy ve Starém Městě u Uherského Hradiště za téměř 4 miliony korun. Nutný zásah si vyžaduje nádraží v Kunovicích-Loučce, budově se ponechá původní ráz a odbourá se patro. Nové bude dispoziční řešení vnitřních prostor, náklady dosáhnou výše 6,8 milionu korun. Právě tato stavba je příkladem dobré spolupráce s obcí. Dráha zohlednila její připomínky k podobě přestavby nádražní budovy a obec na ně chce navázat vlastním projektem úpravy přednádraží včetně vybudování parkovacích míst a nové autobusové zastávky. Další letos opravovaná staniční budova je v Huštěnovicích. Kompletní rekonstrukce za 9,7 milionu korun zahrnuje odbourání nevyužívaných přístaveb. A bezmála 13 milionů půjde do celkové přestavby objektu nádraží v Újezdci u Luhačovic, jejíž součástí bude i potřebný přesun dopravní technologie za demolované části objektu do nových prostor. Ve Slavičíně se opraví nádražní budova za 4,5 milionu korun. Letos se také zahájí projektová příprava rekonstrukce výpravní budovy v Napajedlech. Vedle samotné náročné rekonstrukce se řeší její budoucí využití. Zvažuje se také případná redukce. V případě hladkého průběhu projektové přípravy se může zahájit realizace na přelomu let 2019 a 2020. Projektovat se začne také modernizace budovy v Hulíně, kde cestující dlouhodobě volají zejména po nových veřejných WC.

Největší plánované investice do nádražních budov ve Zlínském kraji v letech 2018 a 2019 (v mil. Kč)

Újezdec u Luhačovic	12,5
Huštěnovice	9,7
Kunovice-Loučka	6,8
Slavičín	4,5
Staré Město u Uherského Hradiště	4

Projektová příprava (předpoklad zahájení prací 2019, 2020) (v mil. Kč)

Napajedla	15,7
Hulín	1

28. 03. 2018 Horská trať testuje odmrazování trolejí. Může odolat ledové kalamitě (Šumperk – Kouty nad Desnou)

Zdroj: iDNES.cz (https://olomouc.idnes.cz/odmrazovani-troleji-zeleznice-desna-drazni-urad-szdc-kalamita-led-1cs-olomouc-zpravy.aspx?c=A180327_391991_olomouc-zpravy_mip)

Zahřát dráty a rozpustit led na trolejích – vychytávka, která dokáže v drsných horských podmínkách v zimě odvrátit kolaps dopravy. Novou technologii, která umožní rychle a efektivně odstranit námrazu z trakčního vedení, nyní testuje provozovatel Železnice Desná. Železnice Desná patří Svazku obcí údolí Desné a provozuje ji firma SART Šumperk. Právě ta přišla s nápadem na odmrazovací systém. Pokud jej posvětit i Drážní úřad, jeho uvedení do provozu už nic nebude stát v cestě. „Vzhledem k místním podmínkám podhorské železnice se díky nové technologii vyhneme situacím, které nastaly například před třemi lety. Tehdy tady námraza doslova paralyzovala dopravu,“ sdělil starosta Rapotína a šéf Svazku obcí údolí Desné Pavel Žerníček.

Nikde jinde na železnicích v Česku podobný systém nefunguje

Technologická vychytávka přišla na pět milionů korun, svazek obcí na ni mohl čerpat dotaci od Státního fondu dopravní infrastruktury. Nikde jinde na železnicích v Česku podobný systém

nefunguje. „Elektrifikace trati Šumperk – Kouty nad Desnou byla dokončena v roce 2016. Zimní období s sebou od té doby přineslo i několik cyklů výskytu námrazy a tvorby ledu na trakčním vedení, což mělo dopad na pravidelnost grafikonu vlakové dopravy. Proto chceme problémům s námrazou předejít nebo je alespoň minimalizovat,“ vysvětlil Jan Komárek z firmy SART Šumperk. Technologie se paradoxně testovala naprázdno, končící zima totiž výjimečně námrazu na trolejích v podhůří Jeseníků nepřinesla. Projekt podle požadavků provozovatele zpracovala brněnská společnost SUDOP. „Systém elektrického ohřevu umožní v případě výskytu silné námrazy a tvorby ledu na trakčním vedení jednoduchým způsobem s pomocí vloženého odporu ohřát vodiče a led tak odstranit,“ popsal Komárek. Podle něj firma využila zahraničních zkušeností, zejména na dráze v oblasti Tater na Slovensku. „Hodnotili jsme i ekonomickou stránku tohoto řešení, díky ní totiž šetříme nemalé náklady za náhradní dopravu,“ vysvětlil Komárek.

Troleje lze odmrazit v přestávkách mezi vlaky

Technologie umožní ohřát dráty na teplotu až 180 stupňů Celsia. „Podle našich propočtů ale bude stačit ohřev na 60 stupňů. Na tuto teplotu se dráty dostanou zhruba do 15 minut. V přestávkách mezi průjezdy vlaků tak budeme schopni troleje bez problémů odmrazit,“ řekl Komárek s tím, že nejde o univerzální řešení vhodné pro všechny tratě. Drážní úřad potvrdil, že žádost o schválení nové technologie do provozu obdržel. „Čekáme na další informace. Vše poté prověříme, naplánujeme technickou prohlídku a vlastní zkoušku. Teprve pak lze oficiálně o žádosti rozhodnout,“ sdělil mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. U novinek je podle něj standardní, že systém jde nejprve do zkušebního režimu, který je pak po určité době vyhodnocen. „Teprve poté může provozovatel požádat o oficiální schválení,“ dodal Novák. Celý proces podle něj trvá měsíce a déle. „Uděláme vše pro to, abychom povolení získali a příští zimu už mohla technologie fungovat naplno,“ podotkl Komárek.

První (a neúspěšné) pokusy o odmrazování přišly už v roce 1972

Samotná snaha odmrazovat trakční vedení není nová. V roce 1972 se o to pokusili v Plané u Mariánských Lázní, vše ale skončilo neúspěchem, podobně jako několik dalších pokusů. Pokud Železnice Desná dostane na odmrazovací systém povolení, bude na českých tratích průkopníkem. Správa železniční dopravní cesty, (SŽDC) vlastní jak hlavní, tak převážnou většinu regionálních tratí v republice, však o nasazení rozmrazovací technologie do budoucna neuvažuje. „Technické řešení je známé, v praxi je však v síti SŽDC těžko použitelné,“ sdělila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Při ohřevu trolejí totiž nesmí několik minut projíždět vlak. „U Železnice Desná je to možné, protože se jedná o krátkou trať, kde jsou dostatečně dlouhé prodlevy mezi jednotlivými vlaky,“ vysvětlila mluvčí SŽDC.

28. 03. 2018 Zanedbané nádraží na Smíchově se dočká rekonstrukce (Praha-Smíchov)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/smichov-nadrazi-vlaky-sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-szdc-praha-1d6-praha-zpravy.aspx?c=A180328_392234_praha-zpravy_nuc)

Smíchovské nádraží patří mezi tři nejvytíženější v hlavním městě a zároveň je také významným dopravním uzlem pro celou jihozápadní oblast metropole. Aktuální stav nádraží tomu však neodpovídá a po desetiletích čekání se chystá kompletní rekonstrukce budovy. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na opravy vyčlenil 250 milionů korun. Současný funkcionalistický objekt vznikl v padesátých letech a bez velkých úprav funguje dodnes. „Půjde o nejrozsáhlejší rekonstrukci výpravní budovy od roku 1952. Po její realizaci dojde k navýšení úspor energie, dispozičním změnám a zlepšení komfortu,“ tvrdí ředitel správy osobních nádraží SŽDC Lukáš Fořt. Úpravy se dotknou celého nádraží, tedy jeho střední části i obou křídel. V rámci první fáze nechala už v loňském roce správa železnic vyměnit všechna okna a dveře, aktuálně připravuje podrobný projekt oprav. Kvůli náročné administrativě je zahájení stavebních prací plánované na příští rok, definitivně hotovo má být na konci roku 2020.



Změní se uspořádání haly

Vedle obnovy vnějšího pláště bude základem oprav přestavba a modernizace vnitřních prostor. SŽDC počítá se zcela novým uspořádáním zejména obchodních ploch v odjezdové hale. „Snahou správce nádraží je rozšířit stávající restauraci o prostor rychlého stravování food court, hledá se i vhodný prostor pro supermarket,“ prozrazuje mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Další změnou bude úprava zdejší pobočky pošty. V současnosti zabírá dvě podlaží, nově má fungovat pouze v přízemí. Modernizací projdou také inženýrské sítě, vytápění i toalety. Po rekonstrukci administrativní části

využije SŽDC uvolněné prostory pro své zaměstnance. „Stavební práce se uskuteční po etapách, abychom minimalizovali omezení pohybu cestujících. Určitým úpravám se nevyhneme, uzavírat celý prostor však rozhodně nebudeme,“ doplňuje Šubová. V horizontu příštích pěti let naváže na chystané práce oprava kolejí, jednotlivých nástupišť i prodloužení podchodů. V ještě vzdálenějším výhledu hlavní město plánuje postavit nový dopravní terminál pro autobusy a záchytné parkoviště pro osobní auta. Obě stavby vzniknou na druhé straně kolejí u Dobříšské ulice a se smíchovským nádražím je propojí lávka. Nejnákladnější stavební akcí na pražských nádražích pro příští roky je však oprava historické Fantovy budovy na hlavním nádraží za zhruba jednu miliardu korun. K té dosud nedošlo kvůli vypovězení nájemní smlouvy s italskou společností Grandi Stazioni, která v posledních dvanácti letech zrekonstruovala ostatní části areálu.

Začít ještě letos

Dalšímu zpoždění prací má nyní zabránit projektování a urychlené podání žádosti o stavební povolení. Se začátkem prací se tak počítá ještě v průběhu letošního roku. „Připravujeme také studii využití Fantovy budovy. Naší snahou je více propojit novou odbavovací halu s historickou budovou,“ říká bez dalších podrobností ředitel Lukáš Fořt. V první etapě dostane objekt novou fasádu i zastřešení. Ve druhé fázi plánované na rok 2019 dojde k rekonstrukci zbývajících vnitřních prostor. SŽDC počítá s tím, že kompletně opravené bude nádraží v roce 2022.

Správa železnic postupně obnovuje i menší pražské stanice. Letos na to vyčlenila 51 milionů korun. Začátkem roku se otevřela opravená budova v Braníku, další na řadě má být nádražní objekt v Čakovících a Horních Počernicích. Zato nádraží ve Vysočanech čeká s největší pravděpodobností demolice. SŽDC totiž připravuje modernizaci trati mezi středočeskými Mstěticemi a Vysočany. Nově zde budou navržena tři zastřešená nástupiště, dvě z nich budou ostrovní s délkou tři sta metrů a jedno vnější o délce dvě stě metrů. „Stará výpravní budova bude nahrazena novou odbavovací budovou situovanou do prostoru vstupu do podchodu,“ dodává Kateřina Šubová. Jde o nejrozsáhlejší rekonstrukci výpravní budovy od roku 1952. Po její realizaci dojde k navýšení úspor energie, dispozičním změnám a zlepšení komfortu pro cestující.

29. 03. 2018 Ministerstvo dopravy je proti obnově železnice u sesuvu na D8 (trať č. 097)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ministerstvo-dopravy-je-proti-obnoveni-zeleznice-u-sesuvu-na-d8/1603845>)

Ministerstvo dopravy je proti obnově železniční trati Lovosice – Řetenice – Teplice v Čechách poškozené sesuvem na dálnici D8 u Dobkoviček. Náklady na obnovu regionální železnice by se vyšplhaly ke třem miliardám korun, takže podle odborného odhadu ministerstva není ekonomicky efektivní tuto trať vzhledem k nízké obsazenosti vlaků obnovovat. Materiál jde na jednání vlády, informovalo dnes ČTK ministerstvo. Trať poničil rozsáhlý sesuv půdy v červnu 2013. Ústecký kraj postoj ministerstva kritizuje. "Centrální komise ministerstva dopravy neodsouhlasila na svém jednání záměr projektu na obnovu této železniční trati, který předložila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). "Chápeme Ústecký kraj, že chtějí po státu regionální trať zachovat. Bohužel není ekonomicky obhajitelné investovat tak vysokou částku, a splnit tedy původní slib o obnově trati," sdělilo ministerstvo. Dopravní obslužnost území bude podle něj zajištěna autobusovou dopravou. SŽDC zatím vyčkává podle mluvčí Kateřiny Šubové na finální verdikt vlády, napsal server zdopravy.cz. Náměstek pro dopravu Ústeckého kraje Jaroslav Komínek (KSČM) rozhodnutí ministerstva kritizoval. "Je to podraz a prasárna. Ukázka, jak ANO plní sliby. Jasně nám ministr (dopravy Dan) Ťok slíbil, že trať opraví," řekl serveru Komínek. Kraj podle něho bude dál usilovat o obnovu trati, nebo alespoň rekonstrukci úseku z Teplíc do Radejčína. Autobusy podle něho nejsou za tuto trať adekvátní náhradou. "Už teď je s nimi problém kvůli složitému terénu," dodal.

Sesuv kromě dálnice poškodil i trať, dvoustetmetrový úsek posunul zhruba o 40 metrů. SŽDC nechala zpracovat projektovou dokumentaci na opravu trati s výstavbou mostu, což by vyšlo na 800 milionů korun. Původně ministerstvo dopravy mluvilo o podstatně nižších částkách. V červnu 2016 například v tiskové zprávě o 240 milionech korun. Nakonec ale SŽDC dospěla k názoru, že obnova trati by stála podstatně více. "Obnova železniční trati v místě sesuvu není plně v souladu s výhledovými představami Ústeckého kraje na celkovou revitalizaci trati," uvedlo ministerstvo v důvodové zprávě. Podle ní by požadavky kraje znamenaly zřízení nových zastávek i výhybny ve stanici Dobkovičky. "V rámci revitalizace by rovněž muselo dojít k rekonstrukci všech železničních přejezdů," uvádí materiál. V roce 2015 zorganizovali obyvatelé v Českém středohoří petiční akci. Obnovu železniční trati v ní žádalo přes 2 000 lidí.