

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2018

OBSAH

03. 04. 2018	NA ŽDÁRSKÉ NÁDRAŽÍ ZAMÍŘILI POLICISTÉ. SŽDC CHYSTÁ DALŠÍ OPRAVY BUDOV NA VYSOČINĚ	3
03. 04. 2018	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 9. DUBNA	4
04. 04. 2018	V PLZNI VZNIKNE DÍKY VÝSTAVBĚ PŘESMYKU DOMAŽLICKÉ TRATI NOVÁ DVOUKOLEJNÁ ZASTÁVKA (UZEL PLZEŇ, 3. STAVBA)	4
05. 04. 2018	OPUŠTĚNÁ TRATĚ DO VIDNAVY ZNOVU ZŮSTALA BEZ KUPCE, NA TAHU JE STÁT A OBCE (VELKÁ KRAŠ – VIDNAVA).....	5
05. 04. 2018	DO OPRAV NÁDRAŽÍ NA JIŽNÍ MORAVĚ PŮJDE 115 MILIONŮ KORUN.....	5
09. 04. 2018	NA JIHU ČECH PŮJDE LETOS NA OPRAVY NÁDRAŽNÍCH BUDOV 39 MILIONŮ KORUN.....	7
09. 04. 2018	NA OPRAVY NÁDRAŽNÍCH BUDOV NA PLZEŇSKU JE LETOS PŘIPRAVENO 58 MILIONŮ KORUN.....	7
10. 04. 2018	DESÍTKÁM ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ HROZÍ OMEZENÍ RYCHLOSTI, NĚKDE I NA 10 KM/H	8
10. 04. 2018	INVESTICE NA LIBERECKU VE VÝŠI 52 MILIONŮ KORUN PŮJDOU LETOS ZEJMÉNA DO DVOU NÁDRAŽNÍCH BUDOV	9
10. 04. 2018	SŽDC VYNALOŽÍ LETOS NA OPRAVY VÝCHODOČESKÝCH NÁDRAŽÍ 100 MILIONŮ KORUN.....	10
11. 04. 2018	NA SEVER ČECH MÍŘÍ LETOS NA OPRAVY NÁDRAŽNÍCH BUDOV 42 MILIONŮ KORUN.....	11
11. 04. 2018	NA KARLOVARSKU PŮJDE LETOS NA OPRAVY NÁDRAŽNÍCH BUDOV 24 MILIONŮ KORUN.....	12
12. 04. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ZAB. ZAŘ. V ŽST. BRNO HL. N.	13
12. 04. 2018	SŽDC ZADALA ZPRACOVÁNÍ STUDIE PROVEDITELNOSTI NA VYSOKORYCHLOSTNÍ SPOJENÍ PRAHY A BRNA.....	14
12. 04. 2018	JANČURA SE CHYSTÁ KRAJŮM NABÍDNOUT ZAJIŠTĚNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY (REGIOJET).....	15
13. 04. 2018	PROTIHLUKOVÉ ZDI KORIDORU JIŘÍ EMOCE V ČESKÉ TŘEBOVÉ	15
13. 04. 2018	VE FRANCOUZSKÉM ROUEN REZAVÍ STOVKY VLAKŮ (SOTTEVILLE-LES-ROUEN)	16
15. 04. 2018	NÁDRAŽÍ SLAVÍ ŠEDESÁTINY. NEJVĚTŠÍ DÁREK, OPRAVU, DOSTANE AŽ V ROCE 2021 (PARDUBICE HL. N.).....	16
15. 04. 2018	NA TRATI HÁJEK – DALOVICE NEJEZDÍ VLAKY, JE TAM POŠKOZENÁ TRATĚ	17
16. 04. 2018	ZAČALY PRÁCE NA ZPEVNĚNÍ SESUVU POD TRATÍ U DALOVIC.....	17
17. 04. 2018	STÁT NECHCE SKOMÍRAJÍCÍ LOKÁLKY RUŠIT ÚPLNĚ, MOHLA BY JE VYUŽÍT ELEKTROAUTA	18
18. 04. 2018	ČESKÉ DRÁHY VYPISYVALY SOUTĚŽ NA PRONÁJEM MODERNÍCH ELEKTRICKÝCH LOKOMOTIV (15 TRÍSISTÉMOVÝCH LOKOMOTIV)	19
18. 04. 2018	STANICE BOHUMÍN ZÍSKÁ MODERNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ, O KTERÉ PŘIŠLA KVŮLI POŽÁRU	19
20. 04. 2018	CESTUJÍCÍ V PARDUBICKÉM KRAJI BUDE MOŽNÁ VOZIT PO KOLEJÍCH VÍC DOPRAVCŮ.....	20
20. 04. 2018	PŘI NOČNÍM SPOJOVÁNÍ VLAKŮ V SALZBURGU SE ZRANIL PĚT DESÍTEK LIDÍ	20

20. 04. 2018	SLEVY V DOPRAVĚ BUDOU NEJSPÍŠ POZDĚJI, ODKLAD PROJEDNÁ VLÁDA (75% SLEVA, STUDENTI A SENIOŘI).....	21
20. 04. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI NYMBURK – MLADÁ BOLESLAV, 2. STAVBA.....	21
20. 04. 2018	JABLONECKÉ NÁDRAŽÍ UNIKLO BOURÁNÍ, BUDE V NĚM MODEL ŽELEZNICE I VINOTÉKA (JABLONEC NAD NISOU DOLNÍ NÁDRAŽÍ).....	21
20. 04. 2018	NOUZOVÉ ZPROVOZNĚNÍ TRATI U DALOVIC NENÍ MOŽNÉ, PRÁCE POTRVAJÍ MĚSÍCE	22
23. 04. 2018	SLEVY JÍZDNÉHO PRO STUDENTY A SENIORY ZAČNOU PLATIT AŽ 1. ZÁŘÍ..	22
25. 04. 2018	ČESKÉ DRÁHY ZAHAJUJÍ OSLAVY 100. VÝROČÍ VZNIKU ČESKOSLOVENSKA, OTEVÍRAJÍ HISTORICKÉ NÁDRAŽNÍ SALONKY	23
29. 04. 2018	OBROZENÍ NOČNÍCH VLAKŮ TÁHNOU V EVROPĚ RAKUŠANÉ, POKUKUJÍ PO EXPANZI DO FRANCIE	25
30. 04. 2018	SKUPINA ČESKÉ DRÁHY LONI HOSPODAŘILA SE ZISKEM 984 MILIONŮ KORUN, V PLUSU BYLA I OSOBNÍ DOPRAVA.....	25

03. 04. 2018 Na žďárské nádraží zamířili policisté. SŽDC chystá další opravy budov na Vysočině

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně předala Policii ČR zrekonstruované prostory na nádraží ve Žďáru nad Sázavou. Kanceláře v prvním patře budovy budou sloužit policejním kynologům. Jedná se o další příklad využití nádražních prostor státními institucemi. SŽDC dále předpokládá v letošním roce proinvestovat na stavby nebo projektovou přípravu modernizací výpravních budov v Kraji Vysočina 52 milionů korun. Mezi největší připravované akce patří rekonstrukce nádraží ve Velkém Meziříčí, v Křižanově, Přibyslavi nebo Ostrově nad Oslavou.

„Převzetím správy nádraží jsme vedle příprav modernizací řešili i využití stávajících volných prostor. Staničním budovám chceme zachovat jejich základní dopravní roli, ale současně podpořit i jejich celospolečenský význam. Administrativní prostory na žďárském nádraží jsou několik let nevyužívané. Poloha výpravní budovy je ideální, blízko centra města a v místě většího pohybu občanů. Pracoviště policie svojí přítomností výrazně zkvalitní prostředí nejen na samotném nádraží, ale i v jeho blízkém okolí,“ vysvětluje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Rekonstrukce čtyř kanceláří spolu se sociálním a hygienickým zázemím vyžadovala jen menší stavební úpravy. Práce se naplno rozběhly v polovině letošního ledna, dokončily se do konce března. „Chtěl bych poděkovat především vedení, ale také ostatním pracovníkům Správy železniční dopravní cesty za vstřícnost při všech jednáních o možném využití prostor v administrativní části nádražní budovy. Jsem velice rád, že se nám podařilo navázanou spolupráci dopředu do cíle a naši policejní kynologové tak získali v rámci územního odboru ve Žďáru nad Sázavou do užívání kvalitní zázemí pro svoji práci. Velkou výhodou z hlediska zajištění bezpečnosti a veřejného pořádku ve městě a jeho okolí je také umístění nové služebny,“ uvedl plk. Mgr. Karel Sehnal, náměstek ředitele Krajského ředitelství policie Kraje Vysočina pro vnější službu.

Úprava kancelářských prostor na žďárském nádraží není jedinou stavební akcí, která se v letošním roce na Vysočině realizuje. Aktuálně se opravuje střecha a mění okna a dveře na stařečském nádraží, celkové náklady na opravu dosáhnou výše 9,4 milionu korun. Fasáda se za 2,7 milionu korun spravuje v Bystřici nad Pernštejnem. Na podzim se také zahájí oprava střechy v Dobroníně, vyžádá si 4,2 milionu korun. Mezi větší investiční akce, kde již běží projektová příprava, patří komplexní rekonstrukce staničních budov v Přibyslavi, Křižanově, Velkém Meziříčí a Ostrově nad Oslavou. V případě hladkého průběhu projektové přípravy a soutěží lze předpokládat zahájení samotných prací ještě na podzim letošního roku. Celkové náklady na modernizace těchto budov překročí 117 milionů korun. Letos se stihne proinvestovat pouze část plánovaných nákladů. Ve všech případech se jedná o rozsáhlé úpravy celých objektů, tedy střech, fasád, výplní, izolací, rozvodů a v neposlední řadě i interiérů a prostor pro cestující. Letos se současně začne s projektovou přípravou opravy hlavního nádraží v krajském městě, zde se předpokládají náklady na celkovou revitalizaci okolo 67 milionů korun. Komplexní rekonstrukce za přibližně 13 milionů čeká také nádraží ve Skleném nad Oslavou. Projektovat se začne modernizace památkově chráněného nádraží ve Světlé nad Sázavou.

Další rozsáhlejší stavební akce se plánují v rámci modernizace celých stanic či úseků tratí, které realizuje stavební správa SŽDC. Patří mezi ně oprava nástupišť na havlíčkobrodském nádraží nebo plánovaná rekonstrukce stanice Jihlava město. Významné investice půjdou na instalaci bezpečnostních technologií na nejfrekventovanější nádraží v kraji v Havlíčkově Brodě, a to v rámci plánované stavby modernizace průjezdu havlíčkobrodským uzlem v letech 2020 až 2022.

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

Křižanov	43
Velké Meziříčí	36
Přibyslav	22
Ostrov nad Oslavou	15
Stařeč	9,3
Dobronín	4,2
Bystřice nad Pernštejnem	2,7

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

Jihlava	67
Světlá nad Sázavou	21,4
Třebíč	18
Sklené nad Oslavou	13
Jaroměřice nad Rokytnou	8

03. 04. 2018 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 9. dubna

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

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 9. dubna mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2018 na více než desítku tratí. Stalo se tak na základě žádostí dopravců ČD, LEO Express a ARRIVA vlaky. V rámci této změny dochází na tratích 010, 270 a 330 k odložení zahájení pravidelného provozu vlaků 1342, 1343, 1354, 1355, 1364 a 1365 společnosti LEO Express až na 1. srpna 2018. Společnost ARRIVA vlaky nebude na trati 221 ve dnech 30. dubna a 7. května 2018 provozovat své spěšné vlaky Praha hl. n. – Benešov u Prahy. V rámci této změny byly provedeny některé dílčí úpravy jízdního řádu osobní regionální dopravy, o které požádali dopravci na základě objednávek příslušných krajů:

- V Královéhradeckém kraji na tratích 040 a 044 pojedou vlaky 5731 v úseku Vrchlábí – Kunčice nad Labem denně, vlaky 25700 a 25701 pojedou pouze v pracovní dny, o víkendech je zaveden nový vlak 25740.

- V Jihomoravském kraji na trati 254 se mění časové polohy vlaků 14630 a 14631 z důvodu zlepšení přípojových návazností v Šakvicích.

- V Libereckém kraji na tratích 030, 035, 036, 041 a 070 došlo o víkendech k prodloužení rychlíků 1148/1145 a 1144/1151 až do Harrachova. S tím souvisejí vyvolané úpravy služeb u těchto a i dalších rychlíků relace Praha – Tanvald, resp. posunutí spěšného vlaku 1910 o hodinu dříve v celé trati Liberec – Kořenov a zkrácení spěšného vlaku 1913 na úsek Turnov – Rovensko pod Troskami (v úseku Tanvald – Turnov bude tento vlak nově spojený s rychlíkem 1145). Vlak 5553 Turnov – Rovensko pod Troskami se ruší.

04. 04. 2018 V Plzni vznikne díky výstavbě přesmyku domažlické trati nová dvoukolejná zastávka (Uzel Plzeň, 3. stavba)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/plzen-3-stavba.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila třetí část modernizace uzlu Plzeň. V rámci výstavby takzvaného přesmyku domažlické trati vybuduje sdružení firem Swietelsky Rail CZ a Swietelsky stavební během 23 měsíců novou dvoukolejnou železniční trať v oblasti stávající zastávky Plzeň-Skvrňany. V Domažlické ulici pak vznikne přeložka silnice I/26 mimo obytnou zónu. „Právě začínající stavba se poněkud odlišuje od předchozích dvou etap. Tentokrát půjde o určitou kombinaci modernizace, rekonstrukce a rozšíření stávající dopravní infrastruktury, a to jak železniční, tak i silniční,“ sdělil náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. „Pro nás tato stavba znamená zatím největší zakázku v českém železničním stavitelství. Umožňuje nám využít vysokou odbornost, vlastní stroje a technologie pro železniční i silniční stavby,“ uvedl Viliam Perknovský, jednatel a obchodní ředitel Swietelsky Rail CZ. Ta má ve sdružení Swietelsky Uzel Plzeň podíl 72 procent. Zbýlých 28 procent připadá na sesterskou firmu Swietelsky stavební, zaměřenou na silniční a pozemní stavitelství. „Nejnáročnější fází bude přestavba samotného „přesmyku“, kde se v jednom místě ve třech výškových úrovních zrekonstruují tři tratě a tři mosty prakticky bez přerušení provozu během většiny prací,“ uvedl David Sichrovský, ředitel stavby sdružení Swietelsky. Tyto práce skončí na podzim 2019, zatímco nová přeložka silnice Domažlická s nadjezdem vznikne ještě do konce letošního roku. Součástí náročného projektu je také vybudování zastávky Plzeň-Skvrňany v nové poloze na přeložce. Dále dojde k výstavbě opěrných a protihlukových zdí, návěstních lávek, trakčního vedení a vybudování sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Postaví se rovněž nová silniční komunikace a ulice Na pile, Na výspě a Domažlická projdou rekonstrukcí. Úpravy se dotknou i Břeňkovy ulice.

Práce v nejdůležitější železniční křižovatce v regionu by měly skončit v říjnu příštího roku. Modernizace přesmyku umožní po dokončení, spolu s předchozími etapami, rychlejší průjezd vlaků

Plzeň. Na její konec navíc v budoucnu naváže připravovaná investiční akce Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice. To vše zásadně urychlí a současně zkapacitní dopravu z Prahy do Bavorska. Projekt Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková předpokládaná výše nákladů na stavbu je 1 626 975 465 Kč. Míra podpory EU je 71,63 % ze způsobilých nákladů, čili výše dotace činí maximálně 35 761 031 EUR, tedy zhruba 993 870 576 Kč. Sdružení firem Swietelsky Uzel Plzeň zakázku vysoutěžilo za 1 084 873 302 Kč.

Název stavby	Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitelé	Swietelsky Rail CZ Swietelsky stavební
Projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Termín zahájení	11/2017
Termín dokončení	10/2019
Celkové náklady stavby	1 626 975 465 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	993 870 576 Kč

05. 04. 2018 Opuštěná trať do Vidnavy znovu zůstala bez kupce, na tahu je stát a obce (Velká Kraš – Vidnava)

Zdroj: iDNES.cz (https://olomouc.idnes.cz/velka-kras-vidnava-prodej-nevyuzivane-trate-nabidka-zadarmo-ministerstvo-obrany-obce-gqe-olomouc-zpravy.aspx?c=A180405_393472_olomouc-zpravy_stk)

Ani třetí pokus prodat zrušenou železniční trať mezi Velkou Kraší a Vidnavou na Jesenicku nebyl úspěšný. Nikdo o ni neměl zájem přesto, že cena už klesla ze 3,9 milionu na pouhých 560 tisíc korun. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nyní trať nabídne zadarmo ministerstvu obrany pro strategické účely. „Pokud ji ministerstvo nebude potřebovat, nabídneme ji poté bezúplatně samosprávám,“ nastínil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle něj ale samosprávy nemohou zrušenou trať po dobu pěti let využít jinak než pro jízdu vlaků. „Pokud dopravu neobnoví, musí trať zachovat ve stávajícím stavu. Po tuto dobu tam nelze budovat cokoli jiného,“ vysvětlil mluvčí SŽDC. Doplnil, že po tuto dobu je trať blokována pro případného zájemce, který by tam chtěl dopravu obnovit. „Pokud se ani v takovém případě nenajde zájemce, bude zahájen proces zrušení tratě a následně pak může být znovu nabídnuta kraji či obcím k využití ve veřejném zájmu. To znamená, že potom může být využita i pro jiné účely, například pro stavbu cyklostezky,“ popsal Illiaš.

Trať ztratila význam po druhé světové válce

O trať měla v prvním kole prodeje zájem Velká Kraš, kvůli ceně však nakonec od koupě ustoupila. „Podmínky pro nás nejsou zajímavé, takže vyčkáme,“ sdělila tehdy starostka Velké Kraše Vlasta Kočí. Tehdy také řekla, že obnovení provozu nepřipadá kvůli nezájmu zdejších lidí o železniční dopravu v úvahu. V dalších kolech prodeje už obec nabídku nepodala. Jak Velká Kraš zareaguje nyní, není jasné, redakci MF DNES se starostku nepodařilo kontaktovat.

Provoz v úseku Velká Kraš – Vidnava byl zahájen v roce 1897. Poté byla trať prodloužena do polské Nysy, dostavba skončila v roce 1912. Po druhé světové válce však byla veškerá přeshraniční železniční doprava v této oblasti zrušena a železnice mezi Vidnavou a Nysou zanikla. Tím se také snížil význam trati mezi Vidnavou a Velkou Kraší. Kvůli nezájmu lidí a velké ztrátovosti tam přestal Olomoucký kraj v roce 2010 objednávat dopravu. V prosinci téhož roku tak skončil provoz a od té doby je trať opuštěná. S obnovením pravidelné dopravy v tomto úseku kraj nepočítá.

05. 04. 2018 Do oprav nádraží na jižní Moravě půjde 115 milionů korun

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

V letošním roce naváže Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na probíhající rekonstrukce kuřimské a břeclavské výpravní budovy dalšími většími opravami v Modřicích nebo v Sokolnicích-Telnici. Současně se zahájí projektování modernizace mikulovského nádraží nebo staničních budov v Ivanovicích na Hané a Moravských Bránicích. Celkem letos vynaloží SŽDC do oprav a projektových prací téměř 115 milionů korun. „V Jihomoravském kraji se větší investice rozběhly koncem loňského, respektive začátkem letošního roku. Konkrétně se jedná o kuřimské

a břeclavské nádraží. Jen tyto akce spolknou téměř 100 milionů korun. V Kuřimi bude hotovo již letos na podzim, u rozsáhlejší stavby v Břeclavi si musíme počkat do srpna příštího roku. Nemalé částky poputují i do dalších stanic, jako jsou Sokolnice-Telnice nebo Nedvědice,“ říká náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola a zároveň dodává: „Většina rekonstrukcí se rozběhne letos na podzim, logicky se tedy stihne do konce roku proinvestovat jen část plánovaných nákladů. I tak je částka 115 milionů korun pěkný výsledek.“ Od loňského podzimu se opravuje kuřimská budova, která získá novou fasádu, výměnou či repasí procházejí všechny výplně. Nový nátěr a klempířské prvky dostane střecha. Realizují se také stavební úpravy především vnitřních dispozic. Rekonstruují se podlahy, izolace konstrukcí, elektroinstalace, řeší se i vytápění. Zároveň se počítá s komerčním využitím prostor vestibulu. Stávající nájemce projevil zájem o provoz kavárny a nutné stavební úpravy jsou již zohledněny v probíhající rekonstrukci.

Po nutné aktualizaci projektové dokumentace se v únoru rozběhly naplno práce na dokončení rekonstrukce břeclavské výpravní budovy. Stavebními úpravami se vytvoří nové prostory pro cestující v části původních pokladen, stavbou nového proskleného koridoru dojde ke vhodnějšímu propojení mezi nástupištěm 1B, terminálem autobusového nádraží a samotnou nádražní budovou. Výrazný dopad na dispoziční řešení drážní budovy má zrealizovaná výstavba sousedního autobusového terminálu, který umožňuje komfortní přestupy mezi autobusovou a vlakovou dopravou. Projekt také zohlednil úpravu průčelí budovy do původního stavu z konce 19. století. Opravují se i prázdné kanceláře v administrativní části budovy. SŽDC chce maximálně využít tyto prostory a jedná s orgány státní správy a samosprávy či dalšími institucemi o tom, aby do volných částí přesunuly své zaměstnance. Plánovaná stavba zakončí rekonstrukci celého břeclavského železničního uzlu.

V červnu dokončí SŽDC opravy střech v Rousínově, v Modřicích a ve Skalici nad Svitavou navíc také fasády. Ve Veselí nad Moravou bude do léta pokračovat rekonstrukce prostor pro cestující. Letošní rok je zároveň ve znamení projektování komplexních rekonstrukcí vybraných staničních budov. V případě hladkého průběhu prací, schvalovacích procesů a soutěží na zhotovitele počítá správce nádraží se zahájením jejich realizace ještě letos na podzim. Především se jedná o výpravní budovy v Sokolnicích-Telnici, Moravských Bránicích či Nedvědicích. V letošním roce se také rozběhnou práce na rozvodech ve znojemské výpravní budově, v následujícím roce se naváže opravou střechy a fasády. Jedná se o dílčí opravu, kompletní rekonstrukcí projde nádraží nejdříve za 4 roky. Celkové náklady s ohledem na velikost objektu se předpokládají přes 90 milionů. Další větší investiční akce se letos začnou projektovat. Mezi nejvýznamnější se řadí rekonstrukce nádraží v Mikulově na Moravě, Hrušovanech u Brna, Babicích nad Svitavou či Doubravníku. Samotné přestavby mohou začít nejdříve v roce 2019.

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

Břeclav	70
Sokolnice-Telnice	32,5
Hrušovany nad Jevišovkou	24,7
Kuřim	20,5
Moravské Bránice	18
Nedvědice	12,7
Znojmo	12
Modřice	5,5
Skalice nad Svitavou	4,7
Rousínov	4,5
Veselí nad Moravou	4,5

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

Mikulov na Moravě	25
Hrušovany u Brna	21,6
Ivanovice na Hané	18,7
Babice nad Svitavou	9,7
Brno-Slatina	9
Doubravník	7,4

09. 04. 2018 Na jihu Čech půjde letos na opravy nádražních budov 39 milionů korun

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) investuje v letošním roce přibližně 39 milionů korun na opravy vybraných nádražních budov v Jihočeském kraji a přípravu dalších projektů. Zatím se jedná spíše o menší stavební akce, už příští rok by se ale měly začít opravovat větší výpravní budovy, například ve Veselí nad Lužnicí. Opravy jihočeských nádražních budov začaly velmi krátce poté, co je v roce 2016 převzala SŽDC do své správy. V loňském roce se pak podařilo realizovat některé větší projekty, jako například opravu nádražní budovy v Nových Hradech. „V průběhu roku 2017 jsme zde opravili fasádu i přístřešek na nástupišti, a to včetně nové dlažby a nátěru zábradlí. Nádražní budova dostala nový prosvětlený nápis s názvem stanice. Prostory pro cestující jsou vybaveny moderními lavičkami a odpadkovými koši,“ popisuje stavební práce náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. V letošním roce se také například opraví střecha nádražní budovy v Božejovicích, kde navíc proběhne výměna oken a dveří a oprava fasády i přístřešku nástupiště. To vše za téměř 4,5 milionu Kč. V Boršově nad Vltavou se opraví vnější plášť a dokončí výměna oken a dveří. Plánovaná letošní investice dosáhne výše 2,5 milionu Kč. V Katovicích investuje SŽDC do opravy vnějšího pláště budovy včetně výměny oken a dveří a opravy střechy 4 miliony Kč, kompletní oprava střechy výpravní budovy v Mirovicích pak přijde na 1,6 milionu Kč. Dalších 1,5 milionu Kč bude letos směřovat do opravy fasády nádražní budovy ve Zlaté Koruně, kde se také opraví klempířské prvky, vymění okna a dveře a opraví památkově chráněný objekt WC.

Ještě v letošním roce se plánuje zahájení prací na kompletní opravě výpravní budovy v Českém Krumlově. Do konce roku se stihne proinvestovat přibližně pět milionů Kč, v následujícím roce bude tato stavba pokračovat. „Příští rok bychom rádi zahájili komplexní rekonstrukci nádražní budovy ve Veselí nad Lužnicí, záleží však na schválení objemu finančních prostředků. Zároveň probíhá projektová příprava celkové modernizace nádražní budovy v Českých Budějovicích, která je jednou z prioritních akcí v tomto regionu. Připravujeme také projektové dokumentace na kompletní opravu výpravních budov v Táboře a Písku,“ doplňuje náměstek Tomáš Drmola.

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

Veselí nad Lužnicí	33
Jindřichův Hradec	18
Český Krumlov	13
Milevsko	9,7
Kájov	5,5
Božejovice	4,5
Katovice	4,2
Boršov nad Vltavou	2,5
Mirovice	1,6
Zlatá Koruna	1,5

09. 04. 2018 Na opravy nádražních budov na Plzeňsku je letos připraveno 58 milionů korun

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

Přibližně 58 milionů korun investuje letos Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) do oprav výpravních budov v Plzeňském kraji, část peněz půjde současně na přípravu dalších projektů, jejichž zahájení se plánuje v roce 2019. Mezi letos největší realizované projekty patří opravy budov v Plasích, Staňkově či Železně Rudě-Alžbětíně. „Nejočekávanějším projektem na západě Čech je samozřejmě rekonstrukce výpravní budovy na plzeňském hlavním nádraží. S ohledem na velikost objektu a náročnost projektové přípravy prosíme cestující o trpělivost, rádi bychom zahájili rekonstrukci v roce 2020. Hotovo naopak máme v nedalekých Rokycanech, kde SŽDC stavebními úpravami výrazně zlepšila funkčnost a vzhled budovy,“ přibližuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. V rámci této akce bylo kompletně zrekonstruováno sociální zařízení pro cestující, které je samozřejmě bezbariérové s vyhrazeným WC pro vozíčkáře. Dále se provedl

nový nátěr přístřešku bývalého nástupiště, dokončené jsou opravy komínů a také fasády v místech podezdívky, upravil se povrch bezbariérového přístupu do odbavovací haly. Opravila se rovněž podlaha v chodbách provozní části budovy. „Největším oříškem byla oprava vstupního schodiště, které bylo léty používání značně poškozené. Bylo nutné je rozebrat na jednotlivé žulové kvádry, vybetonovat jeho nové základy a schodiště opět z kvádrů sestavit a zabezpečit proti posunutí,“ doplňuje Tomáš Drmola. Celková investice se vyšplhala na 3,5 milionu Kč.

V letošním roce se v Plzeňském kraji opravuje například nádražní budova v Plasích, kde probíhá kompletní oprava střechy a fasády včetně klempířských prvků a také technických zařízení a interiéru. Plánovaná výše investice je 9,6 milionu Kč. V Hrádku u Sušice se provádí oprava vnějšího pláště, nátěry bednění, výměna oken i dveří a opravy střechy stavědla a WC v budově za 3,6 milionu Kč. Práce ve Velkých Hydčicích zahrnují opravy střechy, čekárny a WC pro veřejnost (včetně nového krovu nad ním), výměnu oken, dveří a vytápěcího kotle, to vše za 5,4 milionu Kč. Ve Staňkově se pak opravuje střecha, fasáda, konstrukce přístřešků a také čekárna, hodnota prací dosáhne 9,4 milionu Kč. V Železně Rudě-Alžbětíně proběhla loni první etapa opravných prací na nízké části budovy a na nástupištním přístřešku, letos na to naváže oprava zbylé části budovy za 4,2 milionu Kč. Opraví se střecha a poškozené prvky fasády, obnoví nátěry i klempířské prvky a provedou další stavební opravy. V Nemilkově dojde za 2,1 milionu Kč k opravě vnějšího pláště a střechy, okna a dveře byly vyměněny již v loňském roce. Na této stavbě se v rámci další dílčí etapy připravuje realizace nové kanalizace. Přibližně 2,7 milionu Kč pak budou stát opravy hydroizolace a fasády, nové výplně otvorů, vestavba nového WC a úpravy čekárny i podlah ve výpravní kanceláři v Nezvěsticích. Ještě letos by se také měla zahájit oprava nádražní budovy v Poběžovicích. „Příští rok bychom rádi zahájili další komplexní rekonstrukce nádražních budov například v Tachově, Horažďovicích a Sušici, záleží však na schválení investic a přidělu finančních prostředků,“ dodává náměstek Tomáš Drmola.

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

Sušice	12,5
Plasy*	11,3
Staňkov*	10,3
Žihle	10
Horažďovice	9,7
Nýrsko	8,3
Železná Ruda-Alžbětín*	5,8
Velké Hydčice*	5,6
Starý Plzenec	4,8
Mirošov	3,7

* investice pokračující z roku 2017

10. 04. 2018 Desítkám železničních tratí hrozí omezení rychlosti, někde i na 10 km/h

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/dan-tok-dopis-adriana-krnacova-jaroslava-jermanova-linky-praha-p7i-eko-doprava.aspx?c=A180409_153022_eko-doprava_ane)

Vlaky na mnoha místech příští rok výrazně zpomalí. Snížení maximální dovolené rychlosti od příštího roku na 30 kilometrů v hodině na trase z Vysočan do Horních Počernic, z Velvar do Kralup nebo na 20 km/h v případě trati mezi Kolínem a Ledečkem navíc mohou tvrdě dopadnout na systém pražské integrované dopravy. Primátorka Adriana Krnáčová a hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová kvůli tomu napsaly stížnost ministru dopravy Danu Ťokovi. Vyzývají ho, aby věc pomohl vyřešit hned na začátku dubna, kdy dopravci začínají pracovat na sestavování jízdního řádu pro příští rok.

Kvůli zanedbané údržbě kolejí se rychlostní omezení od příštího roku dotkne zhruba 250 kilometrů tratí v okolí hlavního města. Přestože už v minulosti se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) hájila, že oznámená omezení neznamenají automatické snížení rychlosti, podle Prahy a kraje už nyní dokument působí komplikace v provozu příměstských linek. Prodloužením jízdních dob v důsledku snížení rychlosti se totiž železnice na postižených tratích v okolí Prahy stane nekonkurenceschopnou. Na řadě míst nebude doprava po kolejích rychlejší než jízdní kolo, varují Krnáčová s Jermanovou, což

podle nich cestující vyžene z vlaků zpět k individuální dopravě vlastními auty. Kvůli tomu se následně zhorší dopravní zácpy na výpadovkách z Prahy během dopravních špiček ve všední dny.

Autobusy nepomohou

Omezení rychlosti navrhla SŽDC v takzvaném Prohlášení o dráze. Důvodem byly podle státního správce kolejí nedostatečné investice do údržby těchto tratí. Snížení rychlosti se nicméně netýká pouze regionálních tratí, jako je například lokálka v údolí Sázavy. Pomaleji budou vlaky jezdit i na některých úsecích hlavních tahů. Omezit rychlost ze 160 kilometrů na 120 navrhla SŽDC třeba mezi Poříčany a Pečkami. Jde přitom o úsek na nejvytíženější tuzemské železniční trase, kterým denně projíždějí desetitisíce lidí. Modernizován byl v roce 1999. Problém je, že pomalé vlaky nepůjde jednoduše nahradit autobusovou dopravou. Na trhu totiž chybí dostatek řidičů autobusů. Těch je v současnosti tak málo, že stěží stíhají pokrýt potřeby dopravců při stávající situaci. Ještě větší komplikace však omezení rychlosti představuje z hlediska návaznosti spojů. „Prodloužení jízdních dob hrozí rozpadem vazeb plánovaných přípojí,“ upozornily samosprávy. Vlaky projíždějící zpomalené úseky nebudou stíhat takt návazných linek, takže na pokrytí všech spojů bude potřeba více železničních vozidel. Ta jsou ale po letech pravidelných nárůstů pražské příměstské dopravy podobně nedostatkovým zbožím jako šoféři autobusů.

Opravují cíleně

Přestože postup správy železnic vedl k značnému omezení dopravních služeb pro lidi využívající železnici v okolí hlavního města, ministerstvo postup železničářů hájí. „Na základě kontrol SŽDC byly na některých úsecích tratí kolem Prahy zjištěny významné odchylky od předepsaných hodnot stanovených normami a předpisy, což by mohlo mít vliv na bezpečné provozování dráhy,“ uvedl Ťok. Omezení rychlosti mělo předejít nejen možné nehodě, ale zabránit i dalšímu poškozování dlouhodobě neudržovaných kolejí. Nyní se ministerstvo snaží zabránit tomu, aby aspoň na některých zvolených úsecích nebylo omezení třeba. Hodlá je totiž opravit. Po stížnostech na soustředění velké části pomalých jízd ve středních Čechách přerozdělila SŽDC peníze na rekonstrukce tratí tak, aby více peněz dostalo Oblastní ředitelství Praha. To má totiž na starosti koleje v okolí hlavního města. „Kvůli této úpravě již také byly opraveny některé z nejproblematictějších úseků na trati Kolín – Lysá nad Labem – Praha a částečně také na trati Praha – Beroun,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Zároveň slíbil, že budou přednostně opravovány další tratě v okolí Prahy, na kterých pomalé jízdy hrozí. V současnosti proto železničáři opravují tratě z Kostomlat nad Labem do Lysé nad Labem a koleje na trase Ledečko – Kácov – Vlastějovice.

Příklady tratí, na nichž je nebo bude omezená rychlost

- Čelákovice – Brandýs nad Lab. (na 30 km/h)
- Kralupy nad Vltavou – Velvary (30)
- Praha-Vysočany – P.-Horní Počernice (30)
- Poříčany – Pečky (120)
- Rakovník – Jesenice (30)
- Katusice – Mladá Boleslav (10)
- Nové Sedlo – Sokolov (120)
- Nová Role – Nejdek (30)
- Hradčovice – Uherský Brod (50)
- Třemošná – Horní Bříza (30)
- Mariánské Lázně – Vlkovice (30)

10. 04. 2018 Investice na Liberecku ve výši 52 milionů korun půjdou letos zejména do dvou nádražních budov

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

Zhruba 52 milionů Kč letos investuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) do oprav výpravních budov v Libereckém kraji. Největšími projekty jsou plánované rekonstrukce turnovské a semilské nádražní budovy, které jsou rozloženy do více let. Zatímco oprava v Turnově začala loni a letos skončí, práce v Semilech naopak letos začnou a potrvají do příštího roku. Další etapa rekonstrukce turnovské nádražní budovy začala loni na podzim a dokončena má být na konci srpna letošního roku. V místě bývalé restaurace bude rychlé občerstvení s obslužným pultem. V další části, kde bývala

restaurace, bude městská knihovna a poslední volné prostory obsadí Česká pošta. Ta sem přesune dopisní a balíkové služby pro veřejnost z objektu na opačné straně nádražní budovy, kde napříště zůstane už jen technické zázemí. „V prostoru občerstvení a knihovny zachováme i historické stropy, na peróně restaurujeme staré secesní lité betonové sloupky, původní podoba se vrátí i podhledům,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Druhá etapa investiční akce v Turnově bude stát přibližně 30 milionů Kč. Tato finanční částka se investuje zejména do obnovy vnitřních povrchů, vybudování nových komerčních a služebních prostorů, výměny výplní otvorů, rekonstrukce inženýrských sítí, obnovy vnějších povrchů a opravy peronního přístřešku. Následná třetí etapa zahrne opravu provozní části budovy s dopravní kanceláří. Přesný termín zahájení těchto stavebních prací zatím není znám. Ve druhé polovině letošního roku pak začne celková rekonstrukce výpravní budovy v Semilech. Bude stát přibližně 35,2 milionu korun a v jejím rámci se upraví vnější vzhled budovy včetně zpevněných ploch a peronního přístřešku, WC pro cestující se přemístí do výpravní budovy, původní toalety se zbourají. Bude provedena sanace vztlínající vlhkosti, dále dojde k dispozičním úpravám a obnově celého interiéru budovy. Z dalších projektů oprav výpravních budov realizovaných v Libereckém kraji lze jmenovat například celkovou opravu budovy v Blíževedlech za 6,2 milionu Kč, příští rok by pak měly začít opravy výpravních budov v Liberci-Horním Růžodole, Horní Polici či Velkých Hamrech.

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

Semily	35,2
Turnov	30
Liberec-Horní Růžodol	21
Blíževedly*	6,2
Jablonec nad Nisou dolní nádraží	5
Košťálov	5

*investice pokračující z roku 2017

10. 04. 2018 SŽDC vynaloží letos na opravy východočeských nádraží 100 milionů korun

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

Opravy na nádražích v Hradci Králové, Přelouči, Novém Bydžově či Doudlebech nad Orlicí – to jsou největší investice do výpravních budov v Královéhradeckém a Pardubickém kraji, které se budou realizovat v tomto roce. Některé z nich začaly již loni a letos se dokončí, některé naopak začnou letos a budou pokračovat do příštího roku. Celkem chce Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) letos proinvestovat na tyto účely 110 milionů korun.

Největším projektem na východě Čech je oprava výpravní budovy v krajské metropoli Hradci Králové, která začala loni na podzim a skončí letos na jaře. Za celkem 35 milionů Kč se zde opravuje prosklené zastřešení a podhledy stropu haly výpravní budovy, na podzim by měla začít oprava omítek haly, připravuje se také renovace podlah v hale. Budova nádraží je památkově chráněná, což komplikuje zejména přípravu prací na podlahách v nádražní hale. „Z našeho pohledu musíme najít takové řešení, které zvládne současný provoz v hale, z pohledu památkové ochrany je preferováno řešení se zachováním částí původních podlah,“ popisuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Vše se bude realizovat za plného provozu nádraží, plánuje se pouze usměrňování proudu cestujících tak, aby se nepohybovali v pracovním prostoru.

Celkem 23 milionů Kč bude stát oprava výpravní budovy v Novém Bydžově, která začne ve druhé polovině letošního roku a skončí v roce příštím. Rekonstrukce se bude týkat nejen vnějšího pláště budovy, ale i vnitřních prostor, a to jak služebních, tak přístupných veřejnosti. Podobnou omlazovací kúrou projde také nádražní budova v Doudlebech nad Orlicí, vyjde na 14,7 milionu Kč. Během prvního pololetí letošního roku by měla skončit oprava výpravní budovy v Meziměstí, kde se omlazuje střešní krytina včetně klempířských prvků, obnovují vnější povrchy, omítky i dřevěné prvky a opravuje osvětlení. To vše za 9,5 milionu Kč. Z menších projektů pak můžeme uvést například opravu hydroizolace, WC, fasády a střechy v Lázních Běláhrad (6,5 milionu Kč), opravu služebních prostor výpravní budovy v Malých Svatoňovicích za 4,8 milionu Kč a opravu vnitřních prostor a přípojek budovy jaroměřského nádraží. V blízké době by se pak měly začít opravovat budovy v Nové Pace, Dvoře Králové nad Labem, Smidarech či Potštejně.

V sousedním Pardubickém kraji bude letos největším projektem celková oprava výpravní budovy včetně veřejně přístupných prostor v Přelouči, která začne ve druhém pololetí, potrvá do roku 2020 a bude stát 32,6 milionu Kč. Z větších nádražních budov v tomto kraji se připravuje rekonstrukce té v Žamberku či ve Vysokém Mýtě. A samozřejmě nesmíme zapomenout ani na výpravní budovu na hlavním nádraží v samotných Pardubicích. Její oprava je jednou z hlavních priorit SŽDC pro další léta v tomto regionu. Půjde o velmi náročný projekt a to nejen finančně. „V současné době probíhají jednání se složkami dráhy, s pardubickým magistrátem a s možnými nájemci, zvažují se dispoziční a technická řešení. Jsme v kontaktu s vlastníkem autorských práv Ing. arch. Miroslavem Řepou, zhotovitel projektu připravuje podklady pro jednání s orgány památkové ochrany,“ uvádí dále Tomáš Drmola. S ohledem na rozsáhlost objektu se předpokládají náklady v řádech stovek milionů korun. Stavba může začít nejdříve v příštím roce.

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

Hradec Králové*	54,2
Přelouč	32,6
Nový Bydžov	23
Doudleby nad Orlicí	14,7
Nová Paka	12
Meziměstí*	9,5
Lázně Bělohrad	6,5
Malé Svatoňovice	4,8
Jaroměř	3
Česká Skalice	2

*investice pokračující z roku 2017

11. 04. 2018 Na sever Čech míří letos na opravy nádražních budov 42 milionů korun

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) investuje v letošním roce přibližně 42 milionů korun na realizaci a přípravu oprav vybraných nádražních budov v Ústeckém kraji. Další finanční prostředky nasměruje správce nádraží do projektové přípravy staveb v dalších letech a na realizaci menších investičních akcí. Příprava některých větších projektů je časově náročnější a jejich realizace proběhne až po roce 2019. Opravy nádražních budov v tomto kraji začaly krátce poté, co je v polovině roku 2016 převzala do své správy SŽDC. Projekty realizované ještě ve zmiňovaném roce a počátkem loňského roku přispěly zejména k dílčím pozitivním změnám nádraží z pohledu kultury cestování, příkladem jsou opravy dlouhodobě podudržovaných pěších přístupových komunikací k prvním nástupištím ve Štětí, Boleticích nad Labem, Sebusíně, Straškově či Úpořínách, dále se jednalo o úpravy vnitřních prostor, výměnu oken, dveří a modernizaci mobiliáře. Mimo to se provedla rozsáhlá obměna střešní krytiny ve stanici Chomutov a výměna zcela zchátralých oken a dveří v řadě dalších stanic.

V loňském roce se zahájily rozsáhlejší akce, které přinesou zcela nový pohled na budovy. Zahrnují především kompletní opravy pláště budovy se zastřešením včetně případného přístřešku a povrchu prvního nástupiště. Tyto akce se dokončí nejpozději do letošních letních prázdnin. Jedná se zejména o železniční stanice Mlýny, Postoloprty a Velké Březno. „V letošním roce chceme v obdobném duchu zahájit opravy ve stanicích Štětí, Dolní Žleb a na zastávce Litoměřice město. Nejvýznamnější akcí v kraji je pak oprava litoměřického horního nádraží, která navazuje na dokončenou rekonstrukci kolejí v roce 2016,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Zde mimo obnovy historické fasády a výměny výplní otvorů, nástupištního přístřešku a monumentálního vstupního schodiště dochází i k zásadním změnám interiéru odbavovacích prostor včetně nového veřejného WC, mobiliáře, osvětlení a informačního a orientačního systému. Opravy probíhají pod supervizí a za spolupráce s Městem Litoměřice vzhledem k tomu, že se objekt nachází na kraji památkové zóny. Další část investic tvoří stavební akce, které jsou nezbytné pro provoz nádražních budov, jako například obnova výměňkových stanic a zřízení chráněné únikové cesty ve výškové budově nádraží v Mostu nebo oprava a podstatné zkulturnění služeben výpravčích i dalších zaměstnanců SŽDC. V roce 2017 bylo v Ústeckém kraji na tyto uvedené stavby vynaloženo zhruba 54 milionů Kč.

Pokud jde o opravu dalších nádražních budov v následujícím období, je aktuálně nejdále investiční příprava rekonstrukcí ve stanicích Bílina, Roudnice nad Labem, Benešov nad Ploučnicí a Krásná Lípa. U podstatně náročnějších rekonstrukcí ve stanicích Teplice v Čechách a Most zatím probíhají průzkumy, které stanoví nutný rozsah rekonstrukce. V letošním roce bude zahájena investiční příprava akcí v objemu 22 milionů Kč, realizace se dočkají například projekty zabezpečení výpravních budov na hlavních nádražích v Děčíně a Ústí nad Labem v celkovém objemu 15,5 milionu Kč.

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

Bílina	18
Most*	16,7
Litoměřice horní nádraží*	16,1
Krásná Lípa	10
Rumburk	10
Mikulášovice dolní nádraží	6
Chomutov*	4,5
Mlýny*	3,3
Chabařovice	3
Žatec	3

*investice pokračující z roku 2017

11. 04. 2018 Na Karlovarsku půjde letos na opravy nádražních budov 24 milionů korun

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) investuje v letošním roce přibližně 24 milionů korun do realizace a projektování oprav vybraných nádražních budov v Karlovarském kraji. Další prostředky jsou připraveny na přípravu významných investičních staveb, které se budou realizovat v příštích letech, a na realizaci drobných oprav. Původně měla jít letos na tyto účely více než dvojnásobná částka, některé stavební akce se však kvůli složitější přípravě musely odložit do dalších let. Nejvýznamnější probíhající stavbou v celém regionu je rekonstrukce výpravní budovy v Sokolově.

Ihned po převzetí správy nádraží SŽDC v roce 2016 začaly dílčí opravy nevyhovující přístupové komunikace k prvnímu nástupišti ve Františkových Lázních, úpravy vnitřních prostor, výměna fasádních výplní otvorů a modernizace mobiliáře například v Ostrově nad Ohří, Tršnicích, Hájkou a Stráží nad Ohří. Nelze opomenout zatím stále dílčí, ale finančně náročné opravy nádražní budovy v Chebu. Po komplexní projekční přípravě se v loňském roce zahájily rozsáhlejší akce, které zahrnují celkové opravy pláště budovy (fasáda, střecha, sanační opatření proti vlhkosti, dokončení výměny výplní) doprovázené zásahy do přístřešků a povrchů prvních nástupišť. Tyto akce se dokončí nejpozději do letních prázdnin. „Jedná se konkrétně o výpravní budovy železničních stanic Loket a Kynšperk nad Ohří. V letošním roce pak chceme v obdobném duchu připravit opravy nádražních budov ve stanicích Tršnice, Dalovice, Stará Role a Stráž nad Ohří,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Jen v roce 2017 se v Karlovarském kraji na výše uvedené stavby vynaložilo zhruba 28 milionů Kč.

Pokud jde o investiční přípravu dalších projektů na Karlovarsku, nejdále pokročily chystané rekonstrukce výpravních budov železničních stanic Bečov nad Teplou a Aš. Projednávají se studie využitelnosti, ve druhém případě půjde zejména o optimalizaci rozsahu celé budovy. Přípravují se také podstatně náročnější rekonstrukce výpravních budov, a to v železničních stanicích Františkovy Lázně a Cheb. Nejvýznamnější stavbou v Karlovarském kraji bude letos realizovaná rekonstrukce výpravní budovy v Sokolově. Stavba s celkovými náklady 25 milionů Kč běží od loňského roku, dokončí se letos v září. Po nezbytném zkušebním provozu dojde k úplnému otevření pro veřejnost nejpozději do září příštího roku. Rekonstrukce tohoto nádraží je důstojným zakončením staveb Modernizace železniční stanice Sokolov (zahrnující kolejiště, nástupiště, zabezpečovací zařízení a podchod) a Autobusový terminál Sokolov (včetně zázemí dopravců autobusové dopravy). Rekonstrukce zahrnuje výměnu střešního pláště, zateplení fasády, náhradu lokálních topidel centrálním vytápěním, sanační opatření proti vlhkosti či výměnu všech rozvodů vnitřních sítí. Zásadní budou dispoziční změny, které spočívají v odbourání původních přístavků a zřízení nové odbavovací haly společně

pro vlakovou i autobusovou dopravu, bezbariérových vstupů, WC a prostor pro doplňkové komerční služby cestujícím i veřejnosti. Vstupní hala bude upravena podle architektonických návrhů zajištěných Městem Sokolov tak, aby nový vzhled nádraží nebyl jen vizitkou SŽDC, ale i města, kdy autobusový terminál a železniční stanice tvoří důležitý dopravní uzel.

Největší předpokládané náklady do nádražních budov v Karlovarském kraji v letech 2018 a 2019 (v mil. Kč)

Sokolov*	25
Bečov nad Teplou	12
Cheb	8,6
Kynšperk nad Ohří*	7,6
Loket*	5,4
Tršnice	4

*investice pokračující z roku 2017

12. 04. 2018 Stavební povolení: Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/180412vyhlaska.pdf>)

Umístění stavby je dáno stávající polohou železniční infrastruktury. Poloha traťových úseků a železniční stanice je dlouhodobě prostorově ustálená. Stavebním pozemkem bude především stávající těleso dráhy. Ve výjimečných a nezbytně nutných případech se stanou stavebními pozemky i pozemky v cizím vlastnictví nebo jejich části (jedná se především o dočasné záborů pozemků, které jsou ošetřeny souhlasem vlastníka pozemku vyznačeném na situaci stavby), navazující na pozemky dráhy. Stavba je umístěna na dvoukolejně trati č. 320A Lanžhot státní hranice – Brno hl. n. v mezistaničním úseku Brno-H. Heršpice (včetně) – Brno hl. n. (včetně), č. 320B Brno-H. Heršpice Modřické zhlaví – Brno-Maloměřice v mezistaničním úseku úsek Brno-H. Heršpice Modřické zhlaví (včetně) – Brno dol. n. (včetně), na jednokolejně trati č. 322C Brno hl. n. – Jihlava, jednokolejný úsek Brno hl. n. – Brno-H. Heršpice zhlaví Státní silnice mezistaniční úsek Brno-H. Heršpice (včetně) – Brno hl. n., č. 315A Nezamyslice – Brno hl. n. v dotčeném úseku Brno-Chrlice – Brno hl. n., na dvoukolejně trati č. 318A Veselí nad Moravou – Brno hl. n. a jednokolejně trati v úseku Odb. Brno-Černovice – Brno hl. n. v mezistaničním úseku Odb. Brno-Černovice – Brno hl. n. a trati č. 324 Brno hl. n. – Kutná Hora hlavní nádraží, dvoukolejná trať a návazná trať 1. koridoru č. 326A Odb. Brno-Židenice – Svitavy, dvoukolejná trať v mezistaničním úseku Brno hl. n. – Odb. Brno-Židenice.

Předložená projektová dokumentace řeší náhradu stávajícího nevyhovujícího staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Brno hl. n. za moderní elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Dále bude provedena výměna traťového zabezpečovacího zařízení za moderní TZZ 3. kategorie v přilehlých mezistaničních úsecích všech zaústěných tratí do žst. Brno hl. n. včetně navázání TZZ na stávající SZZ v sousedních dopravních Brno-Horní Heršpice, Brno-Černovice, Brno-Chrlice, Brno-Židenice. Bude provedena úprava SZZ v žst. Brno dolním nádraží včetně úpravy souvisejících drážních zařízení. Součástí stavby jsou úpravy sdělovacích zařízení včetně kabelizace, informačních zařízení, rádiového spojení, orientačního systému, dálkové kontroly vybraných sdělovacích zařízení a silnoproudé technologie, která zahrnuje novou a úpravu stávající dispečerské řídicí techniky, úpravu technologie trakční napájecí stanice v TT Modřice, v žst. Brno hl. n. vybudování nové trafostanice v technologické budově a úpravu stávajících TS ve výpravní budově, v TS poliklinika, TS pro ZZ, TS pro EOV, úpravu TS a rozvodů nn v žst. Brno dolní n. a žst. Brno-Horní Heršpice a dále provozní rozvody silnoproudou v technologické budově a úpravu silnoproudých rozvodů v rozvodnách Rnn1, Rnn4, rozvodně nn a ZZEE v žst. Brno-Černovice a Brno-Chrlice včetně stavebních úprav v rozvodnách, přeložky podzemních sítí, zejména drážních inženýrských sítí.

Stavební úpravy železničního spodku v žst. Brno hl. n. budou zahrnovat zřízení podkladní vrstvy ze štěrkodrti 0/32 tl.0,25 m a separační folie v oblasti nových výhybek a výhybky č. 7a/b, opravu nástupištních hran (výška hrany nad temenem kolejnice 300 mm a vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje 1 650 mm v přímé a v oblouku o poloměru větším než 250 m, v obloucích o menších poloměrech 1 650 mm+ hodnota rozšíření průjezdného oblouku).

Stavební úpravy železničního svršku v žst. Brno hl. n. spočívají zejména v zapojení účelového kolejiště v oblasti mostu Křídlovická. Zrekonstruované části kolejí budou ze svršku 49E1 na pražcích bezpodkladnicových s pružným upevněním, v navazujících úsecích i dřevěných. Dále budou součástí stavby úpravy železničního spodku v žst. Brno dol. n., a traťových úsecích zaústěných do žst. Brno

hl. n. Pro uložení kabelů nad komunikacemi a řekou Svratkou jsou navrženy kabelové ocelové lávky a to v km 141,875, v km, v km 142,425 – 142,500 tři lávky přes řeku Svratku, v km 142,793 (nadjezd k uhelným sýpkám), u mostu km 158,109. Lávky nebudou veřejně přístupné, budou opatřeny uzamykatelnou brankou. Převedení kabelů po 4. nástupišti je navrženo v ocelovém žlabu vedeným v roštovém prostoru ukotveným na zdi 4 nástupišť a následným svedeným do plochy nástupišť do žlabu v podlaze překrytým ocelovým plechem.

Pro přechody kabelů přes mostní objekty jsou navrženy ocelové žlaby, které budou řešeny výměnou stávajících žlabů, zřízením nových žlabů ukotvených ke stávajícím konstrukcím mostů nebo samonosná konstrukce, nebo u přesýpaných mostů uložení žlabů s chráničkami v do násypového tělesa.

12. 04. 2018 SŽDC zadala zpracování studie proveditelnosti na vysokorychlostní spojení Prahy a Brna

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zadala zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav uzavřením smlouvy s vítěznou společností SUDOP Praha. Práce na studii poběží 29 měsíců a zaměří se na technické, provozní a následně ekonomické posouzení celého úseku z Prahy přes Brno do Břeclavi. Současně prověří a navrhne proveditelné řešení, které uspokojí budoucí vnitrostátní i přeshraniční poptávku v osobní dálkové dopravě. Posoudí dvě principiální varianty vedení trati a tři rychlostní úrovně 250, 300 a 350 km/h.

„Zahájení prací na studii proveditelnosti klíčového vnitrostátního vysokorychlostního úseku je dalším milníkem v přípravě a budoucí realizaci konceptu Rychlých spojení. Navážeme na již probíhající zpracování úseku z hlavního města do Drážďan,“ přibližuje ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech a současně doplňuje: „Jde o výstavbu zcela nové vysokorychlostní trati z Prahy přes Brno do Vranovic, kde se napojí na modernizovanou konvenční železnici do Břeclavi. Posuzovat se nebudou pouze přínosy samotné trati, ale významné bude také hodnocení přínosů a zlepšení obslužnosti hned v několika regionech, konkrétně ve Středočeském kraji, na Vysočině, dále v Jihomoravském, Zlínském a v neposlední řadě i Moravskoslezském kraji, neboť dojde k podstatnému uvolnění kapacity na stávajících tratích.“

Samotné práce jsou rozděleny do dvou navazujících etap. V první z nich se posoudí dvě principiální varianty stavby nové trati, a to tzv. severní koridor přes Havlíčkův Brod a jižní přes Benešov. Nedílnou součástí studie bude stanovení dopravního konceptu, zohlední se investiční a provozní náročnost, v neposlední řadě pak územní průchodnost formou základního vyhodnocení územních kolizí. V rámci určení přepravního potenciálu se posoudí vliv traťových rychlostí v hladinách 250, 300 a 350 km/h s jasně stanovenými jízdními dobami a se zohledněním okolních nácestných míst. V rámci druhé etapy se vybere maximálně devět provozně-technických variant, které budou indikovat ekonomickou efektivitu. Cílem bude optimalizace zvolených variant, návrh a následný rozbor etapizace řešení. V závěrečné fázi se na základě ekonomického hodnocení zredukuje počet finálně posuzovaných variant, vyloučí se nejhůře hodnocené. Do plného dopracování jich postoupí celkem šest. Tento počet je zároveň požadovaným rozsahem zadané studie. Pro účely ekonomického hodnocení se také sestaví varianta bez projektu, která bude vycházet z výchozího stavu infrastruktury, tedy provozu a údržby stávající konvenční železniční infrastruktury na ose Praha – Brno – Břeclav.

Studie se vedle samotného vedení trasy vysokorychlostní tratě zaměří na zaústění tratí do hlavních železničních uzlů v Praze a Brně. V hlavním městě začíná řešení v oblasti Prahy-Vršovic, resp. Prahy-Libně a posoudí i budoucí potřeby zkapacitnění celého pražského železničního uzlu. V případě Brna se rozpracuje technické řešení zaústění v obou variantách („Řeka“ x „Petrov“), vyhodnotí se také varianta bez projektu, tedy ve stávající poloze. Požadované varianty se zpřesní dle aktuálního projednávání o budoucí poloze uzlu a samotného hlavního nádraží.

Harmonogram prací zpracování studie proveditelnosti je rozdělen do celkem 13 dílčích plnění, přičemž nejpozději do jednoho měsíce od zahájení prací se svolá a uskuteční první jednání se zhotovitelem. V průběhu celého zpracování bude SŽDC v rámci pracovních jednání, která se budou konat minimálně jednou do měsíce, korigovat průběh prací. Finální podobu studie pak obdrží dva měsíce před stanoveným termínem k vypořádání připomínek. Zpracování studie vysoutěžila společnost SUDOP Praha za 16,9 milionu korun, předložit ji dle smlouvy musí nejpozději do září 2020.

12. 04. 2018 Jančura se chystá krajům nabídnout zajištění železniční dopravy (RegioJet)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/jancura-se-chysta-krajum-nabidnout-zajisteni-zeleznicni-dopravy/1608861>)

Majitel společností Student Agency a RegioJet Radim Jančura chce oslovit jednotlivé kraje a předložit jim nabídku na zajištění spojů regionální železniční dopravy. Krajům na konci roku 2019 končí dlouhodobé smlouvy s Českými drahami a většina chystá znovu přímé zadání bez soutěže. Podle evropské legislativy musí kraje jakékoli přímé zadání včas oznámit, posoudit další případné nabídky a rozhodnout se pro tu nejuvhodnější tak, aby se zachovaly jako dobrý hospodář, řekl dnes Jančura v rozhovoru s ČTK. "Komunikujeme se Zlínským krajem a aktivně oslovíme také ostatní kraje, protože se chystají na přímé zadání opět Českým drahám," řekl Jančura. Podle něj není problém zajistit již od prosince 2019 provoz linek, na nichž jezdí motorové vlaky. Na linkách, kde jezdí elektrické vlaky, je situace komplikovanější. "Tam je potřeba dva až tři roky na pořízení nových elektrických jednotek, které dávají větší ekonomický smysl na rozdíl od souprav lokomotivy s vagony, jak je dosud leckde ČD provozují," řekl Jančura. Zda uspěje, vyplyne ze situace v jednotlivých krajích. Míni však, že už je pro kraje zajímavým a důvěryhodným partnerem, protože objem počtu ujetých kilometrů a přepravených pasažérů včetně autobusů je na polovině výkonů ČD. "Na Slovensku jsme už ukázali, že umíme fungovat i jako součást dopravy v závazku veřejné služby," poznamenal Jančura.

Jako důležitý pro liberalizaci železniční dopravy vnímá krok ministerstva dopravy, které chce mít na konci roku 2019 zajištěný systém, který umožní jet na jednu jízdenku s větším množstvím dopravců. Státní podnik CENDIS má vytvořit systém, který dokáže rozdělit tržby z jízdného mezi dopravce. "De facto by tím mohla začít 'švýcarizace' dopravy, protože ministr Dan Ťok se rozhodl pro řešení od základů, aby to fungovalo nejen na železnici, ale ve veškeré dopravě. Je tady totiž 14 krajů, a pokud by nebyla autorita, která to nařídí, bude si každý dělat, co chce," řekl Jančura. Předpokládá, že nabídky by krajům mohli učinit i další dopravci, jako jsou Leo Express či Arriva. "Pokud by byly vypsané soutěže, tak by to mohlo zajímat třeba i zahraniční dopravce, jako jsou například rakouské dráhy. Věřím, že konkurence bude velká, což je naděje pro regionální dopravu," řekl Jančura. Ideální je podle něj model, aby kraje rozdělily linky na tři provozní soubory. "Pak se stane, že vyhrají dva či tři dopravci a budou mezi sebou motivovaní soutěžit, aby se o žádném nemluvilo jako o nejhorším. Soutěžit celý kraj jako jeden balík mi nepřijde vhodné," řekl Jančura. Přesto chválí Jihomoravský kraj, který sice vypisuje celý kraj jako jeden balík, ovšem zatím pouze na kratší dobu, než nakoupí do svého vlastnictví elektrické vlaky. Poté se chystá vypsat soutěž znovu.

13. 04. 2018 Protihlukové zdi koridoru jitrí emoce v České Třebové

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/ceska-trebova-protihlukove-steny-koridor-fij-pardubice-zpravy.aspx?c=A180413_395081_pardubice-zpravy_skn)

Více než stovka obyvatel České Třebové dorazila ve středu do sálu Národního domu, aby se dozvěděla, jak se bude modernizovat železniční uzel. Řada z nich vyjádřila nespokojenost s chystanými tři až pět metrů vysokými protihlukovými zdmi. Lidé žijící poblíž železnice si na její hluk zvyknou. Potvrdil to i průběh veřejného představení projektu modernizace českotřebovského železničního uzlu, kde se přítomní bránili hlavně stavbě vysoké protihlukové zdi. Zašumění obecnosti a výkřik „Ježíši Kriste!“ od obyvatelky Tykačovy ulice provázely například ukázkou budoucí pět metrů vysoké a částečně prosklené zdi v této ulici. Nespokojené reakce vyvolávaly i další vizualizace druhé verze stěn, které projektanti v médiích zatím zveřejňovat nechtějí. „Teď jste viděli, co jste snad ani vidět nechtěli. Atmosféra ve městě je rozjitřená hlavně kvůli protihlukovým stěnám, nestojíme o to, aby nám tady vznikla betonová hladová zeď,“ řekl vzápětí starosta Jaroslav Zedník. Ten přítomné ujistil, že ze setkání vzejde zápis i s připomínkami obyvatel, který poslouží pro další jednání s investorem stavby a projektanty. A vyzval, aby obyvatelé své podněty zasílali v příštích týdnech a měsících na radnici.

Hradby uvnitř města nechceme

Lidé v sále poukazovali například na to, že je třeba kreativně hledat jiné metody, jak se vyhnout stavbě „hradeb“ uvnitř města. A to od návrhu tunelu, kolejnicových absorberů hluku, tedy nízkých „sólových“ zídek podél jednotlivých kolejí, až třeba po příspěvky majitelům přilehlých domů na výměnu oken. Ohlas vzbudil i návrh, když už zůstanou po modernizaci tratě i osobních vozů hlavními zdroji hlučnosti jen staré nákladní vozy, aby byly tyto co nejdříve z dopravy vyloučeny, popřípadě modernizovány. Tím by mohla zmizet nutnost stavět zdi. Objevily se také obavy z případného výraznějšího „echo efektu“ z přilehlých kopců po dostavbě zdi. Anebo strach ze snížení atraktivity, a tím i ceny pozemků u trati - ovšem nechyběl i názor opačný, že po odstínění hluku může jejich cena

vzrůst. Zaznělo i několik potlesků, například po větě diskutéra, že „toto řešení je naprosto nepřijatelné a budu se bránit všemi prostředky“ či po zvolání staršího muže „od 28. srpna 1845 až dodnes hluk nikomu nevadil“.

Správce železniční cesty: Hluk je neúnosný

Projektanti ze společnosti SUDOP či zástupci investora Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) vysvětlili, proč některé návrhy nepřípadají v úvahu. Zároveň poukázali na to, že Česká Třebová je výjimečná, a to v negativním slova smyslu. „Z hlediska hlukové zátěže vyšla v rámci celé sítě SŽDC jako nejhorší místo. V mnoha případech je nadlimitní. Přitom pro stavbu zdí bude používán nejmírnější limit, který je k dispozici,“ řekl Bohumír Trávníček z oddělení životního prostředí SŽDC. Investor stavby musí zajistit dodržování hlukového limitu 70 decibelů ve dne a 60 v noci. Bez jejich splnění ji nikdo nezkolauduje. Nejvyšší naměřené hodnoty nyní dosahují v noci 74 decibelů.

Protihlukové stěny od nádraží až k Parníku ovšem nejsou zdaleka jediným bodem budoucí proměny železničního uzlu, která by měla být zahájena v roce 2020 a dokončena o pět let později. Dnes jsou na konci životnosti zabezpečovací a trakční vedení, mosty a podchody i propustky. Nevyhovující je většina nástupišť, starý železniční svršek i spodek vyžadují větší náklady na údržbu. To vše se změní. Výpravní budovy se však změny nedotknou. Podobně jako v Pardubicích se objeví nad kolejíštěm nová lávka. Konkrétně místo zanedbaného podchodu u firmy Korado.

13. 04. 2018 Ve francouzském Rouen rezaví stovky vlaků (Sotteville-les-Rouen)

Zdroj: iDNES.cz (https://zpravy.idnes.cz/video-vlaky-francouzi-francie-sotteville-les-rouens-fhm-/zahranicni.aspx?c=A180413_164432_zahranicni_lre)

Před dvaceti lety patřil Sotteville-les-Rouen na předměstí Rouen mezi nejrušnější železniční uzly ve Francii. Denně tu projelo přes dva tisíce nákladních vozů, nyní jich tam denně projede jen asi 20. Místo se tak stalo doslova hřbitovem lokomotiv, přestože některé z nich jsou stále funkční. Na několika tratích stojí okolo 400 lokomotiv, přestože některé z nich by mohly být stále v provozu, uvedla agentura Reuters. Právě v to doufá i Gregory Laloyer, který na „vlakovém hřbitově“ pracuje a posouvá nákladní vlaky. Podle něj mohou být některé stroje stále užitečné a použitelné. Když v roce 1981 nastoupil do státního podniku SNCF (Société nationale des chemins de fer français), byl Sotteville-les-Rouen neustále plný projíždějících vlaků. Využívání železnice neustále klesá, z celkového objemu přepravovaného zboží se ho méně než 10 procent přepravuje po železnici. Podle společnosti Arafer ve Francii od roku 2008 klesl objem nákladní železniční dopravy o 20 procent. Podle Laloyera za pokles nákladní železniční dopravy může reforma z roku 2003, kdy se nákladní doprava otevřela konkurenci. Na trh se tak podle něj dostaly soukromé společnosti, které se zaměřují jen na to, co jim přinese zisk. Francouzské odbory jsou nyní na začátku tříměsíčního období dvoudenních stávek proti reformám francouzského prezidenta Emmanuela Macrona. Hlava státu však tvrdí, že změny jsou nezbytné.



15. 04. 2018 Nádraží slaví šedesátiny. Největší dárek, opravu, dostane až v roce 2021 (Pardubice hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/nadrazi-pardubice-60-let-vyroci-repa-oprava-fg5-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180413_160341_pardubice-zpravy_skn)

Hlavní nádraží v Pardubicích od architekta Karla Řepy slaví 60 let. Památkově chráněná budova přitom už roky čeká na opravu. Nyní zaznělo nové datum, kdy by na ni mělo dojít – rok 2021. Pardubice nejsou zrovna městem, kam by architekti jezdili obdivovat řady povedených budov. Pokud však ve 20. století v krajském městě vyrostl alespoň jeden slušný dům, tak je jím rozhodně vlakové nádraží. To v 50. letech minulého století navrhl architekt Karel Řepa. Jedna z nejvýznamnějších poválečných funkcionalistických staveb v regionu slaví 1. května 60 let od svého otevření. „Pardubické železniční nádraží je jednou z nejvýznamnějších staveb z hlediska památek moderní architektury 20. století,“ řekl proděkan Filozofické fakulty Univerzity Pardubice a historik umění Pavel Panoch.

Budova je však z velké části v zuboženém stavu, vyloženě tristně je na tom přilehlý hotel. Ostatně už minimálně 15 let se mluví o tom, že je nádraží potřeba opravit. Jenže stále se nic neděje. „Roky se nestalo nic, trvá to strašně dlouho, objekt nesmírně chátrá. Každý zvenku vidí, v jakém stavu je hotelový objekt. Nevidí ho ale vevnitř, tam je to katastrofa. Je to vybydlené a netroufám si jít se podívat do nějakého pokoje. Je mi to strašně líto, ale osobně už v tom víc udělat nemůžu,“ řekl architekt Miroslav Řepa, který je synem Karla Řepy a drží autorská práva na budovu. A právě s ním

a také s památkáři musí opravy koordinovat majitel nádraží, kterým je Správa železniční dopravní cesty. „Uvidíme, jak se podaří skloubit požadavky moderního odbavovacího uzlu, památkářů a majitele autorských práv. Udělali bychom třeba rádi pojízdné schody do podchodu, chceme předělat WC. Vše je v počátečním stádiu, začínáme vyjednávat,“ řekl ředitel hradecké Správy osobních nádraží SŽDC Jaroslav Špina. Jeho firma už oznámila, že modernizaci samotného železničního uzlu, tedy kolejí a nástupišť, zahájí v polovině příštího roku, potřebovat na ni bude čtyři miliardy korun. Potrvá dva a půl roku. Ovšem opravy nádražní budovy začnou později. Nyní se mluví o roku 2021.

Architekt zasvětil Pardubicím celý profesní život

Pardubický rodák Karel Řepa je žákem slovinského architekta Josipa Plečnika, v rodném městě nese jeho rukopis řada staveb, kromě veřejných budov navrhoval činžovní domy a rodinné vily. Oblíbil si střídání neomítaného a omítaného zdiva a části obložené keramickými dlaždicemi. Státní zakázku Řepa projektoval společně s Josefem Dandou a Karlem Kalvodou na konci 40. let, stavební práce trvaly do roku 1958. První vlak přijel 1. května 1958 ve 14:30, slavnostně vyzdobená souprava tím zahájila provoz nádraží. „Danda byl specialistou na projektování nádražních budov, zejména z hlediska vyřešení dispozic a logistiky. Pardubický architekt Karel Kalvoda se soustředil na interiéry. Karel Řepa je stěžejní jméno pro pardubickou architekturu, zasvětil městu a jeho okolí celou svou profesní kariéru,“ dodal Panoch.

15. 04. 2018 Na trati Hájek – Dalovice nejezdí vlaky, je tam poškozená trať

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/na-trati-hajek-dalovice-nejezdi-vlaky-je-tam-poskozena-trat/1609807>)

Na trati Cheb – Klášterec nad Ohří od soboty nejezdí kvůli sesuvu tzv. železničního spodku vlaky v úseku Hájek – Dalovice. Traťmistr zjistil v místě ještě před sesuvem závadu, a proto se podařilo vlaky zastavit včas. Nahradila je autobusová doprava. Jak dlouho bude úsek uzavřený, bude jasné až v pondělí, řekla dnes ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. "Trať je v úseku uzavřena od sobotních 12:00. Došlo tam k posunu železničního spodku. Co bylo příčinou, v tuto chvíli nevíme. Doprava byla zastavena a vlaky nahrazují autobusy. Zpoždění je tam okolo pěti až deseti minut," uvedla Šubová.



Na trati se nejprve objevila lehká závada. Po prohlídce traťmistr raději na jedné koleji zastavil provoz a později dráhy kvůli bezpečnosti zastavily provoz i na druhé koleji. Pak přišel masivní sesuv, který vytvořil hlubokou jámu, do níž se zlomil kus kolejí. Podle Šubové bude škoda značná, zřejmě v desítkách milionů korun. Bude se ale teprve upřesňovat. "Prioritou SŽDC je obnovit co nejdříve provoz po jedné traťové koleji. Dnes zhotovitel mapuje celý cca padesátimetrový úsek trati a v pondělí zahájí opravné práce, které potrvají několik dní. Současně se bude řešit sesuté podloží pod druhou kolejí, sanace této části trati bude časově výrazně náročnější," upřesnila v podvečer Šubová. Dodala, že v místě sesuvu byla povolená rychlost 80 km/h. Elektrifikace tratě se tam dělala v roce 2008 a od té doby tam žádné problémy nebyly. O to je sesuv půdy pod tratí v délce asi 40 až 50 metrů překvapivější, řekla.

16. 04. 2018 Začaly práce na zpevnění sesuvu pod tratí u Dalovic

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/zacaly-prace-na-zpevneni-sesuvu-pod-trati-u-dalovic/1610162>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce do týdne obnovit provoz alespoň na jedné koleji na trati Cheb – Klášterec n/O u Dalovic, kde se v sobotu sesunul násep pod koleji. Předpokládá náklady v milionech korun. Dnes začaly práce na stabilizaci sesunutého svahu, řekla ČTK mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. "Přímo na místě již pracuje odborná firma, která bude v nejbližších dnech zajišťovat stabilizaci svahu pod první traťovou kolejí. Termín obnovení provozu budeme s postupem prací aktualizovat. Práce na zpevnění podloží pod uvedenou méně poškozenou kolejí si vyžádají náklady v jednotkách milionů korun," uvedla Šubová. Následně se práce zaměří na druhou kolej, která je výrazně poškozena sesuvem. "Příprava opravy a samotné práce na trati budou časově výrazně náročnější, náklady předpokládáme v desítkách milionů," dodala mluvčí. "V současné době analyzujeme celý stav a hledáme důvod, proč se celý svah dal do pohybu," uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Dodal, že se musí nejdříve rozhodnout o způsobu sanace nestabilního podloží a poté oprav jednotlivých částí svršku. Cílem bude



v první řadě zprovoznit alespoň jednu kolej. Podle ministra dopravy v demisi Dana Ťoka (za ANO) se zatím nebudou přijímat mimořádná opatření na jiných tratích. "Musíme zjistit, jestli je to věc naprosto unikátní, nebo je to věc, která se může stát i jinde. Pak to budeme kontrolovat," řekl dnes ministr ČTK na místě sesuvu.

V sobotu vznikla v úseku mezi Dalovicemi a Hájkem závada na trati. Traťmistr pro jistotu zastavil provoz nejprve na jedné a pak i na druhé koleji. Krátce nato se svah pod jednou kolejí sesunul a kolej zůstala zkroucená ve vzduchu.

17. 04. 2018 Stát nechce skomírající lokálky rušit úplně, mohla by je využít elektroauta

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-lokalky-elektromobily-d4h-/eko-doprava.aspx?c=A180414_395281_eko-doprava_rts)

Úředníci hledají způsob, jak zakonzervovat nevyužívané tratě. Do budoucna na nich mohou jezdit samoříditelná elektroauta nebo cyklisté. Česká železniční síť je spolu s belgickou nejhustší v Evropě, přičemž údržba řady lokálních tratí nedává podle úřadů ekonomický smysl. Množství peněz vynakládané na zachování málo využívaných lokálek roste, zatímco stát plánuje velkorysou výstavbu stovek kilometrů vysokorychlostních tratí, které železniční mapu Česka ještě více zahustí. Rušení železničních tratí nicméně řada místních obcí odmítá. Není výjimkou, že obce bojují za znovuzprovoznění lokálek, po nichž řadu let neprojel jediný vlak a které z laického pohledu ani původní železniční trať nepřipomínají. Úřady proto přišly s novým nápadem. Starosty z měst a vesnic na trase méně atraktivních železničních spojení chtějí obcházet s návrhem nikoliv na zrušení trati, ale na její „zklidnění“. Z pohledu cestujících to znamená prakticky totéž co úplné zrušení trati. Státu a místním orgánům ale teoreticky dává možnost železnici v dlouhodobém horizontu obnovit. To pokud by se situace změnila a dané dopravní spojení by v budoucnu opět získalo na významu, například kvůli přistěhování výraznějiho množství nových obyvatel.

Zákon nezná zakonzervování tratí

Ministerstvo dopravy počítá s tím, že by místo nevyužívaného kolejiště vznikla například cyklostezka. „Mluvíme-li o zrušení trati, jde o zrušení se vším všudy, včetně rozprodávání pozemků,“ uvedl první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. Kdežto zklidněná dráha může do budoucna stále plnit dopravní funkci, minimálně v podobě zmíněné cyklostezky. Pro stát je výhodné si pozemky pro liniové stavby podržet. Prodej několik metrů širokého pásu mnohdy ekologicky zatížených pozemků není pro případné kupce příliš lákavý, státu se ale tyto pozemky mohou hodit. Není například zřejmé, jak dopravu ovlivní samoříditelná auta. Není vyloučené, že by po stavebních úpravách byly koleje použitelné pro autonomní elektromobily, dodal Čoček.

Myšlenka zakonzervování méně využívaných tratí je zatím na začátku. V rámci resortu vznikla pracovní skupina, která se má tematikou blíže zabývat a přijít s návrhem, jak utlumení tratí legislativně vyřešit. V současnosti totiž neexistuje zákon, podle něhož by to šlo provést. Podle ředitele Správy železniční dopravní cesty Jiřího Svobody dosud neexistuje žádný pevně daný seznam tratí, které by byly v hledáčku úředníků pro případné zklidnění. Zrušení nebo „zklidnění“ jsou každopádně až úplně poslední možnosti. Primární je podle Svobody na tratích obnovit provoz vlaků. Pokud se nepodaří vlaky na koleje vrátit, přichází v úvahu možnost nevyužívanou trať prodat. To se ale příliš nedaří. Výjimečný je v tomto směru osud trati mezi Lovosicemi a Mostem v Ústeckém kraji, kterou koupila a nyní provozuje společnost AŽD. Ani takové řešení ale není optimální z hlediska snižování nákladů na údržbu železnice. Nový majitel totiž pravděpodobně bude žádat o příspěvky na obnovu trati od Státního fondu dopravní infrastruktury, a tedy o peníze, které stát pumpuje do opravy celé železniční sítě. Osekání železnic nesmí zrušit síťový charakter tohoto druhu dopravy, dušuje se ministerstvo. Na druhou stranu je podle něj efektivnější posílat peníze na opravy silnic nižších tříd než udržovat při životě lokálku, kterou projede pár spojů za den.

Tratě na prodej (stav k 5. 1. 2018)

Dráha	Délka dráhy (km)
- Kralovice – Mladotice	11,345
- Velká Kraš – Vidnava	4,579
- Dobronín – Polná	5,607
- Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou	6,741
- Královec – Žacléř	5,092

- Broumov – Otovice	4,205
- Moravské Budějovice – Jemnice	20,628
- Čejč – Uhřice	15,47

18. 04. 2018 České dráhy vypsalý soutěž na pronájem moderních elektrických lokomotiv (15 třísystemových lokomotiv)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30020/>)

České dráhy v souladu se strategií obnovy vozidlového parku vypsalý soutěž na pronájem moderních elektrických lokomotiv. Hlavním těžištěm jejich využití budou vnitrostátní spoje s rychlostí do 160 km/h, ale díky své univerzálnosti mohou být využívány i na mezistátní výkony. Jejich pronájem překlenuje období, než budou dodány nové lokomotivy přímo Českým drahám. „České dráhy potřebují pořídít pro svůj další rozvoj až 60 nových moderních elektrických lokomotiv s maximální rychlostí až 200 km/h. Jejich zajištění si ovšem vyžádá delší období, ať již jde o přípravu soutěže nebo zajištění financování. Po přechodnou dobu proto využijeme pronájem moderních elektrických lokomotiv, který je dnes velmi rozšířený a nabízí operativní řešení provozních potřeb. Nám se osvědčuje už u lokomotiv Vectron na lince Praha – Hamburk a pozitivní zkušenosti s ním mají i další dopravci v celé Evropě,“ vysvětluje Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

České dráhy poptávají pronájem 15 moderních třísystemových (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC) elektrických lokomotiv pro rychlost až 160 km/h. Určeny budou především pro provoz v České republice s expresy na tratích vybavených více systémy a s rychlostí do 160 km/h. Pro možnost operativního nasazení a případné náhrady jiných turnusových lokomotiv však bude požadován také přístup na železnice na Slovensku a v Rakousku. Dopravci by měly být předávány od podzimu 2019 a České dráhy počítají s jejich provozem do konce roku 2024. Poskytovatel lokomotiv zajistí také jejich potřebnou údržbu. „Díky brzkému nasazení pronajatých lokomotiv nahradíme od prosince 2019 pomalejší řadu 362 na některých výkonech a můžeme zvýšít rychlost dalších vlaků. Tím se zhodnotí jak investice vložené do modernizace železničních koridorů a úprav elektrifikace našich tratí, tak do vlakových souprav pro moderní expresní spoje,“ doplnil Miroslav Kupec.

18. 04. 2018 Stanice Bohumín získá moderní zabezpečovací zařízení, o které přišla kvůli požáru

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/moderni-zab.zar-bohumin.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahájila budování moderního zabezpečovacího zařízení ve stanici Bohumín. Práce potvrzují do příštího roku, díky nim skončí v tomto důležitém železničním uzlu provizorní řízení provozu, které zde bylo zavedeno po ničivém požáru před dvěma lety. Požár postihl pohraniční přechodovou stanici Bohumín 10. února 2016 ve večerních hodinách. Jak ukázalo vyšetřování, jeho příčinou byl průraz elektrické izolace v místě křížení trakčního kabelového vedení s vedením sdělovacím, což následně způsobilo zavlečení vysokého napětí do sdělovacích obvodů bohumínského uzlu. Poškozena byla nejen technologická místnost ústředního stavědla, ale například i kabely zabezpečovacího zařízení v místě, kde přecházely na kabelový most u silničního nadjezdu do Skřečoně. Mimo provoz bylo zabezpečovací zařízení jak ve stanici, tak i na všech navazujících traťových úsecích. Nefungovalo napájení výhybek ani návěstidel, z činnosti bylo vyřazeno také devět železničních přejezdů. V následujících dnech byl ve stanici jen minimální provoz, vlaky byly vedeny odklonem nebo je nahradily autobusy. Ke zlepšení došlo až deset dní po události, kdy se ve stanici zavedl jednoduchý systém řízení provozu spočívající v zamykání výhybek. V dubnu pak došlo ke spuštění provizorního elektronického staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11. Jeho technologie byla umístěna do kontejnerů, stejně jako pracoviště výpravčích. Tento stav trvá i v současnosti.

Provoz ve stanici se bude řídit z Přerova

Prakticky ve stejnou dobu se začala připravovat instalace definitivního zabezpečovacího zařízení. V roce 2016 probíhalo zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby, která byla následně schválena. V loňském roce proběhla soutěž a v září byla podepsána smlouva na projekt a stavební práce se Společností Bohumín, kterou tvoří AŽD Praha a EŽ Praha. Na projekční práce nyní navazuje samotná realizace, která potrvá do února příštího roku. Celkové investiční náklady

dosahují 443 milionů korun. „Hlavní změnou oproti stavu před požárem bude ovládní nově aktivovaného zabezpečovacího zařízení ESA 44 z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov. Proto bude tato stavba provázána s realizací dálkového řízení provozu v úseku Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné,“ říká ředitel Stavební správy východ SŽDC Miroslav Bocák. Po zapojení definitivního zabezpečovacího zařízení se tak už výpravčí nevrátí do budovy ústředního stavědla, ve které působili od roku 2005, kdy skončila modernizace celého uzlu. Bude je čekat přesun do nového dopravního sálu v Přerově, v Bohumíně zůstane pouze pracoviště pohotovostního výpravčího.

20. 04. 2018 Cestující v Pardubickém kraji bude možná vozit po kolejích víc dopravců

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/pardubicky-kraj-hejtman-kortys-zeleznice-vlak-y-f58-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180420_396582_pardubice-zpravy_skn)

Až dosud krajsí politici tvrdili, že dopravu na železnici svěří po roce 2019 na dalších deset let jednomu dopravci. To v boji o zakázku za 3,5 miliardy favorizovalo České dráhy. Teď ale vedení kraje oznámilo, že uvažuje o rozdělení regionálních tratí mezi více dopravců. Politici si nyní nechají zpracovat právní rozbor, zda je to možné udělat. „Jednotlivé funkční celky by pak mohli zajišťovat různí dopravci. Celý systém by nadále fungoval v rámci našeho systému IREDO, avšak s různými vozy,“ uvedl krajský radní pro oblast dopravy Michal Kortyš.

Pardubický kraj kvůli zajištění dopravy po roce 2019 oslovil České dráhy, RegioJet a Leo Express. Všechny tři společnosti mají zájem. Kraj doufá, že vpuštěním více firem do hry by mohl vyjednat víc, než kdyby se dohodl s jediným dopravcem. „Chceme pro cestující maximální komfort a pro kraj především maximální efektivitu vynaložených prostředků. Jednání, která vedeme, posilují naši pozici a umožňují pro cestující v regionu vyjednat co nejlepší podmínky,“ uvedl Kortyš. Kromě pohodlnějších sedaček kraj požaduje ve vozech klimatizaci, připojení k bezdrátovému internetu, ale také zásuvky 230 V a USB. To je jasný vzkaz pro České dráhy. „Nedovedu si představit, že by byly do ukončení platnosti smlouvy bez jakýchkoliv změn v provozu například motorové vozy řady 810. V roce, kdy bude smlouva končit, by tyto vozy jezdily téměř 50 let,“ uvedl hejtman Martin Netolický. Slabina soukromníků je zřejmá. O společnosti Leo Express hejtman řekl, že nemá na regionálních tratích žádnou historii. „Je nutné se velmi detailně seznámit se zaslanými materiály,“ uvedl k tomu Netolický. Pardubický kraj nevybírá dopravce soutěží, ale zvolil takzvané přímé zadání. Dopravci poslali kraji své nabídky a politici se rozhodnou, s kým budou dál jednat.

20. 04. 2018 Při nočním spojování vlaků v Salzburgu se zranilo pět desítek lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2455870-pri-zeleznicni-nehode-v-salzburgu-se-zranily-desitky-lidi-zrejme-jen-lehce>)

Při ranní nehodě na hlavním nádraží v rakouském Salzburgu se lehce zranilo 54 lidí. Podle agentury APA se nehoda stala při spojování dvou nočních vlaků. Přesná příčina je zatím nejasná. Posunovací lokomotiva měla podle jízdního řádu napojit vagony nočního vlaku z Benátek na vagony nočního rychlíku z Curychu. Souprava s lokomotivou přitom v 4:46 narazila do stojících vagonů expresu z Curychu do Vídně, řekl APA mluvčí rakouských drah (ÖBB) Robert Mosser. Většina cestujících při nárazu pravděpodobně ještě spala. Zranění byli podle prvních informací hlavně padajícími předměty. Ve 13 lůžkových i běžných vagoncích bylo kolem 240 cestujících. „V obou částech vlaku jsme zaznamenali zraněné,“ řekl Mosser. O zraněné se postarali pracovníci Červeného kříže a byli převezeni do okolních nemocnic. Ošetřena musela být i strojvůdkyně.



Informace rakouských médií, podle nichž se posunovací lokomotiva v momentě nárazu pohybovala rychlostí 25 kilometrů za hodinu, Mosser nepotvrdil. Policejní mluvčí Michael Rausch řekl, že vyšetřování převzala nehodová komise ministerstva dopravy a kriminální úřad. Mají objasnit, zda byla bezprostřední příčinou nehody technická závada, nebo lidská chyba. Nezaněžení cestující mohli přestoupit do jiných vlaků. Podle ÖBB incident neměl dopady na ostatní cestující a lidi dojíždějící do práce v ranní dopravní špičce.

20. 04. 2018 Slevy v dopravě budou nejspíš později, odklad projedná vláda (75% sleva, studenti a senioři)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/doprava-slevy-seniori-studenti-kraje-vlada-fkl-/eko-doprava.aspx?c=A180420_111803_eko-doprava_cfr)

Slevy pro studenty a seniory se nejspíš odloží na září. Zástupci krajů vyzvali vládu, aby odložila start 75 procentních slev na jízdné na začátek září. Tuto možnost připouští i premiér v demisi Andrej Babiš. Otázkou posunu platnosti slev z 10. června na září se bude podle něj zabývat vláda. „Samozřejmě nechceme, aby kvůli zavedení slev na jízdné ve veřejné dopravě pro studenty a seniory v některých krajích kolabovaly integrované dopravní systémy,“ uvedl Babiš. Důvodem žádosti Asociace krajů o posun termínu jsou obavy že jednotlivé krajské systémy integrované dopravy nebudou na změnu technicky připravené,“ řekl serveru Zdopravy.cz liberecký hejtman a předseda komise pro dopravu Asociace krajů Martin Půta. Kraje podle něj musí mít čas na předělání ceníků a smluv.

Předseda vlády o slevě na jízdném v pátek jednal se zástupci vysokoškolských a středoškolských studentů. Ti Babiše minulý týden v otevřeném dopise vyzvali, aby jeho vláda revokovala usnesení o zavedení slevy ve vlacích a autobusech pro seniory a studenty. Podle nich je školství dramaticky podfinancované a peníze z resortu by se neměly přesouvat jinam. Zástupci studentů podle předsedy Studentské komory Rady vysokých škol Michal Zima nejsou proti zavedení slev na jízdném, ale vadí jim, že se na ně mají použít peníze ze školství. „Jde nám o princip, nechceme, aby se brali peníze ze školství, když tam naopak chybí,“ uvedl podle ČTK. I proto je podle něj nyní důležité se zaměřit na jednání o rozpočtu na příští rok.

Zvýhodněné jízdné pro důchodce od 65 let a studenty do 26 let schválila vláda na konci března. Na náhrady zlevněného jízdného letos stát dopravcům pošle 3,26 miliardy korun, přičemž se počítá s tím, že je vláda vezme z rozpočtové rezervy jednotlivých ministerstev. Od příštího roku vyjde podle odhadu kabinetu zlevnění jízdného na 5,83 miliardy ročně. Zvýhodněným jízdným se vláda inspirovala na Slovensku. Původně navrhovala, aby senioři a studenti jezdili zcela zdarma, opatření se ale mělo týkat jen železničních spojů. Nakonec ale kabinet zvolil třičtvrtinovou slevu, aby spoje neobsadili lidé, kterým primárně nejde o cestování, a vlaky a autobusy se tak nestaly noclehárnami.

20. 04. 2018 Stavební povolení: Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/180420vyhlaska.pdf>)

Stavba řeší zvýšení kapacity stávající jednokolejné trati Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n., zejména pro potřeby intenzivní nákladní dopravy. Dojde ke stavebním úpravám v dopravách, které zahrnují prodloužení dopravních kolejí v železniční stanici Čachovice a zřízení nové výhybny Straky. V obou dopravách bude sanován železniční spodek a rekonstruován železniční svršek a stávající mostní objekty. Dále dojde k výměně staničních i traťových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení za nové, které bude umístěno v nových technologických budovách.

20. 04. 2018 Jablonecké nádraží uniklo bourání, bude v něm model železnice i vinotéka (Jablonec nad Nisou dolní nádraží)

Zdroj: iDNES.cz (https://liberec.idnes.cz/jablonecke-nadrazi-bourani-zeleznice-vinarna-faa/liberec-zpravy.aspx?c=A180420_120139_liberec-zpravy_jape)

Jablonec se vložil do záchrany unikátní budovy bývalého vlakového nádraží na okraji města, kterou čeká demolice. Radnice požádá Správu železniční dopravní cesty o převod do svého majetku. Ve čtvrtek o tom rozhodli jablonečtí zastupitelé. Pokud plán vyjde, stavba z konce 19. století zřejmě přejde pod správu Sdružení pro obnovu kolejových drah v Jablonci nad Nisou. To by v ní chtělo velký model Jizerskohorské železnice, ale také vinotéku či restauraci. SŽDC budovu nepotřebuje a chce jí zbourat. Převodu na Jablonec se ale nebrání. Marek Illiaš z tiskového odboru společnosti naznačil, že SŽDC zatím bývalé nádraží městu zapůjčí. „Její prodej musí nejdříve schválit Správní rada SŽDC, poté ministerstvo dopravy a pak vláda, která také rozhodne o její ceně. Tato procedura může však trvat i několik let. Pro tento případ jsme nabídli městu možnost uzavření smlouvy o zápůjčce budovy do doby jejího právního převodu. V tom případě by za další údržbu a opravy havarijních stavů bylo zodpovědné město,“ uvedl Illiaš.



Bezdomovci vytrhali potrubí a okapy

Budova je opravdu v zoufalém stavu. Je na ní poškozená střecha, uvnitř vytrhané potrubí. Na vině jsou bezdomovci, kteří se i přes vykázání do domu stahují. Podle jabloneckého zastupitele a drážního experta a nadšence Jindřicha Berounského je škoda každého dne, kdy nádraží chátrá. „Hrajeme o každý den. Bezdomovci tu klidně poškodí střechu, aby se dostali ke kusu kovového okapu. Pokud město dostane budovu do správy, v první fázi se zabetonují přístupy dovnitř kromě jednoho, který by měl být monitorován,“ řekl Berounský. Zastupitel také popsal, co by se s nádražím mělo stát. „Nabízí se nám sem umístit atrakci v podobě modelu železnice. Jelikož je to hojně navštěvované místo díky nedaleké horolezecké stěně, mohla by tu být také vinotéka, restaurace. Takové multifunkční centrum se zaměřením na historii kolejové dopravy,“ vysvětlil Berounský.

Stejnou budovu v zemi nemáme, říká Berounský

Podle něj je budova z roku 1888 unikátní v rámci celé republiky. „Budovu posazenou mezi tramvajovou trať a železnici a zakomponovanou do opěrné zdi nikde jinde v Česku nenajdete,“ upozornil Berounský. „Navíc je zajímavé, že budova původně nesloužila svému účelu, byla tu totiž stáčírna vína. Až později při stavbě dráhy byla přizpůsobena požadavkům železnice.“ Berounský věří, že peníze na opravu a přestavbu budovy se podaří získat z evropských nebo Norských fondů. „Podívejte se na příběh výtopny v Kořenově, která třicet let chátrala a díky Norským fondům se jí podařilo zachránit,“ uzavřel Berounský. Náměstek jabloneckého primátora Lukáš Pleticha doplnil, že o finálním využití budovy rozhodne až nově zvolené zastupitelstvo.

20. 04. 2018 Nouzové zprovoznění trati u Dalovic není možné, práce potrvají měsíce

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/trat-sesuv-vlaky-zeleznice-dalovice-rekonstrukce-fs4/-/vary-zpravy.aspx?c=A180420_145912_vary-zpravy_ba)

Na trať z Chebu do Klášterce nad Ohří, kde se o víkendu v úseku Hájek – Dalovice sesunul svah, se vlaky jen tak nevrátí. Podle Správy železniční dopravní cesty není možné svah provizorně stabilizovat tak, aby vlaky mohly jezdit alespoň po jedné koleji. Rekonstrukce potrvá několik měsíců. „Na základě předběžných výsledků geologických průzkumů se ukázalo, že původně zvažovaná varianta nouzového zprovoznění 1. traťové koleje není z hlediska dodržení bezpečnosti železničního provozu proveditelná. Zbytek železničního tělesa není konzistentní a je geologicky nestabilní. V současné chvíli tedy neexistuje způsob, jak jej provizorně zajistit. Situaci dále komplikuje i jen velmi omezený přístup těžké mechanizace,“ informoval mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Padl tak původní plán, že by tudy vlaky mohly jezdit v květnu. Správa nyní rozhodla, že je nutné provést sanaci celého náspu v délce zhruba 70 metrů. „Společnost, která do dnešního dne odstraňovala prvotní následky sesuvu a souběžně prováděla geologické průzkumy, proto bude ve stavebních pracích bez přerušení pokračovat. Ve výhledu několika příštích týdnů tak snese železniční vršek, odstraní trakční sloupy a zbytky trakčního vedení a bude dále odtěžovat železniční násep. Zároveň bude dále zajišťovat průzkumy podloží. Na základě nasbíraných informací navrhne projektové řešení opravy železniční tratě,“ uvedl Illiaš. Práce podle něj potrvají několik měsíců a vyžádají si 50 až 80 milionů korun. Pracovníci SŽDC také pro jistotu zkontrolují vytipované železniční úseky v širším okolí sesuvu.



Kus železniční trati se na železničním koridoru z Chebu do Klášterce nad Ohří, v úseku mezi Dalovicemi a Hájkem na Karlovarsku, sesul asi o pět metrů v sobotu. Závalu objevil traťmistr ještě před sesuvem. Díky tomu se provoz na trati podařilo včas zastavit. Cestující musejí i nadále jezdit v úseku Karlovy Vary – Ostrov nad Ohří náhradní autobusovou dopravou. Podle informací Českých drah by zpoždění nemělo přesáhnout 15 minut.

23. 04. 2018 Slevy jízdného pro studenty a seniory začnou platit až 1. září

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/2458417-slevy-jizdneho-pro-studenty-a-seniory-mozna-az-od-zari-vlada-projedna-jejich>)

Zavedení slev na jízdném pro studenty a seniory bude platit až od začátku září. Novinářům to sdělil premiér v demisi Andrej Babiš (ANO). Původně byla změna naplánována již na 10. června. Kraje však minulý týden upozornily, že zavedení slev v původním termínu brání technické problémy. „Na základě požadavku krajů, že na to nejsou připraveny, jim musíme vyhovět, aby nevznikl zmatek při prodeji jízdenek,“ uvedl Babiš. „Požádali o to hejtmani na základě doporučení jejich dopravní komise, vyhovíme tomu, aby se to posunulo od 1. září,“ upřesnil šéf hnutí ANO. „Problém je v tom, že kraje

čekaly do doby, než bude vydáno cenové rozhodnutí. Na základě toho teprve začnou upravovat své systémy. Deklarují, že je potřeba potom šest týdnů," vysvětlil ministr dopravy v demisi Dan Ťok (za ANO). Vláda podle ministra nemůže krajům pomoci jinak, než že jim poskytne čas pro úpravu systémů. Asociace krajů minulý týden vyzvala vládu, aby zavedení slev odložila. Podle libereckého hejtmána Martina Půty (Starostové pro Liberecký kraj) se v posledních týdnech jednalo o tarifech a zapojení do tarifů v jednotlivých krajích a integrovaných dopravních systémech. Připomínky lze podávat do 10. května, pak už by ale zbyval jen měsíc na to, aby byl slevový systém ve všech dopravních prostředcích nastaven, a tak krátká doba nestačí. Hrozilo by, že v některých typech dopravy slevy od prvního dne nefungovaly. Podle hejtmanky Karlovarského kraje a předsedkyně Rady Asociace krajů ČR Jany Vildumetzové (ANO) hejtmáni nebyli o zavedení účinnosti slev včas informováni.

Vláda v demisi koncem března rozhodla, že poskytne slevu ve výši 75 procent na jízdné ve veřejné dopravě pro cestující starší 65 let a studenty do 26 let. Stát tato sleva vyjde od příštího roku na 5,83 miliardy korun ročně. Letošní náklady na zlevněné jízdné by podle vlády měly pokrýt nespoteřované výdaje ministerstev z minulých let. Ministrůvce financí Alena Schillerová (za ANO) před jednáním vlády řekla, že celkové náklady letos měly původně činit 3,5 miliardy korun, nedokázala však odhadnout, o kolik se částka sníží odložením platnosti slev.

Školství by mohlo dostat zpátky 400 milionů

Ministr školství Robert Plaga (za ANO) uvedl, že by v případě krácení nákladů chtěl vrátit do svého rozpočtu 400 milionů korun, které resort pro slevy na jízdném poskytl. „Pokud ty úspory budou, to znamená, nebudou takové náklady do konce roku, tak bych byl rád, aby se vrátily do sektoru školství,“ sdělil novinářům při příchodu na jednání vlády.

25. 04. 2018 České dráhy zahajují oslavy 100. výročí vzniku Československa, otevírají historické nádražní salonky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30023/>)

Komentovanými prohlídkami historických salonků na pražském hlavním a Masarykově nádraží tuto sobotu zahájí České dráhy oslavy stého výročí vzniku Československé republiky. Reprezentativní prostory, které dříve využívali panovníci a později českoslovenští a čeští prezidenti při cestách po železnici, budou otevřené od 10 do 17 hodin. Možnost navštívit salonky budou mít zájemci také každou další poslední sobotu v měsíci až do konce letošního roku. Národní dopravce také připravuje řadu dalších projektů. „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. Probíhat budou průběžně až do konce roku,“ uvedl Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD.

Kromě možnosti prohlédnout si nádražní salonky na dvou nejdůležitějších pražských nádražích připravuje národní dopravce také další projekty, kterými připomene významné jubileum. Na jejich realizaci úzce spolupracuje s dalšími partnery, zejména Národním technickým muzeem a Československou obcí legionářskou. Přes léto tak budou mít zájemci možnost navštívit tzv. Prezidentský vlak, ve svátek 28. října pojedje speciální vlak z Prahy přes Beroun a Křivoklát do Lužné u Rakovníka a těsně před Vánoci vypraví ČD soupravu ze Summerau přes České Budějovice a Tábor do Prahy, která připomene návrat T. G. Masaryka z exilu. V duchu oslav se ponese také Národní den železnice 22. září v Českých Budějovicích.

České dráhy také připravují ve spolupráci se Železniční společností Slovensko (ZSSK) knihu „Historie státních drah 1918 – 2018“ a na své si přijdou i příznivci dobových filmů a reportáží se železniční tematikou. České dráhy totiž postupně umístí na web www.cd.cz/100 a Youtube profil Redakce ČD zajímavé příspěvky z Národního filmového archivu. Fanoušci železnice se můžou těšit také na speciální výroční propagační předměty, které si budou moci zakoupit na všech významných akcích pořádaných v souvislosti s oslavami 100 let od vzniku Československé republiky. Národní dopravce také umožní zájemcům prohlédnout si Masarykův salonní vůz. Za běžných okolností je tento historický vůz deponován v areálu ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, letos se s ním ale zájemci setkají i na dalších místech. V červnu bude vystavený na veletrhu Czech Raildays, v průběhu léta bude putovat po českých a slovenských nádražích v soupravě tzv. Prezidentského vlaku a chybět nebude ani na některých místních oslavách spojených s prvním československým prezidentem T. G. Masarykem (např. 9. června v Hořicích v Podkrkonoší nebo 9. září v Říčanech). Ti, kteří si nestihnou tento vůz prohlédnout během plánovaných akcí, se můžou těšit na virtuální prohlídku na stránkách www.cd.cz/100.

Prohlídky nádražních salonků každou poslední sobotu v měsíci

Reprezentativní prostory salonků na pražském hlavním i Masarykově nádraží si můžou zájemci prohlédnout každou poslední sobotu v měsíci až do konce letošního roku, tj. od 28. dubna až do 29. prosince 2018. Otevřené budou vždy od 10 do 17 hodin a každou celou hodinu od 10 do 16 hodin budou připravené komentované prohlídky. Návštěvníci si tu prohlédnou nejen architektonicky cenné interiéry, ale také historické fotografie obou nádraží. Zároveň budou mít možnost zakoupit si upomínkové předměty (pohlednice, turistické vizitky apod.) nebo otisknout pamětní razítko. Zájemcům o výklad v angličtině budou určené prohlídky Vládního salonku na hlavním nádraží ve 13:30 a 14:30.

Kdo bude chtít dozvědět se detaily z historie pražské železnice, může se vydat na komentovanou vycházku mezi hlavním a Masarykovým nádražím. Z důvodu omezeného počtu míst je potřeba se dopředu přihlásit na e-mailu bezouska@gr.cd.cz. Vycházky se konají ve dnech 28. dubna, 19., 20., 26. května, 30. června, 1. července, 28. července, 25. srpna, 8. září, 27. října a 29. prosince, a to vždy od 14:00. Vycházka začne na Masarykově nádraží, kde se návštěvníci dozvědí, jaké problémy museli Pražané řešit, než do města přijel první vlak. Dozvědí se o prvních rocích železničního provozu v českých zemích a navštíví také čekárnu, která byla vybudována přímo pro císaře Františka Josefa. Cestou mezi dvěma nádražími průvodce ukáže, kudy vedlo městské opevnění, jakou cestou se vozilo do Prahy kutnohorské stříbro, a kde byl pražský šibeniční vrch. Ve Vrchlického sadech budou zastávky u rondokubistického kiosku, plastiky Sbratření a sochy prezidenta Wilsona. Vycházka bude končit na pražském hlavním nádraží, kde skupina navštíví nedávno zrekonstruovanou secesní Fantovu odjezdovou halu, připomene si osobnost Nicholase Wintona a nahlédne do unikátní císařské čekárny, ve které byl například v roce 1918 uvítán prezident Tomáš Garrigue Masaryk. Vycházka bude doplněna bohatou řadou historických a dobových dokumentů.

Další atraktivní program na pražském hlavním nádraží

ČD také chystají dvě netradiční prohlídky pražského hlavního nádraží pojmenované „Toulky nádražní historií aneb Ožvládnuté obrazy z dějin českých“. Plánované jsou na soboty 29. září a 24. listopadu a návštěvníci se na nich setkají s významnými osobnostmi české historie v dobových kostýmech. Začátek bude vždy v 10:00 a 15:00 hod. ve Fantově kavárně. V době vrcholících oslav ve dnech 25. – 29. října bude ve Vládním salonku na hlavním nádraží nainstalována výstava o vzniku republiky a železnice v Praze. Salonek bude v těchto dnech volně přístupný pro veřejnost, a to v pracovní dny 25., 26. a 29. října od 12:00 do 18:00 a o víkendu 27. a 28. října od 9:00 do 18:00. Fanoušci divadla se můžou těšit na představení Nejlokomotivovější lokomotiva v kulturním sále Fantovy budovy pražského hlavního nádraží. Představení vzniklo na základě dramatizace pohádek o mašinkách Zdeňka Pospíšila z roku 1971 ve švýcarském Lausanne. Účinkují v něm herci z pražských divadel a hlas černokněžníkovi Zababovi propůjčil Jiří Lábus. Divadlo je do konce roku plánováno v termínech 26. dubna – 8. května, 1. – 3. června, 18. – 22. října, 1. – 5. listopadu, 15. – 19. listopadu, 7. – 10. prosince a 19. – 31. prosince. Začátky představení jsou ve všední dny vždy v 16:30, o sobotách, nedělích a svátcích pak v 10:00 a 15:00. Návštěva salonků, komentované vycházky mezi hlavním a Masarykovým nádražím i kostýmované prohlídky v rámci akce „Toulky nádražní historií“ budou zdarma. Vstupné na divadelní představení „Nejlokomotivovější lokomotiva“ bude stát dospělé diváky 250 Kč, děti 150 Kč a v prodeji bude i rodinné vstupné pro 3 osoby za 450 Kč nebo pro 4 osoby za 550 Kč.

Speciální vlaky u příležitosti výročí 100 let od vzniku Československa

- Prezidentský vlak – společný projekt Národního technického muzea a Českých drah. 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. Podle předběžného plánu navštíví Prezidentský vlak Prahu, Brno, Olomouc, Zlín, Pardubice, Plzeň, Karlovy Vary, Chomutov a další místa.

- 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 vydal 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.

- Rekonstrukce slavného návratu T. G. Masaryka z exilu vlakem – speciální 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. Akce je naplánovaná na 21. – 22. prosince 2018.

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.

29. 04. 2018 Obrození nočních vlaků táhnou v Evropě Rakušané, pokukují po expanzi do Francie

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obrozeni-nocnich-vlaku-tahnou-v-evrope-rakusane-pokukuji-po-expanzi-do-francie-1346175>)

Francouzští a němečtí železniční dopravci postupně ruší své noční spoje. Na jejich místo se však derou jiní, zejména rakouská ÖBB, uvádí francouzský portál Reporterre. Francouzský železniční dopravce SNCF ustupuje od nočních vlaků, naposledy zrušil noční spoj z Paříže do jihofrancouzského Nice. SNCF tak následuje příklad německých drah Deutsche Bahn, které podle deníku Reporterre zrušily takřka všechny noční spoje již v roce 2016 kvůli prodělečnosti. Avšak uvolněné místo po Deutsche Bahn využili Rakušané. ÖBB v témže roce oznámila, že nahradí polovinu nočních spojů, které dříve provozovaly německé Deutsche Bahn. Pro rakouského dopravce je to úspěch, za rok jimi svezl téměř 1,5 milionu cestujících a podle mluvčího spoje neprodělávají. Vzhledem k poslednímu vývoji ve Francii lze podle Reporterre očekávat, že ÖBB zkusí stejný model s nahrazováním rušených spojů i tam. „Díváme se na situaci ve Francii se zájmem,“ uvedl mluvčí rakouských drah Bernhard Rieder bez dalších podrobností. „Věříme v budoucnost dálkového cestování, které vás dostane z jednoho centra města do druhého bez použití aut,“ vysvětluje dále obecný postoj společnosti.

ÖBB nyní operuje v Rakousku, Německu a Švýcarsku, partnersky je propojen i s českým, polským, slovenským, slovinským, chorvatským a maďarským trhem. Trend omezování nočních jízd se nevyhnul ani tuzemsku. České dráhy od prosince například sloučily vlaky do Krakova a Varšavy do jednoho spoje, který obslouží obě města. Ne ve všech státech jsou však noční vlaky na ústupu. Například Finsko a Švédsko tyto linky modernizovaly, což vedlo 63procentnímu nárůstu v počtu cestujících. Ve Velké Británii pak investovala soukromá společnost Caledonian Sleeper 173 milionů eur do nových lůžkových vagonů. Mezinárodní noční spoje zase začal nabízet například ruský železniční dopravce RJD, který propojil například Moskvu s Berlínem a Paříží.

30. 04. 2018 Skupina České dráhy loni hospodařila se ziskem 984 milionů korun, v plusu byla i osobní doprava

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30032/>)

Bezmála miliardový zisk vykázala v loňském roce Skupina České dráhy. V černých číslech skončila podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) nákladní i osobní doprava. Za meziročním zlepšením je zejména růst tržeb v obou hlavních segmentech a kurzové zisky v osobní dopravě díky sílící koruně. Silná česká měna pak přispěla také ke snížení čistého dluhu Skupiny ČD o tři miliardy korun na 27,2 miliardy korun. „Loni jsme se soustředili na pokračování stabilizace skupiny České dráhy v zájmu akcionářů, věřitelů a zaměstnanců. Veškeré rozhodování managementu bylo v souladu s cílem obhájit mezinárodní rating od agentury Moody's v investičním pásmu. V osobní dopravě byl tématem růst konkurence, postupné otevírání trhu v dálkové dopravě a redefinice obchodního modelu regionální dopravy v krajích po roce 2019 spojená s liberalizací trhu osobní dopravy. Nákladní doprava se zacílila na stabilizaci přepravních výkonů a rozvoj obchodních aktivit v okolních zemích. Zároveň jsme pokračovali v rozvoji lidských zdrojů. Kvalitní a spolehliví zaměstnanci jsou tím nejcennějším, co firma má. Personální politika se proto dále zaměřovala na udržení stávajících a nábor nových pracovníků. A to zejména v odborných technických profesích,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., Pavel Krtek a dodává: „Dobrá kondice společnosti nám umožnila se více zaměřit na opravy a údržbu železničních vozidel za účelem zvýšení kvality cestování v osobní dopravě a zajištění přepravní kapacity nákladní dopravy. V důsledku kolektivní smlouvy a udržení sociálního smíru rostly i osobní náklady. Růst tržeb však dokázal tyto vyšší výdaje pokrýt. Celkově se tržby Skupiny ČD z hlavní činnosti podnikání přiblížily 34 miliardám korun.“

Osobní doprava

Segment osobní dopravy skončil své hospodaření v mírném zisku. V roce 2017 pokračoval růst počtu cestujících i přepravního výkonu. Služeb Českých drah využilo téměř 175 milionů lidí. „Největší zájem měli o cestování dálkovými a příměstskými spoji. Nabídka atraktivních produktů a jejich cílená propagace pomohla zvýšit tržby z prodeje jízdních dokladů. Výrazný růst tržeb je patrný například na mezinárodních linkách Praha – Vídeň – Graz a Praha – Berlín – Hamburk, ale také v rámci vnitrostátních vlaků zařazených do integrovaných dopravních systémů. Dynamicky přitom roste podíl tržeb z čistě komerčních přeprav,“ doplňuje Pavel Krtek. Podle Martina Bělčíka, člena představenstva ČD, a.s., odpovědného za úsek ekonomiky a informatiky, byl příjem z prodeje jízdních dokladů meziročně vyšší o téměř čtvrt miliardy korun: „I díky tomu jsme v segmentu osobní dopravy dosáhli čistého zisku 6 milionů korun. V porovnání s výsledkem roku 2016 jde o meziroční zlepšení o 652 milionů korun.“

Nákladní doprava

Dařilo se také všem dceřiným společnostem. Tradičně největší vliv na konečný výsledek Skupiny ČD měl segment nákladní dopravy reprezentovaný akciovou společností ČD Cargo. „Ve spolupráci se svými dceřinými společnostmi v zahraničí ČD Cargo úspěšně pokračovalo v expanzi na cizí trhy. Například do Polska, Rumunska či Maďarska. To pomohlo k meziročnímu zvýšení tržeb o 163 milionů korun, a to i přesto, že ČD Cargo realizuje významnou část svých tržeb v měně EUR, a muselo se tak vyrovnat s negativním dopadem opuštění intervenčního režimu ČNB,“ komentuje aktivity nákladního dopravce, který loni vykázal čistý zisk 743 milionů korun, Martin Bělčík a dodává: „Zisk je o něco menší než v roce 2016, firma však kvůli zvýšení své konkurenceschopnosti na evropském trhu musela investovat do nákupu nových lokomotiv a nákladních vozů.“

Hlavním úkolem managementu Českých drah pro nejbližší období je řešení obchodního modelu v osobní dopravě po roce 2019, kdy společnosti končí většina dlouhodobých smluv s krajem a s ministerstvem dopravy. Národního dopravce rovněž čeká obhajoba mezinárodního ratingu, splacení korunových dluhopisů v létě 2018 a refinancování eurových dluhopisů v roce 2019. „Naší prioritou je, aby akciová společnost České dráhy byla schopna dostát svým závazkům vůči věřitelům, akcionářům i zaměstnancům a aby do budoucna obhájila maximum svých stávajících výkonů v dálkové i v regionální dopravě,“ uzavírá předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., Pavel Krtek.
