

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2017

OBSAH

03. 10. 2017	LEO EXPRESS ZVÝŠIL V PRVNÍM POLOLETÍ SVÉ TRŽBY. ZTRÁTA VLAKOVÉHO DOPRAVCE SE VŠAK PROHLOUBILA	3
03. 10. 2017	KVŮLI CHYBĚJÍCÍMU OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI NEJEZDILY VLAKY NA ÚZKOKOLEJCE (JHMD)	3
03. 10. 2017	ZASTŘEŠENÍ HALY PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ PROŠLO REKONSTRUKCÍ (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY).....	4
04. 10. 2017	DO ODBAVOVACÍ HALY PRAŽSKÉHO NÁDRAŽÍ ZATÉKÁ, ČEKÁ JÍ REKONSTRUKCE (PRAHA HL. N.).....	4
04. 10. 2017	ČESKÉ DRÁHY V PARDUBICKÉM KRAJI MOHOU DOJEZDIT. KRAJ CHCE SOUKROMNÍKY	5
05. 10. 2017	MODERNIZACE PLZEŇSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ UMOŽNILA AŽ ČTYŘIKRÁT RYCHLEJŠÍ PRŮJEZD VLAKŮ	6
06. 10. 2017	SPOR O REKONSTRUKCI NÁDRAŽÍ: GRANDI STAZIONI MUSÍ PODLE SOUDU UPŘESNIT DŮKAZY (PRAHA HL. N.).....	7
06. 10. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI NEMANICE I – ŠEVĚTÍN, 1. STAVBA, ÚPRAVY PRO ETCS, 2. ČÁST	7
07. 10. 2017	STAVARŮ V PLZNI PRORAZILI DRUHÝ TUBUS NEJDELŠÍHO TUNELU PRO VLAKY (TUNEL EJPOVICE)	8
10. 10. 2017	KRAJ DOPLÁČÍ NA HISTORICKÝ VLAK, SKORO ČTYŘI STA KORUN ZA CESTUJÍCÍHO (ČESKÁ TŘEBOVÁ – HANUŠOVICE)	8
10. 10. 2017	ČESKÁ FIRMA USPĚLA S DVĚMA PROJEKTY PRO NÁROČNÉ NĚMECKÉ ŽELEZNICE (SUDOP PRAHA)	9
12. 10. 2017	BOMBARDIER PLÁNUJE ROZŠÍŘENÍ VÝROBY V ČESKÉ LÍPĚ, PŘIJME 800 LIDÍ.	9
13. 10. 2017	V PONDĚLÍ ZAČNE CESTUJÍCÍM SLOUŽIT NOVÁ ZASTÁVKA HAVÍŘOV STŘED (OD 16. ŘÍJNA 2017)	10
13. 10. 2017	LEO EXPRESS ZÍSKAL POVOLENÍ PRO PROVOZ V POLSKU (PRAHA – OSTRAVA – KRAKÓW)	10
14. 10. 2017	NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ ZAČNE VELKÉ STĚHOVÁNÍ, POKLADNY BUDOU PŘÍSTUPNĚJŠÍ, WC ČISTŠÍ (PRAHA MASARYKOVO N.)	11
17. 10. 2017	STARTUJÍ REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍCH BUDOV V PŘEROVĚ A LIPNÍKU NAD BEČVOU	12
20. 10. 2017	DÍKY DRUHÉ KOLEJI VLAKY MEZI HRADCEM A PRAHOU ZRYCHLÍ, PLÁN JE 55 MINUT	12
20. 10. 2017	V NOVÉ DĚČÍNSKÉ HALE DOKÁŽOU OPRAVIT DVANÁCT NÁKLADNÍCH VAGONŮ NARÁZ (RYKO).....	13
20. 10. 2017	MINISTERSTVO ODSOUHLASILO OBŘÍ ŽELEZNIČNÍ STAVBU ZA MILIARDY (SOBĚSLAV – ODB. DOUBÍ U TÁBORA)	14
24. 10. 2017	O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE OSMI NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ ČD (29. ŘÍJNA 2017).....	14
24. 10. 2017	SŽDC PROINVESTUJE 88 MILIONŮ KORUN ZA REKONSTRUKCE VYBRANÝCH NÁDRAŽÍ (HRADEC KRÁLOVÉ HL. N., TURNOV, SOKOLOV).....	15
25. 10. 2017	JANČUROVI STROJVEDOUCÍ ZAKLÁDAJÍ ODBORY. BEROU I 45 TISÍC, TVRdí FIRMA (REGIOJET).....	16
25. 10. 2017	SKUPINA ČD JIŽ NENÍ ZÁVISLÁ NA EXTERNÍM DODAVATELI IT	16

26. 10. 2017	ÚZKOROZCHODKY JHMD JSOU V REKORDNÍ ZTRÁTĚ, VYSOČINA TO SLEDUJE S OBAVAMI	17
27. 10. 2017	JÍZDNÍ ŘÁD 2018 SJEDNOTÍ JMÉNA VLAKŮ NA NĚKTERÝCH DÁLKOVÝCH LINKÁCH	17
28. 10. 2017	JAROMĚŘ SE LOUČÍ S LOKOMOTIVOU CONRAD VORLAUF, VŮČI MUZEU CÍTÍ KŘIVDU	19
30. 10. 2017	MEZISTÁTNÍ DÁLKOVÉ SPOJE V JŘ 2018: DO MNICHOVA DVAKRÁT ČASTĚJI A O PŮL HODINY RYCHLEJI, DO BUDAPEŠTI TAKÉ RYCHLEJI A S NOVOU ZNAČKOU METROPOLITAN.....	20
30. 10. 2017	STUDIE PROVEDITELNOSTI BRNĚNSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU HODNOTÍ VŠECHNY NAVRŽENÉ VARIANTY JAKO PŘÍNOSNÉ	22
31. 10. 2017	PODLOŽÍ MOLDAVSKÉ DRÁHY JE NA TOM HŮŘE, LETOS UŽ SE TRATĚ NEROZJEDE (TRATĚ Č. 135).....	24
31. 10. 2017	DOPRAVCI ZAČALI S VYPLÁCENÍM NÁHRAD ZA ZPOŽDĚNÍ ZAVINĚNÁ VICHŘICÍ	24

03. 10. 2017 Leo Express zvýšil v prvním pololetí své tržby. Ztráta vlakového dopravce se však prohloubila

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-zvysil-v-prvnim-pololetí-sve-trzby-ztrata-vlakoveho-dopravce-se-vsak-prohloubila-1338104>)

Vlakový dopravce Leo Express v letošním prvním pololetí zvýšil tržby o 13 procent na 161 milionů korun. Ztráta se prohloubila na 65 milionů korun z loňských 31 milionů korun. Zhoršení je důsledkem investic do přípravy vstupu na polskou a německou železnici, rozšíření autobusových linek nebo spuštění platformy pro sdílení aut, uvedla dnes firma patřící podnikateli Leoši Novotnému. "Rozhodli jsme se dlouhodobě investovat do vstupu na zahraniční železniční trh, věděli jsme proto dopředu, že první pololetí bude výsledkově slabší," uvedl generální ředitel Leo Expressu Peter Köhler. Situaci podle něj navíc zkomplikovala červnová nehoda jednoho z pěti vlaků dopravce na nádraží v Přerově a výpadky kvůli technickým úpravám jednotek pro vstup do Polska.

Leo Express získal certifikát umožňující zahájení vlakového provozu v Polsku jako první mimopolský dopravce, polské úřady ještě posuzují hospodářskou rovnováhu české firmy. Na polském trhu Leo Express zároveň rozšířil autobusové linky. Na konci prvního pololetí začala příprava vstupu na německou železnici. V srpnu vyústila v převzetí části berlínské společnosti Locomore, která byla v insolventu, a provozování její trasy mezi Berlínem a Stuttgartem. "Prvním zahraničním trhem mělo být Polsko, ale nakonec jsme jako první český osobní dopravce začali provozovat železniční dopravu mimo Českou a Slovenskou republiku v Německu," uvedl Köhler. Platformu SmileCar na sdílení aut Leo Express spustil v březnu. Služba má nyní podle firmy několik tisíc uživatelů, kterým byl na provizích vyplacen již více než milion korun, a databázi čítající téměř 500 aut. V prvním pololetí dopravce také začal přepravovat jízdní kola na všech vlakových a téměř všech autobusových linkách. Ve druhé polovině roku chce Leo Express hlavně optimalizovat provoz v Německu. Ministerstvu dopravy předkládá nabídky na dálkovou dopravu a jedná s kraji o provozování regionální železniční dopravy, uvedl. "Dále chceme na konci příštího roku překvapit novými vícesystémovými jednotkami z Číny," doplnil Köhler.

Cestujících přepravených vlaky a autobusy Leo Expressu v prvním pololetí přibylo zhruba o desetinu na 693 000 lidí, zopakovala dnes firma. Konkurenčnímu železničnímu dopravci RegioJet počet přepravených v Česku v pololetí stoupl meziročně o 470 000 na 2,2 milionu, hospodářské výsledky firma zatím nezveřejnila ani za loňský rok. Českým drahám proti loňskému pololetí přibylo cestujících o 1,3 milionu na 86,9 milionu. Letos od ledna do konce června České dráhy zvýšily meziročně zisk o 127 milionů korun na 537 milionů korun a tržby o 400 milionů korun na 16,73 miliardy korun.

03. 10. 2017 Kvůli chybějícímu osvědčení o bezpečnosti nejezdily vlaky na úzkokolejce (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/jindrichohradecke-mistni-drahy-provoz-preruseny-osvedceni-bezpecnost-1ng-/budejovice-zpravy.aspx?c=A171003_085510_budejovice-zpravy_khr)

Jindřichohradecké místní dráhy ráno nemohly vypravit žádný ze svých vlaků. Společnosti vypršelo osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Nové od Drážního úřadu dostala až v dopoledních hodinách. Zhruba od půl dvanácté bude železniční doprava obnovena. Dnes ráno se cestující museli spokojit s náhradní autobusovou dopravou na trasách Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Jindřichohradecké místní dráhy to už v pondělí oznámily na svých webových stránkách a potvrdil to i ředitel společnosti Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) Boris Čajánek. „V polovině září jsme vyzývali dopravce k doplnění podkladů, které do pondělí nedodal. Nyní však mohu potvrdit, že osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy JHMD získaly. Ředitel společnosti dopoledne dodal chybějící materiály," informoval dnes mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. „Již v pondělí jsme doplnili některé podklady, osobně jsem dnes odevzdal revizní zprávy k přejezdům. V 11:20 bude obnovena železniční doprava," slíbil ředitel Čajánek. „Kvůli novele zákona o drahách se zpřísňuje dohled na regionální tratě, takže nemáme žádné úlevy," dodal.

V říjnu vyprší ještě osvědčení dopravce

Potvrzení o bezpečnosti dráhy se vydává na pět let. V polovině října společnosti vyprší ještě osvědčení dopravce. „K tomuto jsme také vyzvali společnost, aby doplnila podklady, nyní je v běhu správní řízení. Do 16. října musí být vše doplněno," sdělil Novák. O problémech s doplněním dokladů k žádosti o nové osvědčení neměl Jihočeský kraj žádné informace. Vzhledem k tomu, že dnes bude doprava obnovena, tak z toho zatím nevyvodí žádné důsledky.

Jindřichohradecké dráhy patří mezi oblíbené turistické cíle

„Oficiálně nám nikdo nic nesdělil. To, že bude zavedena náhradní doprava, jsme nevěděli. Považujeme to za porušení smlouvy. Kdyby to trvalo déle, jsme připraveni s náhradním autobusovým konceptem, takže bychom to nějak pokryli,“ uvedl poradce hejtmanky pro dopravu Ivan Študlar. Jindřichohradecké místní dráhy jsou pátým nejnavštěvovanějším turistickým cílem Jihočeského kraje. Úzkorozchodné tratě v Jihočeském kraji a na Vysočině měří 80 kilometrů. Každoročně se po nich projede 300 tisíc cestujících, téměř 100 tisíc z nich jsou turisté.

03. 10. 2017 Zastřešení haly pražského hlavního nádraží prošlo rekonstrukcí (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila rozsáhlou rekonstrukci zastřešení haly železniční stanice Praha hlavní nádraží, která tvoří jeden z nejvýznamnějších železničních uzlů v České republice. Kromě opravy historické památky bylo hlavním cílem projektu rovněž zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující. Ocelová dvojlodní hala je nedílnou součástí památkově chráněného komplexu staveb pražského hlavního nádraží. Její oblouková konstrukce se klene nad 1. až 4. nástupištěm. Stavba zahrnovala rekonstrukci odvodnění haly, rekonstrukci a dostavbu lávek včetně zábradlí, nové prosklení světlíků, bočních stěn a čel haly a přístřešku Fantovy budovy. Byla provedena také obnova protikorozní ochrany nosné konstrukce, nahrazení střešního pláště novým, revize spojů a obnova poškozených nýtů. Realizace projektu probíhala v několika etapách v různých částech haly. Návrh architektonického řešení stavby byl zpracován na základě podkladů z předchozího projektu s názvem: Modernizace západní části Praha hlavní nádraží, 2. část, nástupiště I-IV. Základní myšlenkou bylo vytvoření moderní jednotné koncepce, která by dala výsledný společný architektonický rámec celému rozsáhlému areálu pražského hlavního nádraží. „Po organizační stránce bylo nejnáročnější koordinovat veškeré stavební práce s provozem železniční stanice, který musel zůstat zcela zachován po celou dobu rekonstrukce. Věřím, že nám cestující odpustí dočasné nepohodlí, protože výsledek stojí za to. Díky realizaci projektu získala budova pražského hlavního nádraží důstojný a reprezentativní vzhled. Podařilo se také zajistit vyšší bezpečnost a komfort pro cestující,“ shrnul přínosy stavby náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb.

Zhotovitelem stavby s názvem Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n., fáze II byly společnosti Metrostav a PROMINECON CZ. Jedná se o fázovaný projekt, kdy fáze I byla spolufinancována z Operačního programu Doprava (OPD) v programovém období 2007 – 2013 a fáze II byla schválena ke spolufinancování z OPD v programovém období 2014 – 2020. Celkové investiční náklady fáze I činily 304 093 823 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro fázi I byl ve výši až 166 229 716 Kč. Celkové investiční náklady fáze II činily 386 150 942 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro fázi II byl ve výši až 261 920 823 Kč. Celkové investiční náklady za obě fáze dosáhly 690 244 765 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti na obě fáze činil až 428 150 539 Kč. Národní financování obou fází zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n., fáze I + II
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Metrostav a.s., PROMINECON CZ a.s.
Termín zahájení	02/2015
Termín dokončení	10/2017
Celkové náklady stavby	690 244 765 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	428 150 539 Kč

04. 10. 2017 Do odbavovací haly pražského nádraží zatéká, čeká jí rekonstrukce (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/do-odbavovaci-haly-prazskeho-nadrazi-zateka-ceka-ji-rekonstrukce/1534301>)

Pražské hlavní nádraží zřejmě čeká další komplikovaná rekonstrukce. Do střechy odbavovací haly, kterou před šesti lety za 1,1 miliardy korun zrekonstruovala italská společnost Grandi Stazioni, zatéká.

Rekonstrukce si může vyžádat až stovky milionů korun. Nad halou vede pražská magistrála, a pokud se ukáže, že je nutné omezit její provoz, bude to velká komplikace pro Prahu. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Podle Grandi Stazioni se dohoda o rekonstrukci haly netýkala zastřešení. Problémy se zatékáním vody a poškozením izolace stropu odhalily sondy, které SŽDC nechala provést pod magistrálou i nedalekým parkovištěm. Správa železnic, která nádraží převzala v polovině loňského roku spolu s dalšími nádražními od Českých drah, nyní provádí rozsáhlejší kontroly poškození. "Bez nich nelze stanovit postup oprav a upřesnit i odhad, kolik peněz si rekonstrukce vyžádá," dodal Ptačinský. Podle italské společnosti není zatékání do haly novým problémem. "Pokud jde o střechu nové odbavovací haly, můžeme stručně uvést, že nebyla ani předmětem nájmu, ani předmětem revitalizace naší společnosti. Zatékání, ke kterému docházelo i během našeho působení na nádraží, představovalo i pro nás velký problém, neboť ohrožovalo naši investici," sdělila společnost ČTK.

Bývalý nájemce pražského nádraží Grandi Stazioni se kvůli loňskému ukončení spolupráce se správou železnic soudí. Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. To se jí ale nepodařilo a SŽDC následně odmítla pronájem prodloužit. První ze čtyř sporů o určení vlastnictví historické Fantovy budovy hlavního nádraží Grandi Stazioni u prvoinstančního soudu prohrála. Firma v žalobě zpochybňovala převod nádraží a chtěla, aby soud určil, že nádraží pořád patří Českým drahám nebo státu, za který SŽDC vykonává správu objektu. Rozhodnutí soudu není pravomocné. Další ze sporů se týká vlastnictví odbavovací haly. Třetí žaloba se týká výplaty více než 770 milionů korun jako náhrady za investované peníze při rekonstrukci nádraží. Z této sumy SŽDC firmě loni vyplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady na částečnou rekonstrukci nádraží. Společnost pak snížila požadovanou sumu na zhruba 210 milionů korun. Poslední žalobou se firma domáhá zhruba 1,26 miliardy korun za ušlý zisk z dalšího pronájmu nádražních prostor.

V úterý správa železnic slavnostně otevřela zrekonstruované historické zastřešení kolejiště. Šlo o stavbu za zhruba 600 milionů korun. Další významné části rekonstrukce největšího pražského nádraží budou následovat. Zbývá ještě opravit boční trakty Fantovy budovy a modernizovat kolejiště ve směru k vinohradským tunelům. Koncem srpna SŽDC hodnotu dalších oprav nádraží odhadla na zhruba miliardu korun.

04. 10. 2017 České dráhy v Pardubickém kraji mohou dojezdit. Kraj chce soukromníky

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/trate-obsluha-doprava-soukromnici-ceske-drahy-fqf-pardubice-zpravy.aspx?c=A171004_355740_pardubice-zpravy_msv)

Po roce 2019 by mohl na regionálních tratích Pardubického kraje skončit monopol Českých drah. Krajská rada chce vážně jednat vedle Českých drah i o nabídkách RegioJet a Leo Express. Pardubický kraj se loni rozhodl, že zadá nové smlouvy na dlouholetý provoz vlaků bez otevřené soutěže. Vše směřovalo k tomu, že zhruba 140 milionů korun ročně budou inkasovat v příštích letech České dráhy. Teď se ale do hry trochu nečekaně dostala varianta, že formou přímého zadání získá smlouvu jedna ze dvou soukromých firem. Ta by ale musela provozovat všechny tratě. „Nemyslím si, že by to soukromník nezvládl. Budeme dělat průzkum trhu a čekat na nabídky. Dopředu neříkám, že to podepíšeme s tím nejlevnějším, zajímá nás kvalita, aby cestující měli co nejlepší služby,“ řekl náměstek hejtmana Michal Korytýš z ODS. Vláda loni rozhodla, že kraje budou dostávat peníze na regionální vlaky i po roce 2019, kdy končí Českým drahám desetileté smlouvy. Krajská politika má sami rozhodnout, zda uspořádají soutěž, anebo prodlouží smlouvu s Českými drahami. Pardubický kraj má od státu na regionální vlaky slíbeno více než 140 milionů korun ročně. Bývalý náměstek hejtmana pro dopravu a odborářský boss Jaromír Dušek loni uvedl, že vedle Českých drah není dopravce, který by byl schopen provozovat všechny tratě v kraji a „nevyzobával si jen pralinky“. Pardubický kraj se záhy rozhodl, že nepůjde cestou soutěže jako třeba Jihočeský a Liberecký kraj, ale zvolí takzvané přímé zadání. Po volbách, kdy krajská koalice dostala pravivější nádech, se ochota pustit soukromníky na koleje zvýšila. Tím spíš, že firmy RegioJet a Leo Express už daly do Pardubic vědět, že zájem mají. „Předložili jsme Pardubickému kraji nabídku na zajištění dopravní obslužnosti v celém kraji,“ uvedla mluvčí LEO Express Kateřina Veitová.

Kraj se bojí, že by soutěž už nemusel stihnout

Konkurenti Českých drah by se díky tomu mohli podílet na čerpání prostředků z Unie, kde je na obnovu regionálního vozidlového parku přichystáno kolem osmi miliard korun. Jenže manévrovací prostor krajské vlády už není moc velký. Kraj musí totiž rok dopředu ve Věstníku Evropské unie zveřejnit, jakým způsobem bude provozovatele vybírat. Zatím tam figuruje přímé zadání na všechny

tratě. Pokud by Pardubický kraj chtěl pořídit soutěž nebo rozdělit zakázku na více částí, musel by tento záměr vyvést a počkat rok. „Teoreticky bychom to mohli zvládnout, bylo by to ale těsné a hrozilo by, že se to nestihne,“ uvedl Kortyš. Radní se proto rozhodli, že dopravce vyberou bez soutěže a na všechny tratě. „Připravujeme rozeslání dokumentace na zpracování finančního modelu dopravcům z důvodu získání nezbytného přehledu před výběrem dopravce přímým zadáním,“ uvedl hejtman Martin Netolický (ČSSD). „Přímé zadání má i své výhody. Dává kraji například možnost každý rok kontrolovat, zda kompenzace není nadměrná,“ uvedl Kortyš.

Není zřejmé, zda by politici skutečně našli odvahu svěřit veškerý provoz na regionálních tratích soukromému dopravci. Mohou blufovat, aby od Českých drah dostali co nejvýhodnější nabídku. Mohou však také sázet na to, že soukromník provozující dopravu v celém kraji si nebude chtít udělat ostudu. Kortyš tvrdí, že pokud se se společností RegioJet nebo Leo Express uzavře dobrá smlouva, nebude to znamenat žádné riziko. „V jiných krajích se domlouvají se dvěma třemi dodavateli, což může být složité. Já si myslím, že z provozního hlediska je výhodnější pustit na tratě jen jednoho,“ uvedl. Podle organizátora dopravy Roberta Koblížka by se cestujícím příchod konkurence vyplatil stejně jako na hlavním koridoru. „Služby i ceny těchto vlaků se výrazně zlepšily, takže je naděje, že by se něco podobného mohlo opakovat i v regionální dopravě, pokud v ní dokážou naše kraje zajistit podobné konkurenční prostředí,“ uvedl Koblížek.

05. 10. 2017 Modernizace plzeňského hlavního nádraží umožnila až čtyřikrát rychlejší průjezd vlaků

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila první část modernizace plzeňského hlavního nádraží. Cílem projektu bylo upravit stanici tak, aby mohla plnohodnotně vykonávat funkci nejdůležitější křižovatky v regionu v rámci III. tranzitního koridoru a současně křižovatky pro jednotlivé tratě, které jsou součástí transevropské dopravní sítě. Modernizace uzlu Plzeň byla rozdělena na několik samostatných částí. Stavba Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví navázala na investiční akci nazvanou Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK. Ta zahrnovala modernizaci železniční tratě mezi hlavním nádražím a stanicí Plzeň-Jižní Předměstí, která byla rovněž rekonstruována. Během následné stavby, která nyní končí, došlo ke kompletní rekonstrukci východní části železniční stanice. „Hlavním přínosem modernizace pražského zhlaví, tedy kolejového rozvětvení ve směru na Prahu, je především odstranění propadů rychlosti vlaků při průjezdu stanicí. Zatímco dosud musely rychlíky na výhybkách zpomalit až na 20 km/h, nyní mohou ve stejném úseku projíždět až osmdesátkou. Stavba přinesla i další pozitiva, například zvýšení efektivity přepravních proudů a snížení provozních a servisních nákladů. Instalace nového zabezpečovacího zařízení navíc posílila bezpečnost železničního provozu,“ sdělil náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. „Modernizovali jsme složité výhybkové konstrukce a rozsáhlé kolejíště plzeňského hlavního nádraží. Cestující však nejvíce ocení bezbariérové přístupy na jednotlivá modernizovaná nástupiště a nově vybudovaný podchod, který urychlí přestupy z vlaků na MHD,“ řekl Jan Mitlöhner, projektový manažer společnosti Skanska, která stavbu prováděla. Součástí II. fáze projektu byla rovněž výstavba nové dvoupodlažní budovy centrálního stavědla. V ní je centralizována nejen technologie zabezpečovacího zařízení celého uzlu, ale i dopravní kancelář, pracoviště regionálního řízení dopravy, napájecí stanice, transformovny, záložní zdroje elektrické energie a prostory pro udržovací jednotky železniční dopravní cesty. Zhotovitelem stavby s názvem Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví byla společnost Skanska. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy fáze I byla spolufinancována z Operačního programu Doprava (OPD) v programovém období 2007 – 2013 a fáze II byla schválena ke spolufinancování z OPD v programovém období 2014 – 2020. Celkové investiční náklady fáze II činily 1 232 831 755 Kč bez DPH z celkových investičních nákladů za obě fáze ve výši 2 559 626 649 Kč. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro fázi II byl ve výši až 547 662 761 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Skanska a.s.
Termín zahájení	03/2014
Termín dokončení	12/2017
Celkové náklady stavby	2 559 626 649 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	1 400 092 713 Kč

06. 10. 2017 Spor o rekonstrukci nádraží: Grandi Stazioni musí podle soudu upřesnit důkazy (Praha hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2264677-spor-o-rekonstrukci-nadrazi-grandi-stazioni-musi-podle-soudu-upresnit-dukazy>)

Obvodní soud pro Prahu 1 začal projednávat další žalobu italské společnosti Grandi Stazioni kvůli rekonstrukci pražského hlavního nádraží. Tato část sporu se týká náhrady 776 milionů korun, které Grandi Stazioni do oprav investovala. Z této sumy však SŽDC loni vyplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady. Podle soudu teď musí Italové upřesnit a lépe označit důkazy, na základě kterých požadují zhruba 210 milionů korun. Firma má na vysvětlení sporných věcí 40 dní. Soudkyně Lenka Vávrová v pátek upozorňovala, že pokud firma spis nedoplní, může být její žaloba zamítnuta. „Grandi Stazioni bude muset doplnit skutková tvrzení, jak k jednotlivým částkám dospěla,“ uvedla soudkyně. Firma také bude muset doplnit důkazy podporující její tvrzení a označit je ve spise. Podle SŽDC jsou nároky Grandi Stazioni neoprávněné – firma prý dostala zaplacený všechny faktury, které vystavil zhotovitel stavby.

Italové podali celkem čtyři žaloby

Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. To se jí ale nepodařilo a SŽDC následně odmítla pronájem prodloužit. Krok správy železnic vyvolal soudní spory a přerušil rekonstrukci. V minulém týdnu soud nepravomocně rozhodl, že historická Fantova budova patří SŽDC, která loni objekt koupila od Českých drah (ČD). Grandi Stazioni v žalobě napadla platnost smlouvy o převodu nádraží a domáhala se určení, zda budova je majetkem SŽDC, nebo zda stále patří původnímu majiteli, tedy ČD. Podobnou žalobu italská firma podala také v souvislosti s převodem nové odbavovací haly na správu železnic. Poslední žalobou se firma domáhá zhruba 1,26 miliardy korun za ušlý zisk z dalšího pronájmu nádražních prostor. Žaloba směřuje na České dráhy, Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) a ministerstvo financí. Italská firma by totiž v případě splnění podmínek získala právo na pronájem nádražních prostor na dalších 30 let. České dráhy ani SŽDC však vznášené nároky neuznávají. Tuto žalobu zatím soudy nezačaly projednávat.

06. 10. 2017 Stavební povolení: Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/171006vyhlaska3.pdf>)

Stavba modernizace trati je navrhována za účelem dosažení vyšší výkonnosti, životnosti a pohodlí nové dvoukolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem je zajištění připravenosti pro nasazení evropského zabezpečovacího železničního systému ETCS a dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UZIC, ložné míry UIC–GC, zajištění požadované propustnosti se zvýšením maximální traťové rychlosti na 160 km/h.

Obsahem stavby je především úprava stávajícího dvoukolejného úseku trati s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí s důrazem na zvýšení rychlosti. Začátek stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 25,000 za železniční stanicí Ševětín a konec je dle stávajícího staničení v žkm 29,303 před tábořským zhlavím železniční stanice Dynín v prostoru napojení na již realizovanou stavbu „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice“. Dle nového staničení je začátek stavby v km 24,955 718, což prostorově souhlasí s km 25,000 dle územního rozhodnutí a konec v km 29,258 945, což prostorově souhlasí s km 29,303 uvedeným v územním rozhodnutí.

Jedná se o liniovou dopravní stavbu, modernizaci a rekonstrukci dvoukolejné tratě Ševětín – Dynín a železniční stanice Dynín situované na stávajícím drážním tělese a s návazností na modernizaci trati v úseku Dynín – Horusice. Za železniční stanicí Ševětín je od km 25,000 navržena trať jen s minimálními směrovými posuny, a to s ohledem na optimalizaci polohy obou traťových kolejí k pevným bodům (např. mostní objekty, nástupiště zastávek). Nová poloha kolejí je navržena na rychlost 160km/h (výhledově až 200km/h). Trasa trati vedena prakticky v souběhu s budoucí dálnicí D3. V lokalitě Neplachov budou zrušena stávající nástupiště současné zastávky (v zářezu vedené trati), nově budou nástupiště v nové poloze zastávky (těleso na náspu) a s přístupem pod novým mostním železničním objektem a podchodem pod tělesem dálnice D3 (součást této stavby) včetně bezbariérového přístupu (návaznost na souběžné polní cesty). Dále je nová trať vedena po stávajícím tělese kolem obce Dynín, kde je navržena v odsunutě poloze nová zastávka,

a dále až do železniční stanice Dynín. Nová zastávka „Dynín zastávka“ se nachází na budějovickém zhlaví stanice Dynín a nahrazuje zrušená úroňová nástupiště ve stanici Dynín.

Zvýšení bezpečnosti provozu bude zřízením nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení s navázáním na sousední stanice. Bezpečnost cestujících bude zajištěna vybudováním nových nástupišť s bezbariérovým přístupem. V rámci stavby budou upraveny dotčené stávající komunikace všech kategorií, přičemž nejvýznamnější úpravou bude přeložka silnice II. třídy č. 1555 v lokalitě obce Dynín. Nově bude rovněž vybudováno trakční vedení. V rozsahu stávající stanice Dynín je v předstihu vybudována podstatná část nového trakčního vedení a nově je i položena většina kabelových rozvodů, přeloženy budou veškeré dotčené drážní i mimodrážní sítě. V rámci stavby byla zpracována akustická studie hlukové zátěže okolního prostředí s tím, že v definovaných lokalitách nejsou navrženy protihlukové stěny, ani není nutné řešit provedení individuálních protihlukových opatření.

07. 10. 2017 Stavaři v Plzni prorazili druhý tubus nejdelšího tunelu pro vlaky (Tunel Ejovice)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/stavari-v-plzni-prorazili-druhy-tubus-nejdelsiho-tunelu-pro-vlaky/1535556>)



Stavbaři dnes v Plzni prorazili poslední desítky centimetrů zeminy ve druhém tubusu budoucího nejdelšího železničního tunelu v Česku. Tunel bude hlavní částí nové dvojkolejné tratě z Rokycan do Plzně. Vlaky by jím měly jezdit na konci roku 2018, a to až stošedesátikilometrovou rychlostí. Cesta se tak zkrátí o devět minut. Obří řezný štít 115 metrů dlouhého a 1 800 tun těžkého razicího stroje Viktoria poprvé vykroukl na povrch v Plzni-Doubravce ze severního hloubeného tubusu před deseti dny, přesně rok poté, co se u Ejovic zavrtal do země. Dnes se prokousal poslední částí částečně odtěženého svahu a zbořil tak graffiti malbu, která čelo zdobila. Podívat se na to přišly stovky lidí. Jižní tubus o délce 4,1 kilometru serazil 16 měsíců do loňského června. Ražba severního tubusu, který je ještě o 33 metrů delší, trvala o čtyři měsíce méně. "Věděli jsme, co nás čeká. Na základě zkušeností z jižního tunelu tak ražba toho severního proběhla bez větších problémů. Jediné, co nás potrápilo, byla spousta spodní vody," řekl ČTK vedoucí ražeb společnosti Metrostav Štefan Ivor. I tak ale stavbaře překvapila tvrdá hornina. "Nepočítali jsme, že budou spility (magmatické horniny). Objevily se, i když v jižním tunelu nebyly," řekl Ivor.

Stavební práce pokračují budováním spojovacích chodeb obou částí tunelu. Pak se bude pokládat dno a na něj chodníky a železniční svršek. Stavba se oproti předpokladům prodraží o miliardu korun. "V současné době po posledním změnovém listu jsou náklady 4,8 miliardy, ale pravděpodobně to ještě není konečná částka, protože experti vyčíslují ještě další vícenáklady náročné stavby," řekl ČTK Pavel Surý, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), jež je investorem akce. Vyšší náklady vznikly zejména kvůli horším geologickým podmínkám. Kvůli terénu se musely často měnit disky razicího stroje, neboť se rychle obrušovaly. "Je to tunel, který výrazně urychlí cestu z Prahy do Plzně, a je to bohužel poslední tunelářská práce, která je nachystána," řekl ministr dopravy Dan Ťok (ANO). Rád by proto pracoval co nejrychleji na přípravě velkého tunelu z pražského hlavního nádraží do Berouna. Cestování vlakem by se tak ještě výrazněji zrychlilo. "Jsem přesvědčen, že to bude velká konkurence autobusové dopravy," dodal ministr.

Řezná hlava o průměru 9,9 metru měla za minutu od 1,5 do 4,2 otáčky. Na hlavě je 55 řezných disků. Kdyby se spočítala celková dráha, kterou disky dohromady urazily, vydalo by to v obou tunelech dohromady na cestu ze Země na Měsíc a zpět, řekl Ivor. Razicí štít se úsekem mezi Kyšicemi a Plzni-Doubravkou pod vrchem Chlum posunoval vpřed rychlostí od pěti do 30 milimetrů za minutu. Největší denní postup byl o 38 metrů. Tunel je od sedmi do 70 metrů pod povrchem země, vede například pod vrchem Chlum. Tubusy jsou vzdálené od sebe deset až 35 metrů. Z obou se vytěžilo 600 000 metrů krychlových zeminy.

10. 10. 2017 Kraj doplácí na historický vlak, skoro čtyři sta korun za cestujícího (Česká Třebová – Hanušovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/historicky-vlak-kralicko-0hb-/pardubice-zpravy.aspx?c=A171010_356979_pardubice-zpravy_jah)

Každou sobotu od poloviny června do konce září projížděl historický vlak napříč okresem Ústí nad Orlicí. Akce má své fanoušky, ale také jednu vadu. Je drahá. Jízdenku každého cestujícího

Pardubický kraj dotuje stovkami korun. Šestnáctkrát vyjel historický vlak od června do konce září z České Třebové přes Letohrad a Dolní Lipku do Hanušovic a zase zpět. Vedení kraje si pochvaluje, že třetí ročník „nostalgického vlaku Králický Sněžník“ přilákal téměř tři a půl tisíce cestujících. V tiskové zprávě ale už nebyl zmíněn fakt, že kraj za vypravení vlaků zaplatil 1 442 600 korun. Přes čtyři sta korun za každý koupený lístek. „Vynaložená částka reálně není tak vysoká, jak se na první pohled může zdát při vydělení příspěvku kraje počtem cestujících,“ tvrdí hejtmán Pardubického kraje Martin Netolický (ČSSD). Podle něj by se mělo zohlednit, že dotováno je i jízdné ve vlaku či v autobuse na linkách, které kraj podporuje. „Druhým důležitým faktem je započítávání utrženého jízdného, což vzhledem k počtu cestujících bude představovat nemalou částku v druhé splátce,“ uvedl. Loni tržby dosáhly částky asi 180 tisíc korun. I tak by dotace na jednu jízdenku dosáhla 360 korun.

Vlak jezdil až do konce září. Náklady tak narostly

Na sobotní nostalgické jízdy na Králický Sněžník zvaly po celé léto zdařile udělané letáky, které turisty posílaly na prohlídku atrakcí kolem trati. Plusem byl i pevný jízdní řád a cena, která odpovídala platnému tarifu Českých drah s patnáctikorunovým příspěvkem na údržbu historických lokomotiv. Parní lokomotivy Velký bejček nebo Ušatá byly vypraveny od poloviny června do 30. září devětkrát, sedmkrát jel místo nich motorový vůz Krokodýl. „Určitě to mohlo být mnohem levnější, nedělal bych to tak dlouhé. Nevím, proč to neskončili hned po prázdninách. Taky by nemusely mezi tím jezdit motorové vlaky, od výpravčích vím, že o ně není velký zájem, nejvíc lidí táhne pára,“ uvedl Petr Buryška z Letohradského železničního klubu, který už organizoval dvacet ročníků Mikulášské jízdy. Při nich hlavní úlohu hraje parní lokomotiva. „Nedokážu posoudit, jestli to má takový přínos pro obyvatele, který by mohl ospravedlnit nákladnost akce,“ uvedl opoziční krajský zastupitel Jan Řehounek (ANO). Hejtmán uvedl, že provoz historických souprav je nákladnější než u běžných spojů. Navíc podle něj v případě nostalgického vlaku nejde jen o přepravu cestujících, ale zejména o propagaci regionu. „Jedná se o službu, pomocí které chceme zatraktivnit celou turistickou oblast Králicka a nabídnout turistům atrakci, která není v jiných oblastech republiky běžná,“ uvedl Netolický. Letos vlak urazil nejdelší trasu ze všech ročníků, po dokončení rekonstrukce bylo možné znovu využít i stanici Hanušovice.

10. 10. 2017 Česká firma uspěla s dvěma projekty pro náročné německé železnice (SUDOP Praha)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-nemecko-cesi-sudop-projekty-dhn-eko-doprava.aspx?c=A171010_161229_eko-doprava_jn)

Jedinou firmou ze střední a východní Evropy, která získala certifikaci k projektování železničních staveb v Německu, se nově stala česká společnost Sudop Praha. Úspěšně dokončila dva projekty pro německého železničního dopravce Deutsche Bahn. První zakázkou je projekt na obnovu železničního mostu Mühlgraben v Groß-Gerau poblíž Frankfurtu nad Mohanem, druhou je pak projekt na přestavbu nástupišť v železniční stanici Oestrich Winkel v Hesensku. „Ačkoliv jde o zakázky menšího rozsahu, představují pro nás důležitý krok. Otevírají nám totiž dveře na německý trh a získáváme tak možnost ucházet se o rozsáhlejší zakázky,“ vyzdvihl význam Tomáš Slavíček, generální ředitel společnosti Sudop Praha. Německý trh patří z pohledu nároků na kvalitu a zkušenosti k nejnáročnějším na světě. Vedle německých projektantů na něm dosud působily pouze dvě rakouské a jedna italská firma. Výběrových řízení Deutsche Bahn se může účastnit pouze firma, která je pro projektovou činnost takzvaně prekvalifikována. Získání prekvalifikace předchází hloubkové prověření finanční stability. Následně firma dokládá zkušenosti týmu, a to velmi podrobně, například včetně technických výkresů. Zkoumány jsou také standardy ISO či morální kodex společnosti. „Německý systém prekvalifikace zkracuje a zjednodušuje výběrová řízení, protože pro jednotlivé zakázky není potřeba opakovaně předkládat totožné dokumenty,“ ocenil Slavíček. Firma Sudop Praha má zkušenosti z velkých železničních zakázek v ČR, včetně rekonstrukce trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov nebo třeba modernizaci traťového úseku Nymburk – Lysá nad Labem.

12. 10. 2017 Bombardier plánuje rozšíření výroby v České Lípě, přijme 800 lidí

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/bombardier-planuje-rozsireni-vyroby-v-ceske-lipe-prijme-800-lidi/1537640>)

Českolipský výrobce vlakových souprav Bombardier Transportation CR plánuje rozšíření výroby v České Lípě. Společnost, která dnes zaměstnává zhruba 920 pracovníků, z toho stovku

zahraničních, chce v příštích dvou letech přijmout dalších 800 lidí. Na setkání se starosty Českolipska o tom dnes informoval mluvčí firmy Vlastimil Waic. Kolik chce Bombardier do rozšíření investovat, říct nechtěl, jedná ale s agenturou CzechInvest o investiční pobídce. Někteří starostové mají z plánovaného rozšíření obavy. "Vidím v tom pozitiva zejména v tom, že se tu bude rozvíjet jiný průmysl než automobilový nebo sklářský," řekl dnes ČTK starosta Nového Boru Jaromír Dvořák (Starostové pro Liberecký kraj). Je ale podle něj otázkou, zda je infrastruktura v regionu na takové rozšíření výroby připravena. Už dnes komunikace v České Lípě a okolí náporu automobilů sotva stačí. "Se stavem komunikací i kapacitou dopravy se potýkáme dlouhodobě," dodal. "Navíc tu zazněly od Bombardieru žádosti o ubytování, ale Česká Lípa ani Nový Bor jako největší města nemají možnost ubytování. Jde nám o to, aby tu nevznikly druhé Kvasiny, to znamená obrovský příliv zřejmě zahraničních zaměstnanců," řekl Dvořák. Na Českolipsku totiž v tuto chvíli chybí nejen kvalifikovaní pracovníci, ale volná pracovní síla vůbec. Nezaměstnanost v regionu klesla v září na 2,8 procenta, což je historické minimum. Bez práce je na Českolipsku 2300 lidí, velká část z nich ale podle Dvořáka ani nemá zájem pracovat.

Českolipská firma Bombardier Transportation CR je součástí nadnárodní skupiny Bombardier, která je předním světovým výrobcem dopravních řešení od regionálních a obchodních proudových letadel až po vybavení pro železniční dopravu. V České Lípě se podle Waice aktuálně vyrábějí osobní vlaky pro francouzské železnice, do roku 2020 má firma zajištěné zakázky také pro železnice v Belgii a Rakousku. V roce 2015 uskutečnil Bombardier Transporter CR podle obchodního rejstříku zakázky za 1,8 miliardy korun a jeho hospodaření skončilo ziskem téměř 107 milionů. Loňské údaje zatím k dispozici nejsou. Veškerá produkce českolipské firmy míří do zahraničí.

13. 10. 2017 V pondělí začne cestujícím sloužit nová zastávka Havířov střed (od 16. října 2017)

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

SŽDC dokončila stavbu nové zastávky Havířov střed. Poslední úspěšná technicko-bezpečnostní zkouška umožní zastavování osobních a spěšných vlaků již od pondělí 16. října 2017. Denně se stovkám cestujících z blízkého okolí zkrátí dojíždění vlakem. Stavba probíhala od 1. března letošního roku a náklady na její realizaci dosáhly bezmála 37 milionů korun.

Nová zastávka Havířov střed je umístěna přímo u silničního mostu v blízkosti Dělnické ulice, zároveň se nachází v docházkové vzdálenosti od zastávky městské i příměstské autobusové dopravy. Cestujícím slouží dvě nová nástupiště ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, což umožňuje pohodlný nástup do vlakových souprav. Před nepřízní je chrání nové přístřešky s lavičkami. Zajištěn je i bezbariérový přístup, nové osvětlení, rozhlasový informační systémem, nechybí bezpečnostní kamerový systém. Součástí stavby byly také úpravy železničního svršku a spodku, dále trakčního vedení a traťového zabezpečovacího zařízení. Podle předpokladů využije novou zastávku Havířov střed až šest set cestujících denně. Vedle kratší cesty do zaměstnání a škol budou mít také blízko do obchodní zóny a do nedaleké nemocnice. Původní název nové zastávky Havířov nemocnice byl po dohodě s městem změněn právě na Havířov střed.

Stavbu realizovala společnost Hroší stavby Morava a.s. ve stanoveném termínu za vysoutěženou částku 35 801 643 Kč. Celkové investiční náklady na přípravu a realizaci stavby činí necelých 60 milionů Kč, předpokládá se její spolufinancování Evropskou unií z Operačního programu Doprava 2014 – 2020 ve výši až 45 273 658 Kč.

13. 10. 2017 Leo Express získal povolení pro provoz v Polsku (Praha – Ostrava – Kraków)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/leo-express-ziskal-povoleni-pro-provoz-v-polsku/1537898>)

Český soukromý dopravce Leo Express získal povolení pro provoz osobní železniční dopravy v Polsku. Společnost patřící podnikateli Leoši Novotnému mladšímu tak může prodloužit železniční spojení z Prahy do Ostravy o úsek do Krakova. Zatím však dopravce nevedl, kdy se tak stane. V novém jízdním řádu, který začne platit letos od 10. prosince, toto spojení dosud zařazené není. Podle společnosti pojedí do Krakova vždy jeden železniční spoj denně. Na lince mezi Bohumínem a Krakovem zůstanou nadále v provozu také autobusy, které budou navazovat na příjezdové časy ostatních vlakových spojů. Volné autobusy chce Leo Express využít pro další návazná spojení zejména právě z Krakova, sdělila dnes firma ČTK.

Vstup na polské koleje společnosti umožňuje rozhodnutí předsedy polského Úřadu železniční dopravy (UTK). Tomu předcházelo vydání bezpečnostního certifikátu, který dopravce získal letos v dubnu. "Polsko se tak připojuje ke Švédsku, Británii, České republice, Slovensku, Rakousku nebo Itálii, kde již nyní funguje konkurence na dálkových spojích," uvedl k rozhodnutí výkonný ředitel Leo Expressu Peter Köhler. Kromě získání povolení musel dopravce rovněž upravit svoje soupravy Stadler Flirt na provoz v Polsku. Práce na úpravě vlaku společnosti trvaly od ledna do dubna letošního roku. Během této doby neměl k dispozici vždy jednu soupravu a jezdil pouze se zbylými čtyřmi vlaky. Další komplikací společnosti způsobila červnová nehoda v Přerově, která dlouhodobě vyřadila další soupravu vlaku. I přes tyto komplikace společnost za první pololetí oznámila meziroční nárůst cestujících o desítinu na zhruba 700 000. V tomto čísle jsou ale započítáni i cestující z autobusových linek. Problémy s chybějící soupravou dopravce podle internetového deníku zdopravy.cz promítne i do nového jízdního řádu, kde spoje provozované pátou soupravou stále chybí.

Leo Express působí na českých kolejích od roku 2013. Letos v pololetí prohloubil ztrátu na 65 milionů korun z loňských 31 milionů Kč. Důvodem jsou podle vedení mimo jiné i náklady spojené s rozjezdem byznysu v Polsku. V souvislosti a nárůstem cestujících ale firma zvýšila tržby o 13 procent na 161 milionů korun.

14. 10. 2017 Na Masarykově nádraží začne velké stěhování, pokladny budou přístupnější, WC čistší (Praha Masarykovo n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2273326-na-masarykove-nadrazi-zacne-velke-stehovani-pokladny-budou-pristupnejsi-wc-cistsi>)

Rekonstrukce, která postupně mění podobu pražského Masarykova nádraží, by se brzy měla dotknout i dvou prostor, které dělají nádraží nádražím – pokladen a toalet. Obě se přestěhují. Pokladny budou lépe dostupné pro cestující přicházející od tramvaje, toalety by se zase měly zbavit pověsti jedněch z nejhorších veřejných záchodů v zemi. České dráhy v létě oznámily, že si ponechají Masarykovo nádraží v Praze. Nejstarší stanici parostrojní železnice ve městě rekonstruuje společnost, kterou vlastní dráhy společně s Pentou. Ta zároveň získala pozemky v okolí nádraží a chce je zaplnit zcela novou zástavbou. Prostory v historických nádražních budovách pak chtějí využít dráhy pro své úředníky. Dnešní Masarykovo nádraží – dříve též státní nádraží (za Rakouska), Hyberské nádraží (za okupace) a nádraží střed (za komunistů) – přijímá vlaky od roku 1845 a navzdory proměnám kolejiště, přijíždějících vlaků i válečným škodám zůstávají jeho objekty prakticky v původní podobě. Uspořádání prostor pro cestující pak reflektuje poválečnou rekonstrukci. To se ale má změnit.

Zásadní bude rošáda s pokladnami a toaletami. Pokladny totiž zůstávají v hlavní hale u vstupu z Hyberské ulice – kudy však po proměnách okolí stanice v posledních desetiletích sotvakdo přichází. Pro ty, kdo přicházejí od tramvajové zastávky přímo do dvorany, představuje cesta pro jízdenky významnou zacházku a zdržení. Přesunou se proto k nástupištím. Nově však již nepůjde o klasická okénka, za kterými se skrývají pokladní. „Prostor se pojme více otevřeně. Budou dohromady informace i prodej lístků,“ plánuje Pavel Streblov z Penta Investments. Místo, kam se mají pokladny přesunout, ovšem není prázdné. U první koleje, kam se nově bude pro jízdenky chodit, totiž jsou toalety. Jde o jedny z nejstarších veřejných záchodů v Praze a je to na nich poznat. Již při vstupu je vidět rozbitá dlažba, prostor toalet je tmavý, proslulý je nepřístupný koutek v zadní části s umyvadly a popelnicemi. Toalety se ale v rámci změn na Masarykově nádraží přesunou jinam – měly by být v suterénu pod prostorami, kde je v současnosti kasino, tedy hned u vchodu do dvorany. V budoucnu by ale neměly být toalety pod kasinem, nýbrž pod restaurací. „Stávající kasino bychom rádi nahradili,“ ujistil Pavel Streblov. České dráhy se potom inspirovaly příkladem Správy železniční dopravní cesty, která chce nevyužité prostory ve velkých nádražních budovách přenechat úředníkům, a nastěhují po rekonstrukci do budov Masarykova nádraží své zaměstnance. „Ve veřejnosti nepřístupných částech, kde jsou administrativní prostory, chceme soustředit své pracovníky, kteří jsou v současnosti rozptýleni na různých pracovištích po Praze,“ řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Masarykovo nádraží patří k nejvytíženějším železničním stanicím v republice, podle údajů pražské Technické správy komunikací jí loni každý den prošlo přes 44 tisíc cestujících. Jde o jediné hlavové osobní nádraží v Česku, v současnosti slouží výhradně regionální dopravě. Končí na něm osobní vlaky z Kolína, Milovic či Kralup nad Vltavou. Do září jezdily na Masarykovo nádraží také rychlíky z Děčína, nyní již však je jejich konečná na hlavním nádraží. Před výlukou Negrelliho viaduktu končily na Masarykově nádraží také osobní a spěšné vlaky z Kladna a rychlíky z Rakovníku, v současnosti je ale jejich konečná v Bubnech.

17. 10. 2017 Startují rekonstrukce výpravních budov v Přerově a Lipníku nad Bečvou

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/prerov-a-lipnik-n.becvou.html>)

SŽDC zahájila rekonstrukce hned dvou výpravních budov v Olomouckém kraji. Jedná se o první rozsáhlejší investiční akce v regionu, na které v příštím roce navážou další. Oprava památkově chráněného přerovského nádraží se zaměří převážně na vnější a vnitřní prostory u prvního nástupiště včetně dvorany a střechy. Komplexní modernizace čeká i staniční budovu v Lipníku nad Bečvou. Spolu s revitalizací vnějších částí budovy se počítá i s potřebnou úpravou prostor pro cestující. Celkové investiční náklady obou staveb činí bezmála 33 milionů korun. „V rámci převodu nádraží jsme od Českých drah převzali k několika připravovaným stavbám také projektovou dokumentaci s platným stavebním povolením. V rámci Olomouckého kraje se jednalo o výpravní budovy v Přerově a Lipníku nad Bečvou. Po nezbytné aktualizaci dokumentace jsme mohli zahájit přípravu staveb a následné soutěže zhotovitelů,“ uvádí ředitel Správy osobních nádraží SŽDC v Olomouci Gabriel Jursa a doplňuje: „Rekonstrukce přerovského nádraží bude probíhat v součinnosti s památkáři. Rozdělili jsme ji do tří etap, s dokončením stavby počítáme koncem příštího roku. V Lipníku nad Bečvou předpokládáme, že opravy zvládneme nejpozději do konce listopadu 2018.“

První etapa prací na přerovském nádraží se zaměří na rekonstrukci prostor u 1. nástupiště. Opraví se fasáda a vymění okna i dveře. Plynule se v průběhu prvního čtvrtletí příštího roku rozšíří práce do interiéru budovy v prvním podlaží. Proměnou projdou bývalé technologické prostory, které budou nově spolu s přílehlou dvoranou sloužit cestujícím. Vymění se všechny výplně, odstraní se vysoká vlhkost zdiva a následně opraví fasáda. Ve dvorním traktu se položí nová dlažba a zajistí se přístup pro imobilní spoluobčany. Poslední etapa se pak zaměří na střechu, konkrétně na kompletní výměnu střešní krytiny včetně klempířských prvků, nutný bude i částečný zásah do konstrukce krovu. Náklady na všechny tři etapy revitalizace přerovského nádraží dosáhnou téměř 18 milionů korun.

Výpravní budova v Lipníku nad Bečvou vyžaduje nutnou modernizaci jak vnějších částí, tak i interiérů. Rekonstrukce zahrnuje zateplení celého vnějšího pláště, kompletní výměnu oken a dveří a opravu střechy. V rámci akce se musí stavbaři zaměřit na vnitřní rozvody, instalace či kanalizaci. Samotné revitalizaci vnitřních prostor budou předcházet dílčí dispoziční změny, především v sociálním zázemí pro cestující i pro drážní personál. Projekt také počítá s vybudováním zázemí pro cestující v podobě nových pokladen a vestibulu. Všechny uvedené úpravy umožňují ubourání stávajících nevyhovujících přístaveb se sklady a kuchyní restaurace. Celkové investiční náklady této stavby dosáhnou částky téměř 15 milionů Kč.

V následujících pěti letech zahájí SŽDC v rámci celého Olomouckého kraje různě rozsáhlé stavební akce asi na padesátce nádraží. Příští rok budou patřit k nejvýznamnějším rekonstrukce výpravní budovy v Hanušovicích za přibližně 44 milionů, ve Šternberku za 31 milionů či ve Velké Bystřici za cca 5,5 milionu Kč. Přesné částky na opravy nádraží vzejdou z projektových dokumentací, které se postupně začínají připravovat. V roce 2019 se očekávají větší práce na kojetínském nádraží za přibližně 50 milionů Kč nebo rekonstrukce místního nádraží v Prostějově, kde se odhadují náklady cca 25 milionů Kč.

20. 10. 2017 Díky druhé koleji vlaky mezi Hradcem a Prahou zrychlí, plán je 55 minut

Zdroj: iDNES.cz (https://hradec.idnes.cz/modernizace-trati-hradec-kralove-praha-rychlost-doprava-vlaky-p7p/hradec-zpravy.aspx?c=A171020_359132_hradec-zpravy_the)

Správa železniční dopravní cesty plánuje deset projektů na modernizaci trati mezi Hradcem Králové a Prahou, celkem za 25 miliard korun. Vzniknout má třeba druhá kolej do Velkého Oseka. Expresní vlaky by poté mohly zvládnout cestu do hlavního města pod hodinu. Jízda z Hradce Králové do Prahy za 55 minut je zatím možná pouze autem po dálnici. Do roce 2030 však bude Praha do jedné hodiny dosažitelná i po kolejích. A nejde o žádnou fantasmagorickou vizi, ale o zcela reálný projekt modernizace železniční trati, který Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už připravuje.

Celá modernizace, která je naplánována na roky 2019 až 2028, by měla podle dnešní cenové hladiny přijít na 25 miliard korun, a zahrnovat deset dílčích projektů, mezi nimiž jsou modernizace nejen vybraných traťových úseků, ale také dvou železničních stanic ve Středočeském kraji – Nymburka a Lysé nad Labem. „Úseky se budou modernizovat jako samostatné stavby a výsledkem bude nová dvoukolejná trať připravená na rychlost 160 kilometrů za hodinu v celé délce. Realizaci může oddálit řada faktorů, a tak dnes bohužel nejsem schopen říci časový horizont, kdy bude trať dokončena,“ říká mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle seznamu projektů by ten poslední měl být v ideálním případě dokončen v roce 2028. SŽDC je zatím nejdále s přípravou rekonstrukce téměř patnáctikilometrového traťového úseku Mstětice – Praha Vysočany s výhybnou odbočkou Skály, která má stát 4,43 miliardy

korun. Práce jsou naplánované na roky 2019 až 2023. „Stavba přinese zkrácení jízdní doby, zvýšení kapacity dráhy pro osobní i nákladní dopravu, zlepšení kultury cestování i přestupním vazem mezi železnicí a městskou dopravou,“ popisuje Illiaš.

Na úsek do Chlumce už se připravuje projekt

Další úsek k modernizaci spojuje Hradec Králové a Chlumec nad Cidlinou, k němuž už SŽDC podepsala smlouvu o díla na zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní řízení včetně dokumentace EIA, tedy posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Úsek za 3,5 miliardy korun by mohl získat územní rozhodnutí už za necelé tři roky. Podle Illiaše však nutnou podmínkou pro zahájení je, aby koridor stavby modernizace trati Choceň – Velký Osek byl zapracován do Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje a vymezen jako stavba veřejně prospěšná. „Stavba je jednou ze souboru čtyř staveb, které řeší budoucí modernizaci trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek,“ připomíná mluvčí SŽDC. „Na základě požadavku SŽDC a ministerstva dopravy náš odbor územního plánování pořizuje druhou aktualizaci Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje, v jejímž obsahu bude také požadavek na vymezení návrhového koridoru. V současné době připravujeme společné jednání o návrhu s dotčenými orgány. Podle harmonogramu prací za předpokladu, že při projednání nenastanou komplikace, předpokládáme vydání této aktualizace v roce 2020,“ vysvětluje mluvčí hejtmanství Martina Götzová. Další osm projektů leží na území Středočeského kraje. Až budou všechny uskutečněny, měla by se cestovní doba mezi Hradcem Králové a pražským hlavním nádražím zkrátit na jednu hodinu a tři minuty, na nádraží ve Vysočanech by vlak z Hradce měl jet 55 minut. Umožní to však pouze nové expresy, které projedou celou trať bez zastavení až do Vysočan a posléze na pražské hlavní nádraží. Nyní cesta rychlíkem z Hradce do Prahy trvá hodinu a pětáctýřicet minut, vlak zastavuje v Chlumci nad Cidlinou, Poděbradech, Nymburku a Lysé nad Labem. Zdvoukolejnění trati pomůže i hladšímu průjezdu dálkové nákladní dopravy.

20. 10. 2017 V nové děčínské hale dokážou opravit dvanáct nákladních vagonů naráz (RYKO)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/ryko-decin-opravna-nakladnich-zeleznicnich-vagonu-nova-hala-plp-usti-zpravy.aspx?c=A171020_359306_usti-zpravy_vac2)

Novou halu otevřela děčínská firma Ryko, která je jednou z největších evropských opraven nákladních železničních vozů. Hala stála přes šedesát milionů korun a práci v ní najde dalších třicet lidí. Během devíti minut napumpují zaměstnanci firmy Ryko bezmála 9 kubíků vody do cisternového nákladního vagonu, který předtím několik dní opravovali a svářeli. Zkoušejí, zda udělali svou práci dobře a nikde nic neprotéká. Když se ujistí, že je vše v pořádku, během dalších osmnácti minut vodu vypustí a vůz může putovat zpět ke svému majiteli. Doposud trvala kontrola napouštěním jednu a půl hodiny, kdy měl pracovník prostoje. Teď je 90 metrů krychlových napuštěno za pouhých pár minut. „Poté co je vagon naplněn a zjistíme, že nikde neuniká, vrátí se voda z něj do nádrže, odkud byla předtím odčerpána, aby mohla být použita na kontrolu dalších vozů. Vodu bereme z vlastní studny. Zkoušíme tak hlavně vagony, které jsou určené na přepravu chemikálií a nebezpečných materiálů,“ přiblížil statutární ředitel Ryko Martin Vošta. V nové hale mohou pracovníci najednou opravovat až dvanáct vozů, ročně se tu tak může zrevidovat okolo dvou tisíc vagonů. Celková investice do její výstavby a vybavení přišla majitele na více než 60 milionů korun. Přes polovinu šlo na opláštěnou ocelovou konstrukci, její založení a zasíťování haly. Další 15 milionů stálo vnitřní vybavení haly. Součástí je jeden z nejdělsích svářených montážních kanálů. Na délku měří 40 metrů a je vybaven nejmodernější technologií.

Největší investice za poslední léta

„Kanál je určen na inspekci dlouhých vagonů, které tak nemusíme rozpojovat nebo můžeme opravovat tři vagony najednou. Hala jako taková je určena především na běžné opravy a revize železničních vozů,“ poznamenal Vošta. „Její výstavba byla naší největší investicí za posledních pět let. Nebylo to ale tak snadné, protože pod samotnou halou je ne zcela vyhovující podloží. Museli jsme se vypořádat s tím, že je tu šest až sedm metrů jílu,“ sdělil Vošta.

Do Děčína míří vagony z celé Evropy. Kromě samotných oprav tu udělají i garanční prohlídky, technické kontroly, rekonstrukce nebo čištění. Na jednom místě se tak mohou sejít vozy na přepravu nerostných surovin, pohonných hmot, chemikálií, ale i potravin nebo automobilů. Společnost doposud zaměstnává 260 lidí. „Jsme vlastně taková autoopravna pro železniční přepravu. Máme zákazníky od Švédska po Polsko, od Maďarska po Francii. Z lokálních firem opravujeme třeba vagony pro Lovochemii, Unipetrol či Spolchemii,“ přiblížil Vošta.

Souprava pro trať z Mekky přijela lodí

„Loni jsme tu ale měli zajímavý projekt, kdy jsme kompletovali soupravu vagonů pro stavbu trati mezi Mekkou a Medinou. Zatímco většinou přijedou vozy po železnici, tyhle musely jet i lodí,“ řekl Vošta. Ryko má kromě sídla v Děčíně ještě pobočky v Mladé Boleslavi a Kralupech nad Vltavou. Ve třech provozech provedou zaměstnanci ročně dva tisíce revizí a šest tisíc běžných oprav železničních vozů. Firma letos na jaře oslavila čtvrtstoletí své existence. Svou tradicí navazuje na výtopnu lokomotiv a opravnu založenou roku 1871 u nádraží v děčínské části Podmokly. Podmokelské dílny sloužily pro údržbu a opravu vozového parku společnosti Duchcovsko-podmokelská dráha. Po druhé světové válce přešla opravná pod Československé státní dráhy. Společnost Ryko ji pak získala v 90. letech, kdy vyhrála soutěž v rámci privatizace. „V rámci Evropy jsme, myslím, jedna z nejmodernějších opraven vagonů vůbec. Začínáme teď plánovat další investici, kterou chceme rozjet od teď do tří let. A až nám bude 150 let, což bude v roce 2021, chceme otevřít novou kolovnu,“ nastínil plány Vošta.

20. 10. 2017 Ministerstvo odsouhlasilo obří železniční stavbu za miliardy (Soběslav – odb. Doubí u Tábora)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-odsouhlasilo-obri-zeleznicni-stavbu-za-miliardy-1338790>)

Železniční trať v úseku Veselí nad Lužnicí – Doubí získala kladný posudek o vlivu na životní prostředí EIA. Výrazně se tak přiblížila rozsáhlé rekonstrukci, jejíž začátek předpokládá Správa železniční a dopravní cesty na září příštího roku. Práce mají probíhat tři roky, celkové investiční náklady se pohybují okolo 3,6 miliardy korun. Trasa je důležitou součástí čtvrtého tranzitního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

Kromě samotné modernizace železnice v délce necelých devíti kilometrů dojde i k výstavbě šesti železničních a silničních mostů. Vybudován bude také 370 metrů dlouhý železniční tunel. Odstraněny budou naopak tři mosty, přejezdy a další drážní zařízení, která kopírují stávající trať od Soběslavi k Táboru. „Hlavním aspektem modernizace je zavedení vyšší traťové rychlosti,“ uvedl pro deník E15 mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Nově budou moci vlaky projíždět úsekem až stošedesátikilometrovou rychlostí. Rekonstruovaná část trati patří k těm více frekventovaným, plány výhledově počítají až se 118 projíždějícími vlaky denně. „Je to velice důležitý úsek, je dobře, že získal posudek EIA, díky tunelu se výrazně zkrátí cestovní doba – až o patnáct minut, což je velmi slušné. Podstatná část tratě z Prahy do Budějovic je dělaná na 160kilometrovou rychlost, celková časová úspora může být až půl hodiny,“ pochvaluje si Emanuel Šíp, předseda dopravní sekce Hospodářské komory. V návrhu je i výstavba protihlukových stěn, té se ovšem obává starosta Veselí nad Lužnicí Ladislav Sýkora. „Je jediné dobře, když SŽDC opravuje trať. Většinu obyvatel se ale nelíbí obrovské betonové protihlukové zdi, na které musí koukat uvnitř čtvrtého železničního koridoru,“ říká starosta. „Špatně je to i z pohledu cestujícího, který vjede do města a ocitne se v betonovém valu a nic nevidí,“ dodává Sýkora. Součástí modernizace stávající trati bude sanace zemní pláň, budování odvodnění, rekonstrukce mostů či výměna kabelů. V zastávce Doubí u Tábora bude trať navazovat na již dokončený úsek Tábor – Doubí u Tábora. Obliba vlakové dopravy soustavně roste. Cestujících dlouhodobě přibývá i díky větší konkurenci mezi dopravci. Vzrůstající trend má dál pokračovat.

24. 10. 2017 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne osmi nočních dálkových vlaků ČD (29. října 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29689/>)

V noci ze soboty 28. na neděli 29. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude osm nočních vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože všechny vyjíždějí až po změně času.

Přehled vlaků ČD, kterých se dotkne změna času na území České republiky (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou):

- R 406 Chopin Vídeň – Varšava vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 03:00 hod. středoevropského času (SEČ).
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:20 hod. SEČ.
- R 442 Bohemia Humenné – Praha vyčká ve stanici Čadca a odjede v 02:01 SEČ.

- R 443 Bohemia Praha – Humenné vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:52 hod. SEČ.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha vyčká ve stanici Bohumín a odjede v 02:12 hod. SEČ.
- EN 445 Slovakia Praha – Košice vyčká ve stanici Ostrava hl.n. a odjede v 02:17 hod. SEČ.
- EN 476 Metropol Budapešť – Berlín vyčká ve stanici Pardubice hl.n. a odjede v 02:52 SEČ
- EN 477 Metropol Berlín – Budapešť vyčká ve stanici Brno hl.n. a odjede ve 03:15 hod. SEČ.

24. 10. 2017 SŽDC proinvestuje 88 milionů korun za rekonstrukce vybraných nádraží (Hradec Králové hl. n., Turnov, Sokolov)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/szdc-proinvestuje-88-mil..html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahájila první rozsáhlejší investice do nádražních budov ve východních a západních Čechách. Správce drážní infrastruktury zaplatí za realizaci stavebních projektů v Hradci Králové hlavním nádraží, Turnově a Sokolově celkem 88 milionů korun. Jde o první ze seznamu přibližně 150 výpravních budov, jejichž rekonstrukci hodlá SŽDC provést do roku 2022. Další rozsáhlé opravy nádraží budou v dohledné době následovat i v ostatních krajích.

Nejnákladnější opravu si ze zmiňované trojice vyžádá architektonicky významná budova v Hradci Králové. V Turnově projekt navazuje na již ukončenou první etapu rekonstrukce. Nádraží v Sokolově bude po ukončení stavebních prací bezbariérové a umožní vznik nového přestupního terminálu. „V této fázi jsme vybrali budovy, kde byly stavební práce již započaty, nebo ty, které byly v havarijním stavu. Například v Turnově v letošním roce zahajujeme druhou etapu přestavby, ve které se zaměříme převážně na revitalizaci prostor pro cestující. Ve velmi špatném stavu je například střecha nádraží v Hradci Králové, kde by další nečinnost způsobila již nevratné škody,“ říká Jaroslav Špína, ředitel Správy osobních nádraží SŽDC v Hradci Králové.

S opravou nádraží v Turnově začal v roce 2015 ještě jeho tehdejší vlastník, České dráhy. Tenkrát byla opravena odbavovací hala, pokladny a WC pro veřejnost. Současný projekt navazuje na předchozí rekonstrukci přednádraží a výstavbu integrovaného přestupního terminálu. Během stavebních prací bude obnovena a revitalizována nádražní pasáž. V té by cestující měli v budoucnu najít pobočku České pošty a Městské knihovny Antonína Marka. K dispozici jim bude také provozovna rychlého občerstvení. Dělníci začnou pracovat i na rekonstrukci fasády, výměně stará okna a dveře a zateplí střechu. Dostatečné pohodlí pro čekající poskytnou také nově zastřešené první nástupiště. Celková cena za stavební práce druhé etapy vzešla z veřejné soutěže a dosahuje necelých 28 milionů korun. Rekonstrukce má být ukončena v srpnu příštího roku.

Stav proskleného zastřešení haly výpravní budovy v Hradci Králové již dospěl do stavu, kdy na mnoha místech zatéká při každém dešti, což přímo ohrožuje životnost ocelových konstrukcí. Při opravě proskleného sedlového zastřešení a vodorovných prosklených podhledů se kompletně vymění vnější i vnitřní skleněný plášť. Původní nosné ocelové konstrukce projdou antikoročním ošetřením. Během opravy se odstraní dřívější necitlivé opravy včetně nefunkční lávky pro čištění skel. Projekt na opravu budovy, která v době svého vzniku patřila k nejmodernějším nádražím ve střední Evropě, vznikl ve spolupráci s památkáři. Práce se budou provádět za provozu, pouze s nezbytným usměrněním pohybu cestujících v hale. Vítězná cena této stavební zakázky dosahuje 35,5 milionu korun, práce by měly skončit příští rok v dubnu.

Kompletní rekonstrukce čeká výpravní budovu v Sokolově. „Vzhledem k urbanisticko-historickému významu železniční stanice jsme od počátku úzce spolupracovali s vedením města. Náš stavební záměr tak přímo navazuje na investice města a dokončí výstavbu integrovaného autobusového a vlakového terminálu,“ říká Patrik Konopásek, ředitel Správy osobních nádraží SŽDC v Ústí nad Labem a doplňuje: „Další dobrou zprávou pro cestující je fakt, že po dokončení této akce bude celé nádraží bezbariérové.“ Během přestavby se změní vnitřní prostorové dispozice. Konkrétně dojde k přiblížení hlavního vestibulu, včetně pokladen pro prodej jízdenek, k autobusovému terminálu. Také se zde otevře prodejna tisku a vybudují nové veřejné toalety. Rekonstruovány budou i všechny vnitřní inženýrské sítě, podlahy, omítky a střecha. Z vnějšího pohledu dostane budova novou fasádu a dokončí se výměna oken. Cena za celé dílo byla vysoutěžena ve výši 23,8 milionu korun, hotovo má být do září příštího roku.

Během příštích pěti let plánuje SŽDC v Karlovarském a Hradeckém kraji další rozsáhlé investice do staničních budov. Bezesporu nejnákladnější rekonstrukce za zhruba 150 milionů korun se připravuje v Chebu, další velká investice 75 milionů korun se očekává ve stanici Jaroměř. Opravy se dočká i Chlumec nad Cidlinou za 53 milionů korun. O něco menšími rekonstrukcemi projde mimo

jiné čtveřice následujících nádraží: Dvůr Králové nad Labem za 25 milionů, Bečov nad Teplou za 22 milionů, Aš za 20 milionů nebo Doudleby nad Orlicí za 17 milionů korun.

25. 10. 2017 Jančurovi strojevedoucí zakládají odbory. Berou i 45 tisíc, tvrdí firma (RegioJet)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/regiojet-strojevedouci-odbory-dkj-eko-doprava.aspx?c=A171025_085044_eko-doprava_rts)

Strojvedoucí vlaků soukromého dopravce RegioJet usilují o vznik odborářské organizace. Chtějí založit buňku u celostátní Federace strojvedouců. Společnost v reakci na počínání strojvedouců uvedla, že jim nedávno zvyšovala platy. „Jednání probíhají, připravuje se ustavující schůze. Je příjemné, že si i kolegové u soukromých dopravců uvědomují význam profesní odborové organizace,“ uvedl pro server Zdopravy.cz, který s informací přišel, zástupce Federace strojvedouců Libor Poláček.

Mluvčí RegioJet Aleš Ondrůj vznik odborářské organizace nevyločil. Komunikace mezi zaměstnanci a vedením společnosti podle něj probíhá. „Každý ze zaměstnanců má možnost oslovit přímo majitele firmy Radima Jančuru. Strojvedoucí se také například přímo podílejí na nastavení turnusů a plánování směn. Nedávno RegioJet zvýšil mzdy strojevedoucích o 14 %, kteří si tak mohou – včetně příplatků – vydělat částku přesahující až 45 tisíc korun čistého měsíčně,“ řekl Ondrůj na dotaz iDNES.cz. Podle něj se firma snaží nastavit pro své lidi co nejlepší podmínky.

Není to přitom poprvé, kdy se Jančurovi zaměstnanci šikují do kolektivního tělesa. Ve Student Agency vznikla odborová organizace řidičů autobusů před několika lety. Dnes již ale nefunguje. Strojvedoucí RegioJetu původně zvažovali vlastní odbory, nakonec se ale přiklonili k federaci, jejíž kořeny sahají až do 19. století, připomenul server Zdopravy.

25. 10. 2017 Skupina ČD již není závislá na externím dodavateli IT

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29697/>)

Společnost ČD – Informační Systémy, a. s., dál posiluje svou pozici na trhu IT služeb. Poté, co v roce 2015 získala 34% podíl ve společnosti XT Card, a. s., a loni 100% podíl ve společnosti ODP software, s. r. o., podepsala 24. října 2017 smlouvu, čímž započal proces převzetí Skupiny CHAPS, tak jak je obvyklé pro obdobné akviziční transakce. Před tím byly splněny veškeré nezbytné podmínky k uzavření transakce, zejména bylo provedeno právní a komerční due diligence, audit a převzetí zdrojových kódů včetně dokumentace k produktům Skupiny CHAPS a ocenění nabyvaného podílu. Všechny kroky byly projednány s příslušnými orgány a byly získány nezbytné korporátní souhlasy. „Termín podpisu byl stanoven na základě jednání s prodávajícím, který ČD – IS vyzval k vlastní realizaci transakce s odvoláním na skutečnost, že ČD – IS měla garantovanou exkluzivitu pouze do 30. 9. 2017. Důvodem z jeho strany byl také negativní dopad mediální kampaně, která způsobila nejistotu klíčových IT specialistů CHAPSu, jeho zákazníků a celého relevantního trhu,“ vysvětluje předseda představenstva ČD – Informační Systémy, a. s., Miloslav Kopecký a dodává: „Podpisem smlouvy transakce pokročila do další fáze, kdy budou provedeny standardní aktivity související s postakviziční prověrkou dříve poskytnutých informací, zejména detailní prověrka v oblastech finanční a provozně-obchodní. Skupina CHAPS bude po stránce procesů postupně začleněna do ČD – IS.“ Transakci asistuje advokátní kancelář White & Case, která po právní stránce od počátku dohlíží na ochranu zájmů věřitelů a akcionářů ČD, a. s.

Ocenění 100% podílu ve Skupině CHAPS bylo provedeno nejen interně, ale také nezávislým expertem, společností CYRRUS CORPORATE FINANCE, a. s., a použitá metoda byla následně ověřena znaleckým ústavem, společností STATIKUM s. r. o. Cena 100% podílu ve společnosti CHAPS, a to včetně finančních prostředků v řádu několika desítek milionů korun na účtech, je předmětem obchodního tajemství. Pro financování nákupu byla jako nejvhodnější vybrána forma vnitroskupinového úvěru, který všemi devíti hlasy schválila Dozorčí rada ČD, a. s., a který bude společností ČD – Informační Systémy, a. s., postupně umořen z její podnikatelské činnosti. „Jde o významnou akvizici, díky které získáváme nejen CHAPS, ale také další společnosti z jeho Skupiny – ČSAD SVT Praha, spol. s r. o., INPROP, s. r. o., a SVT Slovakia, s. r. o. Je to zajímavá příležitost rozšířit naše podnikání, včetně možnosti expanze na jiné trhy. Kupujeme portfolio produktů jak pro železniční, tak pro autobusový business, a samozřejmě také pro provozování IDOSu. Všechny tři segmenty chceme dál rozvíjet. Všechny naše zákazníky, a především ty, kteří k nám díky koupi uvedených společností přicházejí, budeme o nastalé změně informovat a hovořit s nimi o nových možnostech naší další spolupráce. Jejich důvěry si velice vážíme a jsme připraveni jim poskytnout veškeré

garance v oblasti ochrany jejich dat a dalšího rozvoje služeb, které pro ně společnost CHAPS vykonává. Zcela vylučujeme, že by změnou vlastníka CHAPSu mohlo dojít k poškození jejich zájmů. To je jedna z našich hlavních priorit," uzavírá předseda představenstva ČD – Informační Systémy, a.s., Miloslav Kopecký.

26. 10. 2017 Úzkorozchodky JHMD jsou v rekordní ztrátě, Vysočina to sleduje s obavami

Zdroj: iDNES.cz (https://jihlava.idnes.cz/doprava-jhmd-vysocina-hospodareni-ztrata-penize-dluhy-pgd-jihlava-zpravy.aspx?c=A171026_360656_jihlava-zpravy_mv)

Kraj Vysočina začal bedlivě sledovat situaci ve společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Dopravce, který po úzkokolejce zajišťuje spojení na jihu a západě Pelhřimovska, dostává na obsluhu peníze právě i od kraje. Vysočina jen s nelibostí pozorovala nedávný půldenní výpadek společnosti. Společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) skončila v loňském roce v rekordní ztrátě. Vyplývá to z dokumentu, který před několika dny vyvěsila na svých webových stránkách. Podle něj v období od 1. července 2015 do 30. června 2016 hospodařila s celkovou ztrátou 18,299 milionu korun. Podle zprávy byl hospodářský výsledek železničního dopravce ovlivněn zejména náklady na modernizaci motorových vozů M27. „Dalším nepříznivým vlivem je nedostatečná úhrada vykázané prokazatelné ztráty z výkonů základní dopravní obsluhy v závazku veřejné služby," píše se ve zprávě, pod níž je podepsaný statutární ředitel společnosti Boris Čajánek. Jinými slovy, jde o peníze, jež společnost inkasovala od Jihočeského kraje a Kraje Vysočina. Jsou určeny na pokrytí ztráty vlaků, které si u ní obě samosprávy objednaly. A to je otázka, o níž se hejtmanství s dopravcem dlouhodobě přou.

Dopravce nás o půldenním výpadku neinformoval, zlobí se kraj

Vedení obou zmíněných krajů však v posledních dnech dění v JHMD velmi pozorně sledují i z jiných důvodů. Starosti jim dělají zejména nedávné události, kdy například začátkem měsíce půl dne nevyjely žádné spoje JHMD. Společnosti totiž vypršelo osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Nové od Drážního úřadu dostala až v průběhu kritického dne. „Vedení Kraje Vysočina bedlivě sleduje celou situaci ohledně zajištění dopravní obsluhy na základě smlouvy o veřejném zájmu s dopravcem JHMD. Velmi nás znepokojuje, že dopravce Kraj Vysočina neinformoval o vzniklé situaci," zlobil se Jan Hyliš, vysočinský radní pro oblast dopravy. K žádným konkrétním krokům však kraj zatím nepřistoupil. „Kraj Vysočina má s dopravcem uzavřenou platnou smlouvu do roku 2024. V zájmu obou stran je, aby byla naplňována ve prospěch cestujících," tvrdí Hyliš. Naopak Jihočeši už se rozhodli jednat a sepsali JHMD vytýkácí dopis, v němž společnosti vyčetli, že je o výpadku způsobeném administrativními problémy neinformovala. „Společnost plně zajistila dopravní obsluhu v souladu se smlouvou o závazku veřejné služby ve veřejné drážní dopravě, uzavřené s Jihočeským krajem. Společnost Jindřichohradecké místní dráhy tedy smlouvu s Jihočeským krajem neporušila," reagoval na výtky veřejným prohlášením ředitel Čajánek.

27. 10. 2017 Jízdní řád 2018 sjednotí jména vlaků na některých dálkových linkách

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29715/>)

Od prosince dostanou vlaky ČD na vybraných linkách jednotné názvy. V novém jízdním řádu se tak objeví Metropolitan, Západní expres, Jižní expres a Slováký expres. Zákazníci takto označené dálkové spoje snáze najdou v jízdním řádu i při nástupu na nádražích a navíc se mohou spolehnout na to, že v nich bude jednotná a dopravcem garantovaná kvalita služeb. „Každodenní zkušenosti z provozu ukazují, že lidé při jedno- nebo dvouhodinovém intervalu vlaků už spoje příliš neodlišují podle konkrétního názvu, jako tomu bylo v minulosti. Spíše se řídí směrem své cesty a časem odjezdu. Proto jsme si letos vyzkoušeli marketingové označení některých linek jednotným názvem pro více spojů a osvědčilo se to. Cestujícím to usnadnilo orientaci s vyhledáním spojení a zároveň se naučili, že v dané skupině takto pojmenovaných spojů jim nabízíme určitou úroveň služeb. Proto jsme se rozhodli tento koncept dále prohloubit," vysvětluje smysl změn Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

Spoje EuroCity Petrov, Csárdás, Slovan nebo Jan Jesenius tak nahradí mezinárodní označení Metropolitan, který ve svém názvu obsahuje i fakt, že se jedná o linku spojující metropole Čech, Moravy, Slovenska a Maďarska. Označení Jižní expres nahradí například dosavadní názvy vlaků F. A. Gerstner, Anton Bruckner nebo Váša Příhoda. Jak samotný název naznačuje, půjde o expresní vlaky směřující z Prahy na jih Čech do Českých Budějovic a Lince. Další již vyzkoušený název Slováký expres ponese spoje linky R 18 z Prahy na Slovácko do oblasti Uherského Hradiště,

Uherského Brodu, Luhačovic a Veselí nad Moravou. Tento společný název nahradí například dosavadní pojmenování vlaků Šohaj, Hradišťan, Bouzov nebo Galán. Nově zavedené expresní vlaky z Prahy na západ republiky do Plzně, Chebu a Bavorska ponесou nové označení Západní expres. Toto pojmenování vystihuje jak oblast České republiky, kterou vlaky obslouží, tak navazuje na tradici legendárního spojení Prahy se západní Evropou. Západní expres nahradí například dosavadní názvy vlaků Karel Čapek nebo Franz Kafka. „V novém konceptu nicméně počítáme se zachováním některých zcela výjimečných názvů vlaků, které mají skutečně velkou tradici, nebo nějakým způsobem z linky vybočují. Příkladem je expres Budvar, který je tradičně rychlým ranním spojem z Českých Budějovic do Prahy a odpoledne zpět. Navíc název Budvar je nesmazatelně spjat s jihočeskou metropolí. Druhým takovým příkladem je Metropolitan Slovenská strela, spojení s více než 80. letou tradicí, nebo Hungaria, která spojuje Berlín, Prahu a Budapešť už od roku 1960 a jako jediný spoj mezi Budapeští a Prahou je provozovaný maďarskou soupravou a pokračuje dál do Berlína a Hamburku,“ upozornil Michal Štěpán z vedení Českých drah. Podobné jednotné označení všech spojů určité linky má značnou tradici například v Německu, kde jezdí např. Berlin–Warschau–Express, Hansa Express a mnoho podobných vlaků a linek. České dráhy ho poprvé využily již před více než 10 lety se zavedením vlaků pendolino, kdy jednotně označily vlaky mezi Prahou a Ostravou jako spoje SC Pendolino. V jízdním řádu Českých drah pro rok 2018 bude pojmenováno přibližně 370 dálkových spojů skoro 150 různými jmény.

Metropolitan

Expresní spojení Prahy, Brna, Bratislavy a Budapešti v pravidelném intervalu 2 hodiny až 8 páry spojů (některé vlaky jedou jen v části trasy, např. Brno – Budapešť nebo Praha – Brno). Doba jízdy z Prahy do Bratislavy je 3 hod. 57 minut, do Budapešti 6 hod. 26 minut. Z Brna do Bratislavy je to 1 hod. 26 minut a do Budapešti 3 hod. 55 minut. Ceny jízdenek z Prahy do Bratislavy se pohybují od 239 Kč, do Budapešti od 532 Kč. Spoje nabízejí velkoprostorové a oddílové vozy 1. a 2. třídy, elektronický informační a rezervační systém, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky jako jsou mobilní telefony nebo notebooky, oddíly pro cestující s dětmi, dámský oddíl, přepravu cestujících na vozíku, přepravu jízdních kol na základě povinné rezervace, službu ČD Wi-Fi ve vozech 1. třídy (v průběhu roku 2018 bude zavedena také ve 2. třídě), restaurační vůz s nabídkou teplého i studeného občerstvení včetně točeného piva, službu minibar s obsluhou na místě cestujících s kávou za 20 Kč, pivem nebo džusem za 25 Kč a švestkovo-medovým perníkem za 10 Kč. V nabídce bude i výhodné menu od 59 Kč, např. káva Starbucks a oplatky Manner original nebo pivo Budvar a chipsy. Cestující v 1. třídě mají k dispozici prémiové služby zahrnující zdarma denní tisk a balenou vodu. České dráhy plánují na tuto linku v příštích letech nasadit zcela nové soupravy s kvalitou služeb na úrovni rychlovlaku railjet. Výběrové řízení na dodavatele souprav v současnosti probíhá. Do nabídky je integrován také vlak Hungaria, který je ale provozován maďarskou soupravou s některými odlišnými službami a servisem např. v restauračním voze.

Jižní expres

Expresní spojení Prahy, Tábora, Českých Budějovic 8 páry vlaků v základním jedno- až dvouhodinovém intervalu. Čtyři páry spojů pokračují do Lince a jeden pár do Českého Krumlova. Doba jízdy z Prahy do Tábora je od 1 hod. 16 minut, do Českých Budějovic 2 hod. 2 minuty a do Lince 4 hod. 6 minut. Cena jízdenky z Prahy do Tábora se pohybuje od 79 Kč, do Českých Budějovic od 119 Kč a do Lince od 239 Kč. Spoje nabízejí velkoprostorové a oddílové vozy 1. a 2. třídy, elektronický informační a rezervační systém, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky jako jsou mobilní telefony nebo notebooky, oddíly pro cestující s dětmi, přepravu jízdních kol na základě povinné rezervace, službu ČD Minibar v úseku Praha – České Budějovice (roznáška občerstvení na místa cestujících) a prémiové služby v 1. třídě (denní tisk a balená voda).

Západní expres

Expresní spojení Prahy, Plzně, Chebu a Mnichova až 17 páry spojů. Vlaky pojedou mezi Prahou a Plzní v hodinovém intervalu, z Plzně do Chebu a Mnichova ve dvouhodinovém intervalu. Úsek mezi Prahou a Plzní projedou non-stop bez zastavení. Vlaky doplní také rychlíky Praha – Plzeň – Klatovy/Železná Ruda s větším počtem zastávek, cestující mezi Prahou a Plzní tak mají denně až 31 spojů každým směrem. Spoj Praha – Cheb obslouží 8 párů expresů a jsou do něj integrovány také 2 páry vlaků InterCity vedené jednotkou pendolino, které pokračují z/do Olomouce, Ostravy, resp. Bohumína jako spoje SuperCity. Doba jízdy z Prahy do Plzně bude 1 hod. 25 min., do Chebu 2 hod. 44 minut a do Mnichova 5 hod. 43 minut. Cena jízdného z Prahy do Plzně je od 75 Kč, do Chebu od 179 Kč a do Mnichova od 372 Kč. Vlaky nabízejí velkoprostorové a oddílové vozy 1. a 2. třídy, elektronický informační systém, elektronický rezervační systém ve vybraných vozech, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky jako jsou mobilní telefony nebo notebooky, přepravu cestujících na vozíku oddíly pro cestující s dětmi, přepravu jízdních kol na základě povinné rezervace, dětské kino na lince Praha – Plzeň – Cheb, dámský oddíl na lince Praha – Plzeň – Cheb, Wi-Fi

na lince Praha – Plzeň – Mnichov (mimo posilové vozy) a v trase Praha – Plzeň – Cheb/Františkovy Lázně ve spojích InterCity Pendolino, roznášku občerstvení službou ČD Minibar v úseku Praha – Plzeň/Cheb/Domažlice a službu občerstvení na německém území zajišťované dopravcem Länderbahn, prémiové služby v 1. třídě (denní tisk a balená voda) v úseku Praha – Plzeň – Cheb/Domažlice). Vlaky InterCity Pendolino vedené jednotkami pendolino nabídnou navíc místa pro cestující s dětmi s hrou „Elfíkova cesta“, zábavní a informační palubní portál a v průběhu roku také dětské kino. Vlaky InterCity Pendolino nejsou mezi Prahou a Chebem / Františkovými Láznemi povinně místenkové, rezervaci ale České dráhy doporučují.

Slovácký expres

Rychlé denní spojení Prahy, Pardubic, Olomouce, Slovácka a dalších míst v kategorii rychlík vyšší kvality s modernizovanými vozy odpovídajícími svým komfortem expresům a vlakům EuroCity/InterCity. Linka obsahuje 8 párů vlaků v základním dvouhodinovém intervalu, které jedou především mezi Prahou a Luhačovicemi, některé spoje jedou také do Veselí nad Moravou nebo Starého Města u Uherského Hradiště. Doba jízdy z Prahy do Přerova bude od 2 hod. 46 min., do Luhačovic 4 hod. 20 minut a do Veselí nad Moravou 3 hod. 49 minut. Cena jízdného z Prahy do Přerova je od 199 Kč, do Luhačovic od 249 Kč a do Veselí nad Moravou od 344 Kč. Vlaky nabízejí velkoprostorové a oddílové vozy 1. a 2. třídy, elektronický informační systém, elektronický rezervační systém ve vybraných vozech, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky jako jsou mobilní telefony nebo notebooky, oddíly pro cestující s dětmi, přepravu jízdních kol na základě povinné rezervace, roznášku občerstvení službou ČD Minibar ve vyhlášených úsecích a bezplatný denní tisk pro cestující v 1. třídě.

28. 10. 2017 Jaroměř se loučí s lokomotivou Conrad Vorlauf, vůči muzeu cítí křivdu

Zdroj: iDNES.cz (https://hradec.idnes.cz/lokomotiva-conrad-vorlauf-jaromer-oprava-technicke-muzeum-pov-hradec-zpravy.aspx?c=A171028_133923_hradec-zpravy_pos)

Železniční nadšenci se v Jaroměři loučí s lokomotivou Conrad Vorlauf z roku 1873. Považují za nespravedlnost, že s nimi vlastník Národního technického muzea neprodloužil nájemní smlouvu. Stroj, do něhož investovali při opravách vlastní miliony, převezou do Chomutova. Muzeum oponuje, že snahu o dohodu mělo, oprava v Jaroměři se navíc prý zbytečně vlekla.



Spolek Společnost železniční výtopna Jaroměř pojal loučení s „Konrádem“, který se může stát jednou z nejstarších provozuschopných lokomotiv v Evropě, jako smuteční událost. Nechyběla dávka patosu, lokomotiva dostala v sobotu dopoledne smuteční pásku s nápisem „Nikdy nezapomeneme“ a ve staré lucerně na její památku zapálili svíčku. Od 1. listopadu má spolek třicetidenní lhůtu, aby lokomotivu předalo. „Národní technické muzeum nepřipouští žádnou jinou variantu, než že musíme lokomotivu vrátit. Nový smluvní vztah s námi odmítají uzavřít, byť jsme se o to snažili i skrze ministerstvo kultury. Do projektu jsme vložili vlastních tři a půl milionu, které už nám nikdo nevrátí. Navíc si myslím, že ředitel technického muzea už teď bude jen horko těžko získávat peníze ze státního rozpočtu, aby oprava mašiny mohla pokračovat,“ uvedl jednatel Železničního muzea výtopna Jaroměř Bohuslav Škoda. Peníze do lokomotivy jaroměřští nadšenci prý vložili s dobrou vírou, že až ji opraví, výtěžek z provozování půjde do jejich kapes, čímž by se jim peníze alespoň částečně vracely. Navíc by se mohli pyšnit unikátním provozuschopným exponátem a lákat na něj turisty. Místo toho se jim teď ještě přitížilo. „Pikantní je to, že nám loni na konci roku muzeum vypovědělo bez udání důvodů smlouvu o poskytování služeb, kvůli čemuž my ještě letos zaplatíme hotově 65 tisíc hotově za nájem této lokomotivy,“ řekl Škoda, který tvrdí, že kdyby šlo všechno podle plánu, mohla být oprava stroje dokončena už zhruba před dvěma lety. Když se však v roce 2010 dozvěděli, že jim za 7 let vyprší smlouva, práce na lokomotivě zpomalili.

„Tempo oprav bylo nepřijatelné“

Národní technické muzeum (NTM) oponuje, že už nemůže déle tolerovat stav, kdy je po 25 letech lokomotiva stále rozebraná a její rekonstrukce je dokončená jen zhruba z poloviny. „Tempem, jakým tato obnova probíhá ve Spolku Společnost železniční výtopna Jaroměř, by se lokomotiva obnovovala dalších 25 let, což je pro nás zcela nepřijatelné. Je velmi smutné, že spolek nás jen očerňuje a vůbec se nesnaží o dohodu při respektování zákonů této republiky. Holt, když se dohodnout nechtějí, dohoda není možná,“ uvedl ředitel Národního technického muzea v Praze Karel Ksandr. Původně byl prý variantě, že cenná památka zůstane v Jaroměři, nakloněn. „Spolku muzeum již 8. srpna 2014 nabídlo písemně koncepci budoucí spolupráce, která jasně deklarovala současnou i budoucí vzájemnou kooperaci při dokončování opravy a následném provozování lokomotivy. V této smlouvě

mělo být také jasně deklarováno, že se 30. 6. 2015 uzavře mezi NTM a spolkem dohoda o ukončení stávající nájemní smlouvy a že my v následujících třech letech v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek lokomotivu na svůj náklad dofinancujeme a dokončíme. V návrhu smlouvy byl obsažen závazek muzea na spolupráci se spolkem na provozování dané lokomotivy po jejím dokončení. Na tuto nabídku ale spolek nepřistoupil,“ řekl Ksandr.

„Nesolidní a neslušné jednání státní instituce“

Společnou řeč už pak nenašli ani v dalších letech, což trvá až do dneška. Přesun „Konráda“ nyní v Jaroměři berou jako křivdu a velkou nespravedlnost. „Chápeme to jako nesolidní a neslušné jednání státní instituce. U nás to měli zadarmo, takhle bude na lokomotivě někdo pracovat za peníze. Doplatili jsme na to, že jsme se starali o cizí věci, to se vám vždycky vrátí. Věřili jsme, že stát bude solidní partner, ale k tomu bohužel nedošlo. Chtěli jsme, abychom za naše snahy alespoň nemuseli letos platit zmíněný nájem. Dalším návrhem bylo, aby alespoň nechali stroj v Jaroměři, i kdybychom na něm neměli pracovat my, ale státem vysoutěžená firma. Nic z toho muzeum nepodpořilo a trvá si na svém, že lokomotiva musí do Chomutova,“ argumentuje Škoda.

Stav, do které situace došla, ředitele Ksandra mrzí. „Je pochopitelné, že obzvláště někteří členové spolku, kteří s lokomotivou spojili svůj život, nesou věc těžce. Na druhou stranu i pracovníci muzea strávili velmi mnoho času vymýšlením modelu nové následné spolupráce. I my tak máme značný pocit zmaru, že jsme společnou řeč nenalezli. Pokud se však neshodneme na základních principech fungování smluvního vztahu v souladu se zákonnými normami, tak nemůžeme sbírkový předmět zapsaný v centrální evidenci nechat jen tak být v expozici cizího muzea. Během oněch 25 let, kdy je lokomotiva v Jaroměři, došlo k podstatným změnám zákonných norem a Národní technické muzeum je povinno se těmito zákony jako státní příspěvková organizace řídit,“ uvedl.

Muzeum chce lokomotivu zprovoznit do pěti let

Jaroměřský spolek se jen těžko smiřuje s faktem, že pokud definitivně přijde o lokomotivu, přijde o všechno, co do ní vložili. Ze svého financovali například opravu kotle za milion 700 tisíc korun. Oprava rámu stála asi sto tisíc, výměna obručí na hlavních nápravách 150 tisíc. A takto by bylo možné pokračovat. Péče, kterou společnost v Jaroměři lokomotivě věnovala, zůstane podle šéfa technického muzea napořád součástí sbírkového předmětu. Jaroměřský spolek navíc podle něj dopředu věděl, že peníze investované do oprav jim nikdo zpětně kompenzovat nebude. „S tímto dopředu zaslíbeným stanoviskem bylo Železniční muzeum v Jaroměři po celou dobu obeznámeno, souhlasilo s ním a nikdy ho nezpochybnilo. To, že vložené finanční prostředky po vypršení smluvního vztahu se oboustranně umoují, jasně deklaruje příslušný odstavec nájemní smlouvy. Zároveň je třeba také konstatovat, že za posledních osm let jsme spolku za provedené práce a služby zaplatili celkem 666,4 tisíce korun,“ řekl Ksandr. Muzeum by chtělo lokomotivu zprovoznit do tří až pěti let. „Bohužel nutno konstatovat, že kdyby Společnost železniční výtopna Jaromeř přistoupila na naši nabídku ze srpna 2014, mohla být již nyní po třech letech rekonstrukčních prací na náš náklad lokomotiva Conrad Vorlauf těsně před dokončením,“ uzavřel Ksandr.

Conrad Vorlauf

Nákladní lokomotivy této řady byly vyráběny v letech 1873 až 1883 a dodávány pro Rakouskou severozápadní dráhu a dráhu Lvov – Černovice – Jasy v celkovém počtu 65 kusů. Lokomotivy nesly po význačných lidech z obchodního, technického a veřejného života. Stroj s označením 340 dostal jméno po vídeňském purkmistrovi Conradu Vorlaufovi. Z provozu byla vyřazena roku 1954 a poté odprodána na vlečku cihelny v Hodoníně, odkud ji v roce 1971 získal současný majitel Národní technické muzeum v Praze. "Konrád" je třetí nejstarší lokomotiva v Česku. Tlak páry v kotli činí 10 barů, pohání ji dvojčlenný parní stroj na mokrou páru. Nejvyšší dovolená rychlost je 40 km/h. Hmotnost ve službě měla 44 tun. Výkon je 500 koňských sil.

30. 10. 2017 Mezistátní dálkové spoje v JŘ 2018: Do Mnichova dvakrát častěji a o půl hodiny rychleji, do Budapešti také rychleji a s novou značkou Metropolitan

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29719/>)

Nejvíce změn v mezistátní dálkové dopravě se dotkne linky Praha – Mnichov. Počet spojů se zde zvýší ze 4 párů na 7 a cestovní čas se zkrátí až o půl hodiny. Přibližně o čtvrt hodiny rychleji se bude cestovat také do Budapešti, kam spoje pojedou pod novou marketingovou značkou Metropolitan. Kratší doba cestování čeká zákazníky Českých drah a jejich kooperujících zahraničních partnerů i na několika dalších mezistátních linkách. Větší změny se dotknou také noční dopravy, která prochází již několik posledních let v celé Evropě rozsáhlými změnami a racionalizací.

Praha – Mnichov: každé 2 hodiny a za 5 a tři čtvrtě hodiny

„Nejrozsáhlejší změny v novém jízdním řádu 2018 čekají na zákazníky linky Praha – Plzeň – Domažlice – Řezno – Mnichov. Vlaky pojedou častěji a rychleji. Počet spojů se zvýší ze čtyř na sedm, doba jízdy se zkrátí na přibližně 5 a tři čtvrtě hodiny, což je asi o 20 minut méně než u současných spojů, a cestující se mohou těšit také na komfortnější vozy německého partnera, se kterým česko-bavorskou linku společně provozujeme,“ zdůraznil chystané změny Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. Společnost Länderbahn, která provozuje tyto spoje na německém území pod značkou ALEX, plánuje nahradit staré vozy ze 70. let minulého století moderními klimatizovanými vagóny od mateřské italské národní železniční společnosti Trenitalia. V těchto vozech mají být například oddíly 1. třídy, místa pro cestující na vozíku nebo občerstvení. „O rozšířenou nabídku spojů do Bavorska očekáváme velký zájem. Již současné spoje jsou plně využité. Výhodou je, že v těchto vlacích platí regionální jízdenky, například Skupinové víkendové jízdenky + Německo, díky kterým lze podniknout výlet do Řezna, nebo Včasné jízdenky do Mnichova, jejichž cena se pohybuje přibližně od 370 korun. Aby byly naše spoje plně konkurenceschopné například s individuální automobilovou dopravou, je potřeba dále zkracovat cestovní časy na této trase alespoň na čtyři hodiny, jako je tomu například do Bratislavy, Vídně nebo Berlína,“ upozornil Michal Štěpán.

Kratší doba cesty vlakem čeká v příštím roce také na cestující z Prahy do Berlína a Hamburku, jak připomněl Michal Štěpán: „V novém jízdním řádu nasadíme na spoje z Prahy do Drážďan nové elektrické lokomotivy Vectron. Ty umožní od poloviny roku 2018 přímý provoz dále do Německa bez výměny lokomotiv a zkrácení pobytu v Drážďanech tak, že se cestovní čas mezi centrem Prahy a Berlína zkrátí přibližně o 20 minut na cca 4 hodiny a 8 minut.“ Další zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Berlínem lze očekávat kolem roku 2020, kdy německé dráhy DB uvedou do plného provozu rekonstruovanou trať Drážďany – Berlín na 200 km/h. DB by chtěla zkrátit cestovní čas mezi těmito metropolemi na 80 minut, což v budoucnosti umožní přiblížit cestovní čas mezi Prahou a Berlínem k 3,5 hodinám.

Do Budapešti se značkou Metropolitan

Rychleji budou cestovat také lidé do Budapešti. Nově budou vlaky z / do České republiky v maďarské metropoli končit, resp. začínat na západním nádraží (Nyugati pályaudvar), kam už v minulosti většina vlaků z Prahy jezdila. Toto nádraží leží přímo na okružní třídě Teréz Krt. a na modré lince metra s velmi dobrou dostupností do všech částí Budapešti. Doba jízdy mezi Prahou a Budapeští se zkrátí přibližně o čtvrt hodiny na 6 hodin a 26 minut. Zároveň obdrží téměř všechny spoje této linky spojující tři střeoevropské metropole nový název Metropolitan. Výjimkou budou jen tradiční expresy Hungaria a Metropolitan Slovenská strela, kterým budou zachovány jejich dlouholetá jména. Navíc spoj Hungaria je provozovaný maďarskou soupravou a pokračuje z Prahy do Berlína a Hamburku a Slovenská strela zase obsluhuje pouze úsek Praha – Bratislava. Všechny spoje označené jako Metropolitan nabídnou cestujícím garantovanou kvalitu služeb, která se bude postupně dále rozšiřovat, například během příštího roku nově o Wi-Fi připojení k internetu také ve vozech 2. třídy. Navíc v současné době probíhá výběrové řízení na dodávku 50 moderních expresních vagónů pro linku Metropolitan, které nabídnou podobný komfort cestování jako rychlovlaky railjet na spojích do Vídně.

Další spojení do Polska a opět rychleji do Žiliny

V uplynulých letech se také výrazně zlepšilo spojení mezi Českou republikou a Polskem v kooperaci s národním dopravcem PKP Intercity. Počet vlaků se výrazně zvýšil a tento trend pokračuje také v roce 2018. „Po letošním úspěšném sezónním provozu denního expresu Cracovia z Prahy do Krakova rozšíříme jeho provoz ve spolupráci s PKP Intercity na celoroční. Turisté, studenti a obchodní cestující tak dostanou kvalitní pravidelné denní spojení do druhého nejvýznamnějšího města Polska po celý rok,“ zdůraznil Michal Štěpán. Rozšiřuje se také spojení Moravy s Katovicemi, když denní pár expresů Moravia Bohumín – Vídeň a zpět bude prodloužen až do polských Katovic. Vlak přijede jako první ranní spojení z Polska do Bohumína v 6:37 hodin a naopak do Polska pojedou večer ve 21:21 s plánovaným příjezdem do Katovic ve 22:35. Díky postupujícím stavebním pracím na slovenském koridoru v údolí Váhu dojde také k opětovnému zrychlení spojů EuroCity Praha – Žilina přes Valašsko. Nově pojedou tyto vlaky asi o 10 minut rychleji. Trať Praha – Vsetín – Žilina tak ujedou za 5 hodin a 17 min. Další zrychlení na této trati lze očekávat po dokončení modernizace celé tratě z Púchova do Žiliny.

Pokračuje racionalizace noční dopravy

V posledních letech došlo v celé Evropě k rozsáhlým změnám v noční dopravě. Trend racionalizovat a zároveň posílit konkurenceschopnost a ekonomickou udržitelnost nočního spojení pokračuje i v letošním roce u všech železnic, které se těmito službám stále věnují. Řada evropských železnic

totiž už ukončila provoz svých nočních spojů. Jiné železnice, například italská Trenitalia nebo společnosti ve Velké Británii, provozují tyto vlaky nadále pouze na základě objednávky veřejné služby a za úhradu. „České dráhy chtějí svým zákazníkům nadále nabízet pohodlné spoje typu „noční skok“, kdy se večer uložíte v pohodlí komfortního lůžkového nebo lehátkového vozu a ráno přijedete odpočatí do svého cíle. Na nočních spojích proto spolupracujeme s našimi zahraničními partnery a společně hledáme takové modely, které nám umožní nabídnout kvalitní, pohodlné ale zároveň cenově dostupné a ekonomicky udržitelné služby. V praxi to znamená například sloučení některých spojů do jediného vlaku nebo vedení více vlaků pouze sezónně, kdy je zvýšená poptávka po těchto službách,“ připomněl Michal Štěpán. K větším úpravám noční dopravy tak dochází na linkách provozovaných v kooperaci ČD a ZSSK mezi Českou republikou a Slovenskem. Nově pojede celoročně pouze noční vlak EN 442/443 Slovakia, který poveze lůžkové a lehátkové vozy, vozy s místy na sezení a autovozy v trase Praha – Humenné, resp. Košice a Poprad-Tatry. Vlak bude odjíždět z Prahy ve 22:19 a do Popradu-Tater přijede v 7:02, do Košic v 8:25 a do Humenného v 10:33. Opačným směrem se bude vracet z Humenného v 19:46, z Košic ve 22:07 a z Popradu-Tater ve 23:24., aby do Prahy přijel ráno v 8:21. Druhý noční vlak EN 444/445 Bohemia Praha – Košice pojede sezónně v době vánočních prázdnin, Velikonoc, v letní turistické sezóně a o podzimních prodloužených víkendech. Spoj pojede z Prahy ve 23:39, do Popradu-Tater přijede v 7:45 a do Košic v 9:08. Opačně bude odjíždět z Košic v 20:35, z Popradu-Tater v 22:06 a do Prahy přijede v 7:37. Ve vlaku budou zařazeny lůžkové a lehátkové vozy, vozy s místy k sezení a také autovozy Praha – Poprad a zpět. Zároveň s těmito změnami bude ukončen provoz přímých lůžkových vozů Cheb – Košice / Humenné a Praha – Banská Bystrica/Zvolen. I nadále však bude ale zachován přímý lůžkový vůz v trase Praha – Brno – Bratislava – Zvolen – Košice – Prešov společnosti ZSSK.

Ke změnám dochází také u nočních vlaků Silesia, Chopin a Metropol. Vlaky Silesia a Chopin budou sloučeny do jednoho vlaku, který pojede z Bohumína přes Krakov do Varšavy. Ve vlaku budou zachovány přímé lůžkové vozy z Prahy jak do Krakova, tak do Varšavy. Plánovaný příjezd do Krakova bude v 6:10 a do Varšavy v 9:01. Opačným směrem bude vlak vyjíždět z Varšavy v 19:50 a z Krakova ve 22:41. Změnu čeká také tradiční noční spojení Berlína, Prahy a Budapešti, vlak Metropol. Ten s ohledem ke krokům zahraničních železnic pojede nově pouze v úseku Praha – Budapešť a poveze přímý lůžkový vůz v trase Praha – Vídeň. Z tohoto důvodu dojde také k úpravě časové polohy tohoto vlaku. Z Prahy pojede ve 23:57, v nabídce budou ale také přímé vozy se včasnějším odjezdem ve 21:09, a do Budapešti přijede ráno v 8:35. Opačným směrem bude odjíždět o 20 minut později než dnes, až ve 20:25, s plánovaným příjezdem do Prahy v 6:04. Cestující však budou moci využít také přímé vozy s pozdějším příjezdem do Prahy až v 8:07. „Pro cestující, kteří využívají tento spoj také dál na sever Evropy, ale již nyní můžu slíbit, že se vlak Metropol pokusíme s našimi zahraničními partnery v roce 2019 opět prodloužit až do Berlína, a tov nové kategorii komfortních nočních vlaků,“ zakončil Michal Štěpán informace o mezinárodním jízdním řádu 2018.

30. 10. 2017 Studie proveditelnosti brněnského železničního uzlu hodnotí všechny navržené varianty jako přínosné

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes představila výsledky Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (ŽUB), která mimo jiné řeší i polohu nového hlavního nádraží jako stěžejní části přestavby celého uzlu. Každá navržená varianta ŽUB dosahuje různé přínosnosti, přesto jakékoliv z navržených řešení projektu je prokazatelně prospěšné. Přínosy pocítí zejména cestující, a to zkrácením cestovních dob, zvýšením nabídky železničních spojů a výrazným zvýšením komfortu cestování.

Železniční uzel Brno je velmi významnou částí železniční sítě České republiky a z hlediska zatížení železniční dopravou představuje jednu z nevíce vytížených částí infrastruktury na síti SŽDC. Propojují se v něm trati evropského významu a další celostátní dráhy. Poslední významné úpravy uspořádání, technických parametrů a kapacity se realizovaly v 70. letech minulého století. Od té doby se však požadavky kladené na železniční dopravu na území města Brna a v jeho okolí výrazně změnily. Aktuální stav železniční infrastruktury naprosto neodpovídá současným požadavkům, nevyhovuje moderním standardům železniční infrastruktury a je zároveň překážkou rozvoje některých částí města Brna. Tyto skutečnosti jsou v posledních desetiletích hlavním důvodem úvah o přestavbě či modernizaci brněnského železničního uzlu.

Řešení ŽUB souvisí s řadou dopravních i dalších celospolečenských oblastí. Studie proveditelnosti je proto pojata komplexně nejen pro železniční dopravu, ale postihuje také dopady na změny koncepce městské hromadné dopravy v Brně a veřejné hromadné dopravy v celém Jihomoravském kraji a také dopady do související dopravní infrastruktury. „Hlavním cílem zpracování Studie proveditelnosti ŽUB

bylo poskytnout odborný podklad, ze kterého Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihomoravským krajem, statutárním městem Brnem a SŽDC bude moci rozhodnout o konkrétní cílové podobě řešení ŽUB a o dalším postupu projektové přípravy, jenž povede k jeho úspěšné realizaci," sdělil náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. „Návrhy řešení přestavby ŽUB byly v této studii zpracovány vždy pro dvě možnosti, a to pro řešení dosud připravované podle usnesení vlády ČR a pro řešení navrhované občanskou koalicí Nádraží v centru. Pro první jmenované řešení se vžil název varianta A – Řeka, pro druhé jmenované řešení varianta B – Petrov," vysvětluje generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Jak dodává, na základě vznesených podnětů k řešením obou jmenovaných variant a dalších doporučení se přistoupilo k návrhu alternativních možností přestavby ŽUB. Tato nová řešení přestavby vždy vycházela ze základního principu jedné či druhé základní varianty.

Řešení podle variant

Řešení varianty A – Řeka spočívá v realizaci společného průtahu 1. tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu. Hlavní nádraží se realizuje ve zcela nové poloze v oblasti stávajícího dolního nádraží. Železniční tratě od Přerova a Veselí nad Moravou jsou zapojeny do uzlu zkapacitněním stávajícího traťového úseku přes Slatinu a Černovice, který je zaústěn následně do severního zhlaví nového hlavního nádraží. Návrh je zpracován ve čtyřech alternativách, které tvoří kombinaci uspořádání vedení tratí od Břeclavi a Třebíče a kombinaci zapojení tratí od Chrlic do hlavního nádraží (úrovňově do severního zhlaví vs. samostatným tunelem s podzemní stanicí kolmo k nástupištím hlavního nádraží).

Řešení podle varianty B – Petrov spočívá v realizaci odděleného průtahu 1. tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu podle stávajícího uspořádání. Hlavní nádraží se realizuje přibližně ve stávající lokalitě. Železniční tratě od Přerova a Veselí nad Moravou jsou zapojeny do uzlu v několika možnostech kombinujících zkapacitnění stávajících tratí a výstavbu nových tratí, avšak vždy do jižního zhlaví hlavního nádraží.

Každá varianta bude přínosná

Výše uvedené návrhy řešení projektu byly posouzeny z hlediska dosahovaných přínosů, vynaložených nákladů a potenciálních rizik. „Každá navržená možnost řešení ŽUB dosahuje různé přínosnosti, ale obecně jakékoliv z navržených řešení projektu prokazatelně přinese významný prospěch společnosti. Přínosy pocítí zejména cestující, a to zkrácením cestovních dob, zvýšením nabídky železničních spojů a výrazným zvýšením komfortu i bezpečnosti jejich pohybu v dopravních terminálech a při nástupu a výstupu z vlakových souprav," popisuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. Podle něj se díky realizaci nových železničních zastávek a vhodných přestupních vazeb mezi systémy železniční a městské hromadné dopravy zároveň zlepší dopravní obslužnost města Brna. Značnou část výdajů na realizaci jednotlivých řešení ŽUB představují investiční náklady železniční infrastruktury, menší část pak investiční náklady městské dopravní infrastruktury a náklady na zajištění jejich provozuschopnosti. Z hlediska projektové přípravy jsou zahrnuty náklady na zpracování projektových dokumentací, na inženýrsko-investorskou činnost a na majetkoprávní vypořádání. Z hlediska realizace se jedná o náklady na výstavbu jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů, včetně rezervy. Stavební náklady konkrétních jednotlivých variant se pohybují přibližně v rozmezí 30 až 40 miliard korun. Celkové investiční náklady se pak pohybují mezi 41 a 56 miliardami korun.

Celkové investiční náklady včetně rezervy bez DPH, v mld. Kč

	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f	B1f
										(300)	(500)
Železniční											
infrastruktura	39,8	41,9	40,8	43,1	52,3	55,8	47,1	48,3	50,9	41,2	42,8
městská											
infrastruktura	2,3	2,3	2,3	2,3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Celkem	42,1	44,1	43,1	45,4	53,0	56,5	47,8	49,0	51,6	41,9	43,6

Poměr přínosů a nákladů jednotlivých variant je vždy různý, jelikož ne vždy jsou vyšší náklady kompenzovány adekvátně vyššími přínosy. „Poměr přínosů vůči nákladům se pro jednotlivé varianty pohybuje v hodnotách 1,1 až 1,4. V každé variantě jsou tedy dosahované přínosy kompenzovány nutně vynaloženými náklady na zajištění realizace a provozu projektu a celkově je tak jakékoliv navrhované řešení přestavby ŽUB pro společnost prospěšné," hodnotí výsledky studie náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

Studii proveditelnosti ŽUB zpracovávalo sdružení společností SUDOP BRNO, MORAVIA CONSULT A AF-CITYPLAN na základě smlouvy uzavřené 20. května 2015. Přibližně jedenáctiměsíční posun konečného plnění na 10. října 2017 byl způsoben dodatečnými požadavky na zpracování více variant řešení, na vypracování oponentního posudku k výpočtům investičních nákladů a v neposlední řadě také na zpracování optimalizace jízdnicích řádů navazujících autobusových linek na železniční spoje na území Jihomoravského kraje, které sloužily pro zpřesnění výpočtů dosahovaných úspor času cestujících. Všechny odůvodněné požadavky představovaly zvýšení pracnosti zhotovení studie proveditelnosti, což vedlo k navýšení původní ceny za zhotovení studie 17,5 milionu korun na konečnou částku přibližně 22,7 milionu.

Prezentace Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (velikost 29 MB, <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/studie-proveditel.zub/prezentace-zub.pptx>)

Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (velikost 26 MB, <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/studie-proveditel.zub/studie-proved-zub.pdf>)

31. 10. 2017 Podloží Moldavské dráhy je na tom hůře, letos už se trať nerozjede (trať č. 135)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/moldavska-horska-draha-podlozi-provoz-se-letos-nestihne-pku-usti-zpravy.aspx?c=A171031_361475_usti-zpravy_vac2)

Provoz na Moldavské horské dráze, na níž se v březnu u Mikulova sesula podmáčená půda a vychýlila koleje, už se v letošním roce obnovit nestihne. Nedovolí to stav podloží. „Během prací jsme zjistili, že podloží v délce zhruba stovky metrů je velmi nestabilní,“ řekl Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Na trati, která spojuje Most s Moldavou v Krušných horách, nejedí vlaky v úseku mezi Osekem a cílovou Moldavou. Cestující v této části přepravují autobusy. Původně se předpokládalo, že by oprava úseku mohla být hotová na podzim. Teď je ale jasné, že výluka bude o poznání delší. Jak dlouho, to se zatím neví.

Rozbor sond podloží

„Termín ukončení akce nevíme. Čekáme na výsledek rozboru nových sond podloží. Je možné, že bude třeba upravit projekt. Dělníci budou pracovat, dokud to počasí dovolí, během zimy ale bude stavba zcela jistě přerušena,“ vysvětluje Illiaš. Stát odhadoval cenu opravy na 53 milionů korun, nyní visí i nad náklady otazník. „Tohle je hlavně pro lyžaře špatná zpráva. Na druhou stranu je ale pochopitelně lepší, když se nebude pospíchat a opraví se to pořádně,“ řekl Martin Müller, předseda Klubu přátel krušnohorské železnice. Moldavskou horskou dráhu, jejíž část mezi Loukou u Litvínova a Moldavou je kulturní památkou, využívají především turisté, cyklisté a v zimě právě lyžaři. Vlaky na ni vyrážejí o víkendech, svátcích a o prázdninách. Konají se na ní i takzvané nostalgické jízdy, při nichž vozí cestující historické motoráčky.

31. 10. 2017 Dopravci začali s vyplácením náhrad za zpoždění zaviněná vichřicí

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/dopravci-zacali-s-vyplacenim-nahrad-za-zpozdzeni-zavinena-vichrici/1545199>)

Železniční dopravci začali s odškodňováním cestujících za zpožděné a zrušené spoje kvůli vichřici Hewart, která se v neděli prohnala Českem. RegioJet vyčíslil výši vyplacených kompenzací na 1,2 milionu korun. České dráhy čekají, až se o náhradu přihlásí všichni poškození. Mohou tak učinit ještě v příštích týdnech, uvedl mluvčí společnosti Petr Šťáhlavský. Pravidla pro odškodňování cestujících na železnici jsou přísná a nárok na náhradu má jen malá část cestujících. O náhradu 25 procent ceny mají nárok lidé ze spojů zpožděných o 60 minut. Úhradu 50 procent ceny mohou dostat lidé, jejichž vlak měl zpoždění více než dvě hodiny, řekl ČTK mluvčí Evropského spotřebitelského centra v ČR Ondřej Tichota. Nárok na odškodnění ale mají v Česku jen lidé, kteří za jízdenku utratili alespoň 400 korun. Jde tak především o cestující na mezistátních vlacích.

Nad rámec povinné kompenzace se rozhodl jít RegioJet. "Pokud je náš spoj zpožděn – a to i z důvodu přírodní katastrofy – vrátíme cestujícím podle délky zpoždění část nebo i sto procent jízdného," uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura. Cestující z dotčených spojů podle něj peníze dostali automaticky. Nemuseli o ně žádat a mohli je využít na nákup nové jízdenky, nebo si je nechat. Naproti tomu u konkurenčního Leo Expressu se musí cestující o náhradu přihlásit. Výše kompenzace se odvíjí od délky zpoždění a může být od 25 procent do 100 procent ceny zakoupené jízdenky v případě

zrušení spoje. K tomu ještě cestující dostane náhradu dalších 50 procent ceny ve formě Leo korun, které je možné využít na nákup nové jízdenky, uvedla mluvčí společnosti Kateřina Veitová.

České dráhy dosud vyřídily podle Štáhlavského několik tisíc žádostí o kompenzace. Kromě cestujících, kterým povětrnostní podmínky zkomplikovaly cestu po Česku, dopravce odškodňuje lidi cestující po okolních zemích s jízdenkami Českých drah. Rozsáhlá zpoždění si vyžádala vichřice v Německu, Polsku, v Rakousku a Slovensku, dodal mluvčí drah.
