

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2019

OBSAH

05. 02. 2019	OPRAVA STOLETÍ: SŽDC PŘEKOPE MASARYKOVO NÁDRAŽÍ V PRAZE	2
05. 02. 2019	V BRNĚ-MALOMĚŘICÍCH VYROSTE NOVÁ OPRAVÁRENSKÁ HALA ČESKÝCH DRAH.....	2
06. 02. 2019	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI VÁLČÍ O STROJVEDOUČÍ, ZA JEJICH VÝCVIK PLATÍ MILIONY	3
06. 02. 2019	ALSTOM A SIEMENS SE NESPOJÍ. OTEVÍRÁ SE CESTA ČÍNSKÉ KONKURENCI, OBÁVAJÍ SE ANALYTICI	3
06. 02. 2019	ČESKÉ DRÁHY POPRVÉ ZAPLATILY PŘES DVA MILIONY JAKO ODŠKODNÉ CESTUJÍCÍM ZA ZPOŽDĚNÍ.....	4
08. 02. 2019	MOST NA VÝTONI MÁ BÝT TŘÍKOLEJNÝ. JEHO MOŽNOU PODOBU ZVEŘEJNIL INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE (PRAHA HL. N. – PRAHA-SMÍCHOV)	4
08. 02. 2019	LEGENDÁRNÍ „KREDENC“ SLAVÍ JUBILEUM, ŽELEZNICE BRÁZDÍ UŽ 70 LET (ŘADA 830/831)	5
09. 02. 2019	NA ZÁCHRANU PARNÍ LOKOMOTIVY CHYBÍ PENÍZE, MATĚJ POTŘEBUJE OPRAVU KOTLE (433.002)	6
09. 02. 2019	SEDM NÁDRAŽÍ V KRAJI SE PROMĚNÍ, VELKÁ MODERNIZACE SE CHYSTÁ V HAVÍŘOVĚ	6
12. 02. 2019	POČET STROJVEDOUČÍCH V ČESKU ROSTE, STÁLE JICH ALE NENÍ DOST.....	7
12. 02. 2019	ELEKTRICKÉ VLAKY DOJEDOU AŽ DO CENTRA KADANĚ (KADAŇ-PRUNĚŘOV – KADAŇ).....	8
12. 02. 2019	SŽDC MÁ KONKRÉTNÍ PLÁNY PRO REKONSTRUKCI VLÁRSKÉ DRÁHY, PRVNÍ VLAKY NA NI VYJEDOU V ROCE 2025	8
14. 02. 2019	SŽDC AKCELERUJE PŘÍPRAVU DALŠÍCH VÝZNAMNÝCH INVESTIČNÍCH AKCÍ	8
15. 02. 2019	KTERÁ MÍSTA TRPÍ HLUKEM ZE SILNIC ČI ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ? DATA ZPŘÍSTUPNILA NOVÁ ON-LINE APLIKACE.....	9
19. 02. 2019	PARDUBICKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ ČEKÁ MODERNIZACE, SPOLKNE ČTYŘI A PŮL MILIARDY	10
22. 02. 2019	ČESKÉ DRÁHY UZAVŘELY S PLZEŇSKÝM KRAJEM SMLOUVU NA PROVOZ LINKY P2 KLATOVY – PLZEŇ – BEROUN	11
25. 02. 2019	ČD CHTĚJÍ OMEZIT INTERNETOVÁ DATA VE VLACÍCH, CESTUJÍCÍ JE PŘÍLIŠ VYUŽÍVALI.....	11
25. 02. 2019	ČD I REGIOJET LONI VYPLATILY REKORDNÍ ODŠKODNĚNÍ ZA ZPOŽDĚNÍ	12
25. 02. 2019	ZBOURAT, NEBO PRODAT. ŽELEZNIČÁŘI BRZY DOKONČÍ SEZNAM NÁDRAŽÍ NA Odstřel (VÝPRAVNÍ BUDOVY)	13
26. 02. 2019	MINISTERSTVO ZAHÁJIL ŘÍZENÍ O ZRUŠENÍ ŽELEZNICE Z VELKÉ KRAŠE DO VIDNAVY	14
28. 02. 2019	SLEVY NA JÍZDNÉM MÍRNĚ ZVÝŠILY POČET CESTUJÍCÍCH, KONTROLY ODHALILY NĚKOLIK POCHYBENÍ DOPRAVCŮ	14
28. 02. 2019	SŽDC ZAHAJUJE KOMPLETNÍ REKONSTRUKCI STANICE LETOHRAD ZA 851 MILIONŮ KORUN	15
28. 02. 2019	ČD PO INCIDENTECH ZINTENZIVNÍ KONTROLY PRÁCE STROJVEDOUČÍCH ..	15
28. 02. 2019	MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI Z HRADCE KRÁLOVÉ DO TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ ZÍSKALA POSUDEK EIA.....	16

05. 02. 2019 Oprava století: SŽDC překope Masarykovo nádraží v Praze

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/oprava-stoleti-szdc-prekope-masarykovo-nadrazi-v-praze-1355989>)

Přes dvě miliardy korun bude stát velká rekonstrukce Masarykova nádraží v Praze. Správa železniční dopravní cesty tam pravděpodobně od roku 2022 zahájí celkovou modernizaci kolejí a výstavbu zastřešení. Podobně rozsáhlá přestavba „Masaryčky“ se uskutečnila naposledy ve 30. letech minulého století. „Přestavba spočívá v komplexní modernizaci stanice. Zahrnuje mimo jiné rozšíření stávajícího počtu kolejí ze sedmi na devět, vybudování nového vestibulu ve formě zastřešení propojujícího prostor ulic Na Florenci, Hybernská a Opletalova s přístupy na jednotlivá nástupiště,“ řekl Marek Illiaš z tiskového oddělení SŽDC. Projekt nového řešení kolejiště a jeho zastřešení pochází z dílen společností Sudop Praha a Jakub Cigler Architekti. Po rekonstrukci se má rovněž zvýšit rychlost vlaků. Ve směru do Libně na 100 kilometrů za hodinu. Do Bubně přes aktuálně opravovaný Negrelliho viadukt se bude jezdit nejdříve 40 a dále 60 kilometrů za hodinu. Tímto směrem budou z Masarykova nádraží po vybudování nového železničního spojení odjíždět vlaky k Letišti Václava Havla. V celém obvodu Masarykova nádraží se rovněž sjednotí na 1 000 metrů takzvaná zábrzdňá vzdálenost. To je úsek, na němž musí zastavit při maximální rychlosti i nejhůře brzděný vlak. Součástí projektu je též modernizace úseku Hrabovka – Sluncová ve směru do Libně. Zatím není jasné, jak stavební práce na Masarykově nádraží zasáhnou jeho provoz a co to bude znamenat pro cestující. „V této fázi rozpracovanosti projektu na to nedokážeme odpovědět,“ poznamenal Illiaš ze SŽDC.

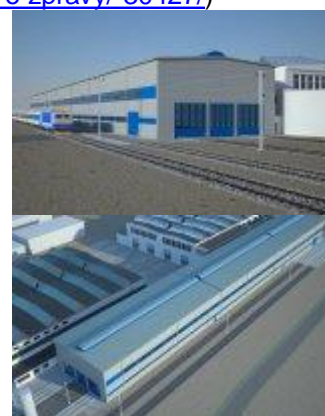
Masarykovo nádraží je jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů v metropoli. Kromě tradičních směrů jako je spojení do Kolína nebo Kralup nad Vltavou bude též výchozím bodem zmodernizované železnice do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště. Zatímco kolejiště Masarykova nádraží patří SŽDC, zůstala vlastní výpravní budova jako jedna z mála ve vlastnictví Českých drah. Právě ČD aktuálně ve spolupráci se skupinou Penta starou budovu postupně opravují. Nyní tam vznikají nové pokladny a obchody.



05. 02. 2019 V Brně-Maloměřicích vyroste nová opravárenská hala Českých drah

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30427/>)

Tento měsíc budou zahájeny práce na výstavbě nové opravárenské haly v Brně-Maloměřicích (Oblastní centrum údržby – Východ Brno). Veřejnou zakázku provede sdružení společností TSS Grade, a.s., a Doprastav, a.s., za cenu 219 milionů korun, což je o 30 milionů korun méně, než byla původně předpokládána hodnota veřejné zakázky. „Dvoukolejná hala bude mít délku 153,4 metrů a její šířka bude 21,6 metrů. Díky těmto rozměrům zde bude možné zajišťovat údržbu a opravy také u pětivozových, 132 metrů dlouhých jednotek InterPanter nebo na jednu kolej přistavit až dvě jednotky RegioPanter, které jsou dvou a tří vozové. To znamená celkové snížení nákladů a zrychlení servisu,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., Miroslav Kupec. Hala bude vybavena prohlídkovými kanály se samostatnými vstupy jak z čela, tak z boku. Podél jedné koleje budou umístěny pevné prohlídkové lávky pro údržbu zařízení na střeše elektrických jednotek, druhá kolej bude vybavena dvěma šestimetrovými mobilními plošinami. Součástí vybavení bude také jeřábová dráha s elektrickým mostovým jeřábem o nosnosti 10 tun, zařízení pro odsávání vakuových WC, signalizace posunu nebo kamerový systém.



Výstavba, která potrvá 20 měsíců, bude zahrnovat i rozsáhlou přestavbu kolejiště, úpravy trakčního vedení a novou příjezdovou komunikaci. Národní dopravce touto další investicí potvrzuje svůj záměr nadále vylepšovat pozici v segmentu opravárenství a údržby kolejových vozidel. Již ve druhé polovině loňského roku například uvedl do provozu mimoúrovňový soustruh pro údržbu kol a brzdových kotoučů v areálu pražského depa.

06. 02. 2019 Železniční dopravci válčí o strojvedoucí, za jejich výcvik platí miliony

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-dopravci-valci-o-strojvedouci-za-jejich-vycvik-plati-miliony-1356049>)

České dráhy se potýkají s vážným nedostatkem strojvůdců. Důvodem je přetahování těchto pracovníků soukromou konkurencí i jejich exodus mimo obor. Národní dopravce zaměstnává kolem 3,5 tisíce strojvedoucích a do naplnění stavu mu jich stále 150 chybí. „Řešíme to přesčasovou prací,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský s tím, že si národní dopravce soustavně vychovává stovky nových strojvedoucích. V přípravě má kolem dvou set uchazečů, do ročního výcviku jednoho strojvedoucího investuje milion korun. Šéf drah Miroslav Kupec už dříve deníku E15 řekl, že situace dopravce i kvůli rekordně nízké nezaměstnanosti není dobrá. „Jsme součástí tvrdého a drahého boje o pracovní sílu. Čelíme stálému ataku ostatních dopravců. Snaží se hlavně o strojvedoucí. Je pro ně mnohem jednodušší přetáhnout hotového strojvedoucího, kterého jsme my vychovali a zaplatili,“ tvrdil Kupec. „Bohužel čelíme odchodu kvalifikovaných železničářů také na naprosto nekvalifikované pozice, například do logistických center,“ dodal.

Průměrný loňský plat strojvedoucího v Česku činil necelých čtyřicet tisíc korun. Během náboru dráhy spolupracují se školami, úřady práce a firmami, které avizovaly propouštění zaměstnanců. Společnost RegioJet si rovněž vychovává vlastní strojvedoucí, do jejich přípravy investuje přes 300 tisíc. Firma od února spustila novou náborovou kampaň, kromě dosud provozovaných linek totiž potřebuje personálně obsadit také čerstvě získané spoje dotované státem. Od prosince začne jezdit na rychlíkové lince z Brna do Bohumína a na části spojů v Ústeckém kraji. „Na únor a březen chystáme náborovou kampaň, pozice strojvedoucích a dalších zaměstnanců budeme masivně inzerovat. Využíváme sociální sítě, chystáme organizaci prezentačních akcí,“ řekl mluvčí soukromého dopravce Aleš Ondrůj. Firma, jež poptává desítky pozic, při náboru využívá mediální dosah strojvůdce Michala Koptáry. Jen na sociální síti Twitter ho sleduje téměř deset tisíc uživatelů.

Leo Express zaměstnává třicet strojvedoucích a hledá nejméně tři další. „Do kampaně na sociálních sítích investujeme statisíce ročně. Vítráme snížení požadavků na zdravotní stav a předchozí vzdělání,“ uvedl mluvčí dopravce Emil Sedlařík. Poukázal tak na návrh ministerstva dopravy, který prošel připomínkovým řízením, snížit zbytečně přísná kritéria na zrak strojvůdců.

06. 02. 2019 Alstom a Siemens se nespojí. Otevírá se cesta čínské konkurenci, obávají se analytici

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/alstom-a-siemens-se-nespoji-otevira-se-cesta-cinske-konkurenci-obavaji-se-analytici-1356058>)

Strojírenské giganty Alstom a Siemens se prozatím nespojí. Fúzi společností zastavila Evropská komise, která projevila obavy, že by dva významní producenti rychlovlaků ohrozili stabilitu trhu. Na ten se přitom snaží dostat čínský koncern CRRC. Právě jeho ofenzivní taktika byla jedním z hlavních argumentů, se kterým výrobci vlaků TGV a ICE obhajovali své plánované sloučení. Brusel nepřistupuje k zastavení fúzí často. Zatímco v posledních letech jich Evropská komise povolila přes tři tisíce, odmítavě stanovisko vydala jen sedmkrát. „Komise fúzi zakázala, protože společnosti nechtěly řešit naše vážné obavy o hospodářskou soutěž,“ uvedla komisařka pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová. Spojením Alstomu a Siemensu by vznikl koncern s tržbami 384 miliard korun ročně.

Čínský CRRC, který je v současnosti největším světovým výrobcem kolejových vozidel, v roce 2016 dosáhl tržeb více než 750 miliard korun a zaměstnává přes 180 tisíc lidí. Firma vznikla v roce 2015, kdy za podpory státu došlo ke sloučení výrobců CNR a CSR v očekávání nižších nákladů a větší konkurenceschopnosti na světových trzích. Doposud se čínskému konglomerátu podařilo prosadit ve více než stovce zemí světa, Evropa je ale pro CRRC stále nedobytným územím. Výrobci se na starém kontinentu nedaří získávat evropské homologace pro své výrobky, což byl také jeden z důvodů, proč měli Číňané před dvěma lety zájem o plzeňskou Škodu Transportation. Ta nakonec skončila v rukách finanční skupiny PPF. CRRC se zatím po vhodném partnerovi poohlíží i v dalších evropských státech.

Právě kvůli sílící čínské konkurenci se za spojení Alstomu a Siemensu postavily francouzská a německá vláda. Proti však byli představitelé ostatních evropských států. „Rozhodnutí evropské komise naservíruje evropské ekonomické a průmyslové zájmy Číně,“ uvedl v reakci na rozhodnutí Komise francouzský ministr zahraničí Bruno Le Maire. Analytik agentury Bloomberg David Fickling

však upozorňuje, že právě Alstom a Siemens stojí za výrazným úspěchem čínských železnic v posledních dekádách. Obě firmy v letech 2004 a 2005 dodaly na čínské železnice desítky lokomotiv a souprav právě za spolupráce s čínskou společností CNR. Ta tak získala přístup k některým evropským technologiím díky tomu, že vlaky Evropané v Číně přímo vyráběli. Snaha Číňanů o prosazení na evropských trzích je o to silnější, že v uplynulém roce CRRC zažil několik neúspěchů. O zakázky podle serveru Les Echos přišel v Malaisii, Thajsku, Indonésii nebo Mexiku. Podíl obrátu plynoucího ze zahraničních zakázek tak klesl pod deset procent. „Skutečnost hrozby pro evropský průmysl je však neoddiskutovatelná,“ uvedl pro Les Echos analytik Jean-Francois Dufour. Poukazuje na nízké ceny, které je CRRC schopná na evropském trhu díky silným domácím zakázkám nastavit.

06. 02. 2019 České dráhy poprvé zaplatily přes dva miliony jako odškodné cestujícím za zpoždění

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2727203-ceske-drahy-poprve-zaplatily-pres-dva-miliony-jako-odskodne-cestujicim-za-zpozdeni>)

České dráhy zaplatily loni cestujícím v rámci odškodnění nejvyšší částku v historii – přesáhla dva miliony korun. ČT to řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Zpožděné vlaky kompenzují cestujícím i ostatní oslovení dopravci. Nejčastějšími příčinami zpožděných spojů jsou nehody a vrtochy počasí. Následují poruchy vlaků, signalizací, vedení nebo třeba překážky na trati.

České dráhy loni zaplatily svým cestujícím na kompenzacích za zpožděné vlaky 2,1 milionu korun. Částka se meziročně zvýšila o více než 20 procent. „Loni bylo cestujícím vyplaceno celkem 6 748 odškodnění v celkové výši 2 127 845 korun,“ řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Nejvíce stála ČD odškodnění v mezistátní dopravě, dohromady 1,5 milionu korun. Za polovinu zpožděných vlaků ČD mohly podle mluvčího nehody nebo povětrnostní podmínky. Dalšími důvody jsou problémy související s cestou nebo stavem vlaků. „Přibližně 35 procent zpoždění souvisí s dopravní cestou. Například závada signalizace, trakčního vedení a podobně,“ uvedl Šťáhlavský s tím, že asi za 15 procent zpoždění mohla porucha vlaku.

Téměř o polovinu méně vyplatil meziročně na kompenzacích za zpoždění Leo Express. Zatímco v roce 2017 ho zpožděné vlaky stály téměř 150 tisíc korun, loni vyplatil Leo Express o 70 tisíc méně. „Je to dáno hlavně tím, že jsme rušili méně spojů, tudíž jsme tolik nemuseli odškodňovat,“ sdělil mluvčí Emil Sedlařík. RegioJet odškodnění cestujícím vyčíslovat z konkurenčních důvodů nechce.

Všichni oslovení dopravci poskytují cestujícím odškodnění také za taxi nebo hotely, ovšem jen v některých případech. Týká se to třeba poruch u posledních nočních spojů. České dráhy loni vyplatily kompenzace za taxi ve 418 případech v celkové výši 216 543 korun. Hotely pak ČD cestujícím zajišťovaly 45x a stálo je to 83 694 korun. Leo Express vloni vyplatil cestujícím za hotely a taxi dohromady 25 tisíc korun.

08. 02. 2019 Most na Výtoni má být tříkolejný. Jeho možnou podobu zveřejnil Institut plánování a rozvoje (Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/hlavni-mesto-praha/2728625-most-na-vytoni-ma-byt-trikolejny-jeho-moznou-podobu-zverejnil#articlewithopenedgallery>)

Pražský magistrát se shodl se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) na tom, že železniční most mezi Výtoní a Smíchovem bude tříkolejný. Městský Institut plánování a rozvoje (IPR) v pátek zároveň představil svůj návrh podoby mostu a řešení okolní dopravy včetně vytvoření nového přestupního uzlu na Výtoni. Rozhodnutí, jak bude most na Výtoni vypadat, závisí na posudku, který by měl být hotov v dubnu. S ohledem na plánované rozšíření bude v každém případě nutná jeho výrazná přestavba. „Nutnost tříkolejného spojení je jednoznačná, a myslím, že už o ní nikdo nepochybuje,“ uvedl Roman Koucký, vedoucí Kanceláře metropolitního plánu IPR, která představený návrh vypracovala. To potvrdil náměstek ředitele SŽDC Mojmir Nejezchleb, podle něhož je rozšíření nutné i s ohledem na další stavby a zvyšování kapacity železniční sítě, které správa v metropoli plánuje. Z pohledu Prahy je pak podle náměstka primátora Adama Scheinherra (Praha sobě) další kolej nutná kvůli plánu dalšího rozvoje městských vlakových linek. Návrh nové podoby mostu z dílny IPR podle Kouckého



zachovává známou siluetu mostu se třemi oblouky, ale využívá jazyk moderní architektury. Namísto dvou lávek po obou stranách mostu navrhli architekti jen jednu čtyři metry širokou lávku uprostřed, která by měla na Výtoni přecházet v zastávku, jež by měla nabídnout i prostory pro obchody či kulturu. Na úrovni ulice na Výtoni by pak měla podle představ IPR vzniknout také pěší zóna, kam by mohly jenom tramvaje.



Most na Výtoni je památkově chráněný

Co přesně se s mostem bude dít, zatím není jasné a závisí to na více faktorech. Jedním z nich je posudek, na němž spolupracuje švýcarský profesor Eugen Brühwiler, který je odborníkem na nýtované konstrukce. Roli bude hrát také rozhodnutí ministerstva kultury, jež řeší žádost SŽDC o stažení památkové ochrany mostu. Na základě posudku správa železnic rozhodne, zda je možné rekonstruovat stávající konstrukci, nebo bude nutná její výměna. V obou případech by podle šéfa pražského pracoviště Národního památkového ústavu Ondřeje Šefců pravděpodobně bylo nutné sejmoutí památkové ochrany. V případě opravy by se vedle stávajícího mostu musel postavit nový, jednokolejný. Pokud by se měnila celá konstrukce, kvůli statické by se musely rozšířit betonové nosníky, které jsou v dobrém stavu, a na ně položit nový most s kolejí navíc.



Pro metropoli je podle zástupců vedení města zásadní také vybudování přestupního uzlu, který by měl vzniknout nad Výtoní, a zajistit návaznost na tramvajovou dopravu. Starší a nyní chátrající nádraží Vyšehrad podle Kouckého z dopravního pohledu polohou nevyhovuje, protože je důležité zajistit obslužnost na nábřeží spíše než na Albertově. Navíc město bývalé nádraží ani nevlastní a budova je v zatáčke, což je z dopravního hlediska komplikace.

Podle původního plánu chtěla SŽDC začít s pracemi na mostu v roce 2022. Podle náměstka Nejezchleba je správa ochotná o změně svých plánů jednat, ale zároveň se chce vyhnout většímu zdržení. „Nechceme se vrátit úplně na začátek,“ uvedl.

08. 02. 2019 Legendární „kredenc“ slaví jubileum, železnice brázdí už 70 let (řada 830/831)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/kredenc-motorovy-vuz-vlak-ceske-drahy-m-262-0-830-rada.A190208_145309_eko-doprava_svob)

Motorové vozy řady M 262.0, respektive řady 830, letos slaví jubileum. Po českých železnicích jezdí již 70 let. Stát si je objednal těsně po konci druhé světové války a celkem jich jezdilo 238. Jejich pravidelný provoz skončil až v roce 2010. Nyní jezdí tzv. kredence jen na vzpomínkových jízdách. Ministerstvo dopravy Československé republiky podalo objednávku na nové motorové vlaky v roce 1946. První z vozů, kterým se během dlouhých let služby přezdívalo i například kredenc, ponorka nebo kraksna, vyjely na koleje roku 1949. Skříň vozů vyrobili dělníci v Brně v Královopolských strojárnách, podvozky byly ze smíchovské Tatrovky, dieselový motor dodala továrna ČKD Sokolovo a elektrickou výzbroj měly vlaky z ČKD Stalingrad. Tam se jednotlivé části vozů také skládaly dohromady. Výroba „dvěstědvaašedesátek“ trvala do roku 1960. Za tu dobu jich vzniklo 238 a velmi rychle tak zaplnily české tratě a staly se pro mnoho z nich charakteristickými. V šedesátých a sedmdesátých letech bychom je našli například na tratích Praha – Chomutov, Plzeň – Tábor nebo Brno – Olomouc – Jeseník.



Častý muzejní exemplář

V osmdesátých letech bylo přes čtyřicet tzv. kredencí remotorizováno, čímž vznikla řada M 262.1 (podle nového značení 831). Místo původního dieselového motoru ČKD 12 V 170 DR dostaly pohon ČKD 6 S 150 PV 2A s výkonem 309 kW, původně navržený

pro remorkéry. Díky tomu si vysloužily další přezdívku – loďák. Jejich pravidelný provoz skončil v roce 2010. Poslední tratě, na kterých byly k vidění, byly mezi Děčínem a Ústím nad Labem a mezi Šumperkem a Mikulovicemi. Jejich maximální rychlost dosahovala 90 km/h. V současnosti je zájemci o nostalgický zážitek mohou nalézt ve sbírkách mnohých železničních muzeí a spolků. Některé z nich provádí i vzpomínkové jízdy, během kterých zájemci mohou zavzpomínat na dobu dávno minulou. Na webových stránkách Českých drah je pak také možné absolvovat virtuální prohlídku vozu.



09. 02. 2019 Na záchranu parní lokomotivy chybí peníze, Matěj potřebuje opravu kotle (433.002)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/parni-lokomotiva-matej-valasske-mezirici-nadsenci-zachrana-penize-oprava.A190208_456286_zlin-zpravy_ras)

Parní lokomotiva 433.002, které nikdo neřekne jinak než Matěj, loni oslavila sedmdesátiny. Letos však valašskomeziříčské mašině po osmnácti letech vyprší technická způsobilost kotle a na opravu, která může stát až miliony korun, vlastník nemá peníze. Lokomotivu můžou zachránit dárci, pomoc zvažují i radnice a Zlínský kraj.



Matěj ještě loni za rok urazil při speciálních jízdách přes dva tisíce kilometrů, nyní však hrozí, že už mezi své příznivce nikdy nevyjede. „Neznamená to, že je ve špatném technickém stavu, ale podle zákona už nesmí do provozu,“ vysvětlil Jiří Dobiáš, jednatel Valašské společnosti historických kolejových vozidel, která o lokomotivu už více než třicet let pečuje. Železničáři nadšenci odpracovali v depu ve Valašském Meziříčí na údržbě mašiny ve svém volnu tisíce hodin. Jen díky nim stále jezdila. Pro její záchranu však nyní bude potřeba nákladná oprava kotle. Pokud se provede, lokomotiva může jezdit až dalších osmnáct let. „Nedá se předem odhadnout, kolik bude oprava stát, ani co vše bude třeba vyměnit. Ukáže nám to až komplexní prohlídka,“ upozornil Dobiáš. Částka by se však mohla vyšplhat až do milionů korun. Potíž je navíc v tom, že vlastník lokomotivy, kterým je Národní technické muzeum, tolik peněz nemá. Poslední záchranou by mohly být peníze z obcí, kam Matěj pravidelně zajíždí, a ze Zlínského kraje. Hejtmán Jiří Čunek už potvrdil, že o poskytnutí finanční podpory kraj jedná. Do poloviny roku by se měla udělat revize, která ukáže, kolik by oprava stála. „Potom bychom se dohodli s Valašským Meziříčím a dalšími městy, kdo dá kolik peněz, aby u nás Matěj mohl jezdit dál,“ naznačil Čunek. „Počet historických vozidel se snižuje, protože jejich stav se zhoršuje. Pokud bychom za rozumné náklady zajistili, že by Matěj mohl zase delší dobu jezdit, stojí za to pomoci,“ dodal hejtmán.

Matěj se letos na žádnou veřejnou jízdu nevypraví

Na záchraně Matěje se hodlá podílet rovněž Valašské Meziříčí. „Sice nemůžu hovořit za kolegy ze Vsetína, Rožnova nebo dalších obcí, ale věřím, že všichni ve svých rozpočtech najdou prostředky, které Matěje udrží v provozu i v dalších letech,“ uvedl valašskomeziříčský starosta Robert Stržínek. Matěj byl v pravidelném provozu do roku 1978 a o pět let později se dostal na Valašsko, kde se jej ujali milovníci železnice. Od té doby se zúčastnil řady historických jízd, veřejných akcí i oslav. Zahrál si i ve filmu a stal se patrně nejoblíbenější parní lokomotivou na Moravě. „Když se Matěj někde objeví, je to záruka uznání a obdivu ze všech stran, nejen cestujících a fotografů. Pravidelně také děláme exkurze pro žáky škol i školek přímo v depu,“ vylíčil Dobiáš. I pokud se podaří sehnat peníze na záchranu Matěje, je jisté, že letos se na žádnou veřejnou jízdu nevypraví. Opravy jsou totiž náročné a mohou zabrat stovky hodin. Znamenaly by ovšem, že v příštích letech bude Matěj zase těšit cestující.

09. 02. 2019 Sedm nádraží v kraji se promění, velká modernizace se chystá v Havířově

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ostrava/zpravy/nadrazi-szdc-rekonstrukce.A190206_455938_ostrava-zpravy_jaga)

Největší rekonstrukcí, kterou letos zahájí Správa železniční dopravní cesty v Moravskoslezském kraji, bude modernizace výpravní budovy v železniční stanici Havířov. Přejde na 120 milionů korun. Opravovat se však bude i dalších šest nádraží. V Havířově nezíská novou podobu jen hala, ale i její levá administrativní část, kde vznikne prostor pro cestující a dopravce, například čekárna

a odpočinková místnost pro vlakové čety. „Vnitřek výpravní haly chce totiž město využít k jiným účelům, například pro hřiště, squashové kurty, horolezeckou stěnu, kavárnu či sociální zařízení. Náklady na přestavbu, která potrvá asi dva roky, odhadujeme na zhruba 120 milionů korun,“ sdělil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Správa železnic se zároveň pustí do kompletní opravy budovy ve Frenštátu pod Radhoštěm, kde počítá s rozpočtem 25 milionů korun. „Kompletně zrekonstruuje fasádu budovy, upravíme prostor pro cestující, zázemí pro provozovatele železniční dopravní cesty i pro dopravce. Zkulturníme i bezprostřední okolí budovy. Vzniknou nová parkovací místa a stání pro kola,“ upřesnil mluvčí.

Po nových eskalátorech

Hlavní nádraží v Ostravě se dočká nových eskalátorů. „Budou čtyři pro obousměrný provoz. Dva eskalátory umístíme mezi 1. a 2. nadzemním podlažím místo stávajícího eskalátoru a části klasického schodiště a dva mezi úrovněmi podlah 2. a 3. nadzemního podlaží v zadní části odbavovací haly. Všechny významně zlepší dostupnost a komfort přístupových tras z haly budovy k nástupišťům a zpět,“ popsal Illiaš s tím, že investiční náklady jsou odhadnuté na skoro 23 milionů korun. S opravami většího rozsahu počítá správce také na nádraží ve Štítině na Opavsku. Zbourá část objektu, doplní protihlukové stěny, opraví zastřešení a fasádu výpravní budovy a zpevněné plochy kolem ní. Ve Vítkově přijde na řadu zastřešení a fasáda, ve stanici Opava východ získá výpravní budova nová okna a v Krnově-Cvilíně vylepšené prostory, nová veřejná WC, okna dveří, fasádu a důstojnější okolí.

Pod dohledem památkářů

Také v Krnově se plánují modernější provozní prostory či oprava fasády a zastřešení I. nástupiště. Nádraží v Jistebníku na Novojičínsku bude mít vestavěné toalety a opravenou střechu i fasádu. „Stavební práce v těchto stanicích, stejně jako ve Frýdku-Místku, se odehrávají pod dozorem památkářů,“ sdělil Illiaš. V historickém objektu frýdecko-místeckého nádraží nechává drážní správce sanovat vlhké zdi, obnovuje narušenou fasádu i kamenné prvky a částečně nebo úplně mění dřevěné štíty. Nová bude i střešní krytina, nyní zchátralé krovy a dřevěné konstrukce v čekárně. Stavební práce začaly před koncem loňského roku a potrvají do září 2019. Investice přijde na 16 milionů korun. Současně pokračuje budování zabezpečovacího zařízení ve stanici Bohumín, kterou v roce 2016 postihl požár. Investiční náklady dosahují 443 milionů korun. Ve stadiu přípravy je proměna nádraží v Ostravě-Vítkovicích, které je pro současné potřeby prostorově příliš rozlehlé. „Náklady na rekonstrukci odhadujeme v řádech desítek milionů korun. Nejdříve však musíme hledat smysluplné využití jak větší části haly, tak i vedlejší administrativní budovy,“ doplnil mluvčí.

12. 02. 2019 Počet strojvedoucích v Česku roste, stále jich ale není dost

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pocet-strojvedoucich-v-cesku-roste-stale-jich-ale-neni-dost-1356220>)

Počet strojvedoucích na železnici v Česku se loni zvýšil o čtyři procenta na 9 565. Přesto jich dopravcům schází asi 300. Problémem je také vysoký věk, více než desetina strojvedouců je starších 65 let, a kdykoliv tak mohou odejít do důchodu. Průměrná mzda strojvedouců u velkých dopravců loni vzrostla o osm procent zhruba na 40 tisíc korun. Na tiskové konferenci to uvedl předseda Drážního úřadu Jiří Kolář. „Schází zhruba 300 strojvedoucích u všech dopravců, ať už jde o osobní nebo nákladní dopravu. Již dlouho upozorňujeme na to, že dopravci by měli zintenzivnit spolupráci se školami, snažit se zatraktivnit povolání,“ řekl Kolář. V důchodovém věku nad 65 let je podle něj aktuálně 1 034 strojvedouců, tedy 10,8 procenta. Téměř stejný počet je naopak mladších než 30 let. Průměrný věk u této profesi je 48,6 roku, jen nepatrně vyšší než v roce 2017. Více než 70 let je podle Koláře 55 strojvedoucům.

Počet dopravců se loni zvýšil o jednoho na 105, z toho 88 bylo českých a 17 zahraničních. Před šesti lety jich bylo celkem 85. Loni o licenci strojvedoucího požádalo 661 lidí, zhruba o 200 méně než před rokem. Z toho 471 lidí uspělo. Úspěšnost uchazečů 71 procent byla nejvyšší za posledních šest let. V roce 2013 to bylo 47 procent. „K tomu přispěla vyhláška ministerstva dopravy z roku 2016, která rozumně stanovila maximální počet pokusů na tři. Do té doby jsme měli uchazeče, kteří to zkoušeli i více než desetkrát,“ doplnil Kolář. Průměrná mzda u velkých dopravců je podle Drážního úřadu zhruba 40 000 korun, meziročně o osm procent více. Proti celostátnímu průměru byla přibližně o čtvrtinu vyšší. Mezi strojvedoucími je 51 žen. Nejmladší strojvedoucí je 21 let, nejstarší 59 let. Podmínky pro získání licence strojvedoucího jsou věk minimálně 20 let, minimálně střední vzdělání, spolehlivost, fyzické a duševní zdraví, absolvování školení u akreditovaného zařízení a úspěšná ústní a písemná zkouška. V současnosti je 16 akreditovaných školicích středisek, meziročně o dvě více.

12. 02. 2019 Elektrické vlaky dojedou až do centra Kadaně (Kadaň-Pruněrov – Kadaň)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/elektrizace-kadan.html>)

Obyvatelé Kadaně získají do dvou let přímé vlakové spojení s většinou významných center Ústeckého kraje. Umožní to elektrizace traťového úseku z Kadaně-Pruněrova do Kadaně, která začala předáním staveniště v závěru minulého roku. Celkové náklady stavby dosahují 440 milionů korun. Elektrizace pětikilometrového úseku souvisí s koncepcí přechodu na jednotnou (střídavou) napájecí soustavu. Po svém dokončení umožní zavedení přímých vlaků až do stanice Děčín hlavní nádraží, které tak obsluhuje rozsáhlé území Ústeckého kraje. Díky stavbě získá Kadaň další vlakovou zastávku, a to v km 29,0 v těsné blízkosti mostu přes Chomutovskou ulici. Ta zajistí obsluhu místní části Bystřice, podle které bude také pojmenována. Součástí prací budou dále kolejové úpravy stanice Kadaň. Zde vzniknou tři jednostranná nástupiště v normové výšce 550 milimetrů s bezbariérovým přístupem, stejné parametry bude mít i zastávka Kadaň-Bystřice. Zvýšení bezpečnosti provozu zajistí nové sdělovací a zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Traťová rychlost zůstane 75 km/h s výhledem na její budoucí mírné navýšení. Provoz bude řídit dispečer ve stanici Kadaň-Pruněrov. První velká výluka v souvislosti s rekonstrukcí kolejí je plánována v období od července do září letošního roku. Po stavební stránce bude hotovo v lednu 2021.

12. 02. 2019 SŽDC má konkrétní plány pro rekonstrukci Vlárské dráhy, první vlaky na ni vyjedou v roce 2025

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-ma-konkretni-plany-pro-rekonstrukci-vlarske-drahy-prvni-vlaky-na-ni-vyjedou-v-roce-2025-1356230>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje v přípravě modernizace dalších úseků Vlárské dráhy, která spojuje Brno a Veselí nad Moravou. Usiluje o získání kladného posudku EIA pro přestavbu stanice v Kyjově a úseku z Kyjova do Veselí. Zatímco na úsecích od Kyjova směrem na Brno by se mělo pracovat podle předpokladů od roku 2021, ve směru na Veselí spíše o rok později a zatím se předpokládá dokončení v roce 2025, vyplývá z dokumentů na Informačním portálu EIA. SŽDC plánuje investici zhruba za deset miliard korun uskutečnit v pěti etapách. Z dvoukolejně tratě, po níž jezdí motorové vlaky rychlostí kolem 80 kilometrů za hodinu, nejvýše stovkou, se stane moderní elektrizovaná trať. Z Brna do Kyjova se bude jezdit až 120 kilometrů za hodinu, z Kyjova do Veselí bude rychlost 140 až 160 kilometrů za hodinu. Proměnou projdou i všechny zastávky a stanice, aby byly bezbariérové a do nízkopodlažních vlaků se nastupovalo bez nutnosti překonávat výškový rozdíl.

Úsek z Kyjova do Veselí je dlouhý 25 kilometrů. Z Kyjova do Vlkoše povede trať v současné stopě, dále do Veselí se počítá s několika přeložkami až 65 metrů od současného kolejistiště, aby bylo možné zvýšit rychlost. Nově vzniknou zastávky Vracov zastávka a Bzenec střed. Zaniknou také dva přejezdy, které nahradí mimoúrovňové křížení. Kvůli tomu se musí přeložit i koryto Vracovského a Bzeneckého potoka. Přeložka se týká i odbočné trati z Bzenec do Moravského Písku, která spojuje Vlárskou dráhu s koridorovou tratí z Břeclavi do Přerova. Ve stanicích budou ostrovní nástupiště s podchody, podchody budou i v zastávkách. Nově budou přístřešky pro cestující a počítá se s úpravami staničních budov. SŽDC souběžně chystá modernizaci úseků Blažovice – Nesovice a Nesovice – Kyjov a zvláště chystá přestavbu stanice ve Slavkově u Brna. Poměrně nedávno prošla rekonstrukcí stanice ve Veselí nad Moravou a úsek tratě mezi Brnem-Slatinou a Blažovicemi.

Díky velké investici se počítá s výrazným zvýšením atraktivity železnice. Nyní trvá cesta z Brna do Veselí spěšným vlakem téměř hodinu a půl, cesta by se měla citelně zkrátit. Na trať se také díky novému sdělovacímu a zabezpečovacímu zařízení vejde více vlaků, bude tedy možné zkrátit ve špičkách pracovních dnů interval. Nyní jezdí vlaky mezi Brnem a Slavkovem po půl hodině.

14. 02. 2019 SŽDC akceleruje přípravu dalších významných investičních akcí

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/priprava-dalsich-staveb.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zařadila do plánu přípravy další důležité investiční akce, mezi které patří modernizace prvních částí brněnského železničního uzlu, zdvoukolejnění úseku Branický most – Krč – Spořilov v Praze či rekonstrukce stropu nové odbavovací haly na pražském hlavním nádraží. Nyní se začnou zadávat jednotlivé stupně projektové dokumentace a připravovat projekty k vlastní realizaci.

SŽDC chce nabídnout dopravcům rozšíření odstavných kapacit v pražském železničním uzlu, proto připravuje dvě místa, kde vybuduje kolejiště pro odstavování souprav včetně odpovídajícího zázemí. Je to lokalita Malletova v Praze-Libni, která je dostupná z Masarykova nádraží. Odstavné místo bude určeno ke krátkodobému sedlovému odstavování souprav osobní dopravy bez potřeby jejich přesunu do oblasti Libně či Holešovic. Další kapacitu nabídne areál bývalého vršovického seřaďovacího nádraží po obou stranách aktuálně realizované přeložky koridoru mezi Hostivaří a Vršovcem. Vhodně doplní nedostatečné kapacity Odstavného nádraží jih, které je v majetku ČD, a zároveň nahradí opouštěné odstavné kapacity v oblasti Smíchova.

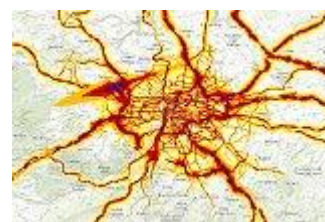
I další připravované investiční akce jsou na území hlavního města. Je to zdvoukolejnění traťového úseku Branický most – Krč – Spořilov. „Stavba souvisí se zkapacitněním trati pro budoucí tangenciální linku S71, bude rovněž řešit modernizaci stanice Praha-Krč pro možnost vybudování nového přestupního terminálu metro D/vlak. Trať je důležitá i pro odklony vlaků při výlukové činnosti v pražském železničním uzlu, například během připravované rekonstrukce výtoňského železničního mostu,“ uvádí Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy. Druhou stavbou je rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ve stanici Praha hl. n. Bude řešit nevyhovující stav konstrukce zastřešení, především zatékání do odbavovací haly hlavního nádraží. SŽDC chce spolupracovat s městem při hledání nového využití ploch stávajícího parkoviště naproti historické výpravní budově.

V Brně se pak začne připravovat stavba na prvním úseku trati Brno – Přerov mezi Brnem a Blažovicemi. Jedná se o modernizaci a částečnou novostavbu trati, která přímo navazuje na přestavbu železničního uzlu Brno. Realizace přinese zvýšení počtu dálkových i regionálních osobních vlaků a zároveň zavedení maximální rychlosti 200 km/h. Součástí je i kompletní modernizace železniční stanice Brno-Slatina spojená s výstavbou nových ostrovních nástupišť a s úpravami v jejím okolí. Navíc bude řešena příprava zřízení nové železniční zastávky v blízkosti brněnského letiště. Rovněž další stavba souvisí se zahájením přestavby železničního uzlu v jihomoravské metropoli. Jedná se o modernizaci stanice Brno-Židenice. Význam bude mít primárně pro cestující, jelikož její součástí bude výstavba nového podchodu a posunutí nástupišť blíže k tramvajovým zastávkám pro zlepšení přestupních vazeb. Projektová příprava bude úzce koordinována s městem Brnem pro zajištění vhodného provázání s okolním rozvojovým územím v areálu bývalé Zbrojovky. Přestože má modernizace primárně význam pro osobní dopravu, součástí projektu bude i prověření možných úprav vedoucích ke zlepšení podmínek pro provoz nákladních vlaků.

15. 02. 2019 Která místa trpí hlukem ze silnic či železničních tratí? Data zpřístupnila nová on-line aplikace

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2735150-ktera-mista-trpi-hlukem-ze-silnic-ci-zeleznicnich-trati-data-zpristupnila-nova-line>)

Ministerstvo zdravotnictví zveřejnilo novou webovou aplikaci Strategické hlukové mapy 2017 (<https://geoportál.mzcr.cz/shm/>), které představují výpočtový model hlukové situace kolem vybraných pozemních komunikací, železničních tratí, městských aglomerací a Letiště Václava Havla v Praze. Mapy mají sloužit jako podklad pro budoucí opatření vedoucí ke snížení hlukové zátěže. „Cílem strategického hlukového mapování je zjištění úrovně hluku ve venkovním prostředí, jemuž jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích nebo v tichých oblastech aglomerací, v tichých oblastech ve volné krajině, v blízkosti škol, nemocnic a jiných citlivých budov nebo obydlených oblastech,“ uvedla hlavní hygienička Eva Gottvaldová.



Mapy byly pořízeny pro hlavní silnice, po kterých projede více než tři miliony vozidel za rok, hlavní železnice, po kterých projede více než 30 tisíc vlaků za rok, hlavní letiště s více než 50 tisíci vzlety nebo přistáními za rok a pro vybrané aglomerace – Prahu, Brno, Ostravu, Plzeň, Olomouc, Liberec a Ústí nad Labem s Teplicemi. Nezbytnými daty pro hlukové mapování jsou data z oblasti dopravy, zeměměřičství nebo demografické statistiky. Na základě výstupů ze strategické hlukové mapy ministerstvo dopravy spolu s krajskými úřady zpracuje návrhy opatření, jejichž účelem je ochrana před škodlivými a obtěžujícími účinky hluku. Opatření by se měla uplatnit zejména pro oblasti vymezené strategickým mapováním hluku jako takzvaná kritická místa. V těchto dnech navíc ministerstvo zdravotnictví zahájilo přípravu dalšího kola strategického hlukového mapování, jehož výsledky mají být publikovány v průběhu roku 2023.

19. 02. 2019 Pardubické hlavní nádraží čeká modernizace, spolkně čtyři a půl miliardy

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/pardubice-hlavni-nadrazi-doprava-vlaky.A190219_458462_pardubice-zpravy_mv0)

Chystaná investice Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) do modernizace pardubického nádraží přinese od příštího roku cestujícím velké komplikace, ale po dokončení je čeká nové nástupiště, prodloužení podchodu, eskalátory, lávka přes koridor a opravené budovy. V lednu 2020 začne modernizace pardubického železničního uzlu za čtyři miliardy korun, kterou chce SŽDC dokončit v polovině roku 2022. Peníze se díky Evropské unii našly skoro na všechno. I na opravu architektonicky cenných budov za další stamiliony korun. Kdo by chtěl být hodně kritický, mohl by si stěžovat, že koridor budou lidé moci přecházet směrem na Duklu po lávce nad kolejemi a nikoliv původně plánovaným podchodem. A že atraktivní doplněk nádraží ve formě nové tratě na Chrudim se zastávkou Pardubice centrum je kvůli odporu obcí na trase Ostřešanské spojky u ledu. Při rekonstrukci se podstatně změní kolejiště, stavbaři vybudují ostrovní páté nástupiště a prodlouží k němu podchod. „Kompletní modernizací projdou také všechna stávající nástupiště. Budou mít výšku nástupištních hran 550 mm nad temenem kolejnice, tedy v úrovni podlahy železničního vozu, což značně usnadní nastupování a vystupování z vlaku. Vybaví se novým informačním a orientačním systémem, rozhlasem a zvukovými majáčky pro nevidomé. Přístup na všechna nástupiště bude zajištěn i pomocí eskalátorů. O bezbariérový přístup se postarají výtahy v odjezdovém podchodu,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš.

Lávku na Duklu zaplatí z 85 procent stát

Součástí projektu je také propojení nádraží a jižní části města Pardubic, které zajistí nová bezbariérová lávka pro pěší. „Se zástupci ministerstva dopravy i SŽDC se nám podařilo uzavřít unikátní trojstrannou dohodu o financování. Ta jasně říká, že lávku nám zaplatí z 85 procent stát. Díky tomu budou náklady pro město pouze v jednotkách milionů oproti původním předpokladům,“ uvedl poslanec a zastupitel Pardubic Martin Kolovratník z hnutí ANO.

Samozřejmostí bude výměna železničního svršku a spodku, zabezpečovacího zařízení a také silnoproudé technologie včetně dispečerské řídicí techniky. Nádraží bude podle SŽDC tišší díky použití pražců s pružným upevněním. Součástí akce bude také montáž nového trakčního vedení a vlaky tak budou moci projíždět železniční stanicí rychlostí až 160 kilometrů v hodině, zatímco nyní nesmí překročit sto kilometrů v hodině. O vyšší bezpečnost se postará nové staniční zabezpečovací zařízení, které budou ovládat dispečeři z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Projektanti navrhli protihlukové stěny o celkové délce 1 409 metrů a výšce tři až tři a půl metru. Dvěšestmetrový úsek u Hlaváčovy ulice budou chránit bariéry vysoké dokonce čtyři metry.

Oprava architektonicky cenných budov. Konečně

Velkým plusem chystané investice je fakt, že současně se lidé dočkají i rekonstrukce nádražních budov, které v 50. letech minulého století navrhl architekt Karel Řepa. Patří k významným poválečným funkcionalistickým stavbám v regionu. Zvláště stav památkově chráněné budovy hotelu je trestuhodný. Opadávají z něj obklady, zubožený je i interiér. „Budovu hotelu bychom měli začít opravovat v roce 2020 nákladem 300 milionů korun. Budova dostane novou fasádu, okna, inženýrské sítě a střechu,“ uvedl Illiaš. Budovu SŽDC chce využít pro vlastní účely. „Budovu nádraží máme zahrnutou do investiční činnosti po roce 2020. Nicméně obě stavby podléhají schválení Centrální komise ministerstva dopravy jako naší nadřazené organizace,“ uvedl mluvčí.

Kazem na celé akci je skutečnost, že stavbaři sice přichystají vše pro napojení nové trati do Chrudimi, ta se ale stavět dost možná nikdy nebude. Vlaky zatím z Pardubic jezdí nejdříve na opačnou stranu do Rosic nad Labem a teprve potom míří do Chrudimi. Jízda úvratí měla zmizet, vlaky na Chrudim by totiž jely do Pardubiček, kde by se od koridoru odpojila nová trať – Ostřešanská spojka – a vedla od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Součástí akce měla být i nová zastávka Pardubice centrum umístěná mezi podjezdem ulic Jana Palacha a ulicí 17. listopadu. Potřebné dvě miliardy by se na to s největší pravděpodobností našly, ale Ostřešany ani Chrudim kvůli velkým zásahům do krajiny s tratí nesouhlasily. Hejtmán Pardubického kraje Martin Netolický z ČSSD před časem uvedl, že výstavba takzvané Ostřešanské spojky není prioritou.

Pardubické železniční nádraží

Hlavní nádraží v Pardubicích od architekta Karla Řepy patří k významným památkám moderní architektury 20. století. Pardubický rodák Karel Řepa je žákem slovinského architekta Josipa Plečnika. Státní zakázku Řepa projektoval společně s Josefem Dandou a Karlem Kalvodou na konci 40. let, stavební práce trvaly do roku 1958. Danda byl specialistou na projektování nádražních budov, zejména z hlediska vyřešení dispozic a logistiky. Pardubický architekt Karel Kalvoda se soustředil na interiéry. První vlak přijel na nádraží 1. května 1958 ve 14.30 hodin.

22. 02. 2019 České dráhy uzavřely s Plzeňským krajem smlouvu na provoz linky P2 Klatovy – Plzeň – Beroun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30438/>)

Nové vlaky vybavené moderními technologiemi, pohodlnými sedačkami, klimatizací a připojením k Wi-Fi budou od roku 2021 jezdit na lince P2 Klatovy – Plzeň – Beroun. Plzeňský kraj v pátek 22. února 2019 podepsal smlouvu se zástupci Českých drah, které nové vlaky nakoupí a budou na této trati zajišťovat provoz. „Jedná se o velký úspěch. V Plzeňském kraji jde o historicky první úspěšné nabídkové řízení vedoucí k uzavření smlouvy na 15 let. Takových úspěšných soutěží v republice ještě mnoho neproběhlo. Zároveň jde o první soutěž na nová vozidla v elektrické trakti vůbec. Osobně mám velkou radost, že se nám daří výrazně zvyšovat kvalitu nabízených služeb ve veřejné dopravě. Jsem přesvědčen, že veřejná doprava má do budoucna velký potenciál a že nové cestující získáme právě vyšší kvalitou služeb, tedy dostatečnou nabídkou spojů a moderními vozidly,“ říká hejtman Plzeňského kraje Josef Bernard.

Plzeňský kraj na provozovatele vlaků na lince P2 Klatovy – Plzeň – Beroun vypsál na konci roku 2018 veřejnou zakázku. Do nabídkového řízení se přihlásili dva účastníci – České dráhy a RegioJet. Společnost RegioJet však musela být vyloučena pro nezajištění nabídky. Nabídkovou cenu jediného uchazeče se podařilo výrazně snížit v rámci elektronické aukce na úroveň ceny, která je v ekonomických možnostech kraje. „Dodavatel nových vozidel pro tuto linku vzejde z veřejné zakázky na dodávku až 50 elektrických jednotek s kapacitou 160 míst. S výrobcem už brzy uzavřeme rámcovou smlouvu a vozidla pak budeme odebírat podle aktuální potřeby. Mezi prvními to bude právě 11 jednotek pro Plzeňský kraj. Půjde typově o podobné jednotky, které od loňského prosince nasazujeme na linku Plzeň – Horažďovice předměstí,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec a dodává: „Tato investice zapadá do naší dlouhodobé investiční strategie, v rámci které bychom chtěli v příštích 5 letech nakoupit nebo modernizovat vozidla pro dálkovou i regionální dopravu za zhruba 40 miliard korun.“

Nová vozidla vyjedou v prosinci 2021. Vlaky budou zajišťovat až na území Středočeského kraje. Cestující na lince P2 budou moci využít průjezdu vlaku přes hlavní nádraží až do zastávky Plzeň zastávka a rychleji se tak dostat do centra města nebo na spoje MHD. Pro některé může být výhodná možnost vystoupit z vlaků také v městské části Plzeň Doubravka. „V každé jednotce je požadován průvodčí pro zlepšení kontaktu s cestujícími a vyšší pocit bezpečí při cestách. Vozidla jsou velkoprostorová a dobře průhledná, což také přispívá k většímu pocitu bezpečí. Kraj se do budoucna chystá zavést vlastní integrovaný přestupní tarif. Proto je smlouva uzavřena v tzv. režimu „brutto“, kdy rizika spojená s výší tržeb z jízdného přebírá kraj,“ vysvětluje náměstek pro oblast dopavy Pavel Čížek. V prvním roce se bude jezdit za cenu 219,50 Kč/vlkm. Jde o cenu bez započítání tržeb a s novými vozidly bez jakékoli dotace. Ročně nové vlaky dle této smlouvy ujedou 985 000 vlkm.

Pro cestující je to další posun v kvalitě veřejné dopavy. Plzeňský kraj spustil od nového jízdního řádu v prosinci 2018 provoz nových vozidel na železniční trati z Plzně do Horažďovic předměstí a na Plzeňské lince mezi stanicemi Pňovany a Blovice. Cestující se zde mohou svést vozidly RegioPanter. Jedná se o částečně nízkopodlažní dvoučlánkové jednotky s kapacitou více než 140 míst k sezení. Moderní design interiéru nabízí pohodlné svezení, cestující mají možnost ve vozidle pracovat na svých počítačích či jiných zařízeních, vozy jsou totiž vybaveny zásuvkami a možností připojení k Wi-Fi. Nízkopodlažní část ocení hlavně rodiny s dětmi, senioři, cestující na vozíku či cyklisté. Navíc je nová vozidla dovezou přímo do centra Plzně na nádraží Plzeň-Jižní předměstí. Od prosince 2020 budou vozidla obdobné kvality nasazena na spěšných vlacích do Chebu a Karlových Varů.

25. 02. 2019 ČD chtějí omezit internetová data ve vlacích, cestující je příliš využívali

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/internet-ceske-drahy-omezeni.A190225_152316_ekonomika_fih)

Státní dopravce České dráhy v rámci úspor zvažuje, že omezí internetová data ve svých vlacích. Připojení nyní nabízí zdarma ve více než osmi stech dálkových a regionálních spojích. Konkurence podobný úsporný krok nechystá. Upozornil na to server zdopravy.cz. „Operátoři nám napsali, že končí s neomezenými tarify, a že nám budou připojení zpoplatňovat podle stažených dat,“ uvedl serveru člen představenstva ČD Radek Dvořák. ČTK informaci potvrdil mluvčí podniku Radek Joklík. České dráhy uvažují kvůli rostoucím nákladům o omezení internetového připojení ve svých vlacích. Dopravce by mohl nově regulovat objem stáhnutých dat, připojení by mělo nadále zůstat zdarma. Podle

mluvčího bude společnost připojení rozšiřovat do dalších vozů. „V současnosti například instalujeme Wi-Fi do zhruba 300 dalších vozů pro dálkové vlaky. Asi do 100 vozů jsme již zařízení nainstalovali,“ uvedl. Dráhy dosud měly od operátorů výjimku, která jim umožňovala neomezený objem dat. Cestující tak mohli během cesty neomezeně stahovat soubory. Objem spotřebovaných dat byl však vyšší, než všechny strany původně očekávaly, operátoři proto svou výjimku zrušili. „Očekáváme proto několikanásobný růst nákladů spojených s poskytováním Wi-Fi v našich spojích. Řádově půjde o desítky milionů korun, které budeme muset při současném neomezeném čerpání dat ročně platit,“ podotkl Joklík. Státní dopravce proto zvažuje regulaci objemu stahovaných dat, tak jako to aplikuje na území Německa ve vlacích Praha – Berlín – Hamburk. „Možností regulace je nicméně více a způsoby a míru případného omezení zatím pouze analyzujeme. Zákazníky budeme o změnách včas informovat,“ dodal mluvčí.

Konkurence beze změn

Neomezené internetové připojení nabízí na svých linkách i konkurenční dopravci. Ti se zatím ke změnám nechystají. „Neomezený přístup k datům pro své cestující ve vlacích i autobusech hodláme zachovat i do budoucna,“ řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. České dráhy v souvislosti s rozšiřováním internetového připojení ve vlacích připravují vypsání nové zakázky na operátory, kteří budou službu připojení a čerpání dat ve vlacích státního dopravce zajišťovat.

Diskusi o cenách internetového připojení a objemu dat nedávno rozvířila ministryně průmyslu a obchodu Marta Nováková, která v ČT uvedla, že Češi spíš hledají připojení k bezdrátovým Wi-Fi sítím. Vybudování mobilních sítí podle ní stálo operátory miliardy korun a data jsou drahá, protože je využívá jen malá skupinka lidí. „My potřebujeme, aby daleko víc lidí využívalo těch mobilních sítí. A to je jedna z cest, která ke zlevnění dat povede,“ řekla Nováková.

25. 02. 2019 ČD i RegioJet loni vyplatily rekordní odškodnění za zpoždění

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-i-regiojet-loni-vyplatily-rekordni-odskodneni-za-zpozdzeni/1725913>)

Největší tuzemští dopravci loni vyplatili cestujícím rekordní odškodnění za zpoždění nebo zrušení svých spojů. České dráhy v roce 2018 na kompenzacích vyplatily 2,1 milionu korun, což bylo meziročně o 18,5 procenta více. Konkurenční RegioJet pak vynaložil přes pět milionů korun, dopravce totiž poskytuje kompenzace nad rámec povinných odškodnění. Vyplývá to z dnešních vyjádření obou dopravců na dotaz ČTK. Méně naopak loni vyplatil Leo Express.

České dráhy se při vyplácení kompenzací řídí pravidly EU. Na čtvrtinu z ceny jízdného má cestující nárok při zpoždění od 60 do 119 minut, pokud cena jízdenky přesáhne 16 eur (asi 410 korun) u mezistátních spojů a 400 Kč u vnitrostátních linek. Při vyšším zpoždění dopravce uhradí polovinu jízdného, přičemž kompenzace se vztahuje na jízdné od 200 Kč, respektive osmi eur. Odškodnění RegioJetu se odvíjí podle délky zpoždění a doby jízdy linky. Společnost oproti konkurenci hradí v případě velkého zpoždění i plnou cenu jízdného i v případech, kdy zpoždění nezavinil. Leo Express vrací část jízdného při zpoždění nad 60 minut, a to podle společnosti bez ohledu na zavinění ze strany dopravce. Loňské kompenzace Českých drah a RegioJetu byly dosud nejvyšší. ČD za zpoždění vyplatily cestujícím 1,82 milionu korun, dalších 300 000 korun uhradily na zajištění taxislužby nebo hotelu v případě ujetí posledních spojů z důvodu zpoždění přípojného vlaku. Většinu peněz dráhy vyplatily za zpoždění mezistátních spojů, které tvořily až 80 procent.

Státní dopravce loni plnil svůj jízdní řád na 89 procent z celkového počtu 2,5 milionu vlaků. Podle mluvčího ČD Petra Šťáhlavského byla většina loňských zpoždění vlaků státního dopravce způsobena vnějšími vlivy, jako jsou například výluky nebo technické poruchy na dopravní cestě, nepříznivé počasí nebo nehody na trati. Dráhy tak podle mluvčího zavinily pouze 15 procent ze všech svých loňských zpoždění, zpravidla kvůli poruchám vlaků.

Konkurenční RegioJet loni na odškodněních vyplatil výrazně více než konkurence. Mnohem vyšší úhrady na odškodněních oproti konkurenci jsou způsobeny především kompenzační politikou soukromého dopravce, který z nich podle svého vyjádření udělal konkurenční výhodu. RegioJet totiž poskytuje kompenzace i ve vymezených případech, kdy zpoždění nezavinil. Tento systém odškodnění společnost zavedla na podzim 2017, loňské kompenzace tak výrazně překonaly odškodnění z předchozích let. Dalšího soukromého dopravce Leo Express naopak loňská zpoždění stály méně. Společnost na kompenzacích vyplatila necelých 73 000 korun, což je o téměř polovinu méně než v roce 2017. Podle mluvčího Emila Sedlaříka byla většina zpoždění způsobena výlukami na tratích.

25. 02. 2019 Zbourat, nebo prodat. Železničáři brzy dokončí seznam nádraží na odstřel (výpravní budovy)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/nadrazi-prodej-bourani-seznam-szdc.A190225_459655_eko-doprava_fih)

Železničáři už vědí, jak vytrdit nádraží. Nesplní-li podmínky, půjdou nádražní budovy do dražby, nebo je strhnou. Seznam těch ohrožených zatím hotov není, ale už se finišuje. Spočítané to má třeba budova v Mikulově nebo ve Slatinicích na Olomoucku. Zatímco nádraží v Berouně, Havířově nebo západní nádraží v Opavě se během letošního roku dočkala anebo dočkají rekonstrukce, jiná nádraží takové štěstí nemají. Železničáři začínají připravovat oficiální soupis zastávek a výpravních budov určených k demolici. Zatím není hotov, ministerstvo dopravy však před pár dny schválilo koncepci nakládání s osobními nádražími. A podle ní bude nepotřebná nádraží určená k prodeji a demolici vybírat. Některé budovy už známé jsou. Namále má nádražní budova ve Slatinicích na Olomoucku, Mikulov – Nové Město nebo trojice nádražních budov na frekventované trase mezi Prahou a Berounem ve Všenorech, Srbsku a v Černošicích. O jejich záchranu usiluje tamní občanské sdružení. Podobná občanská iniciativa se pak snaží zachránit výpravní budovu v Nymburku, se kterou železničáři nadále nepočítají a zájem o ni nemá ani město. To sice nedávno odmítlo budovu z konce 19. století od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) koupit, zastupitelé nicméně po státní správě požadují, aby nádraží opravila z vlastních peněz. Ta má jiné plány. Do pěti let chce původní nádražní budovu nahradit novostavbou.

Památka, nebo stará ruina

„Největší problém je, pokud se o opravy nádraží nezajímají místní radnice. Když SŽDC cítí, že samospráva má o nádraží zájem, je cesta k zachování původních historických budov mnohem snazší,“ řekl MF DNES Tomáš Šenberger z katedry architektury stavební fakulty ČVUT. Ta se koncem loňského roku kvůli plánům železničářů na bourání historických budov a jejich nahrazování obytnými kontejnery obrátila na Národní památkový ústav. „Nahrazení budov (i když zchátralých) triviálními kontejnery nakoupenými podle katalogu a pravděpodobně na základě výběrového řízení za nejnižší ceny, nás v evropském kontextu odsouvá mezi rozvojové země, které nemají prostředky na kvalitní výstavbu nádraží, ani na jejich základní údržbu,“ uvedli v dopise zástupci katedry.

Podle památkového ústavu však nemá smysl chránit všechna historická nádraží. Tomu odpovídá i relativně malý počet železničních budov, které jsou památkově chráněny. Ze zhruba 1 500 železničních objektů jich požívá ochranu asi šest desítek. Další mohou brzy přibýt. Památkáři totiž provádějí průzkum, ve kterém vybírají nové objekty, které je vhodné mezi památkově chráněné zařadit. Vyhlášení nádraží kulturní památkou je poslední cestou, kterou se železniční nadšenci a občanské spolky snaží předejít jejich bourání. Ne vždy se to však podaří. Šanci na získání statusu památky nedávno ztratily například výše zmíněné Slatinice nebo typově podobné zastávky v Černošicích, Všenorech a v Srbsku. Naopak novou šanci na zachování má historická výtupna lokomotiv na pražském Zlíchově, kterou ohrožuje plán na výstavbu Radlické radiály. Dřívější rozhodnutí totiž památkový ústav přehodnotil a nově navrhuje, aby objekt sloužící jako muzeum železniční techniky ochranu získal. „Konečné rozhodnutí musí udělat ministerstvo kultury,“ uvedla Eva Dvořáková, která památkový ústav zastupuje při projednávání budoucnosti fondu drážních budov.

Vzoreček a pak bagry

V řadě případů jednání mezi památkáři a správci železnic přinesla výsledky. Citlivé opravy se dočkaly například nádraží Ve Fulneku, Hnojníku nebo v Dobré u Frýdku-Místku. Zajímavě se vyvíjí rovněž projekt rekonstrukce nádraží v severočeských Teplicích. V něm SŽDC přišla s požadavkem na vytvoření většího počtu parkovacích míst. „Po dohodě s památkáři vzniknou v pravém bočním traktu budovy, který by jinak zůstal bez využití,“ dodala Dvořáková. Teplické nádraží má však štěstí. Do budovy, která je pro potřeby současné železnice příliš velká, se má stěhovat oddělení finančního úřadu. Jiné budovy, které zatím plán na využití nemají, budou podle nové koncepce posuzovány na základě vzorce, jehož hlavními veličinami jsou význam zastávky a její technický stav.

Šanci na rekonstrukci a další využití budou mít významnější stanice, které využívá vyšší počet cestujících, a zároveň ty, které nejsou příliš zanedbané a jejich oprava tak bude méně finančně náročná. U každé stanice a zastávky budou železničáři v pravidelných intervalech kontrolovat poměr významu zastávky a jejího stavu. Vyšší šanci na opravy budou mít nádraží v přestupních bodech na dálkové spoje. Budovy, které pro železnici využití ztratí, nabídne SŽDC nejdříve státním institucím a následně obcím. Pokud žádná z veřejných institucí zájem neprojeví, nabídnou je železničáři k prodeji firmám nebo soukromým zájemcům. Posledním řešením je demolice. Kromě celkové likvidace materiál počítá také s možností zbourání části nádraží, což je nazýváno optimalizací velikosti budov. SŽDC takové řešení podle památkářů nejnověji prosazuje u budovy místního nádraží

v Prostějově. Místo demolice by budova mohla stát dál, avšak ve značně omezené velikosti – bez patra a bočních křídel.

26. 02. 2019 Ministerstvo zahájilo řízení o zrušení železnice z Velké Kraše do Vidnavy

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2745296-ministerstvo-zahajilo-rizeni-o-zruseni-zeleznice-z-velke-krase-do-vidnavy>)

Ministerstvo dopravy zahájilo správní řízení o zrušení regionální železniční tratě z Velké Kraše do Vidnavy na Jesenicku. Trať není už několik let využívána a ani po třech pokusech se nepodařilo najít kupce. Po zrušení trati dělníci odstraní ze zhruba 4,5kilometrového úseku koleje a pak bude bezúplatně nabídnuta obcím k jinému využití. Obce neměly o nevyužívanou trať zájem, protože předchozí nabídka bezúplatného převodu byla podmíněna zachováním minimálně pětiletého provozu. SŽDC proto v lednu požádalo o zrušení této tratě a ministerstvo dopravy následně spustilo správní řízení. „Nyní se zahájí proces fyzické likvidace tratě. Po jejím snesení bude opuštěné těleso železničního spodku nabídnuto obcím zdarma. Mohou zde například vybudovat cyklostezku,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš.



Podle starosty Vidnavy Rostislava Kačora obec před časem projevila zájem o nádražní budovu, která by měla být samosprávám nabídnuta spolu s tratí. Na bývalém nádraží by mohly fungovat například ordinace lékařů. „Samotnou trať jsme zatím neřešili,“ upozornil Kačora. Také Velká Kraš má zatím zájem pouze o převod nádražní budovy. Podle starosty Zdeňka Zátopka by vybudování cyklostezky bylo problematické, jelikož železnice vede mimo oblíbené trasy cyklistů. „Mám vážnou obavu, že cyklostezka by byla využívána je minimálně. Byla by to mrtvá investice,“ podotkl Zátopek.

Trať nenašla kupce ani za 560 tisíc

Při prvním pokusu prodat trať byla předloni nabídková cena stanovena podle znaleckého posudku na 3,9 milionu. Zájem ale nikdo neprojevil. Při druhém pokusu byla cena snížena na 1,15 milionu korun, avšak ani tentokrát nebyla podána žádná nabídka. Loni na jaře byla železnice k mání za necelých 560 tisíc korun, ale kupec se opět nenašel. Na železniční trať z Velké Kraše do Vidnavy vyjely vlaky poprvé v roce 1897. V následujících letech byla prodloužena až do polské Nysy. Po druhé světové válce ale část trati do Polska zanikla a zůstal pouze zhruba pětikilometrový úsek mezi Vidnavou a Velkou Kraší. Počet cestujících však výrazně klesal a Olomoucký kraj tam v roce 2010 přestal objednávat veřejnou železniční dopravu.

28. 02. 2019 Slevy na jízdném mírně zvýšily počet cestujících, kontroly odhalily několik pochybení dopravců

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Slevy-na-jizdnem-mirne-zvysily-pocet-cestujicich,?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Od loňského září mohou studenti do 26 a senioři nad 65 let využít ve vlacích a autobusech slevy 75 procent na jízdném. Za první čtyři měsíce fungování slev ministerstvo dopravy vyplatilo dopravcům na kompenzacích celkem dvě miliardy korun. Fakturovaná částka dopravců odpovídá původním předpokladům, znamená to tedy, že zlevněné jízdné vyjde stát zhruba na šest miliard korun ročně. Slevy na jízdném mírně zvýšily počet cestujících, kontroly odhalily několik pochybení dopravců

Největší objem faktur zaslaly České dráhy ve výši 846 milionů korun, RegioJet fakturoval 105 milionů korun, Arriva celkem 182 milionů korun, Student Agency dohromady 56 milionů korun a Leo Express s.r.o. 28 mil. korun. Stát dopravcům kompenzuje částku do výše komerčního jízdného. Ztráta je vždy vyčíslena z konkrétní ceny jízdenky, kterou by cestující zaplatil, pokud by slevu nedostal. Zavedení slev na jízdném zvýšilo počet cestujících řádově o jednotky procent. V případě Českých drah došlo v období září až prosinec k meziročnímu nárůstu o čtyři procenta. Slevy u národního dopravce využívá zhruba čtyřicet procent zákazníků. V souvislosti s růstem počtu zákazníků České dráhy posílily spoje na mnoha linkách, např. z Prahy na Moravu (Ostrava, Valašsko, Slovácko), mezi Prahou a Českými Budějovicemi a Plzní nebo mezi Brnem a Jihlavou.

Za půlroku fungování slev proběhlo celkem pět set namátkových kontrol, při kterém revizoři zjistili celkem patnáct závad. Nejčastěji se jednalo o nedoložení dokladu k nároku na slevu. Kontroly probíhaly přímo ve vozidlech. Kontroloři se zaměřili především nato, zda mají cestující k jízdenkám se slevou vydaným ve vozidle, případně prodaným v předprodeji, i příslušný průkaz dokládající nárok na slevu. Tedy jestli dopravci nedávají zlevněné jízdné i cestujícím bez nároku na slevu. Dále

se kontroluje, zda nejsou vydány jízdenky pro fiktivní cestující, kdy například v autobusech by mohl řidič navolit slevové jízdenky, na které nikdo nejede. Aby se zjištěné nedostatky neopakovaly, bude Ministerstvo dopravy kontaktovat dopravce a upozorní je, v jakých případech dochází z jejich strany k pochybením. V případě prokázání úmyslu nebo opakovaných chybách hrozí dopravci sankce ve výši padesáti procent z celkového ročního objemu kompenzací.

Sleva 75 procent na jízdné ve vlacích a autobusech se týká žáků, studentů od 6 do 26 let a seniorů od 65 let. Od 1. září platí na všech vnitrostátních dálkových regionálních autobusových a železničních linkách, v rámci integrovaných dopravních systémů a také na linkách městské hromadné dopravy, které zajišťují za hranice města. Ve vlacích sleva platí pouze ve 2. třídě. Stát také nadále nařizuje 100procentní slevu na jízdném pro děti do šestého roku života.

28. 02. 2019 SŽDC zahajuje kompletní rekonstrukci stanice Letohrad za 851 milionů korun

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/rekonstrukce-letohrad.html>)

Prvním březnovým dnem začíná rekonstrukce železniční stanice Letohrad v Pardubickém kraji, která spočívá v kompletní přestavbě kolejiště a nástupišť. Stavební práce zajistí Společnost Rekonstrukce žst. Letohrad, jejími společníky jsou firmy Chládek a Tintěra Pardubice a Elektrizace železnic Praha. Celkové náklady dosahují 851 milionů korun. Rekonstrukce železniční stanice Letohrad zvýší kapacitu dopravní cesty a sníží hluk od projíždějících vlaků. „Přínosem bude i zkrácení jízdních dob a úspora provozních nákladů na infrastrukturu a řízení provozu. Současně bude zvýšena i bezpečnost železniční dopravy,“ říká Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem celého projektu.

Během následujících přibližně 15 měsíců proběhne rekonstrukce stávajícího kolejiště a trolejového vedení, postaví se podchod pro cestující pod celým nádražím a nová ostrovní nástupiště. Ta budou bezbariérová, přístup pro osoby se sníženou pohyblivostí či pro cestující s dětskými kočárky bude zajištěn výtahy. Rychlost při průjezdu Letohradem se v hlavních dopravních kolejích zvýší z dnešních 50 až 70 km/h na 80 km/h. Stanice získá nový kamerový a informační systém. Rekonstruovány budou také železniční přejezdy. Tři budou doplněny závorami, další dva ve směru na Žamberk budou zabezpečeny světelnými výstražníky.

Vzhledem k tomu, že jde o zásadní přestavbu důležitého železničního uzlu, rozsáhlé budou i dopady výlukových prací na železniční provoz. Od 1. června začnou výluky jednotlivých staničních kolejí, které budou probíhat postupně od výpravní budovy směrem ke kunčické straně tak, jak bude probíhat výstavba podchodu. Od dubna do června příštího roku pak proběhnou nepřetržité výluky na obou kolejových rozvětveních ve stanici.

28. 02. 2019 ČD po incidentech zintenzivní kontroly práce strojvedoucích

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-po-incidentech-zintenzivni-kontroly-prace-strojvedoucich/1727148>)

České dráhy v souvislosti s incidenty na železnici z minulého týdne zvýší kontrolu práce strojvedoucích. Podnik zároveň chce zavést kontroly, které by ověřovaly, zda strojvedoucí ve volném čase místo odpočinku nejedí pro jiné dopravce. ČTK to dnes řekl generální ředitel společnosti Miroslav Kupec. Za mimořádnými událostmi z posledních dnů jsou podle podniku převážně individuální chyby a nejde o systémová selhání.

Drážní inspekce musí od minulého týdne řešit tři mimořádné události. V úterý na Vysočině jel osobní vlak téměř šest kilometrů mezi Martinicemi a Velkým Meziříčím bez strojvedouce. Ve vlaku bylo 11 cestujících, kteří se marně snažili vlak zastavit. Nakonec zastavil sám a nikomu se nic nestalo. V pátek rychlík z Prahy do Mnichova projel v Ejpovicích za Plzní na červenou a vjel na jinou trať. Strojvedoucí zastavili vlaky 34 metrů od sebe. Ani v tomto případě nebyl nikdo zraněn. Poslední incident se udál v sobotu v Českých Budějovicích, kde se srazily dvě posunovací lokomotivy. Jeden strojvedoucí byl lehce zraněn, škoda přesahuje dva miliony korun.

O zvýšení bezpečnosti v souvislosti s incidenty dnes Kupec mimořádně jednal s vedoucími pracovníky ČD a specialisty, kteří mají v podniku na starosti provoz vozidel. Jednání se zúčastnil ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Výsledkem jednání je, že stovka kontrolorů by měla zintenzivnit kontroly jak při nástupu strojvedoucích do služby, tak během jejího výkonu. "Namátkově vykonávají kontroly přímo při jízdě vlaků a zaměřují se například na styl jízdy a dodržování důležitých bezpečnostních pravidel.

Na případné chybné postupy na místě strojvedoucí ihned upozorňují," uvedl šéf Českých drah. Další opatření, které státní dopravce zavede, bude nasazení dvou cvičných trenážerů, které by měly otestovat styl práce strojvůdců a případně upozornit na chyby. Dráhy také chtějí prosadit nové kontroly strojvůdců, které by se zaměřovaly na to, zda volný čas využívají k odpočinku a například nejezdí s vozidlem jiného dopravce. "České dráhy budou prosazovat institut monitoringu licence strojvedoucího do zákona o drahách. Tento monitoring odhalí případy, kdy strojvedoucí pracují u více firem a nastupují do práce unavení po předchozí směně u jiného dopravce a zvyšují tak riziko nehody," dodal Kupec.

28. 02. 2019 Modernizace železniční trati z Hradce Králové do Týniště nad Orlicí získala posudek EIA

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/modernizace-zeleznicni-trati-z-hradce-kralove-do-tynistie-nad-orlici-ziskala-posudek-eia-1356722>)

Významná modernizace trati na Rychnovsku dostala zelenou od ministerstva pro životní prostředí. Chystaná výstavba druhé koleje a rekonstrukce železniční tratě z Hradce Králové do Týniště nad Orlicí totiž získala kladný posudek o vlivu na životní prostředí EIA. Správa železniční dopravní cesty počítá s významným zvýšením nákladní dopravy v tomto úseku. Z Týniště zároveň vede trať do zóny Solnice – Kvasiny, kde sídlí závod automobilky Škoda Auto. Se zahájením stavby na devatenáctikilometrovém úseku se počítá po roce 2022, práce mají trvat asi tři roky.

Kladný posudek posvětil Správě železniční dopravní cesty výstavbu 23 mostů, z nichž je 16 železničních. Rekonstruováno bude devět železničních přejezdů, osm jich zanikne. Z dokumentu, který SŽDC zveřejnila dříve, vyplývá, že se na trati počítá s výrazným nárůstem nákladní dopravy. Ta v současné době naráží na plné kapacity po celé republice, dopravci proto musí jezdit především v nočních hodinách. „Nebyly zjištěny skutečnosti vylučující ani podmíněčně vylučující realizaci záměru ve vybrané lokalitě. Jedná se o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez,“ uvádí se v dokumentaci.

Stanice v Týništi je po Hradci Králové a Chocni třetí nejdůležitější stanicí v oblasti. Z Týniště vede trať do zóny Solnice – Kvasiny, kde má sídlo rostoucí závod automobilky Škoda Auto a kraj tam chystá vybudování průmyslové zóny o 35 hektarech. „Nákladním dopravcům chceme pomoci. Zásadním ulehčením musí být rychlá spojení, která připravujeme,“ řekl začátkem roku ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) v rozhovoru pro deník E15. Stanice Týniště nad Orlicí prošla opravou naposledy v roce 2015. SŽDC a České dráhy tehdy zrekonstruovaly nádražní budovy, kolejiště a nástupiště. Investovaly téměř čtvrt miliardy korun.