

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2015

OBSAH

01. 09. 2015	ČESKÉ DRÁHY ODMÍTLY DÁT POSLANCI NĚKTERÉ EKONOMICKÉ ÚDAJE (PRAHA – OSTRAVA)	3
02. 09. 2015	MINISTERSTVO DOPRAVY PODPOŘILO MODERNIZACI TRATI BRNO – PŘEROV	3
02. 09. 2015	ČESKÉ DRÁHY SE PŘIPRAVUJÍ NA PŘÍPADNÝ PŘÍLIV UPRCHLÍKŮ	4
02. 09. 2015	SOUD ODMÍTL KASAČNÍ STÍŽNOST. REFERENDUM O BRNĚNSKÉM NÁDRAŽÍ BUDE ZA ROK.....	4
02. 09. 2015	ČD CARGO ZVAŽUJE OPUŠTĚNÍ STOVEK STANIC, NA VOZOVÝCH ZÁSILKÁCH TRATÍ	4
04. 09. 2015	ÚZKOKOLEJKA ŽALUJE KRAJE O 40 MILIONŮ, POŽADUJE PŘIMĚŘENÝ ZISK (JHMD).....	5
04. 09. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE ŽST ČESKÁ LÍPA	5
05. 09. 2015	MAĎARSKO VRÁTIL DO PROVOZU MEZISTÁTNÍ LINKU MEZI PRAHOU A BUDAPEŠTÍ	6
07. 09. 2015	VE ŠLUKNOVĚ SE SRAZIL VLAK S NÁKLADNÍM AUTEM, 12 ZRANĚNÝCH.....	6
07. 09. 2015	SŽDC OTVÍRÁ DALŠÍ ČÁST ČTVRTÉHO KORIDORU, UMOŽNÍ RYCHLOST 160 KM/H (VESELÍ NAD LUŽNICÍ – SOBĚSLAV)	6
08. 09. 2015	DOPRAVCI MOHOU ZÍSKAT NA DOTACÍCH PŘES 20 MILIARD NA NÁKUP VLAKŮ.....	7
08. 09. 2015	ZÁJEM O TRAŤ PLZEŇ – MOST MÁ PĚT DOPRAVCŮ (LINKA R16)	7
08. 09. 2015	NEJLEPŠÍ BYZNYS NA ŽELEZNICI? LETOS AUTOBUSY (NAD).....	8
09. 09. 2015	REGIOJET NASADÍ PRVNÍCH PĚT NOVÝCH VOZŮ ASTRA Z RUMUNSKA.....	8
09. 09. 2015	NÁKLAD KOLEJÍ UJEL, NA OSMIKILOMETROVÉ CESTĚ PO TRATI ZABIL DĚLNÍKA (VLKANEC – GOLČŮV JENÍKOV)	8
09. 09. 2015	DÁNSKO PŘERUŠILO DOPRAVNÍ SPOJENÍ S NĚMECKEM KVŮLI UPRCHLÍKŮM	9
10. 09. 2015	CESTUJÍCÍ VYZKOUŠEJÍ MODERNIZOVANÉ VOZY ZE ŠKODY (BDPEE ²³¹)	9
10. 09. 2015	RAKOUSKÉ DRÁHY ZRUŠILY SPOJE DO MAĎARSKA. KVŮLI BĚŽENCŮM	10
11. 09. 2015	ČESKÉ DRÁHY NAKOUPI RYCHLÉ LOKOMOTIVY PRO MEZINÁRODNÍ DOPRAVU	10
11. 09. 2015	ČESKÝ BROD ZÍSKAL POHODLNĚJŠÍ PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ.....	11
11. 09. 2015	V PLZNI UŽ SE RÝSUJE NOVÁ PODOBA HLAVNÍHO ŽELEZNIČNÍHO NÁDRAŽÍ (UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA).....	12
12. 09. 2015	HISTORICKÉ PARNÍ VLAKY PŘIPOMNĚLY PROJEKTANTA JANA PERNERA ..	12
13. 09. 2015	SPOR O LOKOMOTIVY VRCHOLÍ. ŠKODA A ČESKÉ DRÁHY HRAJÍ O MILIARDU (109 E)	13
14. 09. 2015	VLÁDA PŘERUŠILA DISKUSI O VZNIKU ŽELEZNIČNÍHO REGULÁTORA (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE)	13
14. 09. 2015	NEJDELŠÍ ŽELEZNIČNÍ TUNEL U PLZNĚ MÁ HOTOVOU POLOVINU 1. TUBUSU (EJPOVICE – PLZEŇ).....	14
14. 09. 2015	NA DALŠÍM ÚSEKU MEZI PRAHOU A ČESKÝMI BUDĚJOVICEMI PŘIBYLA DRUHÁ KOLEJ (VESELÍ NAD LUŽNICÍ – SOBĚSLAV, SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	14
15. 09. 2015	ČESKO ZÍSKÁ Z EU SEDM MILIARD NA PĚT ŽELEZNIČNÍCH STAVEB (CEF)...	15

15. 09. 2015	ZÁCHRANA KOKOŘÍNSKÉ LOKÁLKY VYJDE NA VÍCE NEŽ 300 MILIONŮ (MĚLNÍK – MŠENO)	16
16. 09. 2015	TŘETÍ NEHODA BĚHEM TÝDNE: U GOLČOVA JENÍKOVA SI VAGONY DĚLAJÍ, CO CHTĚJÍ	16
17. 09. 2015	SŽDC RUŠÍ ZAKÁZKU NA MODERNIZACI TRATĚ ZA 713 MILIONŮ KORUN (ŠUMPERK – JESENÍK)	16
17. 09. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: „REVITALIZACE TRATI OPAVA VÝCHOD – OLOMOUC HL. N.“ (V ÚSEKU ŽST. KRNOV 87,402 – ŽST. OPAVA VÝCHOD 115,683).....	17
17. 09. 2015	V BUBNECH ŠLA K ZEMI NEJCENNĚJŠÍ BUDOVA – BÝVALÉ ŽELEZNIČNÍ DÍLNY (PRAHA-BUBNY)	17
18. 09. 2015	NÁKLAD NA ŽELEZNICI MÁ UDRŽET OBŘÍ SLEVA, ČD CARGO UŠETŘÍ 200 MILIONŮ	18
18. 09. 2015	ČÁSTI PONIČENÉHO PENDOLINA SE VRACEJÍ NA KOLEJE. JAKO ZÁLOHA PRO OPRAVY (680.003).....	18
22. 09. 2015	DEMOLICE ZAČALA. STROJE UŽ VE VARECH DĚLAJÍ MÍSTO NOVÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVĚ (KARLOVY VARY)	19
22. 09. 2015	ŽELEZNIČNÍ STANICE STRAKONICE PROŠLA VÝRAZNOU PROMĚNOU (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	20
23. 09. 2015	NEZÁVISLÝ REGULAČNÍ ÚŘAD POSÍLÍ TRANSPARENTNOST NA ČESKÉ ŽELEZNICI (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE)	20
23. 09. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PRAHA-HOSTIVAR – PRAHA HL. N., II. ČÁST PRAHA-HOSTIVAR – PRAHA HL. N.....	21
25. 09. 2015	MINISTERSTVO ODMÍTLO OBNOVIT TRAŤ ZNIČENOU SESUVEM NA D8. ZATÍM, TVRDÍ (TRAŤ Č. 097).....	22
25. 09. 2015	DALŠÍ STŘET ČESKÝCH DRAH A SOUKROMNÍKŮ. KVŮLI LOGU NÁRODNÍ DOPRAVCE	22
27. 09. 2015	JAK ODLEHČIT KORIDORU A VRÁTIT TRADICI? OŽÍVAJÍ PLÁNY NA NÁVRAT EXPRESŮ DO VELENIC (PRAHA – ČESKÉ VELENICE – WIEN)	23
27. 09. 2015	NOVÉ ZÁBĚRY UKAZUJÍ PENDOLINO KRÁTCE PO NEHODĚ VE STUDÉNCI (22. ČERVENCE 2015).....	25
29. 09. 2015	V ČESKU PŘIBÝVÁ VLAKŮ Z DRUHÉ RUKY, REGIOJET NAKOUPIL DALŠÍ V BELGII.....	26
30. 09. 2015	ČÍŇANÉ UŽ KONKURUJÍ ŠINKANSENŮM, ZÍSKALI ZAKÁZKU V KALIFORNII... 26	
30. 09. 2015	TRAŤ, NA KTEROU SE TĚMĚŘ ZAPOMNĚLO, DOSTALA NOVOU ZASTÁVKU (ČERVENÁ VODA-POD ROZHLEDNOU, TRAŤ Č. 024).....	27
30. 09. 2015	LIDÉ SE PŘIŠLI PODÍVAT NA VÝBUCH. TAK VZNIKALA PŘED 190 LETY ŽELEZNICE (27. ZÁŘÍ 1825, STOCKTON – DARLINGTON)	27

01. 09. 2015 České dráhy odmítly dát poslanci některé ekonomické údaje (Praha – Ostrava)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-odmitly-dat-poslanci-nektere-ekonomicke-udaje/1253336>)

České dráhy odmítly s odvoláním na obchodní tajemství poskytnout některé ekonomické údaje o jednotlivých provozovaných linkách. Vyplývá to z odpovědi ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) na interpelaci Zbyňka Stanjura (ODS), která se týká otevírání trhu osobní železniční dopravy. Stanjura žádal o údaje v souvislosti s tratí mezi Prahou a Ostravou, na níž poskytuje služby více dopravců. U Českých drah podle něho existuje riziko, že na provoz přispívá ze státem dotovaných linek. Stanjura nebyl s ministrovou odpovědí spokojen a o věci se bude debatovat na sněmovním plénu.

Bývalý ministr dopravy Stanjura poznamenal, že stát opakovaně vyhlašuje, že na trati Praha – Ostrava nekryje ztrátu z veřejných rozpočtů. "U soukromých dopravců to jistě platí, u Českých drah existuje riziko křížového financování," napsal v interpelaci. Podezření by bylo podle něho možné vyloučit jen tím, že se zveřejní náklady a výnosy Českých drah na jednotlivých linkách. Stanjura chtěl údaje u 12 tratí. Ministerstvo dopravy požadovaná data nemá, vyplynulo z Ťokovy odpovědi. Některé údaje představují podle něho služby provozované na komerční riziko dopravce, u objednávaných vlaků má úřad prý jen data nutná zejména k výpočtu kompenzací. "Žádost proto ministerstvo dopravy postoupilo dopravci, který však sdělil, že předmětná data pokládá za své obchodní tajemství a s odvoláním na to není připraven informace poskytnout," uvedl Ťok. Stanjura připomněl taky někdejší harmonogram, podle kterého měla ze soutěže vzejít už pro jízdní řád na roky 2015/2016 obsluha pěti rychlíkových tratí. Postěžoval si na to, že další ministři termíny jen odsouvali. Ťok odpověděl, že liberalizace trhu formou nabídkových řízení je dlouhodobým záměrem ministerstva. Podotkl, že proces nabídkového řízení trvá dva až čtyři roky.

Otevírání trhu by se mělo podle Ťoka sladit s unijními dotacemi na pořízení vlaků. Jde podle něho celkem o devět miliard korun, které by měly být přiděleny vesměs do konce roku 2018. Předběžně jde o linky Plzeň – Most, Liberec – Pardubice a Liberec – Ústí nad Labem, Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem a Děčín a Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, uvedl ministr. Na linku Brno – Břeclav – Olomouc ministerstvo uzavře smlouvu ještě letos přímým zadáním, protože chce využít asi miliardovou unijní dotaci, která musí být proplacena do konce roku. Na linku Plzeň – Most už byla soutěž vypsána, další nabídková řízení by se mohla začít v následujících dvou letech.

02. 09. 2015 Ministerstvo dopravy podpořilo modernizaci trati Brno – Přerov

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Ministerstvo_dopravy_podporilo_modernizaci_trati_Brno%E2%80%93Přerov.htm)

Centrální komise Ministerstva dopravy v úterý 1. září rozhodla o modernizaci železniční trati Brno – Přerov. Zvolená varianta počítá s modernizací celé trati na rychlost 200 km/h. Zkracuje cestovní dobu Brno – Přerov na 30 minut a Brno – Ostrava na 77 minut, což jsou časy nabízející potřebný cestovní komfort. Studie proveditelnosti, která byla podkladem pro rozhodnutí ministerstva, má za sebou úspěšné projednání s evropskou agenturou JASPERS. Otevírá se tím možnost financování stavby z evropských zdrojů. Zdvoukolejnění trati umožní zvýšit počet dálkových vlaků z Brna do Ostravy, Olomouce a Zlína, ale také obsloužit obce mezi Rousínovem a Vyškovem rychlou regionální osobní dopravou. To se projevilo i v očekávaném nárůstu počtu přepravených cestujících ze 7 tis. na 17,25 tis. osob denně v nejzatíženějším úseku. Chystaná modernizace trati Brno – Přerov vede k řadě náročných přeložek trati, ale je v souladu s územními plány obcí na trase a dotčených krajů. Celkové investiční náklady studie stanovila na 35,405 mld. Kč, odhadovaný termín zahájení provozu je v roce 2025.

Podkladem k rozhodnutí ministerstva byla studie proveditelnosti, kterou nechala zpracovat Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) sdružením společností SUDOP Brno s. r. o. a MCO a. s. V ní byly posuzovány typově různé varianty, od prostého zdvoukolejnění současné trati bez zlepšení směrových poměrů, přes varianty modernizace pro rychlost 160 až 200 km/h až po varianty s novými úseky vysokorychlostních tratí. Studie proveditelnosti navrhla projektové varianty po technické stránce, posoudila jejich dopravní technologii, přepravní model, územní průchodnost a zhodnotila především jejich ekonomickou efektivitu metodou CBA (porovnání nákladů a přínosů). Studie zahrnuje do porovnání také varianty kombinující novostavbu charakteru vysokorychlostní trati pro dálkovou osobní dopravu a rekonstrukci stávající jednokolejné trati pro osobní regionální, meziregionální

a nákladní dopravu. Tyto varianty ale při vysokých investičních nákladech (46 až 68 mld. Kč) neprokázaly takový přínos, aby mohly být obhajitelné pro financování z veřejných prostředků. Ekonomickou efektivitu posuzovala studie podle standardní metodiky s výhledem 30 let od zprovoznění stavby. Studie byla úspěšně projednána s agenturou JASPERS, což dává předpoklad k financování stavby z nástroje CEF (Connecting Europe Facility) a Operačního programu Doprava.

Trať Brno – Přerov je významnou spojnici jižní a severní Moravy, ale náleží také do evropské železniční sítě TEN-T, a to jako součást hlavní sítě pro osobní dopravu. Evropská unie ve svých plánech počítá na tomto spojení s vysokorychlostní železnicí s rychlostí 200 km/h. Jedná se o první schválený úsek budoucího systému rychlých spojení a zásadní signál, že se ČR hlásí k progresivním trendům moderní železnice.

02. 09. 2015 České dráhy se připravují na případný příliv uprchlíků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-24766/>)

Předseda Představenstva Českých drah Pavel Krtek svolal dnes ráno poradu k bezpečnostní situaci v souvislosti s přílivem migrantů do Evropy. Ti se snaží dostat do Německa a hrozí, že k tranzitu masově využijí mezinárodní vlaky národního dopravce jedoucí především z Budapešti. „Do Břeclavi proto pošleme posilové vozy, v Brně bude připravena záložní lokomotiva pro případ nutnosti vypravení mimořádného vlaku a posílili jsme už i dispečerský aparát,“ říká člen představenstva společnosti odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Zvýšenou pozornost věnuje dopravce prevenci případných hygienických a zdravotních rizik. „Kvůli tomu se náš zástupce setká také s hlavním hygienikem,“ doplňuje předseda představenstva Pavel Krtek. „Plníme roli národního dopravce a považujeme za svou povinnost se v zájmu státu a občanů aktivně zapojit do řešení krizové situace.“ České dráhy úzce spolupracují s Policií České republiky, se kterou si předávají informace o pohybu migrantů a snaží se zajistit bezpečnost ve svých vlacích a na nádražích. Pomáhá i bezpečnostní agentura, jejíž pracovníci se budou ve vyšší míře pohybovat ve vytipovaných mezinárodních spojích.

02. 09. 2015 Soud odmítl kasační stížnost. Referendum o brněnském nádraží bude za rok

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/nejvyssi-spravni-soud-kasacni-staznot-brnenske-nadrazi-p2w-brno-zpravy.aspx?c=A150902_143250_brno-zpravy_tr)

Nejvyšší správní soud (NSS) ve středu zamítl kasační stížnost brněnských opozičních zastupitelů za ODS a ČSSD, kteří nesouhlasí s termínem referenda o poloze tamního vlakového nádraží. Informaci potvrdila mluvčí soudu Sylva Dostálová. Brňané budou o nádraží hlasovat při krajských volbách v roce 2016. Zastupitelstvo města Brna vyhlásilo v listopadu 2014 většinou hlasů referendum týkající se hlavního vlakového nádraží v Brně a dobu jeho konání určilo současně s volbami do zastupitelstev krajů v roce 2016. Menšinová zastupitelé toto rozhodnutí napadli u Krajského soudu v Brně, který jejich návrh v únoru odmítl. Proto se s kasační stížností obrátili na Nejvyšší správní soud. Ten ji ve středu zamítl. „Soud nemůže být pokračujícím fórem politického boje představeného hlasováním v zastupitelstvu“, sdělil předseda volebního senátu Jan Passer. Právní úprava vychází z předpokladu, že se samotné vyhlášení referenda nemůže dotknout veřejných subjektivních práv jednotlivce. Modernizace vlakového nádraží se v Brně řeší už téměř sto let. V současné době existují dvě hlavní varianty – u řeky a pod Petrovem. Správa železniční dopravní cesty pracuje na studii proveditelnosti, která by měla být hotová příští rok.

02. 09. 2015 ČD Cargo zvažuje opuštění stovek stanic, na vozových zásilkách tratí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-zvazuje-opusteni-stovek-stanic-na-vozovych-zasilkach-trati-1223894>)

Vedení nákladního dopravce ČD Cargo usilovně přemýšlí, jak odlehčit tíživou kouli v podobě vozových zásilek. Jde o dlouhodobě ztrátovou činnost, která obnáší složité sestavení vlaku z jednotlivých vagonů z různých stanic, převoz vlaku a opětné rozvezení vagonů do jiných malých stanic. Roční ztráta činí 300 milionů korun, což je dáno především fixními náklady, hlavně mzdami. Firma proto zpracovala analýzu s pracovním názvem Bílá místa, jejímž výsledkem je seznam více než dvou stovek míst, která se nevyplatí obhospodařovat. To je pětina ze všech stanic, kde cargo obsluhuje pouze jednotlivé vozové zásilky. „Týká se to většinou dřeva, kovového odpadu nebo tříděného uhlí. Vedeme o tom nyní diskusi se státem, značnou nelibost vyjádřili i starostové a hejtmani

z dotčených regionů," řekl deníku E15 předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Příkladem je například slezská trať Milotice – Vrbo pod Pradědem. Ještě před několika lety tu cargo vozilo stovky vagonů dřeva ročně, nyní už jsou to ale pouhé desítky. Rozhodnout o osudu cegové sítě by měla dopravní tripartita, která se uskuteční zřejmě v září. Vedení chce mít jasno do konce října. Podle vedení carga je snížení počtu obsluhovaných stanic zásadním krokem k vyrovnanému hospodaření jednotlivých zásilek v roce 2017. V případě rušení tarifních bodů by cargo muselo opustit do konce roku na 560 zaměstnanců. Bednárik přirovnává rušení stanic k zavírání venkovských pošt. ČD Cargo chce soustředit náklady do centrálních nádraží, která by obsluhovala zhruba dvacetikilometrový okruh.

Náklad by mohl skončit na silnicích

„Jsem k tomu velmi skeptický, obávám se dominového efektu a ztráty objemu zboží,“ uvedl šéf odborů ČD Cargo Radek Nekola. Věc tak může dopadnout jakkoliv. Jednotlivé vozové zásilky jsou totiž výsostně politikum. Pokud by šlo čistě o ekonomickou stránku věci, už dávno by je cargo přestalo dělat a propustilo zhruba čtyři tisíce lidí. Žádný jiný železniční dopravce je totiž nedělá a přenechává tento obor kamionům. Vláda ale nechce dopustit, aby se zhruba 30 milionů tun nákladu přelilo na silnice. Ulevila proto už v minulosti cargu slevou na použití kolejí. To ale podle vedení firmy k účinné cenové soutěži s kamiony nestačí. Trend je jasný, jen za pololetí ztratil železniční dopravce ve prospěch silničních dopravců 1,3 milionu tun. Celá ztráta připadá na jednotlivé vozové zásilky. Ziskové ucelené vlaky z místa na místo hlásí růst objemů.

04. 09. 2015 Úzkokolejka žaluje kraje o 40 milionů, požaduje přiměřený zisk (JHMD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/uzkokolejka-zaluje-kraje-o-40-milionu-pozaduje-primereny-zisk-1224271>)

Přetahovaná Jindřichohradeckých místních drah (JHMD) a krajů o peníze na dopravu dospěla k žalobě. Tu v podobě návrhu na zahájení správního řízení poslal jihočeský dopravce na ministerstvo vnitra. Po Jihočeském kraji a Vysočině žádá provozovatel úzkokolejky 40 milionů korun. Kraje jakékoli nároky ze strany JHMD odmítají. Jde o první spor tohoto druhu mezi objednatelům dopravy a železničním dopravcem. „Je to zásadní precedent, který může mít vliv na celou veřejnou dopravu a její financování. Případné tendry založené na ceně by tím mohly pozbyť smyslu,“ řekl deníku E15 zdroj obeznámený se sporem.

Podle spolumajitele a ředitele JHMD Borise Čajánka kraje firmě neplatí úplné vlastní náklady a přiměřený zisk v souladu se zákonem a uzavřenou smlouvou. „Žalobu jsme byli nuceni podat kvůli dlouhodobému ignorování našich oprávněných požadavků,“ řekl spolumajitel a ředitel JHMD Boris Čajánek. Manko podle něho vzniká už od roku 2010 a stále narůstá. Oba kraje platí za provoz na úzkokolejných tratích z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně 61 korun na vlakový kilometr, podle Čajánka by ale suma měla být dvojnásobná. Hejtmanství ale s nároky firmy nesouhlasí. „Samozřejmě to v plném rozsahu odmítáme.

Nikdo si nemůže jen tak vzpomenout a chtít zpětně peníze daňových poplatníků,“ řekl deníku E15 poradce jihočeského hejtmana pro dopravu Ivan Študlar. Podle něho kraj plní desetiletou smlouvu i každoročně uzavírané dodatky. Termín na odpověď kraje ministerstvu vyprší dnes. Podle Študlara je kraj ochoten jednat o úpravě některých položek úhrady pro rok 2016. Jde například o odpisy modernizovaných vozů. Problém je ovšem v tom, že výše odpisů není dosud známa. Není totiž jasné, do jaké míry na modernizaci vozů přispějí evropské fondy. Kraj naopak nechce ani slyšet o tom, že by měl firmě platit navíc za použití dopravní cesty. Koleje totiž patří JHMD. Jihočeský kraj i Vysočina mají rovněž připraveny krizové autobusové varianty pro případ, že by se vlaky na úzkokolejce zastavily. „Velmi neradi bychom je ale uplatňovali,“ dodal Študlar.

04. 09. 2015 Stavební povolení: Modernizace ŽST Česká Lípa

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150904rozhodnuti.pdf>)

Obsahem stavby je přestavba žst. Česká Lípa. V rámci stavby budou revitalizovány i některé návazné úseky, na kterých bude posléze zvýšena rychlost vlaků. Jedná se zejména o zvýšení rychlosti v úseku Stružnice – Česká Lípa Holý vrch na až 100 km/h a Česká Lípa – Zákupy na až 120 km/h. Dále bude zvýšena rychlost i na úseku Srní u Č. L. – Česká Lípa. Dojde ke sjednocení dvou částí, na které je v současné době žst. Česká Lípa rozdělena, a celý prostor určený cestujícím bude navíc přiblížen k centru města o přibližně 250 m. Podchod k nástupištím bude vybudován pod celým kolejištěm a umožní tak napojení další městské infrastruktury, které spojí dvě železnici rozdělené části města.

Stavba zároveň obsahuje také nové zabezpečovací zařízení jak ve stanici, tak v sousedních traťových úsecích s výjimkou trati ve směru na Lovosice. Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště.

05. 09. 2015 Maďarsko vrátilo do provozu mezistátní linku mezi Prahou a Budapeští

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/madarsko-vratilo-do-provozu-mezistatni-linku-mezi-prahou-a-budapesti-1ed-/domaci.aspx?c=A150905_122043_domaci_fer)

Maďarská železnice vrátila do provozu mezistátní vlaky EuroCity, které jezdí z budapešťského nádraží Keleti ve směru na Prahu. Spojení funguje i opačným směrem, a lidé tak nemusejí na maďarských hranicích přestupovat na vnitrostátní linky. Informovaly o tom České dráhy. „Od dnešního dopoledne tak již jezdí mezistátní vlaky EuroCity ve směru do/z Prahy přímo na nádraží Budapest-Keleti pu. bez nutnosti přestupu na náhradní vnitrostátní spoje na hranicích ve stanici Szob. Při zásahu státních orgánů na hranicích mezi Maďarskem a Slovenskem nebo v těchto státech však nelze vyloučit případné zdržení spojů z Maďarska,“ oznámil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Maďarsko ve čtvrtek zrušilo přímé rychlíky do západní Evropy včetně Česka. Mezinárodní spoje, kterými jezdily stovky uprchlíků, mají končit na hranici. Budapešťské nádraží Keleti, které v uplynulém týdnu střežila policie, zaplavily ve čtvrtek ráno stovky uprchlíků. Dav vzal ztečí jeden stojící vlak a lidé se cpali do vagonů, jak jen to šlo – dveřmi i okny. Nebylo jasné, kam má souprava namířeno, ale roznesla se fáma, že by měl jet do Německa. Hlášení z tlapačů posléze upozornilo, že z nádraží Keleti nebude prozatím vypravován žádný přímý mezinárodní vlak. Státní železniční společnost podle agentury MTI sdělila, že toto rozhodnutí bylo učiněno kvůli zajištění bezpečnosti vlakové dopravy. Uvedla ale také, že zakoupené jízdenky na mezinárodní vlaky lze ale použít i na vnitrostátních spojích. Očekávalo se proto, že se běženci přesunou k rakouským hranicím jinými vlaky či po silnicích. Úřady také později na Keleti nechaly přistavit dva zvláštní vlaky, které mají jet do města Šoproň u rakouských hranic. Rakousko a Německo v noci na sobotu oznámily, že migrantům, kteří přicházejí z Maďarska, umožní vstup na své území. Informoval o tom rakouský kancléř Werner Faymann. V sobotu ráno dorazily na maďarsko-rakouskou hranici první dva tisíce běženců. První z nich pak vlakem zamířili do Salzburku.

07. 09. 2015 Ve Šluknově se srazil vlak s nákladním autem, 12 zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1580534-ve-sluknove-se-srazil-vlak-s-nakladnim-autem-12-zranenych>)

Na železničním přejezdu ve Šluknově se srazil vlak s nákladním autem. Strojvedoucí je těžce zraněný. „Jeho kabina byla úplně zničená. Vlak po srážce vykolejil,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Dalších jedenáct lidí utrpělo lehká zranění. Provoz na trati Rumburk – Šluknov je přerušeno, uzavřena je i silnice. Nehoda se stala po 16 hodině



na přejezdu v Rumburské ulici. Přejezd je zabezpečený pouze světelnou signalizací bez závor. „Dle zjištění na místě nehody bylo přejezdové zabezpečovací zařízení v době nehody v činnosti,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Při střetu s kamionem, který vezl štěrk, osobní vlak vykolejil. Ve vlaku jelo několik desítek lidí. Strojvedoucího odvezl do nemocnice vrtulník. Na místě zasahovalo několik jednotek hasičů, teď zůstávají u nehody vyšetřovatelé. Provoz na trati bude přerušeno minimálně do úterního poledne, uvedl Radek Joklík z Českých drah. Osobní vlak musí nejprve technici vrátit na trať. Drážní inspekce škodu na vlaku, trati a kamionu odhadla na 13,5 milionu korun.

07. 09. 2015 SŽDC otvírá další část čtvrtého koridoru, umožní rychlost 160 km/h (Veselí nad Lužnicí – Soběslav)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-otvira-dalsi-cast-ctvrteho-koridoru-umozni-rychlost-160-km-h-1225262>)

Železniční peklo v podobě nekonečných výluk na čtvrtém koridoru se v úterý alespoň částečně zmírní. Správa železniční dopravní cesty po roce a půl dokončila modernizaci šestikilometrového úseku z Veselí nad Lužnicí do Soběslavi za 1,3 miliardy korun. Trať se dočkala například zdvoukolejnění, čímž maximální povolená rychlost stoupne na 160 kilometrů v hodině. Přestavba se dotkla i nádraží v Soběslavi, kde vznikla nová nástupiště a podchody. Místo přejezdů postavili železničáři mimoúrovňové křižovatky. „Kvůli rozsáhlým stavebním úpravám se cestující museli smířit s řadou

výluk na trati. Výsledek ale stojí za to. Zatímco nyní trvá cesta vlakem z Prahy do Českých Budějovic zhruba dvě a půl hodiny, v budoucnu se zkrátí na pouhých 90 minut," sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Na to si ale budou muset cestující ještě dva roky počkat a skousnout další výluky. Jihočeský koridor patří při posčítání všech staveb k největším železničním modernizacím v republice. V posledních dnech proto výluka (jinak řečeno cesta náhradním autobusem) dosáhla rekordní délky z Českých Budějovic až do Olbramovic, tedy více než sto kilometrů. Výluka až do pátku potrvá mezi Tábořem a Olbramovicemi, neboť zde dělníci napojují na koridor novou velkoryse řešenou přeložku mezi Chotovinami a Sudoměřicemi. Její součástí je i tunel a obří most nad dálnicí D3. Stejně tak SŽDC v těchto dnech na koridor napojuje nový dvoukolejný úsek na jih od Veselí nad Lužnicí. Po dokončení celého koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi chtějí České dráhy obnovit spojení kategorie EuroCity do Lince.

08. 09. 2015 Dopravci mohou získat na dotacích přes 20 miliard na nákup vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dopravci-mohou-ziskat-na-dotacich-pres-20-miliard-na-nakup-vlakuv/1255838>)

Přes 20 miliard korun na nákup vlaků mohou v příštích osmi letech získat na dotacích od státu a EU dopravci v Česku. Dnes to uvedl deník Mladá fronta Dnes (MfD). Dotace uhradí až 100 procent nákladů. Podmínkou ale bude, že vlak bude smět jezdit jen na určité trati, a dopravce tak po uplynutí smlouvy předá vlak svému nástupci. Podle materiálu, který rozeslalo ministerstvo dopravy do meziresortního připomínkového řízení, se dopravci budou moci ucházet o 20,264 miliardy korun na vlaky pro rychlíkové linky. Většinu peněz, 85 procent, pokryjí evropské fondy a zbytek stát. Ministerstvo uvádí, že dotace budou směřovat pouze na nákup nových vlaků. Modernizace starších souprav je totiž finančně náročná, a přitom nezvyšuje kvalitu železniční dopravy v očích cestujících tak jako nové vlaky, cituje deník z materiálu úřadu. Stát podle deníku zatím dotoval nové vlaky jen výjimečně. České dráhy v minulosti sice nakupovaly soupravy pro krajské spoje, ale dotace pokrývaly pouze 40 až 60 procent ceny vlaku.

08. 09. 2015 Zájem o trať Plzeň – Most má pět dopravců (linka R16)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zajem-o-trat-plzen-most-ma-pet-dopravcu/1255969>)

O provoz železniční trati mezi Plzní a Mostem má zájem pět společností. Nabídku dnes podaly České dráhy, RegioJet, Leo Express, GW Train Regio a společnost Arriva spadající pod německé Deutsche Bahn. Nejlevnější nabídku podala společnost GW Train Regio, která za kilometr jízdy žádá po státu dotaci necelých 75 korun. ČTK to zjistila z několika zdrojů. Správnost výběrového řízení během dneška zpochybnily České dráhy, které podaly stížnost k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). "Protože vnímáme určité pochybnosti o správnosti zadání k nabídkovému řízení na tuto linku, spočívající především v kritériích, která podle nás neumožňují připravit uchazečům srovnatelné nabídky, obrátili jsme se v této věci na ÚOHS," řekl dnes ČTK mluvčí drah Radek Joklík. Vítěz výběrového řízení, které ministerstvo dopravy vypsal v únoru, by měl začít s provozem od prosince příštího roku. "Skutečnost, že máme pět soutěžících znamená, že i o tuto linku, která nepatří mezi nejvíce atraktivní, je zájem," řekl ČTK mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Ministerská výběrová komise nabídky nyní posoudí, kdy úřad vyhlásí vítěze zatím ale není známo.

Spojení mezi Plzní a Mostem je neelektrifikované a denně tudy projedou čtyři páry rychlíků a v neděli pět párů dálkových spojů, doplnilo ministerstvo. To si od soutěže slibuje snížení cen, většina dnešních nabídek je lacinější, než za kolik zde dnes jezdí České dráhy, dodal mluvčí. Vyhlášení tendru na provozovatele dálkové linky mezi Plzní a Mostem je po dlouhé době prvním krokem k otevření železničního trhu soukromým společnostem. Naposledy se ministerstvo pokoušelo formou veřejné soutěže vybrat provozovatele na lince mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov, muselo ji ale zrušit poté, co v březnu 2013 vyřadilo z tendru kvůli nesplnění kvalifikačních podmínek společnost Arriva. V tendru pak zůstal jediný zájemce, RegioJet podnikatele Radima Jančury. Po trati Plzeň – Most plánuje ministerstvo vypsat výběrové řízení na dvojici linek z Liberce do Pardubic a do Ústí nad Labem. Následovat by měly trasy Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb. Jako poslední přijde na řadu linka Ostrava – Krnov – Olomouc. Podle Neřolda je úřad připravený na část z těchto tratí vypsat soutěž ještě do konce letošního roku. Podmínkou je ale schválení evropského dotačního programu, v rámci kterého by na nákup nových vozidel mělo směřovat zhruba 20 miliard korun.

08. 09. 2015 Nejlepší byznys na železnici? Letos autobusy (NAD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-museji-platit-drahe-autobusy-fpz-/ekonomika.aspx?c=A150908_160453_ekonomika_fih)

Rekordní objem výluk komplikuje situaci Českým drahám, přináší však zajímavé zisky hlavně autobusovým dopravcům. Poptávka po náhradních autobusech je letos tak vysoká, že České dráhy musí často platit za autobusy podstatně více, než čekaly. Příkladem mohou být výlukové autobusy mezi Libercem a Starou Pakou. České dráhy počítaly s tím, že za ně zaplatí 40 milionů korun, nakonec i přes zlevnění nafty zaplatí 52 milionů korun. Do soutěže se přihlásil jediný zájemce, společnost Busline. To odpovídá i vývoji s odhadovanými náklady na zajištění autobusů: ještě na začátku roku dopravce počítal s 315 miliony korun. „Aktualizovaný předpoklad je 450 milionů korun,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. Pro České dráhy je navíc problém i fakt, že náhradní autobusy mohou lidi od cestování s nimi odradit. I přesto letos stále mírně počty cestujících ve vlacích rostou.

České dráhy nechtějí uvést, kolik platí za každý kilometr objednaných autobusů, aby dál nepřispívaly ke šroubování cen. „Jednotkové ceny jsou rozdílné podle lokalit, ale nárůst je ve všech krajích. Pohybuje se v rozmezí navýšení o 20 – 180 procent,“ dodal Joklík. Podle něj cenové spirále mimo převisu poptávky nad nabídkou pomáhá i absence maximální míry zisku, která je jinak ve veřejné dopravě vedené v závazku veřejné služby legislativně omezena. Stává se přitom, že i přes vidinu dobrého byznysu autobusoví dopravci nepodávají nabídku a soutěž se musí opakovat. „Začíná se citelně projevovat nedostatek řidičů s potřebným oprávněním,“ míní Joklík. Podle něj je navíc problém, že vysoká potřeba výlukových autobusů komplikuje ještě nasazení a zajištění autobusů pro mimořádné situace, například při uzavření trati kvůli nehodě.

09. 09. 2015 RegioJet nasadí prvních pět nových vozů Astra z Rumunska

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-nasadi-prvnich-pet-novych-vozu-astra-z-rumunska/1256390>)

Železniční dopravce RegioJet, který patří do skupiny Student Agency Radima Jančury, ještě tento týden nasadí pětici nových vozů Astra na své spoje mezi Prahou, Ostravskem a Košicemi. Dalších pět vozů z rumunské továrny Astra Vagoane Calatori převezme do konce října. Jeden vůz stál společnost milion eur, tedy zhruba 27 milionů korun, uvedl v tiskové zprávě mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. Moderní vůz Astra představoval Jančura již před rokem na veletrhu v Berlíně. V krátkém provozu se však ukázala řada nedostatků, na jejichž odstranění výrobce pracoval.

Dopravce plánuje vagon nasadit na denní i noční spoj z Prahy do Košic a také na denní spoj z Prahy do Martina. Cestující v něm najdou 80 míst ve velkoprostorovém uspořádání. Sedadla jsou stejná jako v první třídě railjetu Českých drah, v jedné řadě jsou však čtyři sedadla. Každý cestující má k dispozici také obrazovku s palubní zábavou podobně jako v autobusech Student Agency. Jízdenky do vozů Astra prodává RegioJet v nejnižší cenové hladině, tedy ve třídě Standard. "Následně se chystáme rekonstruovat interiér do stejné podoby u dalších 70 vozů, které jsme letos nakoupili v západní Evropě," uvedl Jančura. Díky tomu se také zvýší kapacita vozů. Při rekonstrukci zůstane původní jen podvozek a skříň vagonu. Letos se RegioJet chystá ještě pronajmout dvě lokomotivy Vectron a příští rok dalších osm. Dosud je používá převážně na Slovensku, protože jsou použitelné na dva různé proudové systémy. Od letošního prosince plánuje rozšíření nabídky o jeden spoj na trase z Prahy do Olomouce a Starého Města u Uherského Hradiště a od prosince 2016 plánuje jezdit z Prahy na Slovensko přes Vsetín.

Masivní modernizaci vagonů naplánovaly letos i České dráhy, které v březnu uzavřely smlouvu se společností Pars Šumperk, který za 1,1 miliardy korun zmodernizuje 93 vozů. V předchozích letech se státní dopravce soustředil na obnovu vozidel pro regionální vlaky, na řadě rychlíkových spojů ještě jezdily či jezdí klasické "koženky".

09. 09. 2015 Náklad kolejí ujel, na osmikilometrové cestě po trati zabil dělníka (Vlkaneč – Golčův Jeníkov)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/v-golcove-jenikove-ujel-vagon-s-kolejemi-zabily-delnika-pik-jihlava-zpravy.aspx?c=A150909_122258_jihlava-zpravy_zuf)

Na rekonstruované trati mezi Golčovým Jeníkovem a Vlkanečí na Havlíčkovobrodsku dopoledne ujel náklad kolejí a smetl dva dělníky. Jeden z mužů střet nepřežil, druhého s těžkými zraněními odvezli vrtulníkem do nemocnice. Vagon jel skoro osm kilometrů přes přejezdy i město. Nehoda se stala

před půl desátou ráno v místě, kde Správa železniční dopravní cesty provádí rekonstrukci kolejového svršku. „V 9:25 mezi Golčovým Jeníkovem a Vlkančí ujel jeden vůz (podvalníky) naložený kolejovými poli a dojel až do Golčova Jeníkova. Cestou srazil dvě osoby,“ popsal mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Jeden z mužů neštěstí nepřežil. „Druhému jsme poskytli předlékařskou první pomoc a po příjezdu zdravotníků jej předali do jejich péče. Zraněný muž byl po nezbytném ošetření na místě události letecky transportován do nemocnice,“ uvedla mluvčí hasičů Petra Musilová. Vůz s nákladem jel podle Drápala nekontrolovaně téměř osm kilometrů, zastavil až nárazem do dalších odstavených vozů. „Při jízdě musel vůz projet několik železničních přejezdů i stanici Golčův Jeníkov město,“ dodal mluvčí.



Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marka Iliáše dělníci v místě zrovna pracovali na koleji, jež je součástí výluky. V rámci ní se pokládá komplet nový kolejový svršek a instaluje se nové zabezpečení. „Zatím není jasné, proč se vůz uvolnil,“ dodal Iliáš. „Vše je předmětem vyšetřování, které bude nějakou dobu trvat,“ doplnil do Martin Drápal. Provoz na hlavní železniční trati mezi Havlíčkovým Brodem a Kolínem byl zhruba do dvanácti hodin zastaven, tři spoje byly během dopoledne zastaveny. Po poledni byl obnoven provoz alespoň po jedné koleji a omezenou rychlostí.

09. 09. 2015 Dánsko přerušilo dopravní spojení s Německem kvůli uprchlíkům

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/migranti-dansko-nemecko-dopravni-spojeni-f1r-zahranicni.aspx?c=A150909_171322_zahranicni_aba)

Dánská státní železniční společnost DSB přerušila železniční dopravu s Německem. Hranice země se snaží překročit stále více uprchlíků z Německa. Policie kvůli nim uzavřela i silniční a lodní spojení mezi zeměmi. Bádensko-Württembersko zastavila na neurčito přijímání nových migrantů. Společnost DSB přikročila k zastavení dopravy kvůli stále většímu množství migrantů proudících do země po trati mezi severoněmeckým Flensburgem a jihodánským Padborgem. Podle mluvčího DSB museli nejprve zavést výjimečné pasové kontroly. Společnost dopravu zastavila údajně na žádost policie. Ta zadržela v průběhu středy tři vlaky, ve kterých bylo podle agentura AFP kolem 500 uprchlíků. Zatímco většina jich odmítla vystoupit, okolo třiceti vyskočilo z vlaku a dalo se na útěk. Většinu policie zadržela a poslala do uprchlického tábora. Dánské úřady uprchlíkům ve vlaku nabídly, že je registrují a poskytnou jim ubytování. Pokud na to však nepřistoupí, že je budou muset poslat zpátky do Německa. Uprchlíci zůstali ve vlaku a žadali, aby je dopravili do Švédska, kde mají rodiny. Uvedl to web dw.com. Společnost DSB poté zrušila všechny další spoje. Jak dlouho bude doprava mezi oběma členskými zeměmi Evropské unie stát, zatím není jasné.

10. 09. 2015 Cestující vyzkoušejí modernizované vozy ze Škody (Bdpee²³¹)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-24816/>)

První zbrusu nový prototyp modernizovaného velkoprostorového vozu Českých drah z produkce podniku Pars nova v Šumperku, člena skupiny Škoda Transportation, si budou moci vyzkoušet cestující například ve spojích Úhlava, Egrensis a Křivoklát na trati Praha – Plzeň – Cheb. Zákazníci Českých drah v nich najdou příjemný klimatizovaný interiér, čalouněné sedačky, rozkládací stolky nebo elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky.

Vozy nabídnou větší pohodlí i více bezpečnosti

Cestující ocení především celkovou změnu interiéru. Instalovány jsou v něm nové sedačky s tradičním uspořádáním proti sobě po čtveřicích, ale na rozdíl od minulosti mezi nimi budou mít cestující k dispozici rozkládací stolky, na které lze odložit například notebook, během cesty studované dokumenty nebo občerstvení. Práci na notebooku nebo s dalšími elektronickými přístroji i během delší cesty umožní také elektrické zásuvky 230 V. Původní polospuštěcí okna byla nahrazena plnými s determálním sklem. Interiér vozu je totiž plně klimatizovaný. Cestujícím je k dispozici také dvojice WC s uzavřeným systémem. Cyklisté naleznou na jedné straně vozu zvětšený prostor s 5 háky pro uložení jízdních kol. O průběhu cesty informuje nový audiovizuální systém, díky kterému bude možné sledovat, kde se právě spoj nachází a jaká je nejbližší zastávka.

Snazší nástup do vozů a přechod mezi nimi umožňují nové nástupní předsvuně a mezivozové dveře ovládané tlačítky s elektropneumatickým pohonem. Významným bezpečnostním prvkem je blokování dveří za jízdy navíc vybavené i možností tzv. selektivního odblokování dveří při zastavení vlaku. To znamená, že dveře mohou být blokovány i po zastavení vlaku a jejich otevření je možné

po odblokování strojvedoucím nebo doprovodem vlaku pouze na straně nástupiště, podobně jako v moderních jednotkách. Dosud přitom byly vozy vybaveny tzv. skládacími otočnými dveřmi, které se otevíraly klikou a za jízdy nebyly blokovány. Mezivozové dveře byly ovládané ručně tahem.

„Vozy prošly zásadní technickou modernizací. Odpovídají vysokým mezinárodním standardům RIC, a proto můžou jezdit prakticky po celé Evropě. Významnou změnou je zvýšení rychlosti vozů ze 120 na 160 km/h“, doplňuje Tomáš Ignačák, generální ředitel Škoda Transportation. Zvýšení rychlosti odpovídají nové účinnější kolejnicové a elektropneumatické brzdy. Nové jsou také součásti elektrické výzbroje, například baterie a centrální zdroj energie. Vozy jsou vybaveny WTB komunikací pro přenos dat v rámci vlakové soupravy, která umožňuje jejich provoz s řídicími vozy. Dalším důležitým aspektem pro provoz v zahraničí je splnění konstrukčních podmínek pro provoz v tunelech o délce do 5 kilometrů.

Začíná zkušební provoz s cestujícími

Po úspěšných typových zkouškách nutných pro schválení změny na drážním vozidle nyní začíná pro první dva rychlíkové vozy pro mezistátní dopravu další fáze zkoušek a schvalování, a to v rámci tzv. zkušebního provozu s cestujícími. První modernizovaný rychlíkový vůz pro mezistátní dopravu pouští Drážní úřad do zkušebního provozu s cestujícími, který je plánovaný na vlacích Úhlava, Egrensis a Křivoklát na trati Praha – Plzeň – Cheb. Zkušebnímu provozu s cestujícími předcházelo přísné testování, které probíhalo na zkušebním železničním okruhu v Cerhenicích a v areálu ZKV Zličín. Zkušební provoz s cestujícími by měl podbíhat do konce podzimu. Poté bude následovat fáze vyhodnocování a příprava na konečné povolení k provozu tak, aby první modernizované vozy Bdp²³¹ mohly zahájit provoz počátkem roku 2016. Postupně pak budou uvedeny do provozu na linkách R 6 Praha – Plzeň – Cheb a Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda a R7 Praha – České Budějovice – Linz a na dalších relacích.

Prototyp testovaného vozu je součástí kontraktu, který uzavřely ČD se společností Pars nova na podzim 2014 na základě otevřeného výběrového řízení. Hodnota uzavřeného kontraktu na celkem 62 vozů je 1 089,6 mil. Kč. První série čítající 31 vozů bude předána do provozu do konce března 2016. Následně na ní naváže 2. série zahrnující modernizaci zbývajících 31 vozů v rámci opce.

10. 09. 2015 Rakouské dráhy zrušily spoje do Maďarska. Kvůli běžencům

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rakouske-drahy-zrusily-spoje-do-madarska-kvuli-bezencum-1226234>)

Rakouské dráhy ÖBB kvůli dlouhotrvajícímu náporu běženců pozastavily vlakovou dopravu mezi Rakouskem a Maďarskem. Zrušení spojů, které ÖBB vysvětlila jako následek masivního přetížení, se týká jak mezinárodních expresů Railjet, tak přeshraničních regionálních vlaků. Až do odvolání také není možné u ÖBB zakoupit lístky do maďarských cílových stanic. Maďarské dráhy proto vypravují náhradní spoje do stanice Hegyeshalom na hranici s Rakouskem. Přečasně zrušení vlakové dopravy se dotýká především východní rakouské spolkové země Burgenland. Dráhy uvedly, že v oblasti burgenlandského Neusiedlu am See a dolnorakouského Brucku an der Leitha, které s Burgenlandem hraničí, zavedly náhradní autobusovou dopravu. Ta má usnadnit cestu dojíždějícím za prací a do školy. Mezi Nickelsdorfem, který leží na rakousko-maďarském pomezí, kyvadlově jezdí vlaky do Vídně, kde cestující musí přestoupit na další spoje mířící na západ země.

Společnost ÖBB v souvislosti s neklesajícím příchodem běženců vyzvala dobrovolníky a provozovatele autobusové dopravy, aby již žádné další migranty prozatím na nádraží nesvázeli. Přicházející běženci ve spojení s uprchlíky, kteří na nádražích stále na vlak čekají, již od rána překročili kapacitu všech vlakových spojů. Maďarské železnice MÁV oznámily, že kvůli pozastavení provozu vlaků rakouských drah začaly vypravovat náhradní spoje do pohraniční stanice Hegyeshalom. Upozornily však cestující, že na trati Budapešť-Hegyeshalom mohou očekávat zpoždění.

11. 09. 2015 České dráhy nakoupí rychlé lokomotivy pro mezinárodní dopravu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-nakoupi-rychle-lokomotivy-pro-mezinarodni-dopravu-1226308>)

Vedení Českých drah má ambiciózní plán na posílení vozového parku v mezinárodní dopravě. Chystá se především nákup zcela nových rychlých lokomotiv. Podle informací deníku E15 by mělo jít až o dvě desítky nových strojů pro rychlost 200 kilometrů za hodinu. Nepůjde ale o jednorázové vydání

miliard. Dráhy chtějí expanzi na mezinárodních linkách řešit sérií rámcových smluv, které by využily pouze v případě potřeby a zajištěného financování. „Tato konstrukce byla zvolena mimo jiné též z důvodu, aby společnost byla co možná nejvíce připravena na v budoucnu vyhlašovaná nabídková řízení,“ doplnil mluvčí ČD Radek Joklík. Rámcové smlouvy mají drahám umožnit rychlou reakci bez zdlouhavého vypisování samostatných tendrů. Pokud jde o detaily, jsou ale na dráze skoupí na slovo. Věc totiž ještě neprošla dozorčí radou a řídicím výborem. Rámcové smlouvy na lokomotivy i vagony by byly zřejmě na dvacet let. Dozorčí rada se s nimi seznámila už minulý týden, vrátí se k nim pravděpodobně znovu koncem září.

Nákupy nejsou časté

Nákup nových lokomotiv je na české železnici vždy událostí. České dráhy naposledy uzavíraly smlouvu na nové hnací stroje před více než deseti lety, a to se Škodou Transportation. Tehdy se dohodly na dodávce dvaceti nových mašin 109E. Obchod za 2,6 miliardy korun ale nabral skluz a jeho finanční vyrovnání dodnes řeší arbitráž. O potřebnosti kvalitních lokomotiv pro nerušené jízdy v okolních zemích na železnici téměř nikdo nepochybuje. Dráhy jich mají dlouhodobě nedostatek, dvoustovkou jezdí pouze dvacítkou nových škodovek. Dopravce by přitom rád držel krok například v Polsku, kde se pro tuto rychlost stavějí koridory, nebo posílil spojení do Rakouska přes jižní Čechy.

11. 09. 2015 Český Brod získal pohodlnější přístup na nástupiště

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

Správa železniční dopravní cesty dokončila rekonstrukci železniční stanice v Českém Brodě. Největším přínosem projektu je prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu jak od výpravní budovy, tak od severní obytné části města. Slavnostní ceremoniál v prostorách železniční stanice je součástí oslav 170 let železnice Praha – Český Brod a 15 let integrace Černokostelecka. „Prodloužení podchodu výrazně usnadnilo život především obyvatelům přilehlé rezidenční čtvrti Škvárovna, jimž se rázem zkrátila cesta na nádraží o dobrých 10 minut. Vyzdvihl bych ale také bezpečnostní přínos stavby, protože díky oboustrannému bezbariérovému přístupu už tu nebude potřeba chodit přes koleje,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Železniční stanice Český Brod leží na důležité koridorové trati z Prahy do České Třebové a disponuje 3 nástupišti: jedním vnějším a dvěma ostrovními s podchodem a schodišti. Před rekonstrukcí bylo vnější nástupiště v nevyhovujícím stavu a k bezbariérovému přístupu na ostrovní nástupiště sloužily úroveňové přechody přes koleje. Zejména však úplně chyběl přímý přístup do železniční stanice ze severní části města. Stavbaři prodloužili stávající podchod pod kolejištěm do jeho severního předpolí, zrekonstruovali všechna nástupiště, vybudovali výtahy a zajistili tak oboustranný bezbariérový přístup do železniční stanice. Kromě toho také došlo k rozšíření plochy pro přilehlá parkoviště P+R. Součástí projektu byly dále úpravy staničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Nový informační hlasový a vizuální systém zobrazuje společně informace o odjezdech vlaků i autobusů. Nejvýznamnější nadzemní stavbou byla úprava zastřešení ostrovních nástupišť do lepšího průjezdného profilu.

Konečné celkové náklady stavby s názvem Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod činily 72 863 000 Kč bez DPH. Investorem byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, výše příspěvku může dosáhnout až 67 866 836 Kč. Národní financování projektu zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	OHL ŽS
Nová délka vnějšího nástupiště	170 m
Nová délka ostrovních nástupišť	230 m
Termín zahájení	02/2014
Termín dokončení	10/2015
Celkové náklady stavby	72 863 000 Kč bez DPH
Maximální příspěvek EU	67 866 836 Kč

11. 09. 2015 V Plzni už se rýsuje nová podoba hlavního železničního nádraží (Uzel Plzeň, 1. stavba)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-plzni-uz-se-rysuje-nova-podoba-hlavniho-zeleznicniho-nadrazi/1257279>)

Na plzeňském hlavním vlakovém nádraží je hotová západní polovina třetího nástupiště. Staví tam zatím vlaky z Domažlic a z Klatov, které v Plzni končí. Cestující už tam mohou vidět budoucí podobu rekonstruovaných nástupišť v celé stanici, které budou hotové do podzimu 2016, řekl ČTK projektový manažer hlavního dodavatele, firmy Skanska, Jan Mitlöhner. Na stavbě jsou stovky lidí. Přestavba východní části uzlu Plzeň přijde na téměř 1,7 miliardy korun. Bude hotová do poloviny roku 2017. "Proinvestováno je zhruba 40 procent, termín dokončení stihneme," uvedl manažer. Jde o náročný projekt, který po více než 100 letech výrazně promění podobu železniční dopravy v Plzni. Kompletní rekonstrukce východní části stanice umožní výrazné zvýšení rychlosti vlaků z dnešních 20 km/h až na 80 km/h. Kromě čtyř nástupišť se zmodernizuje zhruba stovka složitých výhybek a všechna východní kolejiště a železniční spodek. Pro lepší a bezpečnější přístup se staví nový podchod ze Šumavské ulice a přestavuje zavazadlový tunel. Podchod už je dokončený pod nástupišti 3 a 4, ale zprovozněn bude, až bude průchozí i pod nástupišti 1 a 2. Nové nástupiště číslo 3 splňuje současné standardy pro bezbariérový pohyb, je ve zvýšené výšce 550 milimetrů nad kolejnicí. "Jeho povrch je z české žuly, nové zastřešení je provedeno dle požadavků památkářů a respektuje prvky geometrické secese," řekl Mitlöhner. Dokončení druhé poloviny nástupiště je zpožděné kvůli odstraňování staré ekologické zátěže, s níž stavbaři ani investor, Správa železniční dopravní cesty, nepočítali. "Celé třetí a čtvrté nástupiště, která měla být hotová v srpnu, se otevřou letos v prosinci. Začátek přestavby prvního a druhého nástupiště se posouvá na květen 2016," dodal. Dokončeny už jsou dále čekací koleje v Lobzích, většina kolejiště podél trati směrem na České Budějovice a větší část seřadovacího nádraží ve směru na Žatec. Dále se rekonstruuje velký most Gambrinus a most přes Jateční ulici, které budou kompletně hotové do konce roku 2016. Silnice pod mostem jsou průjezdné, pracuje se tam v noci. "Dále probíhá montáž nového elektronického zabezpečovacího zařízení, které nahradí dosud sloužící archaické mechanické. Mělo by se aktivovat v listopadu 2016. Výrazně se zvýší bezpečnost provozu v celém železničním uzlu Plzeň," řekl Mitlöhner. Podle něj jsou zařízení většinou velmi stará. Stavbaři naráží na neznámé věci pod zemí a musí pracovat opatrně. Problém s municí zatím nebyl, ale projekt s tímto rizikem počítá. "A proto je na stavbě zajištěn pyrotechnický dozor, který vždy před započítím zemních prací posoudí riziko," dodal.

12. 09. 2015 Historické parní vlaky připomněly projektanta Jana Pernera

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1583726-historicke-parni-vlak-y-pripomnely-projektanta-jana-pernera>)

Pardubický kraj si připomíná prvního českého stavitele železnic Jana Pernera. Jako technik a projektant se v roce 1845 zasloužil o vybudování páteřní tratě mezi Prahou a Olomoucí. Po stejném koridoru se dnes lidé mohli symbolicky vydat historickým parním vlakem, ale také si prohlédnout tu nejnovější železniční techniku. „Posláním je připomenout široké veřejnosti hodnotu železnice, kterou u nás právě inženýr Jan Perner založil,“ vysvětluje Tomáš Netolický z pardubického nádraží. Děkan z pardubické dopravní fakulty, která také nese Pernerovo jméno, Ivo Drahotský pak připomíná význam, který měl koridor pro město, jimiž procházel.

Oslavy na hlavním pardubickém nádraží a v Rosicích nad Labem provázely výstavy, koncerty i nostalgické jízdy. Na slepé koleji stály repliky legionářských vagónů. K vidění ale byly i moderní stroje, jako třeba lokomotiva s označením 380, kterou České dráhy posílají z Prahy do Žiliny. Také ta na sobě nese tvář Jana Pernera jako dekoraci. Prvního českého stavitele železnic, který zemřel v pouhých 30 letech, by měla časem připomínat i socha před pardubickým nádražím. O její podobě zatím není rozhodnuto. „Na to, jak bude vypadat, se názory liší. Jako nejdemokratičtější řešení bychom viděli architektonickou nebo výtvarnou soutěž,“ uvedla městská architektka Pavla Pannová. Socha je zatím pracovně ve vizualizacích zobrazena jako dvourozměrná stylizovaná silueta figury v mírně nadživotní velikosti vytvořená z cortenového plechu. Stát by měla zhruba na místě dnešní trafiky směrem k poště, k nádražní hale by od ní vedly pražce zapuštěné v dlažbě.

Jan Perner

Jan Perner byl český vlastenec a také významný projektant a stavitel železničních tratí. Pracoval na výstavbě drah v Rusku, v Rakousku-Uhersku vedl stavbu úseku z Břeclavi do Brna a byl pověřen projekčními pracemi v úseku z Ostravy do Osvětimi. Navrhl trasu dráhy z Prahy do Drážďan a rovněž polohu Masarykova nádraží a kolejiště v Praze. Letos v září uplynulo 200 let od jeho narození a 170 let od úmrtí.

13. 09. 2015 Spor o lokomotivy vrcholí. Škoda a České dráhy hrají o miliardu (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spor-o-lokomotivy-vrcholi-skoda-a-ceske-drahy-hrají-o-miliardu-p6v-eko-doprava.aspx?c=A150912_220328_eko-doprava_suj)

Arbitráž mezi Českými drahami a Škodou Transportation kvůli lokomotivám řady 380 míří do finále. Rozhodčí soud už vyslechl všechny argumenty i návrhy obou stran a obě firmy čekají jen na rozhodnutí. Státní dopravce může přijít až o miliardu korun. Spor mezi oběma firmami se táhne od roku 2011. Vítězem budou především advokátní kanceláře na obou stranách, u kterých obě strany sporu musely zaplatit miliony korun. České dráhy zastupuje Weil, Gotshal & Manges, Škodu firma Pokorný, Wagner & partneři.

Lokomotivy řady 380 převzaly České dráhy s více než čtyřletým zpožděním, podle smlouvy z roku 2004 měla firma zaplatit 2,7 miliard korun bez DPH. Škoda navíc stále ještě nedodala veškerou dokumentaci potřebnou pro provoz v Německu a Rakousku. Zpoždění dodavatel vysvětlil zásadní změnou norem TSI, kvůli kterým musel lokomotivu v podstatě nově zkonstruovat. České dráhy za zpoždění žalují Škodu o 940 milionů korun jako smluvní pokutu za pozdní dodávku lokomotiv. Jenže výrobce chce nakonec v arbitráži ještě více: 1,425 miliardy korun. Největší část z této sumy je 760 milionů korun jako inflační navýšení kupní ceny, převážně za dobu, kdy lokomotivy nebyly dodány. Téměř 300 milionů korun je nájemné za dobu, kdy byly lokomotivy ve zkušebním provozu. „V rámci rozhodčího řízení strany přednesly své návrhy a důkazy, bližší podrobnosti nelze s ohledem na probíhající rozhodčí řízení poskytnout,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. Rozhodčí soud nemá termín na vydání rozhodnutí, návrhy byly předneseny už v červenci. Dráhy mají v účetnictví pro případnou prohru vytvořenou rezervu.

Snaha dohodnout se už je minulostí

Obě firmy přitom ještě na konci roku 2013 deklarovaly snahu se dohodnout. „Společnosti Škoda si vážíme jako našeho tradičního dodavatele a rádi bychom naše vzájemné vztahy narovnali. Nejlépe ještě do konce roku, ale to bude záležet na průběhu vzájemných jednání,“ řekl tehdy mluvčí drah. „Pro nás není dobré být ve sporu se svým zákazníkem, a proto uvítáme jakoukoliv možnost spor urovnat,“ potvrdila v listopadu 2013 jednání mluvčí Škody Lubomíra Černá. Škoda sice získala povolení k provozu v Rakousku a Německu, které bylo nejsložitější získat, podle Českých drah ale stále není plnohodnotné, protože nedodala dokumenty potvrzující údajně již vyřešený problém se sběrači proudu. A podobné je to i v Německu. V květnu se ale firma chlubila tím, že už všechna povolení pro provoz v Německu má. Pro České dráhy je zajištění povolení pro Německo klíčové: od prosince mají jezdit na trase z Prahy do Hamburku. Nákup lokomotiv od Škody je už tak pro České dráhy značně nevýhodný, firmu vyšel draž, než kolik na trhu stojí lokomotivy od Siemensu, levněji vyšla i dodávka stejných strojů na Slovensko. Případným rozhodnutím v neprospěch Českých drah se stroje ještě výrazně prodraží.

Škoda by měla být vděčná

Samotná arbitráž je paradoxní i kvůli tomu, že Škoda Transportation může být v podstatě Českým drahám vděčná za svoji další existenci. Několik let měl totiž dopravce více než poloviční podíl na všech zakázkách Škody Transportation. Jen těžko se navíc dá mluvit o transparentních soutěžích: miliardy korun utratily České dráhy v zakázkách bez soutěže (například dodávky CityElefantů nebo Regionov), v dalších tendrech ohnuly podmínky tak, že se přihlásila jen Škoda. Za pět let tak uzavřely se Škodou smlouvy za 25 miliard korun. Vztahy obou firem ale výrazně ochladly poté, co se České dráhy rozhodly utratit další miliardy nákupem jednotek railjet od Siemensu, stejně tak nemohla plzeňská firma rozdychat některé zakázky vyhrané polskou společností Pesa. Škoda šla dokonce tak daleko, že přes najaté lidi rozesílala do redakcí pomlouvačné dopisy o kvalitě produktů Pesa. Přesto dál Škoda patří mezi hlavní dodavatele Českých drah: aktuálně dodává dopravci například další elektrické jednotky nebo za miliardu modernizuje vozy pro spojení do Německa.

14. 09. 2015 Vláda přerušila diskusi o vzniku železničního regulátora (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-prerusila-diskusi-o-vzniku-zeleznicniho-regulatora/1258265>)

Vláda dnes přerušila jednání o vzniku regulátora v železniční dopravě. Na svých internetových stránkách o tom informoval Úřad vlády. Takzvaný Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře by měl mít za úkol hlídat rovný přístup státu při přidělování kapacity jednotlivým dopravcům na přeplněných

železničních tratích a chránit spoje objednané a financované z veřejných peněz proti komerčním linkám. Projednání tohoto bodu kabinet už jednou odložil.

Vznik regulačního orgánu, který by nebyl závislý na ministerstvu dopravy, je jednou z podmínek dalšího otevírání trhu s osobní železniční dopravou soukromým společnostem. Nyní o přidělování volné železniční kapacity rozhoduje Správa železniční dopravní cesty a případné spory řeší Drážní úřad. Ten je ale přímo podřízený ministerstvu dopravy, které zároveň vykonává akcionářská práva k jednomu z dopravců, Českým drahám. Kvůli tomu, že současný stav nesplňuje podmínky EU o nediskriminačním přístupu k jednotlivým dopravcům, má podle ministerského návrhu vzniknout nový úřad. Přejde tam část úředníků z Drážního úřadu a ministerstva, kteří se touto agendou zabývají. Nově jim přibude práce v souvislosti s ochranou spojů vypravovaných v závazku veřejné služby. Tyto spoje dotované z veřejných peněz si podle ministerstva dopravy zaslouží ochranu mimo jiné proto, že komerční doprava se soustřeďuje jen na silně využívané linky a finančně zajímavé časy, a není tak schopná kompletně pokrýt přepravní potřeby zejména na méně frekventovaných tratích, nebo v méně využívaných časech. Vstup nedotované komerční linky mezi dotované spoje navíc může způsobit finanční ztrátu objednateli dopravy, například obci, nebo kraji, tím, že přetáhne část cestujících z veřejné linky. Ztrátu na tržbách objednanému dopravci by v takovém případě musel doplatit objednatel z veřejných peněz, uvedlo ministerstvo. Nový úřad má také rozhodovat spory mezi poskytovateli evropské služby elektronického mýta pro kamionové dopravce a řešit spory o poplatky na letištích vůči jednotlivým dopravcům. Úřad má podle původního návrhu ministerstva dopravy začít sloužit příští rok a v jeho čele má stát předseda jmenovaný na šest let.

14. 09. 2015 Nejdelsí železniční tunel u Plzně má hotovou polovinu 1. tubusu (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nejdelsi-zeleznicni-tunel-u-plzne-ma-hotovou-polovinu-1-tubusu/1258281>)

Ražba prvního ze dvou tubusů nejdelsího železničního tunelu v ČR za Plzní už je za polovinou. Stavba za téměř dvě miliardy korun, která začala u Kyšic koncem ledna a má trvat 22 měsíců, má vinou podzemní vody a nestabilitě horniny mírné zpoždění. Kromě hotového portálu mezi Kyšicemi a Dýšinou je hotová polovina protějšího portálu čtyřkilometrového tunelu v Plzni-Doubravce. ČTK to dnes řekl vedoucí ražby Štefan Ivor z Metrostavu. "Vyražených je dnes 2 032 metrů, jsme lehce za polovinou," uvedl. Koncový portál na Doubravce musí být připraven před dorubáním prvního tubusu. Poté se stroj rozebere a vrátí se zpět na vjezdový portál a druhý tunel se vyrazí ve stejném směru jako první. "Razicí štít jede naplno, ale měli jsme nějaké problémy kvůli skutečným geologickým a geotechnickým podmínkám. Nejhorší byl začátek, kdy jsme se potýkali s vysokými přítoky podzemní vody a nestabilní čelbou," řekl Ivor. I v červenci, kdy byla největší sucha, narazili stavbaři na přítoky vody, někde i 25 litrů za vteřinu. Plánovaná doba vyražení obou tubusů, 22 měsíců, by se měla stihnout. "Jsme teprve ve čtvrtině. Geologické podmínky jsou ale horší, než jsme čekali. Hornina je nestabilní a v tom se samozřejmě razí hůře," řekl Ivor. Navíc v břidlicích se skoro v celé trase nacházejí křemenné žíly, s čímž projekt nepočítal. Křemen je abrazivnější, a tak se stroj častěji zastavuje a mění se řezné nástroje. Začátek ražby i přítoky vody byly určitě horší než při ražbě tunelů metra. Stavbaře ještě čeká úsek nízkým nadloží mezi Chlumem a Homolkou, kde udělali dodatečné sondy horniny. Archeologové, jejichž průzkum zpozdil stavbu o rok, jsou pryč. Už dříve dokončili průzkum u stavby koncového západního portálu v Doubravce.

Více než 110 metrů dlouhý razicí štít Viktorie, který má průměr řezné hlavy téměř deset metrů a váží 1 800 tun, vyrube denně v průměru přes 14 metrů budoucího tunelu. V nepřetržitém provozu pracuje 100 dělníků a 24 techniků. Celkem vyrube stroj asi 600.000 metrů krychlových zeminy. "Vozíme ji na skládku do lomu za Kyšice, který se zasypává. Většinou jde o rozemleté břidlice," uvedl Ivor. Tunel bude hlavní součástí nové tratě z Rokycan do Plzně, jejíž budování začalo předloni v listopadu. Jeden z posledních úseků na III. železničním koridoru Praha – Plzeň – Cheb přijde na 3,9 miliardy Kč. Úsek Rokycany – Plzeň bude hotový na jaře roku 2017.

14. 09. 2015 Na dalším úseku mezi Prahou a Českými Budějovicemi přibyla druhá kolej (Veselí nad Lužnicí – Soběslav, slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes v železniční stanici Soběslav slavnostně ukončila modernizaci části 4. tranzitního železničního koridoru z Prahy do Českých Budějovic, konkrétně úseku Veselí

nad Lužnicí – Soběslav. Cestující se mohou těšit zejména na zkrácení jízdních dob a v neposlední řadě také na pohodlnější a bezpečnější cestování. Mezi nejdůležitější přínosy projektu patří zdvoukolejnění celého úseku, a především pak navýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Občané Soběslavi se díky stavbě dočkali výrazné modernizace svého nádraží. Stavbaři pro ně vybudovali jedno ostrovní a jedno vnější nástupiště u výpravní budovy, dále podchod se schodišti a výtahy, kromě toho zde vznikla nová technologická budova. „Na jihočeském koridoru probíhalo od března loňského roku několik modernizací a kvůli rozsáhlým stavebním úpravám se cestující museli smířit s řadou výluk na trati. Výsledek ale stojí za to. Zatímco nyní trvá cesta vlakem z Prahy do Českých Budějovic zhruba dvě a půl hodiny, v budoucnu se zkrátí na pouhých 90 minut,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Součástí výstavby na 6,4 kilometru dlouhé trati mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví bylo také vybudování moderního zabezpečovacího zařízení. Dva stávající železniční přejezdy byly nahrazeny mimoúrovňovým křížením, zbývající zrušeny. Výjimku tvoří přejezd u zastávky Řípec-Dráčov, který zůstane po dokončení stavby dočasně zachován. Stavební práce dále zahrnovaly modernizaci sdělovacího zařízení, dispečerské řídicí techniky a trakčního vedení.

Celkové náklady stavby s názvem Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora 1. etapa: Veselí n. L. – Soběslav činí 1 253 063 156 Kč bez DPH. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 617 662 760 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 1. etapa: Veselí n. L. – Soběslav
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	METROPROJEKT Praha a.s.
Zhotovitel	EUROVIA CS, a.s., GJW Praha spol. s r.o.
Začátek a konec stavby	km 56,016 – km 62,420
Traťové koleje	2
Nejvyšší traťová rychlost	160 km/h
Termín zahájení	02/2014
Termín dokončení	08/2015
Celkové náklady stavby	1 253 063 156 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	617 662 760 Kč

15. 09. 2015 Česko získá z EU sedm miliard na pět železničních staveb (CEF)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cesko-ziska-z-eu-sedm-miliard-na-pet-zeleznicnich-staveb-1227200>)

Správa železniční dopravní cesty úspěšně zahájila tažení za evropskými penězi v novém období. Prvních pět jejích projektů získalo v Bruselu souhlas s čerpáním peněz z nového finančního zdroje Connecting Europe Facility (CEF). Správa železnic uspěla v prvním kole výzvy se všemi předloženými projekty. Jejich celková hodnota přesahuje 12 miliard korun, unijní příspěvek bude činit sedm miliard. Největším přijatým projektem je pětimiliardová dostavba čtvrtého koridoru z pražské Hostivaře k hlavnímu nádraží. „Dává nám to jistotu financování těchto strategických staveb,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Evropské peníze ve velkém spolyká i přestavba plzeňského uzlu, vylepšení koridoru Beroun – Králův Dvůr a instalace nového mezinárodního zabezpečení na moravské teple od polských hranic po Břeclav. CEF má sloužit jako finanční nástroj pro rozvoj hlavních evropských tras, nejen dopravních, ale i energetických a telekomunikačních. Funguje mimo tradiční operační programy, kde se žádá o peníze průběžně. CEF vypisuje časově omezené výzvy, do roku 2016 mají být celkem tři. Česká republika má do stejného roku v programu rezervováno 1,1 miliardy eur, počítá se přitom s jejich využitím především na kolejích. Správa železnic by ráda uspěla se seznamem dalších třinácti projektů, z nichž velkou část tvoří nová zabezpečovací zařízení na hlavních tratích. Počítá se ale například i s vylepšením spojení z Plzně přes Domažlice ke státním hranicím, přestavbou uzlu v Přerově nebo modernizací tratě z pražského Smíchova do Černošic a dále do Berouna. Pokud české projekty neuspějí, rezervace v programu CEF propadne a o zbylé peníze se budou moci poprat všechny státy unie včetně těch nejvyspělejších. Vedle nového nástroje má Česká republika v příštích sedmi letech šanci čerpat peníze i v rámci operačního programu Doprava. Tam je připraveno 4,7 miliardy eur. Neměla by se přitom opakovat situace z právě končícího období,

kdy se peníze horečně dočerpávají na poslední chvíli, což se na železnici projevuje řadou výluk. Podle Ptačinského nabrala SŽDC v minulých letech zkušenosti, což se projevilo i v bezproblémovém schválení „cefových“ projektů.

15. 09. 2015 Záchrana kokořínské lokálky vyjde na více než 300 milionů (Mělník – Mšeno)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zachrana-kokorinske-lokalky-vyjde-na-vice-nez-300-milionu-1227432>)

Železničáři se v těchto dnech pustili do opravy proslulé (a notně zanedbané) tramské lokálky z Mělníka do Mladé Boleslavi. Stavební ruch se zatím týká pouze úseku Mělník – Mšeno, jehož obnova bude stát 341 milionů korun. Podobně vysoké investice jsou na lokálkách výjimečné. Úsek uvedou do provozuschopného stavu firmy GJW Praha a Strabag. „Trať dostane nové pražce i koleje a opravena budou i nástupiště. Oprava se týká všech přejezdů v celém úseku trati, opravou však projde pouze jejich povrch, stávající zabezpečovací zařízení zůstane,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Úsek by měl být hotov do letošního Silvestra. V příštím roce se chtějí železničáři pustit i do zbytku trati z Mšena do Mladé Boleslavi. Využít přitom chtějí kolejnice a pražce, které vytrhají u Mělníka. Úsek Mělník – Mšeno se naopak letos dočká zcela nového železničního materiálu. U takzvané kokořínské lokálky lze hovořit o zmrtvýchvstání. Po desítky let zanedbávaná trať zchátrala natolik, že se vážně uvažovalo o jejím zrušení. Vlakový provoz zde České dráhy zastavily před rokem poté, co správci železnic v některých úsecích snížili rychlost na pouhých deset kilometrů v hodině. Dráhy zde nyní provozují náhradní autobusovou dopravu. Zvrat přišel loni po schůzce středočeského hejtmána, zástupců ČD, obcí a SŽDC. Hejtmanství totiž na zachování vlakového provozu trvalo kvůli dopravní obslužnosti i turistům, které lákají okolní kokořínské hvozdy. O lokálku bojoval i Spolek za bezpečnou železnici. „Trať se podařilo zachránit díky tlaku zdola, což považují za obrovský úspěch a vzor pro podobné případy,“ řekl předseda spolku Radim Kamler. Podle něj rychlejší vlaky přilákají více cestujících. Není přitom jasné, proč správa železnic nechala rozklad trati dojít tak daleko. „Za stav trati byli podle mých informací potrestáni dva přímo odpovědní zaměstnanci,“ uvedl Ptačinský.

16. 09. 2015 Třetí nehoda během týdne: u Golčova Jeníkova si vagony dělají, co chtějí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-havlickobrodsku-ujela-drazni-vozidla-narazila-do-lokomotivy-pww-/krimi.aspx?c=A150916_064559_krimi_san)

V železniční stanici Golčův Jeníkov u Havlíčkova Brodu se v úterý podvečer dala do pohybu čtyři drážní vozidla a narazila do lokomotivy. Nikdo nebyl zraněn. Jde už o třetí nehodu, která se ve stanici a jejím okolí za uplynulý týden stala. Minulou středu na tamní trati zemřel dělník. Drážní vozidla se s lokomotivou srazila v úterý krátce po půl sedmé večer. „Vozy byly odstaveny na koleji, lokomotiva byla odpojena a odjížděla. Čtyři drážní vozidla se dala do pohybu a narazila právě do této lokomotivy,“ popsal Jan Kučera z Drážní inspekce. Při nehodě nikdo nebyl zraněn, podle Kučery ale zřejmě došlo k úniku nafty. Provoz ve stanici Golčův Jeníkov byl obnoven až dvacet minut po půlnoci. Škoda se vyšplhala na 40 tisíc korun. Jen o den dříve ráno na trati mezi Vlkančí a Golčovým Jeníkovem vykolejily kolejové páry převážející kolejová pole. Sesuté koleje trať zablokovaly až do večerních hodin, drážní inspekce škodu vyčíslila na dvacet tisíc korun. Tragická nehoda se na stanici stala minulou středu. V dopoledních hodinách ujel od Vlkanče jeden vůz naložený kolejovými poli a dojel až do Golčova Jeníkova. „Vůz s nákladem jel nekontrolovaně téměř osm kilometrů. Při mimořádné události byl jeden dělník usmrcen a jeden vážně zraněn,“ uvedl Kučera. V Golčově Jeníkově vozidlo zastavilo až při nárazu do dalších odstavených vozů, cestou projel několik železničních přejezdů.

17. 09. 2015 SŽDC ruší zakázku na modernizaci tratě za 713 milionů korun (Šumperk – Jeseník)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-rusi-zakazku-na-modernizaci-trate-za-713-milionu-korun-1228024>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) musí zrušit smlouvu na modernizaci tratě mezi Šumperkem a Jeseníkem za 713 milionů korun. Dodavatel stavby, kterým je česko-maďarské sdružení firem

Klement a A-Híd, není schopen dokončit stavební práce včas. Informuje o tom deník Dnes. „Dodavatel nám již oznámil, že není schopen pokračovat a dokončit vše v termínu,“ řekl deníku náměstek pro modernizaci SŽDC Mojmír Nejezchleb. Správa kolejí už proto připravuje ukončení smlouvy včetně uplatnění smluvních sankcí za zpoždění. Podle Nejezchleba se bude muset zakázka vysoutěžit znovu a zatím není jasné, kdy se provoz na trati obnoví. Dopravu nyní zajišťují autobusy. Zakázka je navíc financována z evropských peněz, které stát bude muset nejspíše vrátet jako nevyčerpané.

17. 09. 2015 Stavební povolení: „Revitalizace trati Opava východ – Olomouc hl. n.“ (v úseku žst. Krnov 87,402 – žst. Opava východ 115,683)

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150917rozhodnuti.pdf>)

Jedná se o liniovou dopravní stavbu, která řeší zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železničních stanic a zastávek pro současné a výhledové požadavky objednatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupištních přístřešků a dálkové ovládní celého úseku. Revitalizovaná trať začíná v žst. Krnov a poté prochází obcemi Úvalno, Brumovice, Holasovice a končí v žst. Opava východ. Trať prochází středem či okrajovými částmi obcí. Začátek stavby je situován v žst. Krnov v km 87,402 ve stavědlové ústředně, kde je napojena kabelizace. Konec stavby je situován v žst. Opava východ v km 115,683 v budově ústředního stavědla, kde je napojena kabelizace. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, rekonstrukce nástupišť v zastávkách a železničních stanicích, rekonstrukce železničních přejezdů vč. jejich nového zabezpečení, rekonstrukce železničních mostů a propustků. Dále bude provedena v nezbytném rozsahu rekonstrukce elektrických zařízení vč. osvětlení zastávek a železničních stanic. Součástí revitalizace je i rekonstrukce stávajícího železničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Kolejště ve stanicích Skrochovice a Opava západ jsou redukována podle informací o postradatelnosti zařízení. Obsahem revitalizace není elektrizace trati. Hlavní parametry trati po provedené revitalizaci: obrys vozidla: SG, hmotnost na nápravu: 20 t, traťová rychlost: 50 – 120 km/h, délka vlaku 550 m (nákladní vlaky).

17. 09. 2015 V Bubnech šla k zemi nejcennější budova – bývalé železniční dílny (Praha-Bubny)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1586592-v-bubnech-sla-k-zemi-nejcennejsi-budova-byvale-zeleznicni-dilny>)

Největší budova v areálu nevyužívaného nádraží Praha-Bubny – bývalé dílny státních drah jsou už minulostí. Investor dokončil jejich demolici. Potvrdila to mluvčí majitele pozemku Orco Property Group Eva Kučmášová. Podle odborníka na průmyslové památky Benjamina Fragnera byla právě tato budova v areálu nejcennější. O památkovou ochranu však přišla před šesti lety. „Hlavní hala, tedy budova bývalé dílny, je stržena. Je to však jen začátek prací, další budovy na zbourání teprve čekají,“ řekla Kučmášová. Práce by podle ní měly trvat kolem tří měsíců. Náměstek pražské primátorky Matěj Stropnický demolici největší budovy komentoval na svém facebookovém profilu. „Z původních hal zbývá už cca jen pět procent. Dílo zkázy je v tomto případě již vlastně dokonáno. Teď se musí město znovu poradit, co dál,“ napsal Stropnický a status doplnil fotografií zbořeníště.

Původně bylo památkově chráněných 8 budov

Developerská společnost Orco Property Group získala budovy a pozemky v areálu nádraží Bubny v roce 2006. Tehdy bylo osm objektů v areálu památkově chráněných, ministerstvo kultury je na seznam zapsalo v roce 2004. Po opakovaných žádostech vlastníka v roce 2008 ministerstvo zrušilo ochranu nejprve pěti a za několik měsíců dalších dvou objektů. Na budovy platí demoliční výměr vydaný před pěti lety, který po několika prodlouženích vyprší na konci letošního roku. Firma zachová pouze objekt vodárny, která je jako jediná stále památkově chráněná a demolice se jí netýká.



Se záměrem zbourat budovu bývalých dílen nesouhlasila radnice městské části Praha 7, námitky mělo také vedení magistrátu. Podle Fragnera je památkově chráněná vodárna jen drobná stavba, nesrovnatelná s dílnami, které o památkovou ochranu přišly a byly typickými stavbami své doby – měly určující charakter pro dané území. Protest proti bourání vyjádřil také Martin Kadřan z památkářské Asociace sdružení pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví. Investor tvrdí, že vedení městské části vyzval ke společnému jednání o budoucnosti areálu už letos v březnu, nikdo na výzvu údajně nereagoval. Místní politici se ozvali až na konci předminulého týdne, kdy do areálu vjely první stavební a bourací stroje.

Rozvojové území Bubny-Zátory, které leží mezi stanicemi metra Vltavská a Nádraží Holešovice, je jedním z patnácti velkých rozvojových území hlavního města, pro která platí stavební uzávěra. Majitel části pozemků, společnost Orco Property Group, plánuje na 27 hektarech postavit novou čtvrť. Projekt původně počítal s výstavbou luxusních i klasických bytů, kancelářských prostor, nové školy, zdravotnického zařízení a univerzitního kampusu. Celkově by mělo vyrůst 1,2 milionu metrů čtverečních nadzemních ploch, z toho polovina kancelářských a třetina bytových ploch. Pražští radní tento týden v úterý však pozastavili pořizování změny územního plánu pro Bubny, která by výstavbu umožnila.

18. 09. 2015 Náklad na železnici má udržet obří sleva, ČD Cargo ušetří 200 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/naklad-na-zeleznici-ma-udrzet-obri-sleva-cd-cargo-usetri-200-milionu-1228293>)

Ministr dopravy Dan Ťok se rozhodl dát železniční nákladní dopravě výrazný finanční impulz. Ten bude mít podobu slevy z poplatku za použití kolejí pro jednotlivé vozové zásilky. Zatímco dnes se tento druh dopravy těší slevě 55 procent z ceníkových cen Správy železniční dopravní cesty, nově bude sleva 80 procent. „Máme zájem podporovat železniční dopravu a přesouvat náklad ze silnic na železnici,“ sdělil deníku E15 Ťok. Novinka by měla platit už od příštího roku. Pro dopravce bude rozhodnutí ministra znamenat úsporu téměř 200 milionů korun. Ta se přitom fakticky týká pouze státní firmy ČD Cargo, neboť nikdo jiný ve velkém ztrátové vozové zásilky nedělá. „Vozové zásilky se, doufáme, dostanou do černých čísel,“ doplnil ministr.

Činnost, která obnáší složité sestavení vlaku z jednotlivých vagonů z různých stanic, převoz vlaku a opětné rozvezení vagonů do jiných malých stanic, táhne státní cargo dlouhodobě ke dnu. Dopravce na ní ročně tratí 300 milionů korun, zároveň však jde o téměř polovinu celkových přeprav. Ročně ČD Cargo takto přepraví 32 milionů tun. Druhou polovinu tvoří ziskové jednoduhové expresy, například s uhlím. „Tento krok by nám pomohl vyrovnaného hospodaření dosáhnout dříve a možná i bez realizace nepopulárních opatření,“ uvedl ke změně mluvčí skupiny České dráhy Radek Joklík. Podle něj ale cargo ještě o slevě oficiálně neví. Nepopulární opatření spočívají především v plánovaném propuštění stovek lidí a opuštění stovek stanic. Tím by se mohla výrazná část nákladu přelít na silnice.

Na zlepšení situace železničních dopravních firem ale doplatí správa železnic, kterou čeká výpadek příjmu za použití kolejí. Platby od dopravců přitom už nyní nestačí pokrýt náklady SŽDC na provoz dráhy. „Tuto částku budeme hledat v rámci výnosů poplatků za použití železniční dopravní cesty v kombinaci s dotací ministerstva dopravy,“ uvedl mluvčí rezortu Tomáš Nežold. Podle něj lze pomýšlet i na zdroje Státního fondu dopravní infrastruktury. To ovšem pouze v případě, že projde novela zákona o fondu, která nyní v legislativním procesu leží ve vládě. Nákladní doprava letos se vzestupem ekonomiky zažívá výrazný růst; ten se ale pohřichu týká především silničních přeprav, které si tak na trhu ukrajují stále větší díl. Železničáři proto často poukazují na nerovnosti, které souvisejí právě s poplatky. Zatímco kamiony platí mýto pouze na dálnicích, vlaky všude.

18. 09. 2015 Části poničeného pendolina se vracejí na koleje. Jako záloha pro opravy (680.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-vraci-cast-pendolina-na-koleje-fg6-eko-doprava.aspx?c=A150918_154448_eko-doprava_suj)

České dráhy vymyslely způsob, jak nenechat zahálet v depu velkou část poškozeného pendolina, které je odstavené od tragické červencové nehody ve Studénce. Na opravy budou využívat pět vozů, které jsou jen lehce poškozené. Postup ještě musí schválit Drážní úřad. Zaměstnanci pražského depa tento týden poprvé rozpojili celou jednotku na jednotlivé vagony a dva vozy připojili ke zbývajícím pěti u jiné soupravy pendolina. Ta prochází takzvanou vyvazovací opravou, která je plánovaná a musí

jí postupně projít během dvou let všech šest zbývajících jednotek. Dvoudenní test ukázal, že vlak spojených z vozů dvou souprav, je plně funkční. Pro České dráhy je to dobrá zpráva. Zatímco dosud musí na zhruba tříměsíční opravu celá jednotka, teď bude probíhat oprava po jednotlivých vozech. „Jde o to, aby tato doba byla co nejkratší, abychom cestujícím mohli poskytnout komfort, na který jsou ve spojích pod produktovou značkou SC Pendolino zvyklí,“ vysvětlil člen představenstva Českých drah (ČD) odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán.

Až do červencové nehody nemusely ČD tento problém řešit. Běžně měly v provozu šest jednotek a sedmá byla záložní i pro podobné opravy. Teď už ale zálohu nemají. Zapojení vozů z poničené soupravy může zkrátit dobu nasazení náhradní soupravy ze 100 dní na zhruba 20. „Ověřili jsme si tím, že po poškození části sedmé jednotky nemusíme kvůli vyvazovací opravě odstavit na dva měsíce celý další vlak, ale stačí, když postupně opravíme jednotlivé vozy a teprve na závěr vše dokončíme na ucelené jednotce,“ popisuje postup člen představenstva ČD odpovědného za úsek techniky, servisu a majetku František Bureš. České dráhy zatím čekají na stanovisko italského výrobce Alstom, jak bude probíhat oprava nejvíce poničených částí. Podle mluvčího drah Radka Joklíka ho má výrobce dodat do konce měsíce. Při střetu pendolina a kamionu, který vjel na trať navzdory červenému výstražnému světlu, zemřeli tři cestující. Další 18 lidí bylo zraněno.

22. 09. 2015 Demolice začala. Stroje už ve Varech dělají místo nové nádražní budově (Karlovy Vary)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/v-karlovych-varech-zacala-demolice-horniho-nadrazi-fw9-vary-zpravy.aspx?c=A150922_2193388_vary-zpravy_slv)

Demolici stávající budovy karlovarského horního nádraží začala v pondělí přeměna železniční stanice v moderní dopravní uzel. Do něj ovšem nezapadá historické litinové zastřešení nástupiště, které po dokončení nové výpravní budovy rovněž projde rekonstrukcí. Co s původní střechou? To je otázka, na kterou nyní hledají odpověď i na magistrátu. „Myšlenka využití litinového zastřešení nástupiště se několikrát měnila,“ konstatoval náměstek Jiří Klsák. Podle toho, co Správa železniční dopravní cesty, která rekonstrukci nádraží zaštiťuje, prezentovala při začátku akce, by se část litinové konstrukce měla přestěhovat do těsného sousedství nádraží. Ke slovu se ovšem znovu dostává i starší myšlenka použít část střechy v prostoru před nádražím. „Tam by sloužila jako zastřešení zastávky autobusů městské hromadné dopravy,“ představil staronový návrh Klsák. Toto řešení by se líbilo i památkářům. „Na litinových konstrukcích zájem mít nemůžeme. Nejsou totiž památkou ani nestojí v památkové zóně,“ uvedl Antonín Haidlmaier, šéf karlovarských památkářů. To ovšem neznamená, že by ochráncům památek byl osud unikátní litinové konstrukce zcela lhostejný. „Památkou by to být mohla, takže jsme jednoznačně pro to, aby se nějakým způsobem zachovala,“ podotkl. „Ze zákona sice nemáme právo do toho mluvit, ale nápad přestěhovat část nástupiště před nádraží se nám líbí,“ doplnil Haidlmaier. „Litinové zastřešení je kus historie Karlových Varů,“ podotkl náměstek Michal Řiško. Montáž části střechy před novou nádražní budovu by tedy podle jeho slov bylo propojením minulosti a budoucnosti města.



Nové nádraží má být hotové v únoru

Demolice, která odstartovala proměnu horního nádraží, se zatím dotkla té části budovy, kde byl doposud hlavní vchod pro cestující. Ti se musí po dobu rekonstrukce spokojit s provizoriem v podobě pokladen přímo na nástupišti. Demolici pozdrželo několik skutečností. „Budovy jsme na ni museli nejdříve připravit, to znamená přestěhovat veškeré technologie, vyřezat sítě a podobně,“ potvrdil Jakub Ptačinský, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Zdržení s sebou přinesl i filmový festival, protože se investor s městem dohodl, že v době jeho konání práce utichnou. Průtahy se začátkem demolice by se podle Jakuba Ptačinského neměly negativně projevit na dodržení termínu dokončení nové výpravní budovy. Ten je naplánován na únor příštího roku. „Stavba je totiž montovaná,“ vysvětlil mluvčí SŽDC. Moderní výpravní budova připomínající kávové zrnko, kterou navrhl architekt Petr Franta, bude stát přibližně 96 milionů korun. Větší část prostředků chce SŽDC získat z dotačních programů Evropské unie. „Počítáme, že bychom mohli získat 70 milionů korun,“ konstatoval Pavel Surý, ředitel SŽDC. Úpravu přednádražního prostoru, jehož součástí by mohla být i část současného zastřešení nástupiště, bude ovšem financovat město. Bude to stát přibližně 20 milionů korun a součástí projektu je i nová bezbariérová lávka na sídliště Růžový Vrch. „Vzhledem k tomu, že má být nové nádraží jednou z dominant města, bude nutná i úprava zeleně,“ doplnil náměstek Jiří Klsák.

22. 09. 2015 Železniční stanice Strakonice prošla výraznou proměnou (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila rozsáhlou modernizaci železniční stanice Strakonice, která tvoří důležitý dopravní uzel na trati České Budějovice – Plzeň. Realizace této stavby přinesla zásadní změny v dispozičním uspořádání stanice a technologii jejího provozu v souladu s nejmodernějšími standardy v oblasti bezpečnosti železniční dopravy a cestujících. „Železniční stanice Strakonice se před rekonstrukcí nacházela v již nevyhovujícím stavu – neměla zajištěný mimoúrovňový přístup na nástupiště a disponovala zastaralým zabezpečovacím zařízením, které bylo nutné modernizovat. Jedním z největších přínosů realizace projektu je zvýšení propustnosti stanice a bezpečnosti cestujících, kteří díky nově vybudovanému podchodu a modernizovaným nástupišťům získali snadnější a pohodlnější přístup k vlakům,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Podchod pod kolejištěm nyní umožňuje bezbariérový přístup na dvě částečně zastřešená ostrovní nástupiště. Ten, i díky finančnímu příspěvku města Strakonice, zajišťuje plynulý přístup k vlakům jak ze směru od autobusového nádraží, tak i obyvatelům žijícím v lokalitách Podsrpenská a Přední Ptákovice. Nový informační systém pomáhá cestujícím rychle se zorientovat v tomto frekventovaném dopravním uzlu, bezpečnost v prostorách stanice monitoruje kamerový systém. Projekt významně zkvalitnil také provozní parametry stanice Strakonice. Došlo ke kompletní rekonstrukci železničního svršku i spodku, komunikací a zpevněných ploch, mostů a propustků, trakčního vedení a osvětlení železniční stanice. Nové uspořádání kolejových rozvětvení nyní umožňuje současné vjezdy vlaků ze všech směrů, tedy od Plzně, Českých Budějovic, Volar i Březnice. Ve stanici bylo rovněž instalováno moderní zabezpečovací zařízení a vznikla nová budova řízení provozu železniční dopravy. Celkové investiční náklady stavby s názvem Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice činí 564 076 616 Kč bez DPH. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Stavba je navržena na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do výše 338 378 367 Kč. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s. a H-PRO spol. s r.o.
Zhotovitel	Chládek & Tintěra, a.s.
Začátek a konec stavby	km 269,668 – km 274,741
Začátek a konec úprav kolejí	km 271,332 – km 273,319
Termín zahájení	04/2014
Termín dokončení	08/2015
Celkové investiční náklady stavby	564 076 616 Kč
Příspěvek EU v maximální výši	338 378 367 Kč

23. 09. 2015 Nezávislý regulační úřad posílí transparentnost na české železnici (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Nezavisly_regulacni_urad_posili_transparentnost_na_ceske_zeleznici.htm)

Vláda dnes schválila návrh ministerstva dopravy na vznik nezávislého regulačního úřadu na železnici. Bude mít za úkol hlídat transparentní přístup provozovatele dráhy při přidělování kapacity jednotlivým dopravcům, řešit bude také spory mezi dopravci a provozovateli dráhy, uzavírání smluv o přístupu na dráhu, ale třeba také výlukový jízdní řád. Vznik regulačního orgánu, který by byl zcela nezávislý na všech orgánech státní správy, byl jedním z požadavků Evropské unie. Dosud tuto úlohu vykonává Drážní úřad, který je však přímo podřízený Ministerstvu dopravy. Nezávislost Drážního úřadu proto ministerstvo v roce 2014 posílilo tím, že již nepřezkoumává jeho rozhodnutí týkající se přístupu na dráhu, nicméně požadavky unijního práva jsou ještě přísnější.

Na novém Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „úřadu“) se počítá s dvaceti až třiceti úředníky. V jeho čele bude stát předseda jmenovaný vládou na šest let. O tato

tabulková místa přijde Drážní úřad a Drážní inspekce, kterým bude také příslušně snížen rozpočet. Tím pádem finanční náklady na nově vzniklý úřad budou minimální, ročně maximálně v jednotkách milionů. Předpokládá se, že na nově vzniklý úřad přejdou právě zaměstnanci Drážního úřadu a Drážní inspekce, kteří se příslušnou agendou už dnes zabývají, pokud projdou standardním výběrovým řízením. Pokud vznik nového úřadu schválí Parlament a prezident, mohl by být založen na začátku roku 2016. Svou činnost by pak plně zahájil zhruba do půl roku. „Náplní práce nového úřadu bude řešit problematiku přidělování kapacity dopravní cesty, spory mezi dopravci a provozovateli dráhy, uzavírání smluv o přístupu na dráhu, ale třeba také výlukový jízdní řád nebo úpravy přidělení kapacity dopravní cesty,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Drážní inspekce nově nebude vykonávat státní dozor, pouze šetřit mimořádné události. „Na druhou stranu bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, vydávaná na základě závěrů šetření mimořádných událostí, budou mít větší váhu než dnes a všechny dotčené orgány se jimi budou muset opravdu řídit,“ doplnil Ťok. Drážní úřad bude mít dále na starosti problematiku speciálního stavebního úřadu, bude i nadále vydávat úřední povolení k provozování dráhy a licencí k provozování drážní dopravy, provádět homologaci vozidel a schvalovat jejich technickou způsobilost. Současně budou nastavené jasné mechanismy spolupráce s Drážním úřadem a Drážní inspekcí.

Nový regulační úřad na železnici bude také prověřovat, jestli komerční linky a jejich provozování nenarušuje hospodářskou vyváženost spojů vypravovaných v závazku veřejné služby. Podle unijního práva totiž má takové narušení závažný negativní dopad. Komerční doprava se soustřeďuje primárně na silně využívané spoje a časy s vysokou frekvencí cestujících, potřeby cestujících je ale třeba pokrýt i na méně frekventovaných tratích a v méně využívaných časech. Se zřízením nezávislého regulačního úřadu na železnici souvisí i novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, do něhož byly implementovány požadavky evropské směrnice 2012/34/EU i části směrnice 2004/49/ES. Jednou z hlavních oblastí novely, účinné od 1. ledna 2016, je právě zajištění nediskriminačního přístupu a užívání drážní infrastruktury a zařízení služeb. Novela obecně zvyšuje ochranu dopravce při přístupu k infrastruktuře a zařízení služeb.

23. 09. 2015 Stavební povolení: Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část Praha-Hostivař – Praha hl. n.

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150923rozhodnuti.pdf>)

Začátek stavby je v km 177,570 za žst. Praha-Hostivař ze směru od Českých Budějovic, kde stavba navazuje na v současnosti dokončovanou stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha-Hostivař“. Konec stavby je v km 183,872 300 stávajícího staničení, nového 183,640 000; v km 183,700 = 183,932 je skok ve staničení z důvodu zkrácení trati. Stavba končí před vjezdovými portály Vínohradských tunelů směrovým a výškovým vyrovnáním kolejí v novém km 184,023. Součástí stavby jsou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha-Krč, výh. Vyšehrad a žst. Praha hl. n. situovaná podél stávajících kolejí na drážních pozemcích. Stavba navrhuje rekonstrukci železničního svršku, spodku, nástupišť, mostních objektů, novostavby pozemních objektů pro technologie, řízení provozu a pro odbavení cestujících, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, trakční vedení, silnoproudé rozvody vn, nn, venkovní osvětlení, elektrický ohřev výměn, silnoproudá technologická zařízení pro napájení včetně dispečerské řídicí techniky (DŘT), Část stávající trati přes zast. Strašnice bude opuštěna a přeložena do nového koridoru při jižním okraji bývalého seřadovacího nádraží do souběhu s tratí Malešice – Vršovice. Souběh trati bude provozně využíván pro zvýšení kapacity trati. Součástí stavby je rekonstrukce žst. Praha-Vršovice a v souladu s územním plánem budou vybudovány zast. Praha-Eden a žst. Praha-Zahradní Město, které mají zajistit lepší vazby mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou.

ŽST Praha-Zahradní Město je novou dopravnou situovanou v oblasti dnešní odb. Záběhlce. Ve stanici jsou navržena tři nástupiště bezbariérově přístupná z podjezdu v Průběžné ulici, kde bude situována nová zastávka tramvaje a autobusů. Délka nástupišť je navržena v délce 350 m pro zastavování vlaků dálkové osobní dopravy. Kolejiště ŽST Praha-Zahradní Město je navrženo pro segregaci dálkové osobní (koleje č. 201, 202) a příměstské dopravy (koleje č. 101, 102). Ve stanici zůstane zachována skupina tzv. „čekacích kolejí“ č 303 – 309 pro účely nákladní dopravy ve směru Praha-Krč. Pro osazení nových technologických zařízení je navržena technologická budova a v jejím sousedství budova nové trakční měnírny, která nahradí kapacitně nevyhovující měnírnu „Třešňovka“. Ve východní opěře železničního mostu přes Průběžnou jsou situovány odbavovací prostory pro cestující.

Zast. Praha-Eden je novou železniční zastávkou situovanou v blízkosti fotbalového stadionu Slávie. Tři nástupiště jsou navržena v délce 200 m a jsou bezbariérově přístupná z nového podchodu.

U vnějšího nástupiště je situována nová technologická budova. Napojení odjezdové skupiny odstavného nádraží (dříve ONJ) a napojení nákladíště Strašnice zůstává zachováno.

ŽST Praha-Vršovice prochází úplnou rekonstrukcí železniční infrastruktury. Rekonstruována budou stávající nástupiště bezbariérově přístupná z podchodu pro cestující. Podchod bude rozšířen a prodloužen a umožní přístup cestujících z obou stran kolejiště. Napojení kolejiště DKV i vleček zůstane zachováno. Rekonstruovány budou i mosty na obou zhlavích stanice.

Stavba se nachází z části v nezastavěném a z části zastavěném území s tím, že v bezprostřední blízkosti stavby se nacházejí převážně průmyslové objekty. Je vedena na stávajícím tělese dráhy na náspech, v zářezech nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle platného územního plánu (dále jen „ÚP“) hl. m. Prahy pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Stavba využívá vyhlášení následujících veřejně prospěšných staveb (dále jen „VPS“) ÚP hl. m. Prahy:

- zastávka Praha-Zahradní Město je VPS 25|DZ|10 podle změny ÚP SÚ č. Z1859/07;
- zastávka Praha-Eden je VPS 21DZ|10 podle změny ÚP SÚ č. Z1855/07;
- rozšíření části ulice Průběžná je VPS 126|DK|10 podle změny ÚP SÚ č. Z2274/00;
- celá stavba je součástí VPS číslo Z/502 kód DZ „Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby IV. tranzitního železničního koridoru Děčín – Horní Dvořiště“ Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

25. 09. 2015 Ministerstvo odmítlo obnovit trať zničenou sesuvem na D8. Zatím, tvrdí (trať č. 097)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/oprava-zeleznicni-trati-097-znicene-sesuvem-na-dalnici-d8-pil-usti-zpravy.aspx?c=A150925_144233_usti-zpravy_alh)

Šance na opravu železnice stržené sesuvem na dálnici D8 přes České středohoří je minimální. Ministerstvo dopravy se ji opravit nechystá, alespoň ne v následujícím roce, kdy budou finišovat práce na odstranění sesuvu. Ministerstvo dopravy argumentuje tím, že provoz na železnici není rentabilní. „Vzhledem k výši nákladů na zprovoznění tratě a nízkému využití místní železnice zatím k obnovení poničené tratě nedochází. Přednost dostává dokončení dálnice D8,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. To, že k obnově zhruba dvousetmetrového úseku trati nedojde, je podle Neřolda společným rozhodnutím všech zainteresovaných stran. „Pro železnici to ale nemusí být rozhodnutí konečné,“ doplnil Neřold. Ve zkrat v osudu železnice z roku 1897 tak stále doufají iniciátoři petice, kterou podepsalo ve městech a obcích podél trati více než 2 500 lidí. „V pondělí doplníme poslední várku podpisů a petici předáme ministerstvu dopravy,“ řekl krajský lídr Strany zelených Jiří Škoda, který petici inicioval. „Čím déle se bude čekat, tím složitější obnova trati bude. Věřím ale, že pokud bude dostatečně velký tlak ze strany obcí, jejich obyvatel a kraje, můžeme se dočkat mnohem dříve,“ řekl Škoda.

Oprava za plného provozu dálnice je naivní, říká zastupitel

Mnohem skeptičtější je zastupitel Ústeckého kraje Jiří Řehák z hnutí PRO! Kraj, který se problematice trati věnuje. „Železnice přes České středohoří v podobě, jak jsme ji znali, skončila. Musíme si to přiznat. Kraj je rok před volbami neakceschopný a představa, že by se trať začala opravovat za plného provozu dálnice, je naivní,“ komentoval rozhodnutí ministerstva Řehák. Nynější stav, kdy vlaky ve směru z Teplic končí po 22 kilometrech v Radejčíně a cestující do Lovosic přesedají na dalších 14 kilometrů do autobusu, by tak zůstal natrvalo. Řehák nesouhlasí s tím, že by provoz na trati byl neperspektivní. „Známe příklady jiných tratí, které ministerstvo také označilo za neperspektivní, kde se však provoz podařilo zachránit a dále pokračuje bez problémů,“ podotkl Řehák.

25. 09. 2015 Další střet Českých drah a soukromníků. Kvůli logu Národní dopravce

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-stret-ceskych-drah-a-soukromniku-kvuli-logu-narodni-dopravce-1ft-eko-doprava.aspx?c=A150925_152401_eko-doprava_suj)

České dráhy po letech upraví vzhled svých vlaků. Státní firma, jejíž provoz stojí ročně 13 miliard korun z veřejných rozpočtů, doplní na vlaky nápis Národní dopravce. To se ale nelíbí soukromým dopravcům. „Národní dopravce jsme ze zákona a hrdě se k tomu hlásíme. Je to součástí naší dlouhodobé komunikační strategie,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Firma logo nalepila na první vlaky krátce před tím, než poprvé v historii uvede v televizi i vlastní reklamní spot, kterým

chce oslovit další zákazníky. Evropské státní železnice používají různé slogany, žádný z dopravců ale zatím nepoužil přímo do svého loga slovo národní. Výjimkou je britský National Express, který ho má přímo ve svém názvu. Nový slogan je zatím jen na několika vozech pro dálkovou dopravu, jednom railjetu a jednotce Regioshark. „Rádi bychom tento dovětek k logu postupně měli na všech našich vozidlech,“ dodal Joklík.

Stejně označení chce používat ale i soukromý RegioJet. „Jsme stoprocentně český dopravce a je to vyjádření našeho zájmu rozšiřovat kvalitní služby na české železnici pro co největší počet zákazníků. Současně tím zdůrazňujeme rovnocennost železničních dopravců z pohledu úřadů a státu, kdy všichni dopravci na české železnici musí být bráni jako národní dopravci bez jakéhokoli zvýhodňování,“ řekl mluvčí firmy Aleš Ondruj. Podle majitele RegioJetu Radima Jančury je jeho firma ve všech ohledech stejným národním dopravcem jako České dráhy. „Stát nesmí poskytovat výhody jen jedné společnosti, a ovlivňovat tak soutěž. Stát má jako majitel Českých drah jediné právo, a to podílet se na řízení, což ovšem nedělá,“ dodal. Problém s označením Národní dopravce má i soukromý Leo Express. „Když České dráhy používají termín Národní dopravce v reklamní kampani, pak dělají reklamu železnici a národním dopravcům obecně. Je to jako reklama na českého kapra. Národním dopravcem je stejně tak LEO Express i Regiojet,“ říká mluvčí Petra Valentová. Podle ní by měli používat spíše označení státem vlastněný dopravce.

České dráhy si podaly žádost o zápis ochranné známky Národní dopravce letos v srpnu. Dráhy argumentují i tím, že jsou národním dopravcem ze zákona. Zákon o Českých drahách z roku 2002 o ČD mluví jako o „národním železničním podniku České republiky“.

27. 09. 2015 Jak odlehčit koridoru a vrátit tradici? Ožívají plány na návrat expresů do Velenic (Praha – České Velenice – Wien)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1591785-jak-odlehcit-koridoru-a-vratit-tradici-ozivaji-plany-na-navrat-expresu-do-velenic>)

Už jen pamětníci si vzpomínají, že kdysi nejezdily expresní vlaky z Prahy do Vídně přes Brno, nýbrž přes České Velenice. Nyní, v době přeplněného koridoru východně od Prahy, se objevuje myšlenka na obnovení spojení obou metropolí po této trase. Zatímco v Rakousku vznikají plány na velkorysou rekonstrukci mezi Vídní a Gmündem, v Česku jsou ambice skromnější, ale neméně důležité – je třeba elektrizovat a modernizovat zastaralou spojnici Veselí nad Lužnicí s Českými Velenicemi. Bez toho jsou všechny úvahy o cestování mezi Prahou a Vídní přes jižní Čechy zbytečné.

Rok 1996 byl poslední, kdy po trati z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic jezdil mezistátní rychlík z Prahy do Vídně. Bezmála deset let poté ještě jezdily přímé vozy alespoň do příhraničního Gmündu, ale poté se někdejší významná železniční spojnice změnila v „lokálku“, kterou ovládly malé motorové vozy. Veškeré vlaky z Prahy do Vídně již léta jezdí přes Brno – po trati sice kilometricky delší, ale zato elektrifikované, díky důkladné modernizaci rychlejší a v neposlední řadě procházející většími městy. S výjimkou osídlení ale lze všechny nedostatky odstranit. Po dlouholetých zdrženích je Správa železniční dopravní cesty blízko vážně míněným přípravám elektrizace veselsko-velenické trati, možné je i zvýšení traťové rychlosti. Významné zkrácení cestovní doby navíc umožní již probíhající modernizace trati mezi Prahou a Veselím. Jan Křemen ze Správy železniční dopravní cesty řekl na diskusi o zrychlení české i rakouské části historické dráhy Císaře Františka Josefa v Gmündu, že železničáři připravili pět variant rozsahu budoucí modernizace trati a na schváleném rozsahu také závisí, nakolik vlaky po rekonstrukci zrychlí. Jak ale Jan Křemen zdůraznil, není na SŽDC, aby vybrala vhodnou možnost. „To je na ministerstvu dopravy a Jihočeském kraji,“ podotkl.

Kraj i stát: Spojení přes jižní Čechy chceme. Ale až časem...

Cestovat z Prahy do Vídně vlakem přes Gmünd je možné i dnes, ovšem s přestupy a vzhledem k tomu, že většina spojů jsou zastávkové osobní vlaky, byla by taková jízda jen pro železniční fajnšmekry. Je třeba jet rychlíkem Praha – Veselí nad Lužnicí, motorovým osobním vlakem dále do Českých Velenic a odtud rakouským regionálním vlakem do Vídně. Celková jízdní doba činí šest hodin (stejná je i v případě, že se jede rychlíkem až do Českých Budějovic a osobním vlakem odtud). Protože dráhy za určitých okolností nedodrží na hranicích přípoje, může se cesta navíc výrazně protáhnout. Zástupci Jihočeského kraje přitom dali najevo, že by uvítali, kdyby došlo k výraznému zrychlení. „Spojení Praha – Vídeň přes Gmünd je spojením nejkratším a budeme pracovat na tom, aby bylo i nejrychlejším,“ nastínil poradce hejtmána pro dopravu Ivan Študlar. Za rekonstrukci veselsko-velenické trati, která by do Českých Velenic vrátila mezistátní expresy, se zasazuje i jejich starosta Jaromír Slíva, který je také náměstkem jihočeského hejtmána. Upozornil, že se Velenice zabývají problémem, který dosud znemožňoval pokročit v přípravě elektrizace dráhy, totiž stavbou napájecí stanice. Na diskusi o budoucnosti dráhy Císaře Františka Josefa řekl, že je

prakticky hotový projekt a podána žádost o územní rozhodnutí. „Do pololetí příštího roku by územní rozhodnutí mohlo být vydáno, poté by investice mohla být zahájena,“ řekl Jaromír Slíva s tím, že i po letech průtahů počítá s tím, že stavbu zaplatí energetická společnost E.ON. Důkladná modernizace zastaralé jednokolejky by mohla nalézt podporu i u státu, jak naznačil Pavel Mráček z ministerstva pro místní rozvoj. Ten však navzdory tomu, že také vyslovil podporu obnovenému spojení hlavních měst přes Gmünd současně podotkl, že „je otázka, co je uskutečnitelné“. Zdůraznil, že zatím nejde o příliš žhavé téma, přijít na řadu by mohlo spíše v desetiletém horizontu.

Proč přes Velenice?

Jakékoli větší zásahy do trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice ostatně narážejí na zásadní otázku: Mají smysl? Pravděpodobně má smysl její elektrizace. Zástupci Jihočeského kraje již počítají s tím, že podpoří dopravce (ať už České dráhy, které zde jezdí dnes s motorovými regionovými, nebo jiného, kterého by si kraj mohl vybrat) při nákupu nových elektrických vlaků na tuto trať. Jiná otázka však je, zda skutečně bude sloužit dálkové dopravě. I kdyby vlaky dramaticky zrychlily a jezdily přes jižní Čechy z Prahy do Vídně rychleji než auta, stále zůstává pro železničáře nepřekonatelný háček v tom, že spojení přes Gmünd prochází relativně řídko osídleným územím. Na trase, kudy jezdí vlaky Praha – Vídeň dnes, leží třisetitisícové Brno, devadesátitisícové Pardubice (o trochu větším Hradci Králové ve spádové oblasti nemluvě), navíc také třicetitisícový Kolín, dvacetitisícová Břeclav a zhruba šedesátitisícová aglomerace Vysokého Mýta, Chocně, Ústí nad Orlicí, Litomyšle a České Třebové, která se sjíždí k mezistátním vlakům právě v České Třebové. Naproti tomu největší město na trase, kudy kdysi jezdily expresy Vindobona a Smetana, je třicetitisícový Tábor a v Rakousku patnáctitisícový Tulln.

Malé vytíženosti případných obnovených dálkových vlaků se ale neobává předseda iniciativy PRO Franz-Josefs-Bahn Gerald Hohenbichler. Podle něj využívá již dnes vlaky jen v rakouském úseku 100 tisíc lidí, v celé trase by potom mohlo jít až o 300 tisíc cestujících. Generální ředitel Leo Expressu Peter Köhler v diskusi upozornil, že by se mohlo jednat i o vhodnou příležitost k většímu zatraktivnění vlaků v Česku. V podobně velkém a lidnatém Rakousku totiž činí průměrný nájezd vlakem na obyvatele přes tisíc kilometrů, zatímco v Česku je to sotva polovina. Šéf jednoho z alternativních dopravců, kteří jezdí mezi Prahou a Ostravskem, poukázal ještě na jeden přínos, který by mělo odklonění vlaků Praha – Vídeň přes jižní Čechy: Uvolnil by se I. koridor mezi Prahou a Českou Třebovou. „Dnes je koridor mezi Prahou a Č. Třebovou extrémně vytížen, dokonce do té míry, že se vlaky vzájemně zpomalují,“ poukázal. Na internetu skutečně v posledních týdnech probíhají tvrdé názorové výměny kvůli zpoždování večerního pendolína za pomalejší soupravou Regiojetu – k čemu ovšem dochází pouze v případě, že pendolino již přijede zpožděné ze Slovenska.

Odklon přes Gmünd se přitom nemusí týkat jen expresních osobních vlaků. Přes jižní Čechy by mohlo jezdit více nákladních vlaků. Jak upozornil Michal Drábek z Fakulty dopravní ČVUT, právě nákladní doprava je největší obětí přeplněnosti koridoru Praha – Česká Třebová. Nákladní vlaky sice mohou jezdit po méně frekventované trase přes Havlíčkův Brod, ale i to má háček v podobě náročných sklonových poměrů trati.

V Česku je maximem elektrizace, v Rakousku 200 km/h

Ke zrychlení, a tím pádem zatraktivnění cestování Praha – Vídeň jednak vlakem a jednak přes Gmünd ale nemá co říci pouze česká strana. V Rakousku propaguje iniciativa PRO FJB dokonce ještě rozsáhlejší modernizaci trati z Vídně do Gmündu. Výsledkem by měla být dráha s rychlostí 200 km/h a průměrná rychlost se zvýší ze současných zhruba 70 na 150 km/h. Podle Geralda Hehenbichlera by tedy potom měly jezdit přímé vlaky z Vídně jak do Prahy, tak i do Plzně, v úvahu by mohlo připadat i napojení Budapešti na tuto trasu. Koncepce, která počítá s mnoha přeložkami, které zkrátí celkovou délku mezi Vídní a Gmündem zhruba o 30 kilometrů, má ovšem název FJB 2025+. To naznačuje, že ani v Rakousku nelze změnu čekat okamžitě.

Zatím se musí cestující spokojit se slevou a časem možná přímým „osobákem“

Zejména Jihočeský kraj a České dráhy ale hledají způsob, jak železnici mezi Českými Budějovicemi a Vídní zatraktivnit již dříve. Podle Pavla Kosmaty z Českých drah by měla k jednodušším a levnějším cestám z jižních Čech do Rakouska napomoci jízdenka, která prováže české regionální nabídky s rakouskou síťovou jízdenkou Einfach raus. „Vytvořili bychom analogickou nabídku pro pět osob, která by byla vytištěna na jednom dokladu s tím, že na rakouské straně by jízdenka platila podle stávajících podmínek ÖBB,“ popsal Pavel Kosmata. Skeptičtější však je v myšlence alespoň na obnovení přímých vlaků mezi Českými Budějovicemi a Vídní již za současných podmínek. Ačkoli takové vlaky jezdily až do roku 2010, v současnosti se musí přestupovat v Českých Velenicích. Podle Kosmaty je to především kvůli mnohem menšímu počtu cestujících v jižních Čechách než mezi Gmündem a Vídní. ČD by podle něj byly k zavedení přímých vlaků prostřednictvím velkokapacitních rakouských patrových souprav přístupné pouze za předpokladu, že by Rakouské spolkové dráhy

neúčtovaly ČD zapůjčení celé soupravy, ale zhruba jen jednoho dvoupodlažního vozu a SŽDC by rovněž patřičně slevila z poplatku za využití dopravní cesty.

První přišla na řadu budějovická trať, na velenickou se zapomnělo

Společnost dráhy Císaře Františka Josefa postavila trať z Gmündu do Prahy v roce 1871 jako odbočnou větev dráhy Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb. O dva roky později dostavěla společnost také spojku z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic. Až do pozdních 80. let byly obě trasy z Veselí nad Lužnicí takřka rovnocenné – šlo tehdy o neelektrizované jednokolejky s bohatým provozem včetně mezistátních rychlíků, v případě veselsko-velenické trati i expresů. Postupná elektrizace úseků Benešov u Prahy – České Budějovice a České Budějovice – České Velenice ale prakticky vyřadila původní trať z Veselí přes Třeboň do Velenic ze hry. Zatímco trať z Prahy do Budějovic prochází pozvolna, ale jistě důkladnou modernizací, která umožní většinu trasy projíždět 160kilometrovou rychlostí a měla by skončit v roce 2020, mezi Veselím a Třeboní bylo možné se ještě ve 21. století setkat například s mechanickými závorami.

Historie provozu Praha – Gmünd – Vídeň

Trasa vznikla v roce 1871 jako odbočná větev dráhy Císaře Františka Josefa (KFJB). Její hlavní směr byl Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb. Od roku 1874 vznikla také větev z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic, která postupně nabyla většího významu. Trasa před Gmünd ale nadále sloužila jako jedna z hlavních spojnic Prahy a Vídně. Po druhé světové válce zůstala pouze ona, jezdily tudy vlaky Vindobona a Sanssouci, po revoluci také rychlík Smetana. V letech 1991 a 1992 začala trasa přes Gmünd ztrácet na významu, expresní vlaky začaly jezdit přes Brno. Poslední přímý vlak Praha – Gmünd – Vídeň byl rychlík Smetana, který tudy jezdil do léta 1996. Po změně jízdního řádu se také on přesunul na trať přes Brno. Do konce roku 2004 potom ještě jezdily přímé vlaky Praha – Gmünd.

Jak rychle jezdil vlak Vindobona mezi Prahou a Vídní

- Expresní vlak Vindobona jezdil mezi lety 1957 a 2014 a spojoval Berlín, Prahu a Vídeň. Mezi Prahou a Vídní postupně vystřídal tři různé trasy.
- 1957 – 1992 přes České Velenice – cca 350 km, min. jízdní doba cca 5:15, průměrná rychlost 67 km/h
- 1992 – 2000 přes H. Brod a Brno – cca 410 km, min. jízdní doba cca 4:45, průměrná rychlost 86 km/h
- 2000 – 2014 přes Č. Třebovou a Brno – cca 410 km, min. jízdní doba cca 4:30, průměrná rychlost 91 km/h
- kdyby jezdila přes České Velenice po rekonstrukci průměrnou rychlostí 91 km/h, jízdní doba by činila cca 3:50 (jízdní doba auta přes Mikulov i Znojmo je zhruba stejná)

27. 09. 2015 Nové záběry ukazují pendolino krátce po nehodě ve Studénce (22. července 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nove-zabery-tragedie-ve-studence-dos-domaci.aspx?c=A150927_110357_domaci_cen)

Na webu se objevily záběry, zachycující červencový střet pendolina a polského kamionu a následný průjezd rozbité soupravy nádražím ve Studénce. Patrné je z nich zejména to, že náraz pendolino poničil, ale jeho rychlost byla i po havárii velmi vysoká. Tragická nehoda se stala 22. července, tři lidé zemřeli a osmnáct jich bylo zraněno. Na snímcích z kamer na nádraží ve Studénce je vidět oblak dýmu, vzápětí se poničené pendolino řítí kolem nástupiště. Záběry zveřejnil server Svobodné fórum. Původ videa není zcela jasný. Pravděpodobné je, že je z kamer umístěných na nádraží ve Studénce. Správa železniční a dopravní cesty záběry z nehody má, po nehodě je však odmítla poskytnout. Její mluvčí Jakub Ptačinský iDNES.cz řekl, že to bude možné, až skončí embargo uvalené státním zastupitelstvím. To však stále trvá.

Tragické nehodě ve středu 22. července předcházelo několikanásobné pochybení řidiče polského kamionu. Nejprve ignoroval červené výstražné světlo, a když ho na přejezdu uvěznily závory, neprorazil je, ale nechal auto na trati. Vzápětí od Ostravy přijelo pendolino. Strojvůdce stačil jeho rychlost snížit ze 160 na asi 142 kilometrů v hodině. Při srážce tři cestující zemřeli, osmnáct lidí bylo zraněno. Škoda se vyšplhala na 158 milionů korun. Řidiči kamionu, který sedí ve vazbě, hrozí za obecné ohrožení od tří do deseti let vězení.

29. 09. 2015 V Česku přibývá vlaků z druhé ruky, RegioJet nakoupil další v Belgii

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-cesku-pribyva-vlakovych-ojetin-dqf-eko-doprava.aspx?c=A150929_000306_eko-doprava_suj)

Evropští železniční dopravci si oblíbili Česko jako dobré odbytiště pro vlaky, které už nepotřebují. Další sedmdesátku použitých osobních vagonů kupuje soukromý RegioJet od belgického státního dopravce SNCB. Nákup 70 vozů oznámil RegioJet letos v květnu, firma ale dosud odmítá uvést, odkud použité vagony jsou. Jejich původ odhalil ve svém posledním čísle Železniční magazín, který zachytil přepravu prvních 19 vozů z celé série přes Česko do slovenského Leopoldova, kde kompletně demontují interiér. Zbývající vozy mají z Belgie dorazit do konce roku.

Podle mluvčího firmy Aleše Ondrúje jsou pořízené vozy z hlediska stavby a parametrů identické s těmi, které RegioJet již provozuje na svých vlacích. „Tyto vozy nicméně RegioJet předělá na zcela nové z pohledu zákazníka, kdy z původních vozů zůstane pouze skříň a všechny získají nový nejmodernější interiér na středoevropské železnici,“ dodal Ondrůj. RegioJet počítá s tím, že vozy přestaví do podoby v současnosti provozovaných vagonů od rumunské společnosti Astra (více viz fotogalerie). Po zpoždění už firma přebrala pět vozů, další mají následovat. Jde o největší vozy RegioJetu počtem míst (80 míst), v každém sedadle je obrazovka s audiovizuálním systémem. „Tyto vagony se zaplňují v rezervačním systému vždy nejrychleji,“ říká Ondrůj.

RegioJet založil svoji flotilu na použitých vozech od rakouských železnic ÖBB, které ale i v době nasazení patřily k tomu nejlepšímu, co na českých kolejích jezdilo. Pár let před nákupem totiž prošly rozsáhlou modernizací. To je i případ další dvou vozů, které firma nedávno získala od Deutsche Bahn. Jde o vozy po švýcarských drahách, které prošly v roce 2011 rovněž modernizací. RegioJet v příštích týdnech opět nasadí na koleje jídelní vozy, které odstavil po vykolejení na Slovensku. Po nákupu belgických vozů a dalších nových z Rumunska má mít RegioJet příští rok kolem 200 vozů.

Secondhand západních železnic

Za posledních pět let v Česku přibyly stovky ojetých železničních vozidel od západoevropských dopravců. Nejvíce přišlo z Rakouska: kromě RegioJetu si jejich vozy koupily i České dráhy, které v Rakousku nakoupily i autovlaky. Část osobních vozů prošla ještě další modernizací v Česku. Příchod ojetých vozidel ze zahraničí přitom neznamená špatnou kvalitu: naopak, ojeté vozy ze Západu patří vzhledem k dlouholetému skluzu v investicích do železničního vozového parku k tomu lepšímu, co u nás jezdí. Oblíbeným zdrojem vlaků je i Německo: například soukromý dopravce GWTR si koupil v Německu několik použitých motorových vozů RegioSprinter, které prochází rovněž modernizací, z Německa mají půjčené motorové vozy Stadler RS1 také České dráhy.

Od západoevropských dopravců si kupují soukromí dopravci už i lokomotivy: zatím posledním úlovkem je 16 lokomotiv řady 180 původem ze Škody Plzeň, které si koupil soukromý nákladní dopravce TSS Cargo. Už dříve se v Česku objevilo i dvanáct použitých lokomotiv z Belgie, které čekají na modernizaci. V případě lokomotiv je důvodem i absolutní nedostatek zánovních lokomotiv na českém trhu: zejména ČD Cargo raději lokomotivy šrotuje, než aby se dostaly do rukou konkurence.

30. 09. 2015 Číňané už konkurují šinkansenům, získali zakázku v Kalifornii

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cinane-uz-konkuruji-sinkansenum-ziskali-zakazku-v-kalifornii-1231679>)

Snaha Číny dostat vlastní strojírenské technologie na vyspělé zahraniční trhy začíná děsit zavedené světové výrobce. Naposledy prožili šok japonští výrobci rychlovlaků Šinkansen. Společnosti East Japan Railway a Kawasaki Heavy Industries podle japonské tiskové agentury Kyodo nadzvedla nedávná zpráva, že čínský výrobce rychlovlaků CRRC vytvořil konsorcium s americkou společností XpressWest pro stavbu vysokorychlostní tratě mezi Los Angeles a Las Vegas.

Trasa dlouhá 370 kilometrů se začne stavět příští rok a bude stát 12,7 miliardy dolarů. Zapojení čínské firmy do projektu musí ještě schválit americká vláda. Japonci si dělají zásluku na stavbu další připravované trasy, která spojí Los Angeles a San Francisco a později by se mohla rozvést i do dalších kalifornských měst. East Japan Railway a Kawasaki Heavy Industries se chtějí prosadit s technologií šinkansenů. Při nedávné návštěvě Kalifornie za ni lobboval i japonský premiér Šinzó Abe. Výběrové řízení na dodavatele vlaků by mohlo začít ještě v průběhu podzimu.

Těžký protivník

Úspěch Číňanů v projektu rychlodráhy do Las Vegas naznačuje, že Japoncům vyroste těžký protivník. Šinkanseny pro Kalifornii by podle zdrojů agentury Kyodo mohly stát až 68 miliard dolarů. Japonští výrobci tvrdí, že je to cena za kvalitu a spolehlivost jejich technologie. Zástupci čínského ministerstva dopravy však prohlašují, že výhodou čínských vlaků je nejen nízká cena, ale také rychlost realizace. Úspěch v projektu do Nevady dává CRRC výhodu, protože při výrobě vlaků pro oba projekty by výrobce mohl díky většímu objemu zakázky výrazně ušetřit. Cenový rozdíl mezi čínskými a japonskými výrobci se ukázal už u loňského tendru provozovatele metra v Bostonu na výměnu 284 vozů. Číňané vyhráli nad Japonci díky tomu, že nabídli cenu o 37 procent nižší než Kawasaki Heavy Machinery. Získali tak kontrakt za 4,1 miliardy dolarů. Rychlovlaky jsou jednou z technologií, kterou hodlá čínská vláda razit cestu do zahraničí. V červnu proto sloučila dosud konkurenční státní výrobce rychlovlaků CNR a CSR do nové společnosti CRRC. V září se Čína dohodla s Thajskem, že obě země propojí nový vysokorychlostní koridor. Výstavba rychlotrati je také jedním z prvků čínské iniciativy nazývané nová hedvábná stezka.

30. 09. 2015 Trať, na kterou se téměř zapomnělo, dostala novou zastávku (Červená Voda-Pod rozhlednou, trať č. 024)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1593461-trat-na-kerou-se-temer-zapomnelo-dostala-novou-zastavku>)

Na železniční trati z Dolní Lipky do Mlýnického Dvora na česko-moravském pomezí vznikla nová železniční zastávka. Jmenuje se Červená Voda-Pod rozhlednou, je mezi nádražími Červená Voda a Moravský Karlov. Pardubický kraj se přitom před čtyřmi lety chystal provoz na trati přes Červenou Vodu zrušit. Po protestech místních občanů a obcí částečně ustoupil, přesto provoz na trati omezil. Otevření nové zastávky je nyní prvním krokem opačným směrem.

Když v roce 2011 připravil krajský koordinátor dopravy OREDO v Pardubickém kraji optimalizaci provozu veřejné dopravy, chtěl na trati Dolní Lipka – Štítý ukončit všechny vlaky v Králíkách. Nakonec ustoupil a nechal je jezdit do Moravského Karlova, spojů však ubylo a zdálo se, že může jít jen o dočasný ústupek před úplnou likvidací motoráků na Králicku. Nyní však Správa železniční dopravní cesty na téže trati otevřela novou zastávku, která je z většiny Červené Vody lépe dostupná než nádraží. Podle starosty Červené Vody Petra Mareše je ze zastávky Pod rozhlednou lépe dostupné zdravotní středisko a střed obce než z nádraží, které je na severním okraji Červené Vody. Zastávka je bezbariérově přístupná, hrana nástupiště je ve výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice, takže umožní i bezbariérový nástup do nízkopodlažních vlaků. „Tato nová zastávka je garancí, že železnice na Červenovodsku, Králicku a také dále do Štítů v sousedním Olomouckém kraji má budoucnost. Rozhodli jsme se, že nejen udržíme, ale budeme rozvíjet provoz na regionálních tratích,“ řekl při slavnostním otevření zastávky pardubický hejtman Martin Netolický. V Pardubickém kraji vznikla nová železniční zastávka po devíti letech. Dosud se pyšnila titulem „nejnovější v kraji“ zastávka Vítanov u Hlinska, o čtyři roky starší je potom zastávka Černovír.

Kraj byl s optimalizací, kterou pro něj společnost OREDO před čtyřmi lety připravila, nespokojený a nakonec předal přípravu jízdních řádů veřejné dopravy zpět svým úředníkům a v posledních dvou letech začal opět oživovat některé tratě, kde v minulosti zastavil provoz. Od letošního prosince se další změna dotkne i červenovodské trati. Vlaky na ní znovu začnou jezdit až do Štítů, které leží v sousedním Olomouckém kraji a právě až zde končí koleje.

30. 09. 2015 Lidé se přišli podívat na výbuch. Tak vznikala před 190 lety železnice (27. září 1825, Stockton – Darlington)

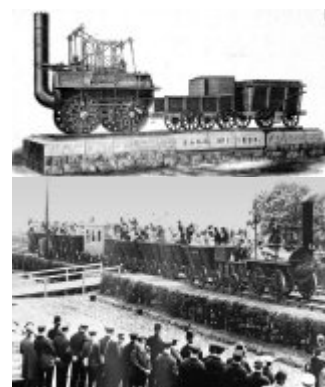
Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/zeleznice-stockton-darlington-1825-dlp-tec-technika.aspx?c=A150926_161825_tec-technika-erp)

Historie veřejné železniční dopravy se začala psát před 190 lety. Tisíce zvědavců tehdy přihlížely, jak otec parostrojní železnice George Stephenson stojí na své lokomotivě a táhne první osobní vlak se stovkami cestujících.

**První velká jízda**

Severoanglická města Stockton a Darlington byla 27. září 1825 svědkem významné události, revolučního mezníku v rozvoji dopravy. Ve Stocktonu byla připravena Stephensonova parní

lokomotiva „Active“, také známá pod jménem „Locomotion No.1“. K lokomotivě postupně připojili řadu vagonů. A ten význam nadcházející události vtiskl lidé, kteří v těch vagoncích seděli a stáli, místo do té doby obvyklého nákladu uhlí. Kolem tratě postávaly a korzovaly davy zvědavců, a přiznejme si, že mnozí lidé přišli za senzací, zkrátka očekávali výbuch nadměrně zatíženého stroje. Fatální destrukce kotlů parních strojů se v té době občas stávaly, a ani lokomotiva s takovým osudem by nebyla první. Pak se dal celý vlak do pohybu a dav zašuměl překvapením. To však v hluku parního stroje pracujícího na plný výkon nebylo vůbec slyšet. Na lokomotivě stál sám velký vynálezce a technik George Stephenson. Za lokomotivou bylo připojeno 12 nákladních vagonů s uhlím a pytlí mouky, pak následoval speciální osobní vagon osazený představiteli společnosti S&DR (Stockton and Darlington Railway) a následovalo 21 nových vagonů na uhlí, v nichž byli namačkáni cestující. Další dobrodruzi se naskládali na náklad na prvním tuctu. Před lokomotivou klusal jezdec na koni, a když to Stephenson rozpálil, tak musel i cválat. Jezdec při tom mával praporkem a křičel „Už jedou, už jedou!“ Nikdo z neopatrných diváků nesměl zůstat těsně u kolejí, takový nezodpovědný element by svým nečekaným pádem pod vlak celou slávu jenom pokazil.



Lokomotiva zvládla cestu tam i zpět, přičemž zátěž byla opravdu enormní. Nejvzletnější odhady hovoří až o šesti stovkách cestujících, ačkoli spočítaná kapacita 21 uhlíků osazených nouzovými lavicemi byla 300 cestujících. Celková tažená hmotnost se vyčísluje hodnotou 90 tun. Na nejrychlejších úsecích dosáhl vlak rychlosti kolem 20 km/h a říká se, že komín byl rozžhavený do ruda. A tomu se dá i věřit, protože přenos tepelné energie v prvních lokomotivách neměl takovou účinnost jako později, takže při snaze vymáčknu z lokomotivy co největší výkon, utíkalo o to více nevyužitého tepla do komína. (Tu nižší účinnost měla na svědomí velká žárová roura, neboli plamenec, uvnitř kotle. Plamenec byl zanedlouho v konstrukci parních lokomotiv nahrazen velkým počtem žárových trubek s mnohem větší plochou na předávání tepla, byl to vynález Francouze Marca Séguina.) Touto jízdou konečně Stephenson přesvědčil nevěřící (ve vlaky) obyčejné lidi i konzervativní úředníky a podnikatele, že železniční doprava má velkou budoucnost.

Co se dělo před 27. zářím 1825

Přelomová událost na trati Stockton – Darlington nebyla bleskem z čistého nebe. Nejela zde první parní lokomotiva a už vůbec zde neležely první koleje. Kdybychom chtěli začít opravdu zešíroka, tak můžeme něčím, co sice ještě nemá nic společného s vlaky, ale jsou zde už náznaky jakýchsi drah sloužících k vedení objektů mezi pevnými „mantinely“. Ze starověku například z některých míst známe obruby nebo žlábků na kamenných cestách, které měly vést vozy tažené koňmi v takto vymezené dráze. Z raného novověku pak pocházejí vyobrazení vozíků tlačných horníky v hrubých dřevěných žlábkových kolejnicích. Pak se začaly používat v dolech vozy tažené koňmi na dřevěných kolejnicích. Největšího rozšíření dosáhly ve Velké Británii v 18. století, důlní dráhy už bývaly i delší a některé doly spojovaly s lodními přístavy a přístavišti. V 60. letech 18. století došlo ve stejné zemi k nadprodukcí surového železa. Huťáře Richarda Reynoldse, zavaleného neprodejným železem, tak nenapadlo nic jiného, než nabídnout majitelům dolů litinové kolejnice pro jejich dráhy. K použití kovových kolejnic sice docházelo již dříve, bylo to však ve stopovém množství a třeba jen ve formě tenkých výkovek přibitých na exponované plochy dřevěných kolejnic. Když už jsme u těch kolejnic, začaly se později používat kované namísto litých, odstranila se tak jejich velká náchylnost k praskání pod zátěží. Probíhal i vývoj tvaru příčného průřezu kolejnice. Než přišli na ten „dnešní“, používaly se někde i L profily orientované buď proti sobě, nebo jinde zase od sebe, takže jste mohli jet po takové dráze i vlastním kočárem, pokud tam tedy pasoval.

První stacionární parní motory už dávno běžely. Ale k tahání vozů ještě chvíli musel stačit kůň. K „uzavřeným“ důlním koněspřežkám přibyla v roce 1803 první veřejná komerční mezi městy Wandsworth a Croydon (dnes obě součástí Londýna), na které si mohli zájemci za poplatek nechat dopravovat různé zboží a zanedlouho i sebe. V roce 1804 zkonstruoval Richard Threavithick vůbec první parní lokomotivu. Žádný velký úspěch v oboru přepravy cestujících se však nekonal, čas k tomu ještě nedozrál, problémem také stále ještě byly křehké litinové kolejnice. Svou třetí menší lokomotivu z roku 1808 použil jako atrakci. Jezdila s jedním vagonem na malém kruhovém kolejišti obehnaném vysokou ohradou z prken. Vstup byl zpoplatněn, co vše se tam dalo dělat, dnes už asi nikdo přesně neřekne. Lokomotiva měla jméno „Catch me who can“. Následovaly pokusy dalších inženýrů, techniků a vynálezců, některé přispěly k rozvoji oboru, jiné byly suchými větvemi vývoje. Jako zástupce méně úspěšných můžeme jmenovat Williama Bruntona a jeho lokomotivu, která se měla pohybovat pomocí speciálních odstrkovadel, nikdy však nejela. Naopak z té druhé strany spektra jmenujme Williama Hedleye, který poprvé aplikoval spřažená dvojkolí s hnacím, dvojkolím, čímž zvýšil tažnou sílu adhezní lokomotivy, tj. lokomotivy s hladkými koly na hladkých kolejnicích.

A pak přišel pionýr George Stephenson, otec parních lokomotiv. Ten se technice učil i tím, že jako důlní strojník ve volném čase rozebíral do posledního šroubku zde používaná čerpadla a parní stroje. Stephenson měl ten dar, že to pak dal opět vše dohromady a ono to fungovalo. A tento Stephenson postavil v roce 1814 svou první parní lokomotivu Mylord, později přejmenovanou na Blücher (po maršálovi pruské armády, který sice více bitev prohrál, než vyhrál, ale nakonec pomohl porazit Napoleona u Waterloo). Rychlostí 5 km/h tahal Blücher 8 vagonů s nákladem 30 tun uhlí na důlní dráze v Killingworthu. Stephenson byl také hlavním průkopníkem používání kovaných kolejnic. Lokomotiv pomalu přibývalo, nasazovány však byly pouze lokálně, a to zpravidla pro tahání nákladů na krátkých důlních drahách. Obyčejní lidé, kterými by provozovatelé mohli plnit vagony, chovali stále ke kouři a páře chrlícím strojům nedůvěru. V roce 1823 založil George Stephenson se svými společníky první továrnu na výrobu lokomotiv na světě, Robert Stephenson and Company, pojmenovanou po juniorovi, který byl jedním ze společníků. První lokomotivu firma vyrobila snad až v roce 1825 a byla to právě „Active“, která 27. září vyjela v čele vlaku na trať Stockton – Darlington.

Rozchod 1 435 mm

Jak vznikl tzv. normální rozchod kolejnic, jehož hodnota je 1 435 mm? V 18. století jezdila v Durhamu důlní koněpřežka na kolejích s rozchodem 4 ft 8 in (1 422 mm) a na této dráze prováděl později pokusy s parními lokomotivami George Stephenson. S tímto rozměrem pak operoval i při návrhu „vlastních“ tratí. Jeho drážní vozidla však měla jeden malý nedostatek, a to malou vůli mezi okolky a vnitřními boky hlav kolejnic. To činilo problémy kvůli zvýšeným třecím silám při jízdě. Zanedlouho tedy došlo ke zvětšení tohoto rozchodu na hodnotu 4 ft 8,5 in, to je těch našich 1 435 mm. A protože Stephenson bojoval o "svůj" rozchod jako lev, byl tento oficiálně zaveden jako standard.
