

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2017

OBSAH

03. 07. 2017	ZAČALA MODERNIZACE RYCHLOVLAKŮ PENDOLINO (ŘADA 680).....	3
04. 07. 2017	DOPRAVCI I KRAJE MOHOU ŽÁDAT O 7,7 MILIARDY KORUN NA POŘÍZENÍ NOVÝCH ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL	4
07. 07. 2017	NĚMECKO KONEČNĚ SOUHLASÍ S RYCHLODRÁHOU DO ČESKA. V PRAZE JEDNALY HLAVY EVROPSKÝCH ŽELEZNIC.....	4
09. 07. 2017	ZAHRA NIČNÍ REPORTÉR ZACHRAŇUJE RUINU NÁDRAŽÍ, Z LÁSKY KE KRUŠNÝM HORÁM (KOVÁŘSKÁ).....	5
10. 07. 2017	ŠVÝCAŘI CHTĚJÍ TESTOVAT VLAKY BEZ STROJVEDOUCÍCH. V REÁLNÉM PROVOZU (SOB).....	6
10. 07. 2017	ZA PRVNÍ ROK SPRÁVY NÁDRAŽÍ VYNALOŽILA SŽDC ZA OPRAVY A PŘÍPRAVU STAVEB 215 MILIONŮ KORUN	6
10. 07. 2017	ČESKÉ DRÁHY PŘIŠLY O DALŠÍ PENDOLINO, ZE SEDMI JEZDÍ JEN ČTYŘI (681.007).....	7
11. 07. 2017	PONIČENÁ MOLDAVSKÁ TRATĚ SE OPRAVÍ, VLAKY SE NA NI VRÁTÍ NA PODZIM (TRATĚ Č. 135).....	8
11. 07. 2017	PŘÍPRAVA NOVÉ TRATI NA CHRUDIM NABÍRÁ ZPOŽDĚNÍ, MOŽNÁ SE VŮBEC NEPOSTAVÍ (OSTŘEŠANSKÁ SPOJKA).....	8
11. 07. 2017	OSTRAVSKÝ DOPRAVCE NH-TRANS SE SPOJÍ S DCEŘINKOU STÁTNÍCH DRAH. DÁ JÍ VĚTŠÍ PODÍL VE SPOLEČNÉ FIRMĚ (ČD CARGO + NH-TRANS).....	9
12. 07. 2017	HISTORICKÉ VLAKY JINAK. DRÁHY MĚNÍ PŘÍSTUP, HNED NA ZAČÁTKU ROZZLOBILY MNOHO NADŠENCŮ.....	9
12. 07. 2017	HOTEL NA KOLEJÍCH. ČIŇANÉ VYJELI S NOVÝM LŮŽKOVÝM RYCHLOVLAKEM	10
13. 07. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI SUDOMĚŘICE – VOTICE	11
17. 07. 2017	VLAKUŠKY SE ČESKÝM DRAHÁM PRODRAŽÍ, BUDOU STÁT O POLOVINU VÍCE (TESS PRODUCTION).....	11
18. 07. 2017	MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ CHCE PRODLOUŽIT SMLOUVU S ČD, REGIOJETU SE TO NELÍBÍ.....	12
18. 07. 2017	VYSLOUŽILÉ NÁDRAŽÍ V LOMU U MOSTU PADLO, NAHRADÍ HO ZASTÁVKA	12
18. 07. 2017	BRITÁNIE POSTAVÍ NOVOU TRATĚ PRO RYCHLOVLAKY, MUSÍ ZBOURAT I NOVÉ DOMY (HS2 LONDON – BIRMINGHAM – MANCHESTER/LEEDS).....	13
19. 07. 2017	Z PRAHY VYRAZIL DO ČÍNY PRVNÍ PŘÍMÝ VLAK. DO CÍLE POJEDE 16 DNÍ (PRAHA-UHRÍNĚVES – YIWU).....	13
19. 07. 2017	INDIE PŘEDSTAVILA PRVNÍ SOLÁRNÍ VLAK. MÁ UŠETŘIT ENERGII A UMÍ JEZDIT I V NOCI.....	14
19. 07. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE SZZ VESELÍ NAD MORAVOU	14
20. 07. 2017	SOUTĚŽ NA ŽELEZNICI: JEDNA NABÍDKA A CENA O 90 PROCENT VYŠŠÍ NEŽ ROZPOČET (ETCS).....	17
21. 07. 2017	V NÁDRAŽÍCH BUDOU SÍDLIT ÚŘEDNÍCI I POLICISTÉ, REKONSTRUKCE SE ZPOŽDUJÍ.....	18
21. 07. 2017	MÍSTO NOVÉ TRATI DO PARDUBIC STAČÍ ZAVÉST SPĚŠNÉ VLAKY, ŘÍKÁ CHRUDIM	18
23. 07. 2017	ŽELEZNIČNÍ VELMOC CHYSTÁ MODERNIZACI. JAPONSKO PŘEDSTAVÍ NOVÉ ŠINKANZENY (ALFA-X).....	19
24. 07. 2017	ČESKÉ DRÁHY OBJEDNALY 12 NOVÝCH POSUNOVACÍCH LOKOMOTIV U SPOLEČNOSTI CZ LOKO (ŘADA 794).....	20

26. 07. 2017	ČESKÉ DRÁHY PODEPSALY MILIONOVÝ KONTRAKT. VAGONY OSADÍ ČIDLÝ FIRMA ALKAL BATERIE.....	20
26. 07. 2017	ŠVÝCAŘI TESTUJÍ V ČESKU SVŮJ NOVÝ RYCHLOVLAK PRO NEJDELŠÍ TUNEL (EC250).....	21
26. 07. 2017	VLAKEM Z PRAHY DO MNICHOVA POD ČTYŘI HODINY, PLÁN PODEPSALI MINISTŘI DOPRAVY ČESKA A BAVORSKA	21
27. 07. 2017	VE VLACÍCH ČESKÝCH DRAH PŮJDE JIŽ BRZY PLATIT KARTOU	22
28. 07. 2017	PROTUNELOVANÉ ČESKO ZRYCHLÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU. KDE VŠUDE SE MÁ RAZIT?	22
28. 07. 2017	PŘES PADESÁT LIDÍ SE ZRANILO PŘI NEHODĚ VLAKU V BARCELONĚ, JEDEN VÁŽNĚ	23
28. 07. 2017	VLAKY DO MNICHOVA POJEDOU KAŽDÉ 2 HODINY, CESTUJÍCÍ SVEZOU NOVĚJŠÍ SOUPRAVY (PRAHA – MÜNCHEN).....	24
31. 07. 2017	ŽELEZNIČÁŘI OSLOVÍ ARCHITEKTY, NAVRHNOU PODOBU NOVÝCH ZASTÁVEK NA LETIŠTĚ (PRAHA MASARYKOVO N. – LVHP)	24

03. 07. 2017 Začala modernizace rychlovlaků pendolino (řada 680)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29353/>)

České dráhy a jejich dceřiná společnost DPOV v červnu zahájily projekt modernizace interiéru rychlovlaků pendolino. Během příštích měsíců projde všech sedm jednotek omlazovací kúrou. Kvůli modernizaci pendolin nahradí od příštího týdne dopravce dva páry spojů SC Pendolino expresy kvality InterCity. „Při obnově vybavení pendolin se zaměříme zejména na interiér oddílů pro cestující, toalety, ale také na vybavení bistrooddílu. Jde o vybavení, které po 12 letech intenzivního provozu už vykazují známky opotřebení. Nová budou sedadla, obložení stěn, podlahy, zavazadlové police a buňky WC. Výměnou projdou elektrické zásuvky a osvětlení,“ vysvětluje důvody a rozsah úprav člen Představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek Miroslav Kupec. „Doplníme také moderní prvky, které před 12 lety nebyly u vybavení vlaků obvyklé. Půjde například o instalaci vizuálního informačního systému pro cestující. Ve vlaku vznikne také malé dětské kino, podobné tomu, které nabízejí rychlovlaký railjet.“

Kvůli přistavení jedné jednotky k omlazovací kúře a poškození jedné jednotky pendolino před dvěma lety při střetu na přejezdu s polským kamionem ve Studénce přijaly České dráhy taková opatření, aby došlo k co nejmenšímu snížení komfortu a kvality cestování na této trase Praha – Ostrava. „Kvůli souběžné opravě dvou jednotek pendolino národní dopravce samozřejmě žádné spoje neruší. Obvykle místo jednoho páru vlaků, jehož jednotka bude procházet omlazovací kúrou, ale nabídneme cestujícím spoje v kvalitě InterCity. Ty cestujícím poskytnou klimatizované modernizované vozy s elektrickými zásuvkami. Ve vybraných vozech bude k dispozici také Wi-Fi připojení k internetu. V soupravě bude zařazen klasický restaurační vůz s barem. Soupravy InterCity jen neumí nabídnout vlakový zábavně-informační portál. Nadále ale budou spoje povinně místenkové, aby měli cestující garantovaná svá místa. Věřím, že tato opatření cestující přijmou s pochopením, a že všem za dočasné snížení komfortu budou odměnou vylepšené jednotky pendolino. Na první soupravu se můžeme těšit už letos, zhruba do poloviny září,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. České dráhy tak od dnešního 3. července nahradí od pondělí do pátku a v neděli spoje SC Pendolino 509 Praha hl. n. (13:37) – Ostrava hl. n. (16:38) a SC Pendolino 502 Ostrava hl. n. (17:21) – Praha hl. n. (20:22), v sobotu vlak SC Pendolino 511 Praha hl. n. (15:37) – Bohumín (18:48) a v neděli vlak SC Pendolino 510 Bohumín (9:12) – Praha hl. n. (12:22) vlaky kategorie InterCity. Jízdní řády a rozsah nabízených služeb jsou publikovány ve vyhledávacích spojení.

„První revitalizace už začala na jednotce 680.005. Na základě kilometrických proběhů byla začátkem dubna nejprve přistavena k vyšší periodické opravě, během které jsme na ní dosadili kompletně opravené podvozky z DPOV PSO Nymburk,“ uvedl informaci o aktuálním průběhu modernizace první jednotky předseda představenstva dceřiné společnosti ČD Dílny pro opravy vozidel (DPOV) Roman Kott. „V průběhu května jsme pak zahájili přípravné práce na vybavení pracoviště, kde budeme revitalizaci interiéru pendolin provádět. To se nachází v prostorách JLV Praha a umožňuje nám modernizovat celou dvousetmetrovou jednotku rozdělenou na dvě části v uzavřené hale na dvou sousedních kolejích. Jeho přípravu jsme dokončili koncem června. Zároveň jsme během června odstartovali na odstavném kolejišti DKV Praha samotou revitalizaci demontáží původního interiéru. Od začátku července bude jednotka 680.005 přistavena do nově upravených prostor na JLV Praha, kde bude pokračovat revitalizace a instalace nového interiéru a vybavení. Celý projekt bude probíhat nejen v tomto roce, ale bude pokračovat i během roku 2018,“ doplnil Roman Kott.

Zajímavosti z modernizace rychlovlaků pendolino:

- Pendolina již ujela více než 26,25 milionu kilometrů, nejvíce pak jednotka 680.006 s téměř 4 miliony kilometrů;
- Přepravila více než 12 milionů cestujících;
- Modernizováno bude 49 vozů (z toho 2 vozy po opravě u společnosti Alstom po nehodě s kamionem v loňském roce);
- Vyměněno bude 2 331 sedaček;



- Nově instalováno bude 196 LCD monitorů nového vizuálního informačního systému;
- Bude dosazeno nové LED osvětlení místo současného se zářivkami;
- V každé jednotce bude zřízeno nové dětské kino.

04. 07. 2017 Dopravci i kraje mohou žádat o 7,7 miliardy korun na pořízení nových železničních vozidel

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dopravci-i-kraje-mohou-zadat-o-7,7-miliardy-korun?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Výraznou modernizaci vozového parku na železnici přinese v příštích letech finanční podpora z Operačního programu Doprava, kterou připravilo Ministerstvo dopravy. Dotace v celkovém objemu až 7,7 miliardy korun umožní pořízení několika desítek nových vlakových souprav pro regionální dopravu. O podporu z evropských fondů se mohou ucházet jak jednotliví železniční dopravci, tak i kraje, které regionální železniční dopravu na svém území objednávají a financují.

Ministerstvo dopravy jakožto Řídící orgán OPD 2014 – 2020 vyhlásilo výzvu pro předkládání projektových žádostí na pořízení železničních kolejových vozidel ve specifickém cíli programu, kterým je „vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku“. Projektové žádosti bude možno podávat prostřednictvím portálu ISKP2014+ v období od 21. 7. 2017 do 29. 6. 2018. Cílem je podpořit rozvoj dotované regionální železniční dopravy, která je objednávana v závazku veřejné služby. Celková alokace na tuto výzvu z Fondu soudržnosti činí 7, 730 mld. Kč, podpora bude poskytována ve výši až 85 % ze způsobilých výdajů. Vozidla pořízená z dotace budou moci být provozována na celém území České republiky. Budou muset splňovat přísné požadavky na kvalitu cestování. Cílem je zvýšit komfort na české železnici a posílit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy vůči silniční dopravě. V případě výrazného převisu zájmu žadatelů a předložení dostatečného počtu kvalitních projektů jsme připraveni dále navýšit alokaci pro tuto oblast a vyhlášení dalších výzev v následujících letech. Kompletní text výzvy a další související dokumenty jsou zveřejněny na <http://web.opd.cz/vyzva-28/>.

07. 07. 2017 Německo konečně souhlasí s rychlodráhou do Česka. V Praze jednaly hlavy evropských železnic

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2174074-nemecko-konecne-souhlasí-s-rychlodrahou-do-ceska-v-praze-jednaly-hlavy-evropskych>)

Německo zvýší prioritu vysokorychlostní trati, která spojí Drážďany s Prahou. Otevře tak cestu první české rychlodráze, která sice má vést z Prahy na sever, ale bez německého příspěví by mnoho slávy nenadělala. Že dříve upozaděvanou stavbu zařadí berlínské Ministerstvo dopravy mezi své priority, oznámil český ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) na summitu Mezinárodní železniční unie. Špičky evropských železnic se k němu vůbec poprvé sjely do Prahy. Na takzvaný železniční summit, jež ovšem generální ředitel Českých drah Pavel Krtek označuje spíše za neformální setkání, se sjeli šéfové největších evropských dopravců včetně hlav Německé dráhy (Deutsche Bahn, DB) Richarda Lutze, Francouzské národní železniční společnosti (Société nationale des chemins de fer français, SNCF) Guillaumea Pépyho nebo Ruských drah (Rossijskije železnye dorogi, RŽD) Olega Belozerova.

Z českého pohledu bylo však nejdůležitější to, co řekl ministr dopravy Dan Ťok. Berlín se podle něj chystá přehodnotit svůj dosavadní přístup k plánované vysokorychlostní trati Praha – Drážďany. Dosud ji spolková vláda považovala za investici nižšího významu. „Mám zprávu od německého ministra dopravy pana Dobrindta. Je velká šance zařadit toto spojení do kategorie naléhavých potřeb v německém plánu investic,“ uvedl. Budování rychlého koridoru česká vláda schválila v květnu, vznikem moderní železniční sítě by se navíc Česko mohlo připojit k projektu východo-západního koridoru, který už aktuálně běží. Cestující by se díky němu měli po kolejích snadno dostat z Paříže až do Bratislavy. Podle generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Pavla Surého by měly přesnější informace vyplynout z nadcházejícího jednání ministrů dopravy. Ti se sejdou 26. července v Brodu nad Lesy (Furth im Wald) na česko-německých hranicích.

Témata hlav železnic: Bezpečnost, ekologie i migrace

Sami ředitelé organizací, které jsou členy Mezinárodní železniční unie (UIC), se ale na své schůzi zabývali spíše obecnějšími tématy. K nejdůležitějším patří bezpečnost. Snad s výjimkou Eurostaru, který spojuje Londýn, Paříž a Brusel, či některých španělských rychlovlaků, nemusí cestující na železnici obvykle procházet žádnými kontrolami, na které jsou zvyklí z letišť. I ve vlacích však

dochází k teroristickým útokům, navíc se občas ukazuje, že se lidé v nejistých dobách necítí ve vlacích dobře. Po loňských teroristických útocích v Bruselu se vyprázdnily vlaky belgické SNCB. Možné zavedení nových bezpečnostních opatření se tak stalo jedním z témat summitu UIC.

Pro železniční dopravce jde o dvousečnou zbraň, jak dal najevo i šéf ČD Pavel Krtek: „České dráhy (...) považují téma bezpečnosti za mimořádně závažné. Opatření pro její posílení však můžou zároveň snížit konkurenceschopnost železnice. Ve chvíli, kdy budeme po zákaznících vyžadovat bezpečnostní kontroly nebo jejich osobní údaje, velmi pravděpodobně jich část ztratíme.“ Jak poukázal prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka, museli by lidé při zavedení bezpečnostních kontrol počítat až s půlhodinovým zdržením – o tolik dříve by museli na nádraží být. Naopak Dan Ťok míní, že existuje způsob, jak zahnat obavy přinejmenším z časové náročnosti bezpečnostních kontrol. Ty by neprobíhaly pomocí ráků známých z letišť, nýbrž méně překážející techniky. „Měl by to být skener, který proud cestující kontroluje z boku a nezastavuje ho tím, že by procházeli rámem a zavazadla skenerem,“ řekl ministr České televizi. „Obávám se, že hrozba není planá a my musíme být připravení. Takové technologie existují,“ dodal s tím, že v řádu let by měly být zavedeny i v Česku; spíše než technologická otázka je zde otázka financování, protože nádražní objekty by podle něj musely projít stavebními úpravami.

Pohodlně do Bavorska

Jedním z témat bylo i vytvoření kapacitní transevropské železniční trasy východ – západ. Ta je pro hostitele neméně důležitá než zmíněné vysokorychlostní spojení z Prahy do Drážďan. Zatímco do saské metropole již dnes lze dojet vlakem poměrně rychle a cestu zpomaluje především fakt, že se koleje vinou podél Vltavy a Labe, takže na mnoha úsecích se nejede rychleji než 100 až 120 km/h, ve směru z Prahy na západ je to podstatně horší. Železniční spojení do Mnichova nebo Norimberku, které otevírá propojení Čech se západní sítí, je totiž nebývale zastaralé. Bavorský ministerský předseda Horst Seehofer si na setkání s premiérem Bohuslavem Sobotkou už před rokem posteskl, že odpovídá spíše 19. než 21. století; čtyřsetkilometrová trať je totiž z velké části jednokolejná a neelektrifikovaná. Expres Praha – Mnichov musí nejméně třikrát měnit lokomotivu, zatímco přímé spojení Praha – Norimberk již téměř pět let vůbec neexistuje. „Doba jízdy se za posledních 20 let prakticky nezměnila a je stále skoro šest hodin. To železnici dopředu diskvalifikuje v konkurenci o zákazníky v osobní i v nákladní dopravě,“ podotkl Pavel Krtek.

09. 07. 2017 Zahraniční reportér zachraňuje ruinu nádraží, z lásky ke Krušným horám (Kovářská)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/nadrazni-budova-kovarska-zeleznice-krusne-hory-chomutovsko-stepan-machacek-1sj-/usti-zpravy.aspx?c=A170701_2336493_usti-zpravy_vac2)

Dvaatřicetiletý Štěpán Macháček se rozhodl, že nenechá spadnout zdevastovanou nádražní budovu v Kovářské na Chomutovsku a před třemi lety se pustil do její opravy. Na nádraží chce se svými blízkými bydlet. Časem tu počítá i se zázemím pro turisty a restaurací. Krušnohorské nádraží bylo postavené v 19. století. Léta opuštěný objekt měl propadlou střechu i stropy, polámané trámy a místnosti zasypané suti a odpady. „Nádraží hrozila demolice, přišlo mi to jako velká škoda. Je tady zvláštní genius loci. Řekl jsem si, že stojí za záchranu, tak jsem budovu koupil. Takové objekty mají za sebou kus historie a je smutné, že postupně mizejí,“ vysvětluje majitel, povoláním zahraniční zpravodaj. Řadu let působí jako rozhlasový novinář v Egyptě. Krušné hory jsou mu ale blízké z dětství. „V regionu máme chatu a dá se říci, že jsme s bratrem pod Krušnými horami vyrůstali,“ říká Macháček. „Do Kovářské a do okolí jsme podnikali výlety, vždycky se mi toto místo líbilo. Do budoucna plánuji, že se do Česka natrvalo s rodinou vrátím, a Kovářská je místo, kde chci trávit část roku,“ dodává. Dnes je budova vyklizená a má novou střechu. „Vycházeli jsme z dobových fotografií. Rád bych domu zachoval původní ráz. Naštěstí staticky je objekt neporušený,“ přibližuje reportér.



Radnice nové využití budovy vítá

Vedení městyse je rádo, že bude mít nádraží nové využití. „Vítám, že bude nějakým způsobem dál žít a nebude dál chátrat,“ uvedl starosta Petr Siegl. Nádraží Kovářská stojí v nadmořské výšce 875 metrů u železniční trati číslo 137, která spojuje Chomutov s Vejprty a dále pokračuje do Německa. Vlaky zde začaly jezdit v roce 1872. Nádražní budova byla zkolaudovaná v roce 1880. „Zdá se to skoro neuvěřitelné, ale na to, v jakém stavu objekt byl, se dochovaly například původní podlahové dlaždice v přízemí. Určitě se je pokusím zachránit,“ upozorňuje Macháček. Krušnohorská lokálka představovala za první republiky důležitou spojnici mezi československým a německým příhraničím. Nádražní budova v Kovářské je opuštěná od první poloviny 90. let, kdy tam byla uzavřena pokladna. S útlumem

Železniční doprava nastala zkáza nejenom této nádražní budovy, ale i řady dalších. Nyní po trati jezdí osobní vlaky pouze v období od května do konce září, a to jen o víkendech a státních svátcích.

10. 07. 2017 Švýcaři chtějí testovat vlaky bez strojvedoucích. V reálném provozu (SOB)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-rizene-pocitacem-nedostatek-strojvedoucich-fwc-ekonomika.aspx?c=A170709_204815_ekonomika_dtt)

Práce strojvedoucího se zdá být velmi jistým povoláním. Dopravci po celé Evropě jich mají nedostatek, navíc řada řidičů vlakových souprav přesluhuje a jezdí ještě v- důchodovém věku. Během několika let se to však může změnit. Dopravci a výrobci vozidel totiž čím dál intenzivněji plánují nasazení autonomních vlaků, které bude řídit počítač. Takové vlaky jsou zatím doménou uzavřených tratí, jako je například metro nebo převoz lidí mezi terminály na letištích. Brzy by se však měly soupravy bez strojvedoucích ocitnout na běžných kolejích.

První dopravce už oznámil plány na testování takových vlaků v reálném provozu. Švýcarský soukromý dopravce Schweizerische Südostbahn (SOB) navíc plánuje zavedení těchto vlaků během tří let. Pilotní provoz na tratích okolo St. Gallenu by měl v následujících měsících ukázat, nakolik jsou plány společnosti reálné. SOB předpokládá, že systém pro automatické řízení vlaků instaluje do svých současných vozidel. Jezdit budou na tratích, kde část vlaků bude dál řízena lidmi. Na vlacích bez strojvedoucích navíc zatím nic neušetří, protože pro jistotu budou v soupravách dál jezdit lidé jako pojistky, kdyby počítač selhal. Zkušební provoz má ukázat, zda se novinka osvědčí, nebo zda půjde o slepou vývojovou větev.

Automaty nestávkují

Ještě není jasné, zda se samořiditelné vlaky prosadí. Například ve Washingtonu v červnu padlo rozhodnutí, že po nehodě automatických souprav v roce 2009 se zatím k jízdě bez strojvedoucích vracet nebudou, a dál spoléhají na lidský faktor. Naopak v Řijnu se rozjede první metro bez strojvedoucích v indické metropoli Dillí. SOB zatím žádá na spuštění pilotního provozu dotace od švýcarské agentury pro dopravu, první vlaky chce nasadit do provozu na trase Mogelsberg – Wattwil v roce 2019. Jde o trať s novým zabezpečovacím zařízením a minimem úrovnových přejezdů. Nejprve se bude jezdit bez cestujících, o rok později už s lidmi. „Očekáváme od automatizace zlepšení bezpečnosti, přesnosti a celkové efektivity systému,“ prohlásil Markus Barth, který ve Schweizerische Südostbahn vede oddělení infrastruktury. Deutsche Bahn už loni oznámily, že pracují na vývoji samořiditelných vlaků, aby eliminovaly dopady častých stávek německých strojvedoucích. Ti se k takovým nápadům stavějí zatím nejskeptičtěji.

Zákony jsou překážkou

Vlakům bez strojvedoucích věří i -tuzemská společnost AŽD Praha. Výrobce zabezpečovacího zařízení na železnici už na vývoji technologie pracuje. I kvůli tomu si loni od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) firma koupila dvě lokální tratě, které mají sloužit jako zkušební koridor pro vyvíjené systémy. „Testování začne zkraje roku 2020. Nejdříve vlaky pojedou s kontrolou strojvedoucího a postupně bude automatika přebírat jeho kontrolní činnosti. Na naší trati 113 Čížkovice – Obrnice budeme v- této souvislosti zkoušet nová technická řešení také na infrastruktuře,“ uvedl generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. Zatím nejvíce se mluví o samořiditelné dopravě u osobních aut, výrobci se čím dál častěji zaměřují rovněž na nákladní auta. A v Norsku dokonce testují samořiditelné lodě. Nasazení těchto systémů však zatím nejvýrazněji brání legislativa, která s podobnými technologiemi příliš nepočítá.

10. 07. 2017 Za první rok správy nádraží vynaložila SŽDC za opravy a přípravu staveb 215 milionů korun

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

Právě před rokem proběhl dlouho očekávaný převod nádraží pod SŽDC. Za první rok správy nádraží vynaložila následně státní organizace do oprav, stavebních úprav nebo projektové přípravy přes 215 milionů korun. Zcela dokončených je 149 stavebních akcí za bezmála 110 milionů, další desítky větších či menších oprav běží. Proměnou prošla třeba nádraží v Kostomlatech nad Labem, Dobříši či Rakovníku. V srpnu se dokončí i poslední etapa rekonstrukce náhodského nádraží, cestujícím slouží nové nádraží v Karlových Varech či České Lípě. „Cestujícím už slouží nové nádraží v Karlových Varech, České Lípě, proměnou prošly také budovy v Kostomlatech nad Labem, Dobříši

nebo Rakovníku a v srpnu bude hotová poslední etapa rekonstrukce náhodského nádraží. Budovy nádraží jsou většinou zanedbané, a proto do nich v následujících letech dáme kolem 10 miliard korun," říká ministr dopravy Dan Ťok.

Nepoměr mezi opravami a rozsáhlejšími rekonstrukcemi v prvním roce správy nádraží je dán tím, že České dráhy neměly až na několik výjimek projekčně připravenou žádnou stavbu, zároveň má SŽDC odlišné představy o rozsahu a charakteru rekonstrukcí a revitalizací nádraží. „Proto jsou ještě letos v plánu opravy za bezmála 600 milionů, dalších 57 milionů korun jde na zahájení rozsáhlejších rekonstrukcí sedmi nádraží, na projektovou přípravu necelé sedmdesátky nádraží pak letos vynaložíme 90 milionů korun. V dalších letech očekáváme výrazný nárůst objemu investičních prostředků do rekonstrukcí," vysvětluje náměstek generálního ředitele pro správu majetku Tomáš Drmola.

Odkoupení části závodu ČD, jejíž součástí bylo 1 569 budov a 1,385 milionu metrů čtverečních pozemků v bezmála 950 lokalitách osobních nádraží, bylo bezesporu dlouho očekávanou událostí roku 2016. České dráhy ji odprodaly za 3,31 miliardy korun. Transakce se netýkala hlavního nádraží v Brně a pražského Masarykova nádraží. Do konce loňského roku byl celý proces koupě části závodu zdárně dokončen i z hlediska nezbytných legislativních formalit. Za správu nádraží zodpovídá ve struktuře SŽDC šest regionálně působících Správ osobních nádraží (SON) v Praze, Plzni, Ústí nad Labem, Hradci Králové, Olomouci a Brně. Finanční prostředky jsou rozdělovány podle aktuálního stavu nádražních budov, potřeby akutních oprav, hustoty železniční dopravy, frekvence cestujících, počtu objektů a dalších faktorů. Opravy tak probíhají napříč celou republikou.

V loňském roce a v první polovině letošního roku se realizují především opravy menšího rozsahu. Jako příklad lze uvést výměnu oken a dveří, opravy přístřešků, střešních krytin a fasád. Upravují se ale také prostory pro cestující, například interiéry čekáren, nádražních hal či sociálních zařízení. Nejčastější byly především výměny výplní, jedná se o desítky oprav, například v Hradci Králové, Dvoře Králové nad Labem, Raspenavě, Hrubé Skále, Bílé Třešně, Dobrušce, Staré Pace, Všetatech, Staňkově, Staré Roli, Olomouci-Nové Ulici, Suchdolu nad Odrou či Hranicích na Moravě. Novou či opravenou fasádu mají nádraží v Ivančicích, Novém Jičíně, Hájí ve Slezsku, Rumburku, Ústí nad Labem západě, Boleticích nad Labem, Stráži nad Ohří a dalších.

Mezi první nádraží opravená ve větším, komplexnějším rozsahu patří ta v Dobříši za 2,7 milionu korun, v Kostomlatech nad Labem za 3,2 milionu nebo v Rakovníku za více než 4 miliony korun. Ještě letos zahájí SŽDC rekonstrukce nádraží v Břeclavi, Kuřimi, Hradci Králové, Turnově, Lipníku nad Bečvou, Přerově a Sokolově. Předpokládané celkové investiční náklady na započaté rekonstrukce činí cca 211 milionů korun, letos se z této částky stihne proinvestovat přibližně 57 milionů. Před dokončením je poslední etapa rekonstrukce náhodského nádraží za přibližně 14 milionů korun. Samotné realizaci staveb musela předcházet aktualizace projektových dokumentací, které SŽDC odkoupila od Českých drah. Rok 2018 bude již ve znamení větších rekonstrukcí. SŽDC finalizuje přípravu Programu rekonstrukcí a revitalizací osobních nádraží pro rozmezí let 2018 – 2022, který představí správce nádraží na konci letních prázdnin.

10. 07. 2017 České dráhy přišly o další pendolino, ze sedmi jezdí jen čtyři (681.007)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prisly-o-dalsi-pendolino-dvj-eko-doprava.aspx?c=A170710_130534_eko-doprava_suj)

Nepříjemnou situaci s nedostatkem svých nejrychlejších vlaků musí řešit České dráhy. Jedna z jednotek pendolino začala v neděli v Plzni hořet. Požár ji vyřadil z provozu. Na koleje by se měla vrátit ve středu. „Požár zasáhl střešní odporník, zítra se uskuteční komisionální prohlídka a po ní bude zřejmé, kdy se uvedené pendolino vrátí do provozu," řekla mluvčí Radka Pistoriusová. Část vlaků kategorie SuperCity tak musely České dráhy nahradit kategorií InterCity, většinou jde o jeden pár spojů. U prvních spojů neumožnil dopravce rezervaci do druhé třídy, teď je už spoj veden jako povinně místenkový, ale bez vyšší ceny za rezervaci, která u Pendolina bývá obvyklá. Náhradní soupravy jsou složeny většinou ze tří až čtyř vozů druhé třídy a jednoho s první třídou, na úterý je například plánován i restaurační vůz. Jízdní doba zůstává stejná.

České dráhy vlastní sedm jednotek pendolino, ale aktuálně mají podle Pistoriusové jen čtyři. Jedna ze souprav je na velké opravě v Itálii po nehodě ve Studénce před dvěma lety, u druhé začala velká modernizace interiéru. U třetí se zatím čeká, jak náročná bude oprava. České dráhy počítají s tím, že se pendolino vrátí na koleje ve středu.

11. 07. 2017 Poničená moldavská trať se opraví, vlaky se na ni vrátí na podzim (trať č. 135)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/moldavska-draha-oprava-pohyb-naspu-dt6-/usti-zpravy.aspx?c=A170710_2337719_usti-zpravy_vac2)

Oprava kolejí Moldavské horské dráhy, které poničil v březnu pohyb náspu, začne v nejbližších dnech. Turistům i místním po opravě skončí nepohodlné přesezení na autobusy. Na železniční trati spojující Most s Moldavou v Krušných horách přestaly jezdit vlaky v polovině března. Nedaleko Mikulova se totiž pohnuly koleje a následně i opěrná zeď. V úseku mezi Osekem a Moldavou tak musejí od té doby zaskakovat autobusy a cestující přesezat. „V pondělí jsme předali staveniště zhotoviteli,“ sdělil MF DNES Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC), provozovatele dráhy. „To je perfektní zpráva. Snad se všechno stihne, než začne na přelomu roku platit nový jízdní řád,“ věří Martin Müller, předseda Klubu přátel krušnohorské železnice. Datum obnovení provozu ale zatím zůstává neznámé. „Předpokládáme podzim letošního roku. Bude velmi záležet na skutečném stavu podloží,“ poznamenal Illiaš s tím, že zakázku bude mít na starosti společnost Strabag Rail a cena opravy má činit 53 milionů korun.



Část dráhy kulturní památkou

Na moldavskou dráhu, jejíž část mezi Loukou u Litvínova a Moldavou je kulturní památkou, vyrážejí vlaky o víkendech, svátcích a prázdninách. Využívají ji především turisté, cyklisté a v zimě lyžaři. Čas od času se na ní objeví i historické motoráčky při takzvaných nostalgických jízdách. Právě kvůli nízké vytiženosti a s tím spojené nerentabilitě se objevily obavy, zda se SŽDC do nápravy vůbec pustí. Současný zákon ale hovoří jasně – musí. A tak zatímco místní a turisté se radují, státní organizace připouští, že ona z toho úplně nadšená není. „V takovýchto případech jsme trochu ve schizofrenní situaci. Podle zákona máme povinnost udržovat trať provozuschopnou. Na druhou stranu je složité investovat desítky milionů do trati, kde není objednaná pravidelná doprava a kde se návratnost investic bude pohybovat v řádu desítek let,“ podotkl Illiaš. Ministr dopravy Dan Ťok nedávno přišel s nápadem zákon pozměnit a tuto povinnost zmírnit. Zabývat se tím má ale až příští vláda.

11. 07. 2017 Příprava nové trati na Chrudim nabírá zpoždění, možná se vůbec nepostaví (Ostřešanská spojka)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/spojka-trat-pardubice-chrudim-priprava-stavba-f4b-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170711_2337873_pardubice-zpravy_msv)

Po desítkách let diskusí, kudy má vést nová železniční trať spojující Pardubice s Chrudimí, se místo výkupů pozemků debata vrací na začátek. A to možná bude i konec chystané ambiciózní stavby. Pardubický kraj chce do letošního září zjistit, která trasa nové železnice z Pardubic do Chrudimi je přijatelná pro samosprávy a zda ji lze prosadit a technicky postavit. Na tom by nebylo nic divného, pokud by se neměla už za dva a půl roku začít stavět.

Takzvaná Ostřešanská spojka, kterou připravuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty, narazila na velmi silný odpor obce Ostřešany, ale i Chrudimi. Není vyloučeno, že se kvůli tomu bude stavět později, v jiné trase, ale dost možná nevznikne vůbec a cestující se časem dočkají jen modernizace tratě v dnešní trase. „Do konce září chceme možné trasy prověřit. Měla by být k dispozici možná technická řešení i vizualizace,“ uvedl náměstek Pardubického kraje Michal Kortyš (ODS), který je zodpovědný za dopravu. Upozornil, že Pardubický kraj může přispět k tomu, aby se našlo schůdné řešení, samotné rozhodnutí ale bude na investorovi celé akce – tedy Správě železniční dopravní cesty. Vlaky zatím z Pardubic jezdí nejdříve na opačnou stranu do Rosic nad Labem a teprve potom míří do Chrudimi. Jízda úvratí by měla zmizet, vlaky na Chrudim by totiž jely do Pardubiček, kde by se od koridoru odpojila nová trať – Ostřešanská spojka – a vedla od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Tím by se odstranilo i úzké hrdlo východočeské železniční sítě v Rosicích.

Spojka v původní trase vadí Ostřešanům i Chrudimi

Ovšem loni se ukázalo, že železnici vedoucí po vysokém náspu nedaleko za rodinnými domy Ostřešany nechťejí. Novou Ostřešanskou spojku za dvě miliardy korun ale paradoxně odmítá i Chrudim, která měla mít teoreticky na rychlém spojení s Pardubicemi největší zájem. „Je to velmi drahá stavba, na deseti kilometrech plánuje dvacet silničních a železničních mostů, zabere 31 hektarů orné půdy v první bonitě. Myslím si, že by bylo rozumnější modernizovat stávající trať,“ uvedl

místostarosta Chrudimi Jaroslav Trávníček. Chrudimi se také nelíbí, že železnice se k městu přiblíží ze severu po desetimetrovém náspu. Radní o takovou bariéru nestojí, tvrdí, že poničí krajinu. Proti Ostřešanské spojnici se postavil i poslanec ANO Martin Kolovratník. „Já slyším z jedné strany, jak lidé železnici nechťejí, nejsou na ni zvyklí, a z druhé strany obyvatelé Starých Jesenčan či Medlešic, kteří by o trať neradi přišli,“ uvedl Kolovratník. Náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Mojmir Nejezchleb nedávno řekl, že je třeba prověřit jiné varianty trasy.

Nový favorit politiků i úředníků: Jesenčanská spojka

Pokud nemá jít trať kolem Ostřešan, mnoho možností nezbyvá. Úředníci i politici hovoří o takzvané Jesenčanské spojnici, která by se od Pardubiček stočila mezi Pardubicemi a Dražkovicemi k původní trati. Správa železniční dopravní cesty tuto trasu původně zavrhl, teď ji znovu prověří. „Já bych tuto trasu preferoval,“ uvedl Michal Kortyš. Zatímco s Ostřešanskou spojkou územní plán Pardubic počítal, na Jesenčanskou připraven není. A to je obrovský problém. Jen samotná změna územního plánu zabere podle optimistického odhadu dva roky. Další roky by padly na projednání vlivu stavby na životní prostředí. Navíc na stavbu nové trati byl stát ochoten dát miliardy z evropských fondů, což nebyla samozřejmost. „Je to velká škoda. Nikde v republice se nic takového nepovedlo prosadit, ekonomika tam skoro nevycházela, stálo to hodně úsilí,“ uvedl Jiří Pálka, jednatel společnosti Oredo, která organizuje dopravu. Za pár let se budou shánět podobné peníze mnohem obtížněji. Tím spíše, že historicky výjimečný přítok peněz z Unie do České republiky bude po roce 2022 slábnout.

V případě železnice v Ostřešanech se ukazuje, že územní plán Pardubického kraje, takzvané zásady územního rozvoje, byl na tuto velkou stavbu připraven jen na papíře. Zvolená trasa nebyla důkladně projednána s místními lidmi a samosprávami. Podobný problém nyní všichni řeší v Litomyšli, kde část zastupitelů pět minut po dvanácté prosazuje změnu trasy dálnice D35.

11. 07. 2017 Ostravský dopravce NH-Trans se spojí s dceřinkou státních drah. Dá jí větší podíl ve společné firmě (ČD Cargo + NH-Trans)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ostravsky-dpravce-nh-trans-se-spoji-s-dcerinkou-statnich-drah-da-ji-vetsi-podil-ve-spolecne-firme-1334779>)

Antimonopolní úřad má na stole k posouzení přeskupení podílů u železničních přepravců. Největší tuzemský železniční nákladní dopravce ČD Cargo a ostravská speditérská firma NH-Trans zažádali o spojení obou firem. Fúze má změnit možnosti kontroly nad podnikem Ostravská dopravní společnost. V té už přitom obě společnosti podíl drží: NH-Trans osmdesát procent, ČD Cargo zbytek. A státní podnik chce víc. „Jedná se o formální schválení koncentrace při zvyšování podílu ČD Cargo ve společnosti Ostravská dopravní společnost na padesát procent,“ uvedl mluvčí státního podniku Radek Joklík, podle nějž je důvodem ke zvýšení podílu Carga další rozvoj obchodních vztahů. „V žádném případě se nejedná o majetkový vstup ČD Cargo do společnosti NH-Trans,“ dodal, ale cenu za vyšší podíl nekomentoval. Mluvčí NH-Trans Nikol Oškerová pouze uvedla, že společnost všeobecně informace médiím neposkytuje. V oznámení antimonopolního úřadu stojí, že navrhované spojení se uskutečňuje hlavně v oblasti nákladní železniční dopravy a zasilatelství v nákladní železniční dopravě. „Nyní tak začíná běžet třicetidenní lhůta správního řízení, ve které úředníci posoudí, zda případné spojení firem nebude proti pravidlům hospodářské soutěže,“ uvedl mluvčí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Martin Švanda.

Ostravská společnost NH-Trans, která loni obstarala přepravu více než deset milionů tun zboží, minulý rok vykázala tržby přes dvě miliardy korun a čistý zisk přes sto milionů. Výsledky Ostravské dopravní společnosti zatím nebyly v obchodním rejstříku zveřejněny.

12. 07. 2017 Historické vlaky jinak. Dráhy mění přístup, hned na začátku rozzlobily mnoho nadšenců

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2175658-historicke-vlaky-jinak-drahy-meni-pristup-hned-na-zacatku-rozzlobily-mnoho-nadsencu>)

Z Olomouce do Lužné na Rakovnicku se nedávno vydal konvoj historických lokomotiv. České dráhy se rozhodly, že soustředí ve svém muzeu co nejvíce muzejních vozidel, která dosud byla roztroušena po republice, kde se o ně vesměs staraly skupiny nadšenců. Ty rozhodnutí drah o to více mrzí. ČD se ale rozhodly, že k historickým akcím přistoupí trochu jinak. Jedním z projevů nového smýšlení je retrovlak Ostravan, který již několikrát jel z Prahy do Ostravy. Při poslední jízdě ale zůstala historická souprava téměř prázdná.

Podstatná část historických vozidel, která se objevují v čele nostalgických – a hlavně v případě dieselových lokomotiv občas i v čele řádných – vlaků, patří Českým drahám. Udržují je však nadšenci, někdy přímo v depech, jindy sdružení ve spolcích pečujících o historické skvosty. Díky tomu zatím byly provozní historické lokomotivy roztroušené po republice a drážní muzeum v Lužné u Rakovníka nabízelo ke zhlédnutí jen menší část. To se nyní mění. „Toto není muzeum Buštěhradské dráhy, musíme si uvědomit, že místo má ve svém názvu ČD Muzeum,“ avizoval již v květnu v podnikovém časopise ČD nový přednosta Depa historických vozidel v Lužné Miloslav Kothera. V té době začaly z dep napříč republikou odjíždět staré lokomotivy – například Olomouc opustila motorová „Bardotka“ číslo 250 a také unikátní elektrický „Albatros“ 180.001, aby se staly novými luženskými exponáty.

Lidé dosud pečující o desítky let staré stroje, které svého času psaly historii, když postupně nahrazovaly parní lokomotivy v osobní i nákladní dopravě, z toho žádnou radost neměli. „Nedělali jsme ani žádné loučení. Lidí bylo tolik zhnusených, že nebyl, kdo by došel. Když to půjde podobným tempem, tak po konci sezony mohou olomouckou pobočku zavřít,“ sdělil pod podmínkou anonymity jeden ze zaměstnanců ČD. Vedení drah ale chce přístup k provozování historických vlaků celkově změnit. „České dráhy jsou společnost, která je celostátní, a chceme se prezentovat těmi stroji i v jiných koutech republiky,“ uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Podle manažera produktu s názvem ČD nostalgie Marka Plochého se „vedení ČD rozhodlo, že přistoupí k produktu ČD nostalgie s větší vervou“.

Jedním z projevů nového přístupu k nostalgii je retrorychlík Ostravan. I když jezdí každý den běžný expresní spoj s tímto tradičním jménem, dráhy opakovaně vypravily soupravu historických vozů s historickou lokomotivou. Když jel retro Ostravan poprvé, odvezla ho unikátní motorová lokomotiva „Kyklop“, další jeho jízdy již zajistily elektrické „Bobiny“ z 50. let, které zahajovaly elektrický provoz v Československu. Má to však háček. Vagony, které na historickém rychlíku jezdí, jsou sice staré a pečlivě restaurované, konstrukčně ale jde o tytéž vozy, které dodnes jezdí v běžném provozu například z Prahy do Děčína nebo z Brna do Olomouce. Konkrétní exempláře jsou sice až o dvacet let mladší, na první pohled ale spočívá jediný rozdíl v barvě koženky na sedadlech. Když České dráhy vypravily svůj retro Ostravan potřeť a prozatím naposledy, byl téměř prázdný. Historický vlak – s vagony podobným těm z běžných rychlíků – vyjel z Prahy na železniční veletrh do Ostravy v pracovní den krátce před šestou ráno. Na cestě strávil až čtyři hodiny, tedy o celou hodinu více než nejrychlejší běžné vlaky, a jízdné bylo vyšší. Takovou variantu však zvolila jen hrstka cestujících. Vedení drah je si vědomo toho, že nostalgické vlaky budou jenom těžko ziskové. Vypravení retro Ostravanu vnímá spíše jako příležitost k budování vztahu s novými zákazníky a jako reklamu. Dopravce je přesvědčen, že se zájem o jeho historický vlak zvedne, například již v září, kdy pojedje retro Ostravan znovu, a to na Den železnice do Bohumína.

12. 07. 2017 Hotel na kolejích. Číňané vyjeli s novým lůžkovým rychlovlakem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/hotel-na-kolejich-cinane-vyjeli-s-novym-luzkovym-rychlovlakem-p7z-eko-doprava.aspx?c=A170711_074824_eko-doprava_suj)

Zatímco v Evropě vedl rozmach vysokorychlostních vlaků spíše k zániku nočních spojů, v Číně tamější železnice investují do nových lůžkových vlaků s rychlostí až 250 kilometrů za hodinu. Poprvé mezi Pekingem a Šanghají vyjel i vlak, který nemá žádné sedačky, pouze lůžka. Téměř 413 metrů dlouhá souprava je složená z 16 vozů, do kterých se vejde až 880 lidí. Vyrobita ji čínská společnost CRRC Qingdao Sifang Locomotive and Rolling Stock, o které se mluví i jako o zájemci o plzeňskou Škodu Transportation. Vlak je čistě lůžkový: každý cestující má k dispozici vlastní „kupé“ ve velkoprostorovém voze, které připomíná svým uspořádáním byznys třídu leteckých společností. Lůžka jsou oddělená přepážkou, každý cestující může mít soukromí zatažením závěsu. Každý oddíl má malý stoleček, zásuvky, světlo a věšák. Vlak jede záměrně pomaleji, než může. Cestu zvládá za necelých dvanáct hodin. U denních spojů je doba jízdy mezi Šanghají a Pekingem většinou mezi pěti až šesti hodinami, nejrychlejší vlaky zvládnou cestu pod pět hodin. Maximální rychlost lůžkové soupravy je 250 kilometrů v hodině. Jízdenka vychází v přepočtu na zhruba na 2 450 Kč.

Čína má nejdelší síť vysokorychlostních tratí na světě a další tratě staví nebo ještě modernizuje na vyšší rychlost. Například mezi Pekingem a Šanghají chtějí tamější dráhy zkrátit dobu jízdy pod tři hodiny.



13. 07. 2017 Stavební povolení: Modernizace trati Sodoměřice – Votice

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/170713vyhlaska.pdf>)

Předmětná stavba je jednou ze souboru staveb modernizace IV. tranzitního železničního koridoru, st. hr. SRN – Děčín – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – st. hr. Rakousko, které jsou součástí evropského projektu sítě TEN-T, koridoru č. 22. Stavba sleduje stávající železniční trať 1701 České Velenice – Praha hl. n. Na tuto železniční trať bude v průběhu realizace přepojena. Po vybudování nové trati dojde ke snesení stávající trati v opuštěných úsecích. Stavba je umístěna na území Jihočeského a Středočeského kraje. Rozhraní krajů leží ve stávajícím drážním km 97,4. Začátek stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 95,307 478 za ŽST Sodoměřice a konec stavby je v drážním stávajícím km 114,500 před ŽST Votice.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati dle mezinárodních dohod, ke kterým se Česká republika zavázala: AGC, AGTC, projektový dokument Transevropské železniční magistrály Sever – jih, E55 (projekt TER). Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, návrh geometrických parametrů koleje odstraňující omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Stavba přinese výrazné zvýšení plynulosti provozu v tomto traťovém úseku.

Stávající zabezpečovací zařízení bude v traťových úsecích i ve stanici nahrazeno novým. V rámci sdělovacího zařízení bude vybudováno nové rozhlasové zařízení a informační systém pro cestující, integrované telekomunikační zařízení v nové ŽST Červený Újezd a příprava pro budoucí rádiový systém GSM-R. Nové trakční vedení (jednofázová proudová soustava 1 PEN AC 25 kV, 50 Hz TT) splňuje parametry vzorové soustavy „S“ pro provozní rychlost 160 km/h. Ochranu obyvatel před hlukem zabezpečí protihlukové zdi, individuální protihluková opatření i nový moderní železniční svršek, který také zvýší kvalitu cestování v podobě klidné a plynulé jízdy. Zvýšení bezpečnosti cestující veřejnosti a provozních zaměstnanců, jejich bezpečný pohyb při nastupování, vystupování a přestupování je zajištěno novými nástupišti s jednotnou výškou 0,55 m a vybudováním nových podchodů pro cestující na zastávkách Mezno, Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky.

Závazné plnění parametrů modernizovaného traťového úseku na IV. tranzitním koridoru vyžaduje v celém úseku směrovou a výškovou úpravu hlavních dopravních kolejí – modernizaci na maximální rychlost (160 km/h) navazující na rychlosti v sousedních stanicích a dále pak do dalších úseků koridoru. Tato modernizace je nevyhnutná z důvodu zvýšení traťové rychlosti při respektování dílčí využitelnosti stávajícího tělesa dráhy nejen pro klasické jízdní soupravy, ale i pro jednotky s naklápačím technikou. Součástí stavby jsou i dva nové dvojkolejné železniční tunely. Jedná se o tunel Mezno a Deboreč. K oběma tunelům je zajištěn přístup pro složky IZS a zároveň jsou zde navrženy plochy pro přistání záchranářských vrtulníků.

17. 07. 2017 Vlakušky se Českým drahám prodají, budou stát o polovinu více (Tess production)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-zdrazi-dodavka-vlakusek-d0e-eko-doprava.aspx?c=A170717_140513_eko-doprava_suj)

České dráhy zaplatí v příštích letech o padesát procent více za služby vlakového doprovodu ve vybraných dálkových vlacích. Vlakušky, jak se externímu personálu roznášející například noviny či občerstvení ve vlaku říká, bude Českým drahám dodávat i nadále společnost Tess production. V soutěži nabídla nejnižší cenu. České dráhy původně počítaly, že zaplatí za 32 měsíců dlouhý kontrakt 90 milionů korun, nakonec v soutěži cena stoupla na 135 milionů korun. Druhým zájemcem byla podle údajů na profilu zadavatele společnost Promoteri.eu. Za jednu hodinu vlakušky na palubě budou České dráhy platit 298 korun bez DPH. „Vyšší nabídková cena je dána aktuální situací na trhu práce,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle něj i přes vyšší cenu rozhodně neplánují omezení rozsahu poskytovaných služeb.

Vlakušky používá firma ve vlacích kategorie Express pro zajištění služby ČD Minibar, tedy prodeje občerstvení, denně tuto službu nabízí v 94 vlacích. Dále jezdí zejména ve špičce ve vlacích vyšší kvality na páteřních linkách, kde jsou řazeny například dva vozy 1. třídy a standardní vlakový personál by nestihl palubní služby v plném rozsahu zajistit. Na rozdíl například od průvodčích či vlakvedoucích nemusí mít žádné dopravní vzdělání. Původně je České dráhy najaly pro roznos vody a denního tisku v pendolinu poté, co RegioJet zavedl ve vlacích stewardky.

18. 07. 2017 Moravskoslezský kraj chce prodloužit smlouvu s ČD, RegioJetu se to nelíbí

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/moravskoslezsky-kraj-chce-novou-smlouvu-s-cd-fa6-/ostrava-zpravy.aspx?c=A170718_2339482_ostrava-zpravy_jog)

Ještě do konce tohoto roku by chtěl náměstek hejtmána Jakub Unucka uzavřít novou smlouvu na provozování vlakových spojů v Moravskoslezském kraji. Bez výběrového řízení chce oslovit jedinou firmu. České dráhy. Konkurence proti tomu protestuje. Dráhy nyní mají s krajem smlouvu na provozování regionální dopravy do roku 2019, náměstek ji chce prodloužit do roku 2027. „Hlavním důvodem, proč ČD oslovujeme již nyní, je dotační program na nákup nových vlaků, který vypsal ministerstvo dopravy,“ vysvětluje náměstek. „Pokud bychom nestihli vlaky koupit do konce letošního roku, tak bychom o peníze z první vlny přišli.“ České dráhy jsou podle náměstka jediným vhodným uchazečem, který se může o nákup nových vlaků ucházet. „Jsem pro volnou soutěž. Bohužel jsem však zjistil, že soutěž u vlaků není možná. Jejich nákup byl v minulosti podmíněn desetiletou udržitelností projektů. Důležité tratě v kraji jsou tak až do roku 2027 blokovány pro ČD a jakákoliv soutěž by byla zbytečná,“ řekl Unucka.

RegioJet by se do soutěže určitě přihlásil

Na dotaz, zda se případných dalších zájemců z řad dopravců ptal, nebo se jedná jen o jeho rozhodnutí, Jakub Unucka odpověděl: „Připadá mi nelogické hlásit se na výběrové řízení na vedlejší tratě, když jsou ty hlavní obsazeny až do roku 2027.“ To však není úplně přesné. Do roku 2027 totiž platí závazek provozování nakoupených vlakových souprav pouze u jedné trati. Další končí dříve podle toho, kdy si České dráhy vlaky za pomoci dotací pořizovaly. Například v roce 2024 i dříve. A nepřesná je také úvaha, že další dopravci nemají o zbývající tratě zájem. „Takzvané přímé zadání je možné pouze tam, kde by se nenašel žádný dopravce, který by reagoval na vyhlášené výběrové řízení - což určitě není situace v Moravskoslezském kraji,“ reagoval na dotaz MF DNES tiskový mluvčí společnosti RegioJet Aleš Ondrůj. „RegioJet by se určitě do takového výběrového řízení přihlásil a jsme přesvědčeni, že by takto učinili i jiní dopravci, včetně těch z dalších evropských zemí.“

ČD: Snížení ceny? Uvidíme

Kraj současnému dopravci, kterým jsou České dráhy, doplácí rozdíl mezi tržbami a náklady při provozování jednotlivých spojů. Celkově jde o 880 milionů korun ročně, v průměru 129 korun na kilometr. Tuto částku chce Jakub Unucka v nové smlouvě s Českými drahami snížit. Zda se mu to povede, ovšem není jisté. Zatímco zástupce Českých drah potvrdil záměry týkající se nákupu nových vlaků či získání dotací, v případě možného snížení ceny už tak jednoznačně s náměstkem hejtmána nesouhlasil. „Všechno bude záležet na jednání,“ sdělil Miroslav Klich, ředitel regionálního obchodního centra ČD. „Chceme nakoupit nové vlaky, chceme pokračovat ve vybavování stávajících vlaků například wi-fi a podobně. V kraji jezdí těžké vozy, proto máme vysoké náklady. Je nová vyhláška a vše se bude počítat znovu. Nelze nyní říct, zda bude nová cena nižší.“ S Českými drahami chce kraj jednat do půlky října, pokud by se nedohodly, oslovil by další dopravce.

18. 07. 2017 Vysloužilé nádraží v Lomu u Mostu padlo, nahradí ho zastávka

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/nadrazi-lom-u-mostu-demolice-sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-zastavka-1ak-/usti-zpravy.aspx?c=A170715_2338924_usti-zpravy_vac2)

Nádražní budova v Lomu u Mostu se stala minulostí. Její majitel Správa železniční dopravní cesty nechal dům zbourat, protože už ho k ničemu nepotřeboval. Pohled na nádražní budovu v Lomu u Mostu už řadu let nebyl veselý. Patrový dům, u něž vlaky stavěly jen na znamení, byl léta opuštěný. Tomu odpovídala míra zchátralosti. Na vzhledu budovy se pak podepsali i sprejeři. Historie objektu se definitivně uzavřela. Kdo jezdil v nedávných dnech kolem, si mohl všimnout postupného „odstrojování“ objektu. „Předmětnou nemovitost jsme zařadili na seznam demolic pro letošní rok,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Lom přitom není zdaleka jediná lokalita v Ústeckém kraji, kde se SŽDC letos chystá bourat. Stejný osud čeká kolem padesáti objektů ve špatném stavu napříč regionem.



Pozemky nejsou na prodej

Nikde ale nepůjde o tak velkou nemovitost jaká byla v malém městečku ležícím na Mostecku. Ve většině případů se jedná o domy, které ani nikdy nesloužily cestujícím. „Často jsou to

technologické stavby či provozní budovy," přiblížil Illiaš. Výjimku tvoří vedle Lomu ještě Opočno na Lounsku. I tam zmizí chátrající domek kdysi přístupný veřejnosti. „Jsme přesvědčeni, že objekty, které chceme demolovat, jsou pro zajištění drážní dopravy nepotřebné. Vždy se jedná o budovy, které jsou dlouhodobě nevyužité," doplňuje Illiaš. Uvolněné pozemky SŽDC nehodlá prodávat. Na obou místech plánuje tato státní organizace postavit klasické zastávky. Třeba právě u Lomu to je pro cestující dobrá zpráva. Teď se tam totiž nemají v případě nepříznivého počasí kde schovat.

18. 07. 2017 Británie postaví novou trať pro rychlovlaky, musí zbourat i nové domy (HS2 London – Birmingham – Manchester/Leeds)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nova-trat-pro-rychlovlaky-ve-velke-britanii-hs2-fm-/eko-doprava.aspx?c=A170718_102923_eko-doprava_suj)

Velká Británie začne příští rok se stavbou nové vysokorychlostní železnice, která spojí Londýn s Birminghamem a dál na sever do Manchesteru a Leedsu. Stavba má vyjít zhruba na 195 miliard korun. Britská vláda už schválila definitivní trasování nového spojení i vybrala firmy, které budou mít jednotlivé úseky na starosti. Zatím jde o zakázky za 6,6 miliardy liber (asi 195 miliard korun), celkové náklady na projekt nazvaný HS2 mají dosáhnout 55,6 miliard liber (asi 1,6 bilionu korun). Stavba má začít příští rok, hotová má být v roce 2033.

Nová železnice pro rychlovlaky bude mít tvar písmene Y: z Londýna pojedou vlaky do Birminghamu, kde se rozdvojí na dva směry: do Manchesteru a Leedsu. Ty se budou stavět později, v první fázi jde o trať Londýn – Birmingham. „Nová železnice znamená velké přínosy pro celou zemi a rozvoj do dalších regionů mimo Londýn a jihovýchod," řekl ministr dopravy Chris Grayling. Ve Velké Británii zatím jezdí rychlovlaky po trase Ashford – Londýn, jejich nástup přinesl velký rozvoj hrabství Kent. „Kent byl dříve velmi chudým regionem, dnes díky vlakům vzkvétá. Lidé se dostanou do centra Londýna za 38 minut, tedy rychleji než na řadě míst metrem," říká britský odborník Andrew McNaughton, který má radit s rychlovlaky i v Česku.

Zbourají se domy z roku 2012

Rychlovlaky budí ale v některých částech země i velkou kritiku. Finální verze trasy, kterou v pondělí zveřejnila vláda, totiž ukazuje, že vlakům budou muset ustoupit i nově postavené domy. Týká se to šestnácti bytových domů v lokalitě Shimmer u města Mexborough v hrabství Yorkshire. Domy se na těchto pozemcích začaly stavět teprve v roce 2012. Vláda slíbila, že lidem zajistí peníze na nákup odpovídajících nemovitostí jinde. Stejně tak řada kritiků čeká, že se náklady na stavbu nejméně zdvojnásobí. Celkem nové stavbě ustoupí 4 000 domů, jejich majitelé ale o plánech věděli už delší dobu. V případě Mexborough změnila vláda trasu na poslední chvíli. Ve Velké Británii budí rozruch i zadání staveb jednotlivým firmám. Jeden z kontraktů získalo i konsorcium, ve kterém je společnost Carillion, která se v posledních týdnech dostala do velkých ekonomických problémů a její akcie během týdne ztratily čtyřicet procent hodnoty. Zakázky na první část rychlotrati získalo několik konsorcií, v kterých je například Skanska, Strabag nebo francouzský Bouygues.

19. 07. 2017 Z Prahy vyrazil do Číny první přímý vlak. Do cíle pojede 16 dní (Praha-Uhřetěves – Yiwu)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlak-cina-cesko-hedvabna-stezka-primy-vlak-fit-/eko-doprava.aspx?c=A170719_093001_eko-doprava_hm1)

Poprvé v historii spojí Česko a Čínu přímý vlak. Z terminálu společnosti Metrans v Praze-Uhřetěvsi vyjela souprava s kontejnery do cílové stanice v čínském městě Yiwu, kam by měla dorazit za 16 dní. Praha je šestnáctým evropským městem, které bude mít přímé spojení s Čínou po železnici. V budoucnu by měl pravidelně spojit českou metropoli s městem Yiwu ve východočínské provincii Zhejiang. Ve vlaku je zboží zhruba za pět milionů dolarů. Kontejnery obsahují český křišťál, automobilové součástky, pivo a další tradiční výrobky z České republiky i dalších evropských zemí. Uvedli to organizátoři vlaku pod názvem YXE CR Express. Vlak složený ze 40 vagonů pojme podle generálního ředitele přepravní firmy Metrans Petera Kisse celkem 80 čtyřicetistopých kontejnerů. Cestu přes Polsko, Bělorusko, Rusko a Kazachstán urazí, i s dvěma překládkami kvůli jinému rozchodu kolejí v Rusku, za 16 dní. „Zatím je to první jízda, uvidíme, jaký bude zájem dál," řekl už dříve Michael Wei Li ze společnosti YXE – Yiwu Timex Industrial Investment.

Podobné přímé železniční spoje do Číny jezdí z Evropy od roku 2013 a celkem jich bylo vypraveno přes 200. Směrem do Evropy jezdí každý týden a opačným směrem každých 14 dní. Praha se nyní

stala 16 evropským městem, které má přímé spojení s Čínou. Vlaky mezi Čínou a Evropou dosud využívají dvě různé trasy: jižní část transsibiřské magistrály do severní Číny nebo přes západní Čínu a Kazachstán. Podle společnosti DB Schenker vlaky z Číny dovážejí hlavně díly pro automobilový průmysl a zboží s krátkým termínem dodání. Železniční doprava totiž zkracuje přepravu zboží mezi Evropou a Čínou proti lodní zhruba o polovinu. „Často se jedná o citlivé zboží, na železnici jsou totiž otřesy mnohem menší v porovnání s námořní přepravou. Otřesy v kontejnerech jsme schopni sledovat pomocí čidel v rámci námi vyvinutého zařízení SmartBox,“ vyzdvihuje další přednost manažer železničních přeprav Ondřej Jašek.

19. 07. 2017 Indie představila první solární vlak. Má ušetřit energii a umí jezdit i v noci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/veda/2185387-indie-predstavila-prvni-solarni-vlak-ma-usetrit-energii-a-umi-jezdit-i-v-noci>)

Indické dráhy představily svůj první vlak, který pracuje částečně díky solární energii. Kombinuje sluneční kolektory a dieslový motor. Indové tak chtějí snížit emise i náklady na provoz vlaků. Zčásti diesel a zčásti sluneční energie – z indického Nového Dillí bude pravidelně vyjíždět vlak, který kombinuje fosilní i alternativní pohon. Za rok by měly solární panely ušetřit na provozu každého vlaku až 210 000 litrů nafty. „Indické dráhy se zaměřují na čistou energii, takže přehodnocujeme naši politiku. To je taky důvod, proč jsme se rozhodli pro dieslové vlaky poháněné i energií ze slunce,“ uvedl při slavnostní prezentaci Suresh Prabhu, indický ministr pro železniční dopravu.



Jak funguje solární železnice?

Na každém vagónu je 16 solárních panelů, které napájí veškerou elektroniku ve vlaku. Během příštího roku budou kolektory testovány na příměstských vlacích. Postupně je ale chce indická vláda využít i pro dálkové spoje. Indické dráhy doposud zahájily provoz šesti vozů s výkonem 1 600 koňských sil. Jsou vybaveny i bateriemi na noční provoz. Ty vydrží až 72 hodin. Indie chce alespoň částečným snížením spotřeby vlaků přispět k plnění Pařížské klimatické dohody. Navíc tím podporuje i vlastní ekonomiku – veškeré technologie totiž dodávají výhradně indické firmy.

19. 07. 2017 Stavební povolení: Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/170719vyhlaska.pdf>)

Předmětem stavby je komplexní přestavba – rekonstrukce železniční stanice za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků a tím zkrácení jízdní doby vlaků, zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti instalací nového zabezpečovacího zařízení umožňující dálkové ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty (DOZ) a odstranění nevyhovujícího stavu zařízení železniční dopravní cesty.

Umístění stavby je dáno stávající polohou železniční infrastruktury. Poloha traťových úseků a železniční stanice je dlouhodobě prostorově ustálená. Stavebním pozemkem bude především stávající těleso dráhy, tedy vlastní plocha traťového či staničního kolejiště. Ve výjimečných a nezbytně nutných případech se stanou stavebními pozemky i pozemky v cizím vlastnictví nebo jejich části (jedná se především o dočasné zábory pozemků, které jsou ošetřeny smlouvami o právu provést stavbu), navazující na pozemky dráhy.

Stavba je řešena v úseku trati č. 340 Bzenec – Veselí nad Moravou od km 77,691 po hranici ŽST Veselí nad Moravou, dále v celé ŽST Veselí nad Moravou a v úseku trati č. 343 Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou od hranice ŽST Veselí nad Moravou po km 50,444. V úseku trati č. 340 Veselí nad Moravou – Uherský Ostroh je stavba řešena po km 89,918. V úseku trati č. 343 Strážnice – Veselí nad Moravou je stavba řešena po km 2,011. ŽST Veselí nad Moravou se nachází na dvojkolejně neelektrizované celostátní dráze Veselí nad Moravou – Blažovice (není zařazena do transevropského železničního systému TEN-T) a jednokolejných regionálních dráhách Veselí nad Moravou – Kunovice (včetně Kunovické spojky), Velká nad Veličkou st. hr. – Veselí nad Moravou, Rohatec – Veselí nad Moravou.

V rámci stavby bude řešeno dálkové ovládání železničního provozu z CDP Přerov. Dálkovému ovládání stanice musí být přizpůsoben mimo jiné návrh staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a to včetně výstavby traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v mezistaničním úseku

Veselí nad Moravou – Bzenec, a rovněž v úseku Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou. Stavba DOZ Veselí nad Moravou (mimo) – Újezdec u Luhačovic byla ukončena v roce 2015. ŽST Veselí nad Moravou bude připojeno k uvedené části trati. Cílem rekonstrukce je rovněž zvýšení rychlosti v hlavních staničních kolejích z 70 km/h na 80 km/h, zvýšení rychlosti ve vjezdovém oblouku do ŽST Veselí nad Moravou směrem od ŽST Bzenec z 70 km/h na 80 km/h, umožnění průjezdného průřezu J-GC (v místě nástupišť) a v případě mostních objektů umožnit třídu zatížitelnosti D4.

V rámci stavby budou v ŽST Veselí nad Moravou rekonstruovány vybrané části dopravních kolejí a výhybky. Je navržena podstatná změna konfigurace kolejíště, jejímž výchozím podkladem je vydaný dokument GŘ SŽDC „Oznámení postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Veselí nad Moravou“, čj. 7350/2015-O12 (odbor základního řízení provozu) ze dne 27.2.2015. Ve stavbě bude řešen železniční svršek a spodek, umělé stavby, sdělovací a zabezpečovací zařízení, silnoproudé rozvody a EOV. V rámci stavby je na základě provedeného geotechnického průzkumu navržena rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně odvodnění. Budou rekonstruována ostrovní nástupiště i nástupiště u výpravní budovy. Přístup na ostrovní nástupiště bude mimoúrovňový pomocí podchodu. Bezbariérový přístup pro cestující z výpravní budovy na nástupiště bude zajištěn výtahy. V souvislosti s novou konfigurací kolejíště bude provedena sanace mostních objektů. Bude rekonstruováno sdělovací a silnoproudé zařízení dle aktuálních potřeb. Bude instalováno nové osvětlení stanice a prostoru nástupišť. Vybudována bude nová traťostanice a rozvody silnoprůdu. Budou provedeny nezbytné nutné stavební úpravy v technologické budově, která již neplní svoji původní funkci kotelny. V prostoru vedle technologické budovy bude vybudován nový objekt traťostanice a budou sнесeny zbytečné pozemní objekty stavědla č. 1, č. 2 a č. 3. Dokumentace popíše a navrhne nezbytné předelektrizační úpravy pro předpokládanou střídavou trakční soustavu 25 kV 50 Hz.

Technologická část

Železniční zabezpečovací zařízení

V rámci železničního zabezpečovacího zařízení bude řešeno jednak definitivní staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu Elektronické stavědlo v žst. Veselí nad Moravou a jednak provizorní staniční zabezpečovací zařízení vycházející z požadavků dílčích stavebních postupů k zajištění dopravní obslužnosti a zabezpečení jízd v rozsahu kolejíště. Dále kabelové rozvody pro propojení nové technologické budovy s hlavními body napojení sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení v žst. Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 automatické hradlo se dvěma traťovými oddíly je navrženo v TÚ Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou a v TÚ Veselí nad Moravou – Bzenec, součástí jsou také kabelové trasy v celé délce úseků. Přejezdové zabezpečovací zařízení na železničním přejezdu v km 86,488 (P7945) řeší úpravu stávající přejezdové zabezpečovací signalizace. Dálkové zabezpečovací zařízení řeší dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) – staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) Veselí nad Moravou a přilehlých traťových zabezpečovacích zařízení (TZZ) Velká nad Veličkou – Veselí nad Moravou, Strážnice – Veselí nad Moravou a Veselí nad Moravou – Bzenec včetně přejezdových zařízení světelných (PZS), které bude navázáno na stávající řízenou oblast Vlárský průsmyk – Veselí nad Moravou (mimo). V uvedeném SZZ Veselí nad Moravou budou zapracovány přilehlé PZS a TZZ. Rozšířená řízená oblast bude dálkově ovládána z regionálního dispečerského pracoviště (RDP), zřízeného v budově CDP Přerov. Nové datové přenosy budou probíhat po stávajících a nových optických kabelech.

Železniční sdělovací zařízení

Řeší místní kabelizaci pro nové kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu žst. Veselí nad Moravou. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími, traťovými a zabezpečovacími. V rámci kabelizace budou řešeny i místní optické kabely pro připojení ROV, REOV, ZS, EPZ, provozních budov, připojení administrativní budovy DKV a připojení výtahů na nástupišti. Veškeré místní optické kabely budou uloženy v HDPE mikrotubičkách. Budou řešeny i provizorní stavy kabelizace. V rámci místní kabelizace bude řešena i přípolož TK a HDPE trubek ve směru na Uh. Ostroh a na Strážnici.

V rámci železničního sdělovacího zařízení bude v žst. Veselí nad Moravou vybudováno nové rozhlasové zařízení pro cestující včetně nové IP rozhlasové ústředny a nových kabelových rozvodů, dále jsou řešena integrovaná telekomunikační přenosová a sdělovací zařízení. Pro zajištění ochrany technologického zařízení v novém technologickém objektu bude instalován autonomní samohasící systém, elektrická zabezpečovací signalizace a elektrická požární signalizace. Součástí stavby je i úprava dálkové kabelizace ze směru na Bzenec, Velkou nad Veličkou a Uherského Ostrohu, která je vyvedená do staré výpravní budovy a její přepojení do nové technologické budovy. Dále pokládka nového traťového kabelu v úseku Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou, a pokládka DOK v úseku

Veselí nad Moravou – Bzenec a Bzenec – Moravský Písek. Informační systém pro cestující v žst. Veselí nad Moravou sestává z deseti nástupištních oboustranných panelů, které budou zavěšeny na zastřešení nástupiště, panely u výstupu budou opatřeny zvukovým hlásičem pro nevidomé. V podchodu budou umístěny jednostranné podchodové tabule a odjezdový monitor, v hale výpravní budovy bude instalován odjezdový LCD panel a příjezdový monitor. Další monitory informačního systému budou instalovány v pokladně a informačním centru. Ovládací pracoviště bude pro místní obsluhu v dopravní kanceláři žst. Veselí nad Moravou a dálkové řízení z CDP Přerov. Součástí je i instalace informačního monitoru na zastávce Lipov s připojením datovým a napájecím kabelem z rozvaděče v dopravní kanceláři Lipov.

Kamerový systém – v žst. Veselí nad Moravou budou instalovány nové, pevné IP barevné kamery do podchodu pro cestující a na nástupiště tak, aby byla snímána každá jednotlivá nástupištní hrana po celé délce. Současně bude kamerou snímán i přednádraží prostor z důvodu monitorování odjezdu náhradní autobusové dopravy (NAD) v případě výluk na trati nebo mimořádné události. Současně budou instalovány pevné IP kamery na všech třech přejezdech. Na trati Veselí nad Moravou – Brno v km 86,488, dále na trati Veselí nad Moravou – Kunovice v km 88,578 a na trati Veselí nad Moravou – Vrbovce ŽSR v km 66,374. Kabelové propojení celého kamerového systému bude provedeno pomocí optických kabelů SM 9/125. Vlastní technologie kamerového systému bude umístěna v nové technologické budově TB, ve sdělovací místnosti SŽDC. U pohotovostního výpravního v DK žst. Veselí nad Moravou bude instalován mikro PC, monitor s prohlížečem kamerového systému a taktéž v místnosti diagnostiky v nové technologické budově TB. Na základě požadavku zástupce CDP Přerov bude v rámci této stavby instalováno na sále dispečerů CDP Přerov 6 ks monitorů pro možnost zobrazení záznamu kamerového systému z žst. Veselí nad Moravou.

Traťové rádiové spojení – řeší úpravu stávajícího traťového rádiového spojení, které umožní dálkové ovládání základnových stanic, v žst. Veselí nad Moravou budou ke stávajícímu anténnímu systému umístěnému na střeše výpravní budovy, vedeny nové koaxiální kabely. Záznam provozu TRS bude zajištěn novým digitálním záznamovým zařízením. a dále místní rádiové spojení v žst. Veselí nad Moravou, kde budou místo stávající místní rádiová síť s lokálním ovládním osazeny nové dvojité radiobloky radiodispečerského systému RV3 z důvodu možnosti monitorování a dálkového ovládním. Radiobloky RV3 budou napojeny na nový anténní systém, který bude instalován na střeše nového technologického objektu, pomocí nových koaxiálních kabelů. Záznam provozu MRS bude zajištěn novým digitálním záznamovým zařízením.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Řeší sběr dat z trafostanice 22/0,4 kV, z rozvodny EPZ a z NN rozvodny v technologické budově žst. Veselí nad Moravou a distribuci těchto dat na energetický dispečink ED Brno. Pro ústřední ovládním rozveden jsou navrženy telemechanické jednotky RTU. Dále řeší návrh a umístění technologie s tacionárního záložního zdroje elektrické energie o výkonu cca 100 kVA (80 kW), nové rozvodny NN pro staniční zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, elektroinstalace technol. budovy, chlazení technologie SZZ a sdělovacího zařízení a ostatní zařízení (např. EPZ, ESZ apod.) a napájení silnoproudých odběrů mimo technologickou budovu v nové technologické budově, zřízení rozvodny EPZ 3 kV pro napájení předtápěcích stojanů jako součást technologického objektu silnoproudých zařízení, technologii nové odběratelské trafostanice společné pro 22/2,5 kV a 22/0,4 kV a zajištění dálkového motorického ovládním rozvaděče VN 22 kV s uzpůsobením pro připojení DŘT a výměnu stávajícího kompenzačního rozvaděče za nový Q = 195,75 kVAr.

Ostatní technologická zařízení

Výtahy – řeší stavební úpravu stávajících výtahových šachet na 2. a 3. nástupiště v návaznosti na zvýšení nástupiště cca o 200 mm a úpravu stávajících výtahových soustrojí. Výtahy budou vybaveny optickou, akustickou a hlasovou signalizací, dorozumivacím zařízením, v kabinách výtahu bude provedena úprava pro zrakově a sluchově postižené osoby.

Stavební část

Inženýrské objekty zahrnují úpravu a výměnu železničního spodku a svršku, rekonstrukci nástupiště a jejich odvodnění, úpravu železničního přejezdu P7945, opravu podchodu v km 87,817, mostů v km 88,187 a 88,260 a propustků u žel. přejezdu P7945, dále uložení kabeláže na mostních objektech v km 50,653, 53,022 a 56,755 trati Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou a v km 84,053 trati Veselí nad Moravou – Bzenec, potrubního vedení (kanalizace a vodovod) a úpravy zpevněných ploch převážně bez betonové zámkové dlažby, včetně jejich odvodnění v okolí výpravní budovy, technologické budovy a přístup do DKV. Železniční spodek řeší rekonstrukci pražcového podloží, včetně zřízení odvodnění v žst. Veselí n. M. (koleje č. 1 – 11, výhybky č. 1 – 45) a dále v traťovém úseku od km 86,381 do km 87,105 v koleji č. 1, od km 86,400 do km 87,041 v koleji č. 2 a od km 0,760 do km 0,798, resp. od km 66,865 do km 66,902 v koleji č. 3. Začátek rekonstrukce žel.

svršku je navržen v koleji č.1 v km 86,381, v koleji č. 2 v km 86,400, v koleji č. 3 v km 0, 228. Dále je navržena rekonstrukce žel. svršku v kolejích č. 4, 5, 6, 7, 9 a 11 a částečně v ostatních staničních kolejích (např. nahrazení rušených výhybek kolejovými poli). Konec rekonstrukce žel. svršku je navržen v koleji č. 1 v km 88,127 a v koleji č. 3 v km 66,800. V rámci stavby budou všechny stávající koleje a výhybky přečíslovány dle nové konfigurace kolejíště.

Nástupiště – nová nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. 1. nástupiště (u výpravní budovy) je navrženo jako vnější v délce 225 m, další dvě nástupiště jako ostrovní v délkách 2. nástupiště 240 m a 3. nástupiště 170 m. souběžně s čely nástupišť bude veden bezbariérový přejezd napříč kolejíštěm. V místě kolejíště budou položeny celopryžové panely uloženy na betonových pražcích, ostatní navazující plochy přejezdu budou provedeny z betonové zámkové dlažby. Na konci nástupišť bude zřízeno služební schodiště s uzamykatelnou brankou. Konstrukce nástupišť bude tvořena z prefabrikovaných nástupištních bloků L s nástupištní hranou H130 a nástupištní dlažební deskou s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu. Součástí nástupišť jsou i stavební úpravy stávajících jednoramenných schodišť vedoucích z podchodu.

Součástí stavby jsou i nezbytné úpravy železničního přejezdu P7945 v km 86,488 a částí navazující stávající pozemní komunikace a chodníku v místě sanace žel.spodku a svršku. Součástí stavby je i realizace několika pozemních stavebních objektů. Obsahově se jedná o stavební úpravy 1. NP ve stávající výpravní budově v prostorách stávající dopravní kanceláře související s umístěním nového technologického sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení, včetně nových vnitřních rozvodů elektroinstalace. Stavební úpravy zastřešení nástupišť, které spočívají především ve zkrácení (odřezání) okrajů železobetonových křidel zastřešení z důvodu dodržení průjezdného profilu nově trasovaných kolejí a s tím spojené stavební práce, dále o celkovou rekonstrukci dvoupodlažního objektu bývalé kotelny na technologický objekt včetně rozvodů vnitřní elektroinstalace, vzduchotechniky, vytápění, vodovodu a kanalizace. V technologickém objektu budou nově řešeny místnosti v 1. NP – místnost údržby, sklad, stavědlová ústředna, místnost zdrojů, kabelová místnost zab. zař., místnost pro náhradní zdroj a rozvodna NN a v 2. NP – místnost diagnostiky, kancelář, 2x sdělovací místnost, archiv, denní místnost zaměstnanců, kuchyňka, šatna, sociální zařízení pro muže a ženy. Vybudování nového prefabrikovaného technologického objektu o půdorysných rozměrech 6,26 x 13,4 o celkové výšce 4,95 m nad přílehlým terénem pro rozvodnu NN EPZ a EOV, sdělovací zařízení a DŘT, rozvodnu VN transformátory T a T2 zastřešeného sedlovou střechou s plechovou krytinou, součástí objektu jsou i vnitřní rozvody elektroinstalace včetně bleskosvodu, vzduchotechniky, vytápění a přeložka stávající vodovodní přípojky.

V rámci stavby budou sneseny zbytné pozemní objekty stavědla č.1 v km 88,100, č.2 v km 87,350 a č.3 v km 87,230 a to bez náhrady. Součástí stavby jsou dále i trakční a energetická zařízení – elektrický ohřev výhybek a výměn (EOV) včetně kabelových rozvodů, elektrické předtápěcí zařízení (EPZ) včetně kabelových rozvodů, rekonstrukce venkovního osvětlení kolejíště pomocí 19-ti sklopných osvětlovacích věží a 5-ti ks sklopných osvětlovacích stožárů, osvětlení podchodu, zastřešených částí nástupišť a nasvětlení nezastřešených částí nástupišť pomocí 6 ks sklopných stožárů včetně kabelových rozvodů, rekonstrukce přípojky NN, úpravy a přeložky rozvodů NN a VN, el.přípojka pro zab. zař. TÚ Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou a TÚ Veselí nad Moravou – Bzenec. Dále bude v rámci stavby řešeno uzemnění technologického objektu a nové trafostanice EPZ.

20. 07. 2017 Soutěž na železnici: jedna nabídka a cena o 90 procent vyšší než rozpočet (ETCS)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-rusi-zakazky-kvuli-vysoke-cene-d71-eko-doprava.aspx?c=A170717_150213_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty zrušila dvě velké soutěže na lepší zabezpečení tuzemské železnice. Nabídky totiž výrazně převýšily odhadovaný rozpočet. Projekt teď čeká revize cen. Jde o projekt dálkového ovládání železnice na trati z Prahy do Chebu v úseku mezi Rokycany a Chebem za 181 milionů korun a instalaci bezpečnostního zařízení ETCS mezi Kralupy nad Vltavou a Kolínem za 266 milionů korun. Do obou zakázek se přihlásila jediná firma: společnost AŽD Praha. V případě dálkového ovládání byla nabídka o 30 procent vyšší než předpokládaná hodnota, u ETCS téměř o 90 procent. AŽD Praha ale odmítá, že by její nabídka byla příliš vysoká a viní z velkého rozdílu mezi předpokládanou cenou a hodnotou nabídky projektanty. „Neobvykle nízká cena projektanta byla podle našich zjištění také důvodem, proč byla společnost AŽD Praha jediným uchazečem,“ řekl generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. Připomněl, že u jiné soutěže – zajištění ETCS v úseku Kolín – Břeclav, bylo AŽD o polovinu levnější než společnost Ansaldo, která byla druhá. Obě zakázky projektovala společnost Sudop Praha. Její generální ředitel Tomáš Slavíček uvedl, že o rozdílu v cenách ví. „Zatím jsme neprověřovali důvody překročení očekávané ceny. Pokud bychom prověřeni

měli provést, museli bychom jako podklad obdržet kompletní zadávací dokumentaci a kopie podaných nabídek s rozpisem ceny," prohlásil Slavíček. Podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše provedou kvůli velkému rozdílu revizi propočtů. „Jakmile budeme mít konkrétní výsledky, zakázku vyhlásíme znovu," dodal Illiaš.

21. 07. 2017 V nádražích budou sídlit úředníci i policisté, rekonstrukce se zpožďují

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nadrazi-rekonstrukce-szdc-ceske-drahy-kancelar-fre-ekonomika.aspx?c=A170720_183040_ekonomika_pmk)

Rok po převodu nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty se opravy železničních stanic rozbíhají pomaleji, než stát původně předpokládal. Většina projektů na rekonstrukce, které SŽDC s koupí nádraží převzala, se totiž předělává. Prostory nádraží mají využívat i úředníci či policisté. „Měli jsme rozdílné představy než České dráhy. Ty řešily často jen havarijní stav části budovy. My se na nádraží díváme komplexně," říká náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Jen letos má jít na opravu bezmála 600 milionů korun.

SŽDC už loni oznámila, že chce na nádraží přilákat státní úřady nebo jiné organizační složky. První takový příklad bude v Prostějově. SŽDC nádraží upravila tak, aby sem policie přestěhovala z nevyhovujících prostor jedno z obvodních oddělení. Působit by tu měla od září, SŽDC jí bude kanceláře pronajímat zdarma. „Slibujeme si od toho větší oživení nádraží, přivede to sem další lidi, a tím pádem budou zajímavější pro podnikatele i naše komerční prostory," dodal Drmola. SŽDC podle něj jedná o pronájmu prostor prostějovského nádraží i s dalšími úřady.

SŽDC dokončila podrobný plán, kdy a jak chce modernizovat 150 železničních stanic, po schválení ho chce představit na konci léta. Podle Drmoly byl klíčem k výběru především stav nádraží a to, kolik lidí stanicemi projde. Rekonstrukce mají být důkladné. „Nádraží jsou předdimenzovaná, v některých případech proto zrušíme například některé přístavby. Rozhodně ale nebudeme žádné nádraží úplně bourat," dodal Drmola.

Dotace od EU zatím nejsou

V seznamu oprav bude i pražské hlavní nádraží, jehož provoz převzala SŽDC loni od Grandi Stazioni, protože italská firma neopravila včas historickou budovu. Na projekt její rekonstrukce SŽDC vypsal soutěž. Zatím řeší opravy exteriéru, pak bude plánovat využití budovy. „Plány na hotel či podobná zařízení jsou nereálné. Naší snahou bude prostory zaplnit kanceláři pro naše zaměstnance. Dosud máme budovy na spoustě míst po Praze a chceme je sestěhovat," uvedl Drmola. Jedním z důvodů převodu nádraží na SŽDC byla i možnost čerpat evropské dotace na jejich rekonstrukci, kterou České dráhy jako akciová společnost mít nemohly. Tato myšlenka je ale zatím jen na papíře. Ministerstvo dopravy ze svého Operačního programu doprava 2 nevypsalo jedinou výzvu, ze které by bylo možné peníze čerpat. Podle šéfa Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyňka Hořelici půjde získávat peníze na opravy nádraží v rámci projektů na modernizaci některých tratí.

Nádraží projdou ještě jinou proměnou, ale postupnou. SŽDC si vybralo nové logo, součástí nové korporátní identity bude i nový informační systém na nádražích, kde by mělo dojít ke sjednocení informačních tabulí. Ještě letos zahájí SŽDC rekonstrukce nádraží v Břeclavi, Kuřimi, Hradci Králové, Turnově, Lipníku nad Bečvou, Přerově a Sokolově. Před dokončením je poslední etapa rekonstrukce náhodského nádraží přibližně za 14 milionů korun. Podle Drmoly čeká SŽDC i soutěžení nájmu prostor na nádražích. Dosud jde o smlouvy uzavřené většinou ještě za Českých drah, které SŽDC prodloužilo. „Chceme jít cestou balíčků, kdy budeme nabízet v jedné soutěži atraktivnější nádraží společně s těmi, kde tolik lidí nechodí. Chceme, aby zákazníci měli na všech hlavních stanicích podobný standard nabídek služeb," vysvětlil Drmola. SŽDC má připravené i zavedení takzvaného staničního poplatku za používání nádraží. To by platil každý dopravce a šlo by o obdobu letištních tax, které jsou běžné například v Německu. Novela zákona o drahách už jeho výběr umožňuje. „Metodiku máme hotovou, ale je to politické rozhodnutí. Nečekám, že by se zavedl dříve než v roce 2019," doplnil náměstek.

21. 07. 2017 Místo nové trati do Pardubic stačí zavést spěšné vlaky, říká Chrudim

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/zeleznicni-trat-z-pardubic-do-chrudimi-dyj-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170721_2340076_pardubice-zpravy_jah)

Vedení Chrudimi odmítá stavbu Ostřešanské spojky, která měla zrychlit cestování vlakem do Pardubic. Stavba nové trati je podle města zbytečně drahá a vysoký násep by poškodil krajinu.

Podle radních stáčí modernizace stávající trati a zavést už nyní spěšné vlaky do krajského města. Před pěti lety spěšné vlaky na trati jezdily a měly úspěch, přilákaly více cestujících. Nyní by na nich mohly jezdit i RegioSharky, které by využily zlepšení parametrů nedávno nákladně rekonstruované trati, jež umožňuje mezi Chrudimí a Chrástí dosahovat rychlosti až 100 kilometrů v hodině. Místostarosta Chrudimi Jaroslav Trávníček (ČSSD) upozorňuje, že soupravy, které dnes staví na každé zastávce, jsou zbytečně pomalé. „I když na zastávkách cestující nejsou a vlak nezastavuje, musí zpomalit. Spěšné vlaky by podstatně zrychlily spojení do Pardubic,“ uvedl Trávníček. „Spěšné vlaky zásadně zlepší a zrychlí dopravní spojení chrudimského regionu i obcí na trati, včetně Chrástí, Skutče i Hlinska nejen s Pardubicemi, ale i s Prahou a Hradcem Králové,“ uvedl předseda chrudimské dopravní komise Alexandr Němec. Cesta mezi Chrudimí a Pardubicemi by podle něj trvala méně než 20 minut a zejména by zajistila návaznost na spoje do Prahy i Hradce, která dnes schází. Cesta z Hlinska do Prahy by tak netrvala dvě a půl hodiny, ale přibližně jen dvě hodiny. „Bohužel, teď návaznost zajištěna není a cestující dojedou do Pardubic a musí čekat,“ uvedl Němec.

Vesnické železniční zastávky mají nahradit autobusové

Náměstek hejtmana Pardubického kraje Michal Kortyš (ODS) ale namítá, že jsou tu i zájmy obcí ležících na trati. „V Chrudimi chtějí co nejrychlejší spojení do Pardubic, ale starostové zase chtějí obsluhu vesnice na trati. Neumím jim takto jednoduše vyhovět. Spěšné vlaky by nás stály miliony korun navíc, bylo by to velmi drahé,“ uvedl Kortyš. Chrudim navrhuje část zastávkových vlaků směřujících především ve směru do Pardubic omezit a tím ušetřit peníze, případně zajistit obsluhu malých vesnic autobusovými spoji. Chrudim doufá, že ji podpoří města na trati, které by z rychlých vlaků profitovala. Například Hlinsko však upozorňuje, že musí brát ohledy i na zájmy malých obcí. „Můžeme se o tomto návrhu bavit, má plusy i minusy, je třeba najít kompromis. Díváme se na obce, jako je Vojtěchov, tamní lidé se k nám potřebují dostat a neradi bychom zhoršili jejich situaci,“ uvedl místostarosta Hlinska Zdeněk Eis.

Jiří Pálka, jednatel společnosti Oredo, která organizuje dopravu, říká, že bez postavení Ostřešanské spojky nedává zavedení nových rychlých spojů smysl. Vlakové soupravy totiž podle něj zbrzdí úzké hrdlo východočeské železniční dopravy v Rosicích. „Problém měla odstranit Ostřešanská spojka, kterou teď ale nikdo nechce,“ uvedl Pálka. Vlaky z Pardubic jezdí nejdříve na opačnou stranu do Rosic nad Labem a teprve potom míří do Chrudimi. Jízdu úvratí by měla ukončit Ostřešanská spojka, vlaky na Chrudim by totiž jely do Pardubiček, kde by se od koridoru odpojila nová trať a vedla od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Proti této investici za dvě miliardy korun se postavila Chrudim i obec Ostřešany, mimo jiné i proto, že trať vedoucí po vysokém náspu poškodí vzhled krajiny. Správa železniční dopravní cesty nyní prověří možnost vybudování takzvané Jesenčanské spojky. Pokud ovšem padne varianta trati vedoucí kolem Ostřešan, s největší pravděpodobností se nová trať stavět nebude.

23. 07. 2017 Železniční velmoc chystá modernizaci. Japonsko představí nové šinkanzeny (ALFA-X)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-velmoc-chysta-modernizaci-japonsko-predstavi-nove-sinkanzeny-1335248>)

Japonsko patří mezi největší průkopníky vysokorychlostní železniční dopravy. Takzvané šinkanzeny provozuje na více než 2700 kilometrech tratí, nyní však chystá jejich zásadní modernizaci. V současnosti rychlost japonských rychlovlaků dosahuje maximálně 320 kilometrů za hodinu. To by se však mělo v následujících letech změnit. Jedna z hlavních železničních společností JR East plánuje rychlost zvýšit na 360 kilometrů v hodině, v budoucnu by však měla dosáhnout až 500 kilometrů za hodinu. Hlavním dílem plánu je vývoj nové generace Šinkanzenu, který má začít v roce 2019. Samotný stroj s označením ALFA-X by pak měl vejít do provozu v roce 2030. Náklady na první vývojovou fázi vlaku se očekávají ve výši asi dvou miliard korun. Vlak by měl nahradit současnou generaci Šinkanzenu s označením E5, která obsluhuje trasy na sever od hlavního města Tokia. Nejedná se však o jediné plány technologicky pokrokové země. Železniční společnost JR Central v současnosti pracuje na vybudování sítě takzvaných maglevů, tedy vlaků pohybujících se na magnetickém polštáři. Tento dopravní prostředek by měl pak dosahovat rychlosti až 500 kilometrů za hodinu. Nejdříve bude mířit z Tokia do Nagoji, později se však plánuje také spojení hlavního města s Ósakou. Po privatizaci státních železnic působí v zemi asi stovka přepravců, kteří patří mezi nejvýznamnější společnosti v zemi. A to také díky tomu, že ovládají pozemky podél tratí, které pak mohou pronajímat, prodávat nebo s nimi jinak nakládat ve svůj prospěch.

24. 07. 2017 České dráhy objednaly 12 nových posunovacích lokomotiv u společnosti CZ Loko (řada 794)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29422/>)

Národní dopravce České dráhy omladí a zefektivní park posunovacích lokomotiv, které v osobních stanicích zajišťují posun s osobními soupravami a jednotkami. Starší nespolehlivé lokomotivy s mnohem vyšší spotřebou a náklady na údržbu nahradí moderní dieselelektrické posunovací lokomotivy z produkce společnosti CZ LOKO. Lokomotivy, resp. jejich spalovací motory samozřejmě splňují přísné ekologické limity



Evropské unie a jsou zařazeny do emisní třídy STAGE IIIB. „Moderní posunovací lokomotivy jsou nejen ekologické a mnohem méně zatěžují okolí nádraží prachem a emisemi skleníkových plynů, ale jsou především úspornější v provozu. Jsou lehčí, mají menší spotřebu pohonných hmot, delší lhůty pro provozní údržbu a díky tomu zajistí ekonomičtější obsluhu nádraží, na kterých jsou odstavovány vlakové soupravy, než tomu je u starších lokomotiv, které nahradí,“ uvádí výhody nových strojů Miroslav Koutek, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek. „Úspěch ve veřejné soutěži, kterou národní dopravce vypsal, nás velmi těší. Potvrzuje, že vývoj této lokomotivy určené především pro posunovací službu, měl smysl a my se tím trefili do díry na trhu. Ve své výkonové kategorii jde v Evropě o absolutní špičku,“ říká Josef Gulyás, generální ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO.

Nové lokomotivy, známé také pod obchodním názvem EffiShunter 300 (řada 794), u ČD nahradí především více než dvacet let staré lokomotivy řady 714, které vznikly v polovině 90. let modernizací ještě starších lokomotiv ze 70. let minulého století. České dráhy je nasadí na posun ve velkých osobních železničních uzlech, kde dochází k častému posunu se soupravami dálkových a regionálních vlaků. Zamíří do Bohumína, Olomouce, Hradce Králové, Plzně, Brna a do pražského železničního uzlu. Jedná se o dvounápravovou (Bo) dieselelektrickou lokomotivu s maximální rychlostí 60 km/hod. a s výkonem spalovacího motoru CAT C13 328 kW. Hmotnost lokomotivy je 36 tun, která v kombinaci s dieselelektrickým střídavě-stejnosměrným přenosem výkonu optimálně využívá adhezi a lokomotiva tak dosahuje maximální tažné síly 124 kN. Stroje jsou také vybaveny digitálním řídicím systémem, online diagnostikou, systémem vícenásobného řízení a v neposlední řadě také skluzovou ochranou. Společnost CZ LOKO svou nejmenší lokomotivu představila ve světové premiéře na prestižním veletrhu InnoTrans Berlín před třemi lety jako produkt českého výzkumu a vývoje, kde zaujala svou koncepcí a řešením. „V rámci zkušební provozu byla řada EffiShunter 300 schválena pro provoz v Česku a Slovensku. Schvalování v dalších zemích, a to nejen v Evropě, bude nyní následovat,“ dodal Josef Gulyás. Novou lokomotivu EffiShunter 300 si v CZ LOKO objednal také Výzkumný ústav železniční, kde prototypová lokomotiva úspěšně absolvovala ověřovací zkušební provoz, stejně jako u mnoha českých a slovenských společností vykonávajících posun především na průmyslových vlečkách.

Zakázka na dodávku 12 kusů lokomotiv řady 794 byla podepsána v červnu a stroje budou dodány do února 2019. Hodnota kontraktu je 238 980 000 Kč.

26. 07. 2017 České dráhy podepsaly milionový kontrakt. Vagony osadí čidly firma Alkal Baterie

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-podepsaly-milionovy-kontrakt-vagony-osadi-cidly-firma-alkal-baterie-1335392/>)

Plzeňská společnost získala od Českých drah rámcový kontrakt za 85 milionů korun. České dráhy vybraly firmu, která osadí dveře starých vagonů čidly a světelnou signalizací. Zařízení upozorní personál vlaku na nedovřené dveře. Vítězem tendru se stala společnost Alkal Baterie podnikatelů Vojtěcha Petra, Jana Libry a Václava Měsíčka. Díky nejnižší ceně získala rámcový kontrakt na vybavení 630 vagonů za 85 milionů korun. Pro menší plzeňskou firmu jde o jednu z největších zakázek vůbec. „Předpokládáme ale, že staré vagony budou postupně nahrazovány, proto jich bude ve finále méně,“ upozornil mluvčí drah Petr Štáhlavský, že rámcová smlouva nemusí být celá naplněna. Dráhy staré vagony postupně vyřazují nebo modernizují, stále ale tvoří zhruba čtvrtinu vozového parku v osobní dopravě. Staré otočné sklopné dveře mají především vagony z produkce někdejší Německé demokratické republiky a také z bývalé Vagonky Studénka. Jde o vozy pro rychlíky s kupé i pro osobní vlaky s velkoprostorovým uspořádáním.

Do tendru se přihlásilo pět uchazečů, jeden byl vyřazen. Firma už na dvouleté zakázce pracuje, instalace se uskutečňuje v depech Plzeň, Praha, Brno, Hradec Králové a Bohumín. „Už je hotový

šedesátý vůz, předpokládáme, že do konce roku jich bude hotových kolem 350," řekl deníku E15 jednatel Alkal Baterie Vojtěch Petr. Spolu s osazením elektronického zařízení firma kontroluje i mechaniku zavírání, aby se staré dveře vždy správně uzamkly. Investice je reakcí na loňskou tragédii, kdy z otevřených dveří jedoucího rychlíku na Olomoucku vypadlo dvouleté dítě a pád nepřežilo. Policie vyšetřování ukončila v těchto dnech a navrhla obžalovat dvě zaměstnankyně ČD, vlakvedoucí a průvodčí, z usmrcení z nedbalosti. Ženy se údajně před odjezdem pořádně nepřesvědčily, že jsou dveře zajištěny. Na lepší zajištění vagonů proto začalo tlačit i ministerstvo dopravy, které rychlíky objednává. Někteří kritici v internetových diskuzích ovšem upozorňují, že i v případě nových čidel jde hlavně o vizuální kontrolu, jejíž selhání není vyloučeno.

26. 07. 2017 Švýcaři testují v Česku svůj nový rychlovlak pro nejdelší tunel (EC250)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stadler-testuje-v-cesku-novy-vlak-dlv-eko-doprava.aspx?c=A170726_101900_eko-doprava_suj)

Po českých kolejích začal jezdit nový rychlovlak od společnosti Stadler. Cestující se s ním ale nesvezou: výrobce ho jen testuje na zkušebním železničním okruhu ve Velimě. Testování potvrdil iDNES.cz Rudolf Kvetan ze společnosti Stadler. „Od úterý už jezdíme rychlostí 200 kilometrů za hodinu. Okruh je velmi vytížený, takže máme k dispozici jen málo směn. Proto počítáme s tím, že budeme ve Velimě až do ledna příštího roku," řekl Kvetan. Jde o nový vlak EC250, který Stadler vyvinul a vyrobil pro nasazení na trati mezi Curychem a Milánem přes nový Gotthardský tunel, který je nejdelším na světě. Firma ho nazvala Giruno, což je rétorománský výraz pro káň. V pravidelném provozu se má objevit od roku 2019. Je složen z jedenácti vozů o celkové délce 200 metrů. Maximální rychlost je 250 kilometrů v hodině. Tu nebude testovat v Česku, ale na jiném okruhu v Německu. Ve vlaku je 422 míst k sezení. Švýcarské dráhy SBB si objednaly zatím 29 těchto jednotek, opci mají na dalších 92 kusů.



Železniční okruh patří společnosti Výzkumný ústav železniční, kterou stoprocentně ovládají České dráhy. Jde o unikátní testovací polygon, na kterém mohou být vlaky zkušeny do rychlosti až 210 kilometrů v hodině a vlaky s naklápací technologií až do 230 kilometrů. Jedná se tak o nejrychlejší trať v České republice. Díky parametrům zkušební okruhu je v České republice prověřována většina evropských rychlovlaků, různých jednotek i lokomotiv. V poslední době to byly například německé vysokorychlostní vlaky ICE4, jednotky na vodíkový pohon nebo lokomotivy Vectron.

26. 07. 2017 Vlakem z Prahy do Mnichova pod čtyři hodiny, plán podepsali ministři dopravy Česka a Bavorska

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakem-z-Prahy-do-Mnichova-pod-ctyri-hodiny,-plan?return=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

První bavorsko-český železniční summit ve Furth im Waldu řešil zlepšení propojení mezi Prahou a Mnichovem, především zvýšení rychlosti vlaků a kapacity železničních spojení. Ministr dopravy Dan Ťok na závěr summitu podepsal se svým bavorským protějškem Joachimem Herrmannem společnou deklaraci o zlepšení přeshraniční železniční infrastruktury, která má za cíl zkrátit do roku 2030 cestu mezi Prahou a Mnichovem pod čtyři hodiny. „Dohodli jsme se na společném vybudování trati z Mnichova přes Furth im Wald, Českou Kubici do Prahy, která bude konkurovat automobilům a bude vhodnou alternativou letecké dopravy. V první fázi zkrátíme dobu cesty na čtyři hodiny patnáct minut, konečným cílem je tři a půl až čtyři hodiny cesty," říká ministr dopravy Dan Ťok. Vybudování železničních spojení podpořil také spolkový ministr dopravy Alexander Dobrindt s tím, že tato trať je ve spolkovém plánu dopravních cest 2030 přeřazena do vyšší priority takzvaných naléhavých potřeb, což umožní rychlejší realizaci stavby. V rámci společné deklarace se český ministr Ťok spolu s bavorským ministrem vnitra, výstavby a dopravy Joachimem Herrmannem dohodli kromě rychlejší cesty z Mnichova také na zkrácení doby jízdy z Norimberku do Prahy s přestupem v Chebu na zhruba čtyři hodiny (celé prohlášení http://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakem-z-Prahy-do-Mnichova-pod-ctyri-hodiny,-plan/2017-07-25_Bahngipfel_Gemeinsame-Erklarung-CS-BY.pdf.aspx).

S předstihem před budoucí dálkovou dopravou mezi Prahou a Mnichovem se od prosince letošního roku zavede vlak každé dvě hodiny. „Do dvou let po zprovoznění nově vybudované tratě Plzeň – Rokycany se jízdní doba z Mnichova do Prahy zkrátí o dvacet minut na pět a půl hodiny," dodává ministr dopravy Ťok. Hlavní dopravní priority České republiky se Svobodným státem Bavorsko jsou železniční spojení Mnichov – Norimberk – Marktredwitz – Cheb – Plzeň – Praha a Mnichov –

Regensburg – Furth im Wald – Domažlice – Praha. Tyto tratě jsou zahrnuty do Spolkového plánu rozvoje dopravních cest, tzv. Bundesverkehrsweplan 2030 (BVWP 2030).

27. 07. 2017 Ve vlacích Českých drah půjde již brzy platit kartou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ve-vlacich-ceskych-drah-pujde-jiz-brzy-platit-kartou-1335439>)

Partnerem dopravce se stala ČSOB, s níž byla uzavřena smlouva na dobu neurčitou.

Roky se o tom mluví, nyní se to stává realitou. České dráhy dají v srpnu po dlouhých přípravách a zkušebním provozu cestujícím možnost zaplatit jízdenky ve vlaku kartou. Zpočátku se služba objeví v pendolinech, ještě o prázdninách by pak měla proniknout do railjetů a dalších vlaků vyšší kvality, především EuroCity a InterCity. V dalších měsících budou následovat expresy a vybrané rychlíky. Jako partnerskou banku si dráhy vybraly ČSOB, smlouva je na dobu neurčitou. Banka také dodala terminály, které se připojí k přenosným pokladnám průvodčích. „ČD terminály nekupují, ale jsou bezplatně zapůjčeny bankou včetně příslušného servisu. Úvodní náklady spojené s nasazením těchto terminálů do provozu tvoří náklady na proškolení našich zaměstnanců včetně aktivace systému a nákupu nabíječek,“ uvedla mluvčí drah Monika Bezuchová. K provozním nákladům ovšem patří i transakční poplatky, jejichž výši obě strany tají. „Detaily ohledně počtů ani provizí nezveřejňujeme. Samotný platební terminál je integrován se zařízením POP, které v současné době používají průvodčí,“ doplnila mluvčí ČSOB Pavla Hávová. Podle drah mají průvodčí zatím k dispozici 382 platebních terminálů. Na jejich využití se připravili už loni, kdy podnik vyměnil na 1 400 přenosných pokladen, podle zkratky POP zvaných popky, za nové. Zakázku za 106 milionů tehdy získala jako jediný zájemce společnost ODP – Software, která drahám dodávala už předchozí typ pokladen. Konečný počet terminálů dráhy neznají, podle Bezuchové se bude odvíjet od jejich využití. Zatím není ani jasné, kde bude ležet hranice rozšíření. Dráhy ale nevyklučují jejich budoucí zavedení i ve vytížených osobních vlacích. Počítají přitom s tím, že cestující nebudou platit kartami jen jízdenky, nýbrž i místenky, příplatky za vyšší třídu, kolo, psa a další služby spojené s přepravou. Platby kartou ve vozidlech nejsou zdaleka samozřejmostí. Například konkurenční RegioJet dává přednost předprodejům, neboť jeho jízdenky v sobě zahrnují i místenku. Na palubách žlutých vlaků pak může cestující zaplatit jen hotově, nemá přitom jistotu, že si sedne. Leo Express platby kartou umožňuje. K průkopníkům se řadí i některé městské dopravní podniky, zaplatit jízdné kartou lze v Ostravě a Plzni. Vedle drah se k převratnému kroku odhodlala i Česká pošta. Od tohoto měsíce testují doručovatele v terénu desítky přenosných karetních terminálů.

28. 07. 2017 Protunelované Česko zrychlí železniční dopravu. Kde všude se má razit?

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-tunely-doprava-cesko-d3j/-eko-doprava.aspx?c=A170727_2341272_eko-doprava_rts)

Dopravu na tuzemských železnicích zrychlí nové tunely, jaké dosud Česko nevidělo. Jako první přijde na řadu čtyřkilometrový tunel Ejpovice u Rokycan. Podle zjištění MF DNES se jeho ražba úspěšně chýlí ke konci a do dvou měsíců bude hotová. Stát navíc hledá i další nové trasy. Osobní i nákladní vlaky projedou prvním tubusem tunelu Ejpovice v říjnu příštího roku a od poloviny prosince 2018 se počítá s plným provozem v obou tubusech, které zrychlí cestu na vytížené trati z Plzně do Prahy přibližně o devět minut. Zřejmě ještě letos budou zahájeny první práce na dalších dvou moderních tunelech zvaných Deboreč a Mezno u Votic. Stávají se součástí sedmnáctikilometrové přeložky, která zkrátí cestu z Českých Budějovic do Prahy přibližně o 13 minut. MF DNES to potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Tesař s tím, že aktuálně probíhá výběrové řízení na zhotovitele této stavby. Na stejné trase se už podle něj vykupují pozemky i pro rekordní devítikilometrový tunel u Zvěrotic. Tato stavba by měla začít zhruba za dva roky, jízdní doby expresů zkrátí o necelé 4 minuty. Ve vzdálenější perspektivě se na této trase mohou objevit další dlouhé tunely u Ševětína, o výběru trasy rozhodne v dohledné době Centrální komise ministerstva dopravy. Zahájení výstavby dalších tunelů se dočkáme až po roce 2020. Mezi prvními zřejmě bude tunel mezi Prahou a Nelahozevsi. Projektanti na něm právě začínají pracovat a v jejich zadání je nejen náhrada současné trati, vedené točným údolím Vltavy, ale také zvětšení rozměrů tunelů, které by měly umožnit přepravu rozměrnějších zásilek než doposud.

Do Drážďan, Berouna i Chocně

Další dva významné železniční tunely jsou zatím ve stadiu studie proveditelnosti, výsledky budeme znát na začátku roku 2019. Jedná se o Krušnohorský tunel, který je součástí projektu Nového

železniční spojení Praha – Drážďany. Přes 26 kilometrů dlouhý přeshraniční tunel pod Krušnými horami by se svými parametry blížil nejdelším tunelům světa a v Čechách by se zřejmě stal natrvalo rekordmanem. „Zahájení výstavby můžeme očekávat v horizontu deseti let,“ uvedl Tesař a připomněl, že německá strana nedávno oficiálně potvrdila, že projekt nové tratě Ústí nad Labem – Drážďany má pozitivní výsledek ekonomického hodnocení a bude zařazen do Spolkového plánu dopravních cest jako naléhavá potřeba, tedy nejvyšší kategorie z hlediska priority. Dalším tunelem, o jehož výstavbě se rozhodne na počátku roku 2019, bude nová trasa Praha – Beroun. Podle zjištění MF DNES už začaly práce na studii proveditelnosti, která má posoudit varianty obsahující různé délky nové trati, s různým podílem tunelových staveb. V případě schválení varianty s nejdelším tunelem v úseku Smíchov – Beroun může být cesta rychlejší až o 12 minut. Pokud vše dobře dopadne, může realizace některé z tunelových variant začít už za sedm let. Přibližně ve stejné době by mohla odstartovat výstavba tunelů na hlavní páteřní trase Ústí nad Orlicí – Choceň. I zde momentálně začínají práce na aktualizaci studie proveditelnosti. Pokud zvítězí maximální tunelová varianta, ušetří rychlíky v klikatém údolí přibližně 5,5 minuty času.

Tunelem i na letišti

Poslední soustava významných tunelů, která se znovu v poslední době dostala do hry, souvisí s modernizací trati Praha – Kladno a napojením letiště v Ruzyni. Tady ožívají plány na přeložku trati do tunelu v úseku Stromovka – Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín a výstavbu nového tunelu přímo k hlavnímu terminálu 2 na letišti Václava Havla v Ruzyni. Pro tunel na letišti se už zpracovává dokumentace pro územní řízení, pro tunely v Dejvicích se zadání takové dokumentace připravuje. Současně SŽDC požádala město Prahu o nezbytnou změnu územně plánovacích dokumentací. Dnes je cestovní doba mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha-Veleslavín cca 11,5 minuty, po realizaci projektu by se měla zkrátit o pouhé tři minuty. Hlavním účelem tunelů v Dejvicích není jen rychlost, ale také zvýšení kapacity trati díky zdvoukolejnění, což by jinak ve stávajícím terénu husté městské zástavby nebylo technicky možné.

Experti stavbu nových tunelů vítají, ale problémy české železnice to podle nich nevyřeší. „Snaha připravovat velké železniční tunely přichází pozdě, protože české železnici doslova ujel vlak,“ komentuje situaci drážní specialista Jindřich Berounský. Železnice byla podle něj dlouhodobě zakonzervována. Dosavadní modernizace představovaly pouze nepatrné zvýšení rychlosti a navíc mnohde znamenaly komplikace pro cestující. „Nové tunely ale vítám, i zdánlivě malé úspory času mají svůj význam v návaznosti na další stavby,“ konstatuje odborník Berounský.

28. 07. 2017 Přes padesát lidí se zranilo při nehodě vlaku v Barceloně, jeden vážně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2194453-pres-padesat-lidi-se-zranilo-pri-nehode-vlaku-v-barcelone-jeden-vazne>)

Čtyřiapadesát zraněných si vyžádala nehoda příměstského vlaku na nádraží v Barceloně na severovýchodě Španělska. Jeden člověk byl zraněn vážně, dalších 19 včetně strojvůdce méně vážně a zranění 34 cestujících jsou lehká, informovali místní záchranáři. Ti předtím uváděli například 48 zraněných a později bilanci dokonce snížili až na 39 raněných. Počet 54 zraněných nakonec potvrdila také barcelonská radnice. Nehoda si nevyžádala oběti na životech. Vlak patrně po příjezdu z barcelonského předměstí San Vicente Calders poblíž Tarragony nedobrzdl a po 07:00 SELČ na Francouzském nádraží v centru katalánské metropole narazil do zarážedla, které slouží k nouzovému zastavení soupravy. Přesné příčiny nehody ale zatím nejsou známy. Podle místních médií se neštěstí stalo v den, na kdy byla svolána regionální železniční stávka.



Ministr katalánské vlády pro místní rozvoj Josep Rull podle barcelonského listu El Periódico řekl, že hovořil se strojvůdce, který je v šoku. Rychlost vlaku prý naštěstí nebyla vysoká. „Vlak brzdil. Pokud by tomu tak nebylo, hovořili bychom o mnohem vážnější nehodě,“ řekl Rull. Barcelonská radnice uvedla, že 51 osob bylo přepraveno do lékařských středisek nebo nemocnic. Předchozí zprávy hovořily o dohromady 18 lidech převezzených do nemocnic, přičemž mnoho lidí bylo ošetřeno přímo na nástupišti. Někteří podle agentury DPA plakali a byli v šoku. Na místě zasahovalo několik jednotek zdravotní pohotovosti. Vážně zraněná osoba má pohmožděné plíce, uvedl regionální ministr zdravotnictví Toni Comín. Katalánská vláda rovněž podle El Periódico kontaktovala konzuláty Rumunska a Francie, protože dohromady tři lehce zranění jsou jejich občany.

Železnice barcelonským občanům doporučila, aby se Francouzskému nádraží vyhnuli. Podle svědků nehoda přerušila provoz vlaků a některá nástupiště byla obehnaná policejními páskami. Přední část vlaku je silně poničena a menšímu poškození neunikly ani další vagony. Jeden ze svědků nehody

barcelonskému listu El Periódico řekl, že následky nehody zhoršila skutečnost, že mnoho lidí ve vlaku při příjezdu na nádraží už stálo. „Popadali jsme,“ řekl svědek, který byl mezi pasažéry.

28. 07. 2017 Vlaky do Mnichova pojedou každé 2 hodiny, cestující svezou novější soupravy (Praha – München)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlaky-do-mnichova-pojedou-kazde-dve-hodiny-cestujici-svezou-novejsi-soupravy-1335497>)

Cestující na železniční trati Praha – Mnichov se podle představ ministerstva dopravy dočkají zlepšení už letos v prosinci: na trati totiž vzroste provoz oproti dnešku na dvojnásobek. Expresy placené státem mají po výrazně zastaralé infrastruktuře jezdit každé dvě hodiny, nyní jezdí po čtyřech hodinách. Díky vynechání stanic ušetří na české straně deset minut, dalších deset minut vlak ušetří příští rok díky otevření tunelů mezi Ejovicemi a Plzní. Šestihodinová cesta by tak měla být zkrácena na pět a tři čtvrtě hodiny. Díky modernizaci a elektrizaci tratě v roce 2030 by pak vlaky měly urazit cestu za méně než čtyři hodiny. Tak zní střední dohoda mezi českou a německou stranou. „Naším cílem je zavést kvalitnější spojení do oblasti Bavorska a rychlé nonstop spojení mezi Prahou a Plzní. Čekat na dokončení infrastruktury by znamenalo odložit celý projekt o řadu let,“ uvedl mluvčí MD Zdeněk Neusar. Nejprve dojde ale ke zlepšení vozového parku. České dráhy linku provozují společně se společností Länderbahn, jejíž vlaky s obchodní značkou ALEX patří k nejstarším na české síti. Po dohodě německá firma od prosince nasadí modernější soupravy se zásuvkami a klimatizací, které jí poskytnou mateřské italské státní dráhy (FS).

Ministerstvo dopravy zatím nemá spočítáno, kolik peněz za nově objednané linky drahám zaplatí. Podobný koncept z Prahy směrem na České Budějovice a Linec vychází na 85 milionů ročně. Výrazný rozdíl je ovšem právě v infrastruktuře. Zatímco do Lince jezdí vlaky z velké části po zmodernizovaném koridoru a celá trať je elektrifikovaná, mnichovské expresy musejí přepřahat a mezi Plzní a Řeznem je táhne dieselová lokomotiva Länderbahn. V Řezně a Schwandorfu navíc vlak mění směr jízdy a lokomotivu je třeba přesunout na druhý konec soupravy. I proto vlaky mezi Mnichovem a Prahou výrazně zaostávají za autobusy. Konkurenční Deutsche Bahn provozuje na trase autobusy s dobou jízdy čtyři hodiny a 40 minut. Ministerstvo a dráhy ale argumentují, že vlaky jsou dostatečně vytižené a cestující je využívají nejen z konečné na konečnou. Tah ministerstva ale kritizují soukromí dopravci. O linku měl zájem především Leo Express, který poslal úřadům i nabídku. Firmě vadí, že dráhy dostaly zakázku přímo a ministerstvo záměr neoznámilo bruselským úřadům (tzv. notifikace). Podle MD to ale nebylo třeba, prý jde jen o rozšíření stávající smlouvy.

31. 07. 2017 Železničáři osloví architekty, navrhnu podobu nových zastávek na letiště (Praha Masarykovo n. – LVHP)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/zastavky-rychlodraha-architekti-d4r-/praha-zpravy.aspx?c=A170731_151118_praha-zpravy_rsr)

Nové podoby se dočkají zastávky na zmodernizované trati na ruzyňské letiště. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vypíše architektonickou soutěž na jejich vzhled. Odborníci se budou moci se svými návrhy přihlásit v příštím roce. Zatímco ve Švýcarsku je běžné, že se na vlakové zastávky vyhlašuje architektonická soutěž, v Praze si tato praxe odbude v příštím roce premiéru. „Soutěž se v současné době připravuje. Čas na přípravu předpokládáme do konce roku. Samotné trvání soutěže odhadujeme na cca tři čtvrtě roku,“ řekla MF DNES mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Zatím není jasné, kolika stanic, které vzniknou při modernizaci železniční trati z Prahy do Kladna, se architektonická soutěž bude týkat. „V rámci celého spojení není tato věc definitivně rozhodnuta. Předpokládáme, že jasnější podoba zadání bude známá někdy ke konci listopadu,“ uvedla Šubová s tím, že bližší podobu architektonické soutěže nechce více komentovat.

Po vyhlášení architektonickou soutěže už dlouhodobě volala odborná veřejnost, plánovaný krok SŽDC proto architekti vítají. „Takové rozhodnutí je skvělé. Na každou zastávku získají více konkrétních studií, které se dají porovnat esteticky, provozně i ekonomicky,“ říká architekt Petr Lešek, který je v pracovní skupině České komory architektů zaměřené na architektonické soutěže. Celkem má v rámci modernizace železnice mají postavit nebo opravit sedm vlakových zastávek. Nově budou vlaky stavět u Výstaviště, v rámci odbočky na letiště vzniknou stanice Praha-Liboc, Praha-Dlouhá Míle a Praha-Letiště Václava Havla. Zastávka na Veleslavíně a v Dejvicích bude zahlobena pod zem a zastávka Praha-Ruzyně se přesune. V rámci semestrálního projektu navrhovali nové železniční zastávky také studenti ateliéru Kuzemský & Synek z fakulty architektury ČVUT, kteří rozpracovali

návrhy na plánovanou zastávku Praha-Výstaviště. Své návrhy konzultovali také s firmou Metroprojekt, jejíž návrhy na nové zastávky dříve kritizovali někteří odborníci.

O modernizaci trati do Kladna a vybudování železničního spojení na letiště v Ruzyni se mluví od 90. let. Kromě modernizace trati z Masarykova nádraží se dříve uvažovalo i o možnosti vést vlaky z letiště přes takzvaný Pražský Semmering, tedy železnici mezi Smíchovem a Řepy. Nakonec se bude za odhadovanou cenu 31 miliard korun stavět varianta, která kromě napojení letiště řeší i lepší dopravní obslužnost Kladenska. Záměr počítá s vybudováním dvou jednokolejových tunelů pod Střešovicemi.
