

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2017

OBSAH

01. 12. 2017	SEVERNÍ MOST U NÁDRAŽÍ V PLZNI JE TÉMĚŘ HOTOVÝ, VLAKY SE VRÁTÍ ZA TÝDEN (UZEL PLZEŇ, 2. STAVBA).....	2
04. 12. 2017	NA ZLÍNSKU NARAZIL OSOBNÍ VLAK DO NÁKLADNÍHO, TŘI LIDÉ SE ZRANILI (BYLNICE).....	2
04. 12. 2017	MINISTERSTVO DOPRAVY A ŽELEZNIČNÍ ODBORÁŘI SE DOHODLI ÚPRAVĚ REŽIJNÍHO JÍZDNÉHO.....	3
06. 12. 2017	JINDŘICHOHRADECKOU ÚZKOKOLEJKU TÍŽÍ DVA SPORY O LOKOMOTIVY (JHMD).....	3
06. 12. 2017	MINISTERSTVO PLÁNUJE NA RYCHLOSTNÍ TRATĚ PUSTIT NÁKLADNÍ DOPRAVU	4
07. 12. 2017	MÍSTO ŽELEZNICE CYKLOSTEZKA. OBCE ČEKAJÍ, AŽ BUDOU STARÉ KOLEJE ZDARMA (ČEJČ – UHŘICE U KYJOVA)	5
07. 12. 2017	TRAŤ MEZI HANUŠOVICEMI A JESENÍKEM PROŠLA ROZSÁHLOU OBNOVOU ..	5
08. 12. 2017	LIDEM V ČESKÉ TŘEBOVĚ SE NELÍBÍ PĚT METRŮ VYSOKÉ ZDI U KORIDORU (MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU ČESKÁ TŘEBOVÁ).....	6
08. 12. 2017	BERLÍN S MNICHOVEM SPOJUJE NOVÝ KORIDOR, SVEZLA SE I MERKELOVÁ (NBS EBENSFELD – ERFURT)	7
13. 12. 2017	HISTORICKÉ NÁDRAŽÍ V DĚČÍNĚ MÁ NADĚJI NA OPRAVU, POMOCI MŮŽE STÁT (DĚČÍN VÝCHOD DOLNÍ N.).....	7
14. 12. 2017	PRŮJEZD STANICÍ OSTRAVA-VÍTKOVICE JE NYNÍ RYCHLEJŠÍ (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	8
15. 12. 2017	SKAUTI PŘIVEZOU ČD RAILJETEM DO ČESKA BETLÉMSKÉ SVĚTLO (16. A 17. PROSINCE 2017).....	9
16. 12. 2017	PARDUBICKÝ KRAJ SI VYBÍRÁ ŽELEZNIČNÍHO DOPRAVCE. VE HŘE JSOU DRÁHY I REGIOJET S LEO EXPRESSEM.....	10
18. 12. 2017	RYCHLÍKU Z MEZIMĚSTÍ DO PRAHY CHYBÍ PASAŽÉŘI, KRAJ DOPLÁCÍ DVA MILIONY	11
18. 12. 2017	REKONSTRUKCE HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V BRNĚ NA DVA ROKY OMEZÍ VLAKY ..	13
18. 12. 2017	U SEATTLE VYKOLEJIL VLAK, VAGONY SE ZŘÍTILY NA DÁLNICI. NĚKOLIK MRTVÝCH.....	13
19. 12. 2017	VLAK JEL PŘED NEHODOU PŘÍLIŠ RYCHLE, CITUJE AP EXPERTY OHLEDNĚ TRAGÉDIE U SEATTLE	14
21. 12. 2017	ČD PODLE ÚŘADU POUŽILY PREDÁTORSKÉ CENY. VYFASOVALY POKUTU 368 MILIONŮ (R14, R25)	14
21. 12. 2017	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ KOLEKTIVNÍ SMLOUVU NA ROK 2018	15
21. 12. 2017	V BRNĚ SE RÝSUJE POLOHA NÁDRAŽÍ. VĚTŠÍ PODPORU MÁ VARIANTA U ŘEKY (BRNO HL. N.).....	15
22. 12. 2017	VLÁDA SCHVÁLILA PERSONÁLNÍ ZMĚNY V ŘÍDÍCÍM VÝBORU ČD A SPRÁVNÍ RADĚ SŽDC	16
27. 12. 2017	KONEC VELKÉ ŽELEZNIČNÍ KAPITOLY. ROK 2017 UZAVŘEL TRÁPENÍ ČD S LOKOMOTIVAMI DO NĚMECKA (109 E).....	16
27. 12. 2017	ODBORY SE S VEDENÍM SPRÁVY ŽELEZNIC NEDOHODLY NA RŮSTU MEZD (SŽDC).....	21
28. 12. 2017	STROMY PODÉL TRATÍ ČEKÁ KÁCENÍ, ČASTO MOHOU BÝT NEBEZPEČNÉ ..	21

01. 12. 2017 Severní most u nádraží v Plzni je téměř hotový, vlaky se vrátí za týden (Uzel Plzeň, 2. stavba)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/most-hlavni-vlakove-nadrazi-plzen-vlakove-prestavba-fwo-plzen-zpravy.aspx?c=A171108_140329_plzen-zpravy_vb)

Po novém severním mostu u hlavního vlakového nádraží v Plzni se vlaky poprvé projedou v pátek 8. prosince. Jeho vybudování včetně zbourání stoletého mostu trvalo téměř tři čtvrtě roku. V příštím roce se stavbařů pustí do stavby druhého mostu. „Zprovoznit ho chceme osmého prosince, těsně před tím, než začne platit nový jízdní řád,“ uvedl ředitel stavby Jan Zemánek z Metrostavu. Nové jízdní řády platí v celé republice od 10. prosince. Na mostě jsou už položené koleje i natažené troleje. Následující téměř dva měsíce tak budou zase průjezdné oba železniční mosty. „Počítáme s tím, že v únoru sneseme z jižního železničního mostu jak kolejové lože, tak samotnou mostní konstrukci,“ nastínil Zemánek.

Ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Plzni Vladimír Kostelný řekl, že otevření severního mostu ulehčí dopravě. „V současné době je kromě mostu uzavřená i větší část nádraží. Když ta se zprovozní a uzavře menší jižní část, budeme na tom provozně podstatně lépe. Mosty na jízdní řády nemají vliv,“ vysvětlil Kostelný. Aby správci kolejí pustili na nový most vlaky, musí stavbaři mimo jiné vytrhat provizorní propojovací kolej, po které soupravy od Klatov po dobu výstavby severního mostu přejížděly na jižní bližší k městské části Slovany. „Propojka tam byla kvůli tomu, že se původně plánovala současně i výluka kvůli přestavbě trati na Domažlice. Bez propojky by téměř rok byly obě trati odříznuté od nádraží a po tu dobu bychom museli jezdit místo vlaků s autobusy. Když se teď spojka rozeberá, jezdí místo vlaků autobusy. Naplánovali jsme i rychlé autobusy mezi Plzní a Dobruškou. Jenže Plzeň je teď tak ucpaná, že i autobusy uvíznou na dlouhou dobu v kolonách,“ povzdechl si Vladimír Kostelný.

Výstavba nových mostů plzeňského hlavního vlakového nádraží souvisí s jeho kompletní přestavbou. Je jedním z důležitých uzlů na páteřní koridorové trati napříč Českou republikou od východu na západ. Hotová už je východní – pražská – část nádraží i úsek mezi řekou Radbuzou a stanicí Jižní předměstí. Nový severní most má o 15 metrů větší rozpětí, než ten původní. Proč? Projektanti potřebovali rozšířit a také zahлубit mezinárodní silnici z Českých Budějovic do Plzně, která pod mosty kolem nádraží vede. Před přestavbou se navíc pod nízké železniční mosty nevešly třeba kamiony. V současné době pod severním mostem stavbaři pokládají definitivní tramvajové koleje ve směru do centra Plzně.

I jižní most, který budou stavbaři budovat v příštím roce, bude mít ve srovnání s tím současným větší rozpětí. I pod něj se vejde více jízdních pruhů. Jeho výstavba ale bude znamenat odříznutí jižní části nádraží, tedy všech kolejí mezi hlavní budovou a Železniční ulicí, od trati na Cheb a Domažlice. Stavbaři ale mají doslova nůž na krku, oproti harmonogramu spočítaném na dny si nemohou dovolit žádné velké zpoždění. „Nepřekročitelnou podmínkou, kterou odsouhlasilo i zastupitelstvo, je zprovoznění silnice pod oběma železničními podjezdy do 31. srpna 2018,“ uvedl v lednu primátor Martin Zrzavecký, když byl u zahájení přestavby druhé části nádraží, do které spadají i oba mosty.

04. 12. 2017 Na Zlínsku narazil osobní vlak do nákladního, tři lidé se zranili (Bylnice)

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/srazka-vlakove-zraneni-brumov-bylnice-nehoda-fka-zlin-zpravy.aspx?c=A171204_131536_zlin-zpravy_ras)

Osobní a nákladní vlak se po poledni srazily v Brumově-Bylnici na Zlínsku. Osobní vlak byl bez cestujících, ale zranili se strojvedoucí obou souprav a průvodčí. Provoz na regionální trati do Horní Lidče stojí, místo vlaků jezdí náhradní autobusy. Osobní a nákladní vlak se srazily v místech železničního přejezdu poblíž pily zhruba 200 metrů od vlakového nádraží v městské části Bylnice. V těchto místech se spojují železniční tratě od Slavičína a Horní Lidče. „Nehoda nám byla hlášena ve 12:11. Poplach byl vyhlášený jednotce ve Valašských Kloboukách,“ uvedla krajská mluvčí hasičů Lucie Javoříková. Při srážce se zranili tři členové personálu vlaků. „Nákladní vlak stál, osobní vlak do něj narazil. Třiačtyřicetiletá žena je zraněna těžce, dva muži ve věku čtyřiatřicet a jednapadesát let jsou zraněni lehce. Dechová zkouška u obou strojvedoucích je negativní,“ řekla zlínská policejní mluvčí Monika Kozumplíková. „Všechny pacienty po základním ošetření odvezly sanitky do krajské nemocnice ve Zlíně,“ sdělil iDNES.cz náměstek pro léčebnou péči krajských záchranářů Dorián Pfeifer.



Příčinu nehody objasní až vyšetřování

Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala se osobní vlak srazil se soupravou, která se pohybovala jen v prostoru nádraží. Příčinu nehody objasní až další vyšetřování kriminalistů a Drážní inspekce. Při srážce vykolejila jedna náprava osobního vlaku. Na místo nehody proto míří drážní hasiči, kteří by měli soupravu vrátit zpět na koleje. Provoz vlaků na tratích od Horní Lidče i od Starého Města byl před Bylnicí podle webu Českých drah zastaven, o náhradní dopravu se staraly autobusy. Před patnáctou hodinou se podařilo zprůjezdnit „staroměstskou“ trať. V 16 hodin byl provoz obnoven i na trati od Horní Lidče. Původně mělo omezení trvat do 18 hodin.

04. 12. 2017 Ministerstvo dopravy a železniční odboráři se dohodli úpravě režijního jízdného

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministerstvo-dopravy-a-zeleznicni-odborari-se-doho?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

K udržení sociálního smíru na železnici přispěje dohoda o nastavení režijního jízdného pro roky 2018 a 2019. Podmínky dohody dnes podpisem společného memoranda stvrdilo Ministerstvo dopravy a zástupci železničních odborových svazů. Cena běžné režijní jízdenky se od příštího roku zvedne z 1 000 korun na 1 100. V komerčních vlacích nebude režijní výhody určovat stát. Ve formě zaměstnackých benefitů je ale poskytnou přímo České dráhy a Správa železniční dopravní cesty.

Memorandum na období 2018 a 2019 zajistí režijní jízdné železničářům a všem skupinám, které na něj mají nárok. „Jsem rád, že jsme dosáhli dohody, která je důležitá pro sociální smír na železnici. Jednání byla složitá, ale našli jsme řešení, ke kterému se hlásí všechny strany. Pokud jde o nastavení cen, náš závazek jsme potvrdili úpravou tarifu, která už je podepsaná a začne platit od 1. ledna. Ceny režijního jízdného stanoví na další dva roky,“ uvedl náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

V současnosti platí držitelé režijního jízdného za roční jízdenku platnou v síti Českých drah 1 000 korun, od příštího roku nově 1 100 korun a o sto korun bude vyšší cena také za režijní jízdenky pro bývalé železniční zaměstnance a děti zaměstnanců. Ti nově za roční jízdenku zaplatí 600 korun. Z tisíce korun na 1 250 korun se pak zvýší cena ročních režijních jízdenek pro ostatní rodinné příslušníky. Kromě zaměstnanců ČD a SŽDC na režijní výhody mají nárok například i zaměstnanci Drážního úřadu.

Vlaky na tratích, kde stát drahám na provoz nepřispívá, budou ze státem nařízeného tarifu vyjmuty. České dráhy i Správa železniční dopravní cesty ale režijní jízdné poskytnou v odpovídajícím rozsahu jako zaměstnanecký benefit. Dohoda také zajistí, že České dráhy nebudou diskriminovány v budoucích soutěžích na státem dotované rychlíkové linky. Tyto linky totiž budou podobně jako komerční vlaky vyjmuty ze státem nařízeného tarifu. České dráhy tak nebudou v soutěžích zatíženy tím, že musí celé skupině cestujících s nárokem na režijní jízdné poskytovat státem nařízenou slevu, zatímco jiní dopravci takovou povinnost nemají. Soutěže bude možné vypsát za férových podmínek.

06. 12. 2017 Jindřichohradeckou úzkokolejku tíží dva spory o lokomotivy (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/jindrichohradecke-mistni-drahy-spory-polka-narodni-technicke-muzeum-120-/budejovice-zpravy.aspx?c=A171206_105341_budejovice-zpravy_khr)

Policie prověřuje dodávku lokomotivy Polka a vozu M27, které Jindřichohradecké místní dráhy získaly od polského majitele. Zároveň se společnost provozující jihočeskou úzkokolejku musí vypořádat se žalobou Národního technického muzea. Od doby, kdy získala úzkokolejka dva vozy z Polska, uběhlo 13 let. Přesto začala před časem nákup lokomotivy Polka a motorového vozu M 27 prověřovat policie. Ozval se totiž někdejší majitel, který tvrdí, že je nikdy neprodal. S tehdejším vedením se prý podle Českého rozhlasu dohodl jen na uložení vozů do depozitu. „Oddělení hospodářské kriminality v Jindřichově Hradci se případem zabývá a vyšetřuje ho. Bližší informace zatím k případu sdělovat nebudeme,“ uvedla policejní mluvčí Hana Millerová s tím, že žádné obvinění ještě vzneseno nebylo.

Vozy dostaly Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) v roce 2004, jak to dokládají kupní smlouvy, které zveřejnila společnost na svých webových stránkách. K tomu připojila vyjádření, kterým se od obchodu distancuje, a zdůraznila, že podvod mohl být spáchaný pouze fyzickými osobami, které se na obchodu podílely, protože „...trestní odpovědnost právnických osob je legislativně upravena od 1. 1. 2012, nemůže se jednat o podvod právnické osoby, tedy společnosti JHMD...“.

„Mašiny jsme koupili, zaplatili, jsou vedené v účetnictví“

V roce 2004, kdy k transakci mělo dojít, stál v čele společnosti Jan Šatava. Ten zpětně zpochybňování koupi nechápe. Tehdy podle něj zaplatila společnost za oba vozy kolem milionu korun. „Mašiny jsme koupili, zaplatili, jsou vedené v účetnictví a registrované v Česku. Ceny jsou navíc zcela relevantní vzhledem k technickému stavu a době, kdy došlo k nákupu. Pan Gierucky (ředitel polské společnosti, která JHMD dodala dva vozy, pozn. red.) se zamotal do svých konstrukcí a možná se domníval, že po letech z toho něco získá. Pro mě je to ale uzavřená záležitost,“ prohlásil Šatava. Jak uvedl současný ředitel JHMD Boris Čajánek, část plateb byla Šatavou hrazena v hotovosti či na neznámé účty. „Snažíme se jednotlivé platby identifikovat. Nelze vyloučit pochybení minulého vedení ani pana Gieruckého,“ konstatoval.

Národní technické muzeum požaduje dva miliony

Polské mašiny nejsou jedinou starostí JHMD. Na společnost podalo žalobu Národní technické muzeum kvůli údajně zanedbané údržbě pronajaté lokomotivy U47. Tu měly JHMD v nájmu od konce roku 2009. Podle Čajánka se začala opravovat v roce 2011 ve spolupráci s muzeem. „Celkově nás ta oprava přišla na dvojnásobek částky, než se kterou jsme počítali, tedy na dva miliony. Mysleli jsme si, že si to ta lokomotiva zaslouží. Uvedli jsme ji do zkušebního provozu a tehdy se ukázalo, že ještě zbývá opravit pojezd. V tu chvíli nás muzeum obvinilo, že jsme lokomotivu poškodili. Opakovaně jsme doložili, že pokud byly nějaké chyby na pojezdu, tak to padá na hlavu našich předchůdců,“ popsal Čajánek. Národní technické muzeum požaduje dvoumilionovou náhradu škody spolu s úrokem z prodlení. Žaloba, kterou má MF DNES k dispozici, zmiňuje nejen poškození pojezdu, ale i řady dalších částí lokomotivy. „Žalovaný sice projevil ochotu k opravě lokomotivy, kterou ale klade do souvislosti s prodloužením smluvního nájmu. K samotnému odstranění škody na svůj náklad se ale nezavázal ani zavinění škody neuznal,“ píše se v žalobě, kterou začne soud projednávat v následujících měsících. Lokomotivu společnost musí muzeu vrátit.

Společnost JHMD je podle poslední výroční zprávy v rekordní ztrátě. V období od 1. července 2015 do 30. června 2016 hospodařila s celkovou ztrátou 18,299 milionu korun. Výsledek měly ovlivnit náklady na modernizaci vozů M 27 a údajně nedostatečná úhrada prokazatelné ztráty vlaků, které si na trati objednávají Jihočeský kraj a Vysočina.

06. 12. 2017 Ministerstvo plánuje na rychlostní tratě pustit nákladní dopravu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ministerstvo-planuje-na-rychlostni-trate-pustit-nakladni-dopravu/1559298>)

Ministerstvo dopravy plánuje na budoucí vysokorychlostní tratě pustit i nákladní dopravu. Ta by mohla kapacitu těchto tras vyplňovat v době, kdy po ní nepojedou vysokorychlostní vlaky pro cestující. Smíšený provoz by tak mohl být na 30 až 40 procentech budoucích vysokorychlostních tratí. Maximální rychlost na takovýchto úsecích se tím ale sníží. Na konferenci k budoucnosti železnice to řekl ředitel odboru strategie na ministerstvu dopravy Luděk Sosna. Úseky se smíšeným provozem připadají v úvahu například na trasách mezi Prahou a Berounem, Ústím nad Labem a Drážďany, Brnem a Přerovem, nebo v úseku mezi Vranovicemi a Břeclaví, uvedl Sosna. Naopak na hlavní vnitrostátní trati mezi Prahou a Brnem nákladní vlaky na vysokorychlostní trať smět nebudou. Tu chce ministerstvo v maximální míře využít pro osobní dopravu. Zatímco vysokorychlostními úseky pouze pro osobní dopravu budou moci vlaky projíždět rychlostmi převyšujícími 300 kilometrů v hodině, smíšené trati budou podle zkušeností z ciziny projektovány na maximální rychlost 250 kilometrů v hodině. Důvodem pro vznik smíšených tras je požadavek nákladních dopravců. Nově vzniklá časová okna na běžné železnici plánuje ministerstvo dopravy zaplnit objednávkou dalších rychlíků, které zlepší osobní dopravu mezi významnými městskými aglomeracemi. Nyní je většina nákladních vlaků vedená rychlostí do 100 kilometrů v hodině. Zrychlení alespoň části přeprav o 150 kilometrů za hodinu pak bude mít podle ministerstva dopravy význam i pro nákladní dopravce.

Vybudování sítě vysokorychlostních tras schválila vláda letos v květnu. Předpokládaná spojení napojují české aglomerace do Německa na severu přes Drážďany a na jihu přes Domažlice. Trasa z Drážďan má pokračovat přes Prahu a Brno a Břeclav s alternativním pokračováním na Vídeň a Bratislavu. Trasa Praha - Brno má jižní variantu přes Benešov a Jihlavu a severní přes Havlíčkův Brod. Poslední uvažovaná spojení mají směřovat z Brna do polských Katovic a z Prahy do Vratislavi. Zatím jde ale o projekty, které jsou v začátcích. Nejlépe připravené je železniční spojení z Prahy do Drážďan. V tomto případě je reálné, že by se s výstavbou prvních úseků začalo v roce 2028. Celá vysokorychlostní trať k německým hranicím by se stavěla podle odhadu ministerstva dalších 15 let.

07. 12. 2017 Místo železnice cyklostezka. Obce čekají, až budou staré koleje zdarma (Čejč – Uhřice u Kyjova)

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/zeleznicni-trat-z-cejce-do-uhric-prodej-starych-koleji-pps-brno-zpravy.aspx?c=A171206_368950_brno-zpravy_dh)

Železniční trať z Čejče do Uhřic na Hodonínsku je na prodej. Zájemce by za ni měl zaplatit téměř 25 milionů korun. Obce podél nefunkční trati plánují, že ji promění na cyklostezku. Vyčkávají však, až stát vysokou cenu srazí k nule. Před pěti lety vláda schválila odprodej 21 regionálních tratí, jež jsou dlouhodobě nevyužité. Nabízí je postupně, zatím se však podařilo udat pouze dvě. Nyní je na řadě patnáctikilometrová trasa z Čejče do Uhřic na Hodonínsku, za kterou Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) požaduje 24,5 milionu korun. „Cena je stanovena na základě aktuálního znaleckého posudku,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová s tím, že zájemci se mohou hlásit do 9. ledna. Že by se ale na trať stála fronta, se očekávat nedá. Podle Šubové stát zatím ze seznamu prodal jen trať Čížkovice – Obrnice a Dolní Bousov – Kopidlno. Získala je společnost AŽD, aby na nich testovala své produkty. K nákupu dalších se ale nechystá a jiní zájemci se nehrnou. Součástí podmínek prodeje je totiž i zachování dráhy v provozuschopném stavu na dalších pět let. Pokud chce nový majitel k tomuto účelu čerpat dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury, musí na trati provozovat nejméně dva páry vlaků denně. A právě tento požadavek je trnem v oku starostům obcí z Hodonínska. „Dnes ji neprovozuje a neudrzuje ani stát, SŽDC tam má vzhledem ke stavu dráhy dlouhodobou výluku. A pro nás je pětiletá udržitelnost provozu rozhodně neakceptovatelnou podmínkou,“ podotkl první muž Dambořic Zbyněk Pastyřík (KVS Kunstát).

Obce chtějí navázat na cyklostezku mezi Uhřicemi a Ždánicemi

On i další starostové obcí podél trati by na jejím místě rádi viděli cyklostezku. Ostatně podobný projekt si v regionu vyzkoušeli. „Tímto způsobem jsme už udělali cyklostezku mezi Uhřicemi a Ždánicemi. Tehdy jsme trať odkoupili za cenu železa, které jsme na ní demontovali. Byly to zhruba tři miliony korun,“ vypočítala starostka Násedlovic a šéfka mikroregionu Ždánicko Vlasta Mokrá (SN). Dalších 50 milionů obce investovaly do povrchu cyklostezky. Na ni má navázat další část, vytvořená právě místo nabízené dráhy. „Oslovili jsme vedení obcí, jejichž katastry trať vede, a to i za hranicemi hodonínského okresu. Nyní všichni v zastupitelstvech projednají, zda má smysl se o trať ucházet,“ poznamenala Mokrá. Nicméně už teď je jisté, že do lednového termínu soutěže obce nepůjdou. „V podstatě čekáme, až cena klesne a převzetí trati pro nás bude ekonomicky únosné. Za tyto peníze trať nikdo nekoupí,“ říká Pastyřík.

„Drážní provoz na trati je mrtvý“

Osobně si nedovede představit, že by někdo investoval do udržení trati, která vede mezi poli a obce někdy míjí i ve vzdálenosti několika kilometrů. Přestože se objevil spolek nadšenců, kteří by na trati chtěli provozovat nostalgické jízdy, podle starosty Dambořic ani oni nepředložili smysluplný projekt, z kterého by provoz dráhy zaplatili. „Nějakou variantu využití dráhy dopředu nevyklučujeme, ale když se na to podíváme z ekonomického hlediska, drážní provoz je tu už mrtvý. My chceme toto zanedbané území v katastru obcí zvelebit. A domníváme se, že zřízení cyklostezky, která má turistický potenciál, k rozvoji tohoto území povede,“ dodal Pastyřík. Starostové teď vyčkávají. Věří, že do veřejné soutěže se žádný zájemce nepřihlásí a potom dráhu získají zdarma. „V případě nezájmu ve třech kolech veřejných soutěží se může trať dle nařízení vlády nabídnout k bezúplatnému převodu krajům a obcím,“ potvrdila mluvčí SŽDC Šubová. I potom však platí podmínka pětileté udržitelnosti provozu trati. „Pokud ani o tento převod neprojeví samosprávy zájem, zahájí se správní řízení ke zrušení dráhy. Majetek zrušené trati se opět nabízí k bezúplatnému převodu na kraje nebo obce k jinému využití ve veřejném zájmu. Tedy například na budování cyklostezek,“ poznamenala.

07. 12. 2017 Trať mezi Hanušovicemi a Jeseníkem prošla rozsáhlou obnovou

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zlepšila parametry trati z Šumperku do Krnova v úseku Hanušovice – Jeseník. Hlavním cílem projektu bylo její uvedení do technického stavu odpovídajícího evropským standardům. V rámci stavby byla provedena obnova železničního svršku včetně kolejí a také sdělovací a zabezpečovací techniky. Stavbaři dále upravili výhybky a nástupiště ve stanicích. V Jindřichově na Moravě, Branné, Ostružné, Horní Lipové a na zastávce Nové Losiny bylo vyměněno stávající osvětlení. Úpravy železničních přejezdů umožnily zvýšit bezpečnost provozu a současně odstranit lokální omezení rychlosti. „Jedním z hlavních přínosů stavebních prací provedených na železniční trati 292 je především zvýšení jízdního komfortu a bezpečnosti provozu,“ uvedl ředitel Stavební správy východ SŽDC Miroslav Bocák.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Projekt s názvem Trať 292 Šumperk – Krnov v úseku Hanušovice – Jeseník byl výrazně podpořen finančními prostředky z Evropské unie. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy I. fáze projektu byla spolufinancována v rámci OPD 2007 – 2013 a fáze II v rámci OPD 2014 – 2020. Celkové náklady projektu (I. i II. fáze) činily 838 854 863 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro celou stavbu byl až do výše 558 156 573 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Trať 292 Šumperk – Krnov v úseku Hanušovice – Jeseník
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	OHL ŽS, a.s., TOMI-REMONT a.s., IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Signal Projekt s.r.o.
Termín zahájení	07/2015
Termín dokončení	06/2017
Celkové náklady stavby	838 854 863 Kč Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	558 156 573 Kč

08. 12. 2017 Lidem v České Třebové se nelíbí pět metrů vysoké zdi u koridoru (Modernizace železničního uzlu Česká Třebová)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/ceska-trebova-koridor-protihlukove-steny-fij-/pardubice-zpravy.aspx?c=A171208_369374_pardubice-zpravy_skn)

Česká Třebová se jako jeden z posledních důležitých železničních uzlů dočká modernizace železniční tratě, která má začít v polovině roku 2019 a skončit o tři roky později. Jenže radnici se ne všechny úpravy líbí a žádá, aby o změnách mohli rozhodovat obyvatelé. Projekční společnost SUDOP připravuje návrh podoby, jak by měl jeden z největších železničních uzlů v Česku vypadat po rekonstrukci. Některé současné návrhy protihlukových opatření na tratích však v České Třebové vzbuzují nevoli cestujících, někteří je pokládají za zbytečné. Starosta Jaroslav Zedník chce, aby projektanti seznámili s podobou rekonstrukce a hlavně protihlukových stěn obyvatele města na veřejném představení projektu. Společnost totiž navrhuje protihlukové stěny v České Třebové v řadě míst až pět metrů vysoké. „Jednáme se společností Sudop a snažíme se najít nějaký termín pro veřejné představení plánů rekonstrukce uzlové železniční stanice obyvatelům města. Chceme, aby projektanti Sudopu přijeli a podobu obyvatelům představili,“ řekl starosta.

Změny v projektu oddálily setkání s obyvateli

Toto veřejné představení projektu se mělo uskutečnit už v říjnu, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) je ale musí posunout. „V průběhu zpracování přípravné dokumentace došlo k několika změnám technického řešení, proto není ještě dokončena,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. „Z tohoto důvodu nelze stavbu představit veřejnosti do konce roku 2017. Takže prezentaci veřejnosti předpokládáme v prvním čtvrtletí roku 2018,“ dodal. Upozornil, že rekonstrukce železničního uzlu se týká především železničního svršku a spodku a mění se spíše kolejově a technologicky, nástupiště zůstávají ve stávající poloze s minimálními změnami. Vizualizace nové lávky a pohledů na protihlukové stěny dokončí projektanti do konce roku 2017 a představí je veřejnosti právě v prvním čtvrtletí roku 2018.

Podle informací SŽDC má osm z celkem čtrnácti různě dlouhých úseků protihlukových stěn po obou stranách trati v železničním uzlu Česká Třebová mít výšku pět metrů, tři úseky mají mít výšku čtyři metry a zbytek stěn je vysokých tři metry nad úroveň kolejí. Jeden pět metrů vysoký úsek měří téměř kilometr, další úseky jsou ale kratší a různě dlouhé, nejkratší vysoká stěna je dlouhá 96 metrů. „Protože otázka ochrany proti hluku je v zastavěném území města klíčová, proběhlo během zpracování akustické studie několik jednání s krajskými hygieniky. Podoba, v České Třebové především rozsah a parametry protihlukových stěn odpovídají požadavkům platné legislativy a je podmínkou, aby hygienici vydali k projektu souhlasné stanovisko,“ sdělil Marek Illiaš. Upozorňuje, že při takzvaném zjišťovacím řízení nedošly od veřejnosti, dotyčných orgánů státní správy, samospráv a odborných institucí žádné nesouhlasné připomínky.

Zástupci SŽDC navštívili Českou Třebovou už letos v květnu, kdy radnici představili základní parametry rekonstrukce železničního uzlu. Ta se bude týkat železnice v České Třebové od odbočky

Parník po odbočku Zádulka, součástí bude i úprava trati po stanici Opatov včetně úprav stávající zastávky Semanín. Směrem na Třebovice bude rekonstrukce končit u vjezdu do Třebovic.

Nové kolejiště pozmění ráz nádraží

Přímo na českotřebovském nádraží stavbaři kompletně zrekonstruují kolejiště. Zvýší jeho posazení asi o dvacet centimetrů, aby už pražce neležely přímo na konstrukci podchodů. Tím se zvýší úroveň 1. nástupiště. Úpravami projdou i další nástupiště, projektanti počítají s tím, že pro zajištění veřejného bezbariérového přístupu na nástupiště zpřístupní dosud jen služební podchod s výtahy. Rekonstrukce se dočkají i současné podchody pod tratí. Projektanti počítali zprvu s dvěma variantami přeměny podchodu u Korada, nedávno ale rozhodli, že zde vystaví most pro pěší. Další podchod u hotelu Padevět, který vede k firmě CZ LOKO, čeká také změna. Tento podchod nelze kvůli vysoké výšce k úrovni nádraží nahradit lávkou, proto projektanti navrhli jeho demolici a výstavbu nového podchodu těsně vedle něho.

08. 12. 2017 Berlín s Mnichovem spojuje nový koridor, svezla se i Merkelová (NBS Ebersfeld – Erfurt)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/berlin-s-mnichovem-spojuje-novy-koridor-svezla-se-i-merkelova/1560400>)

Berlín s Mnichovem nově spojuje rychlostní železniční koridor. Při příležitosti jeho dnešního slavnostního otevření se kromě dalších politiků svezla i německá kancléřka Angela Merkelová. Otevření koridoru bude znamenat mimo jiné i to, že od nového jízdního řádu, který začne platit v neděli, bude rychlejší spojení mezi Berlínem a Vídní přes Německo a Rakousko, než kratší trasou přes Českou republiku. Cesta vlakem z Berlína do Mnichova má vlakem rychlovlakem ICE nově trvat méně než čtyři hodiny; cesta mezi oběma městy se tak zkrátí o více než dvě hodiny. Společnost Deutsche Bahn (DB) chce dnešním otevřením údajně nejmodernější železniční trať v Německu konkuruje i aerolinkám a Německo je díky ní propojenější, pochvaloval si šéf německých drah Richard Lutz. Lutz dnes v Norimberku a Berlíně hovořil o milníku. "Otvíráme novou kapitolu dějin železnice v Německu," citovala ho agentura DPA. Deutsche Bahn tak podle něj přichystala největší vylepšení nabídky od reformy drah v roce 1994. Prospěch z toho prý bude mít 17 milionů lidí a zároveň se to pozitivně projeví na celém území spolkové republiky. Německý ministr dopravy Christian Schmidt označil novou trať za "základní projekt německé jednoty". Po celé délce trati se dnes konaly slavnosti na nádražích v Erfurtu, Lipsku i Wittenbergu. Do jednoho ze dvou mimořádně vypravených vlaků nastoupila i kancléřka Merkelová. Na berlínském hlavním nádraží pak prohlásila, že je ohromená tím, jak se tímto dopravním projektem prohlubuje německá jednota. Nová rychlostní trať podle ní bude mimořádně výkonná a konkurenceschopná vůči letecké a silniční dopravě.

Nadšení však nesdílejí všichni. Sdružení cestujících Pro Bahn poukázalo na to, že mimo Berlín a Mnichov se otevření nové trati projeví spíš časovými ztrátami kvůli nutnosti čekat na navazující spoje. Terčem kritiky je také údajně netransparentní cenový systém koncernu. Sdružení Bahn für alle tvrdí, že jízdenky jsou příliš drahé, a dráhy tak k mobilitě lidí příliš nepřispívají. Německý cyklistický klub ADFC zase poukázal na to, že na nové trati nebude umožněna přeprava jízdních kol, protože už po ní nebudou jezdit spoje kategorie Intercity (IC).

Výrazné zrychlení spojů umožnila dostavba 107 kilometrů dlouhého úseku trati, který se nachází především ve spolkové zemi Durynsko. Mnohaletá výstavba s řadou tunelů a mostů je součástí projektu, který přišel na zhruba deset miliard eur (256 miliard korun). Nejrychlejší vlaky, které trasu zpočátku budou jezdit třikrát denně, 623 kilometrů mezi oběma městy zvládnou za 3 hodiny 55 minut. Německé dráhy věří, že se díky tomu počet cestujících mezi dvěma velkoměsty zdvojnásobí na 3,6 milionu ročně. Rychlejší bude nově také cesta vlakem mezi Berlínem a Vídní, která bude s přestupem v Norimberku trvat osm hodin 15 minut. Cesta mezi oběma metropolemi přes Prahu a Břeclav půjde nejrychleji zvládnout za osm hodin a třicet minut.

13. 12. 2017 Historické nádraží v Děčíně má naději na opravu, pomoci může stát (Děčín východ dolní n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/historicke-vychodni-nadrazi-decin-rekonstrukce-vladni-program-restart-1nv-/usti-zpravy.aspx?c=A171211_369955_usti-zpravy_vac2)

Stovky milionů korun by stála rekonstrukce památkově chráněné budovy východního nádraží v Děčíně. Teď má naději je získat. Projekt obnovy nádraží je totiž zařazen do vládního programu

Restart, který má popohnat ekonomiku v zaostalých částech země, tedy i v Ústeckém kraji. V programu Restart je až do roku 2030 k dispozici celkem 42 miliard korun. O nádražní budovu má zájem děčínské pracoviště ČVUT. Škola už podepsala memorandum s vlastníkem, jímž jsou České dráhy, a s dalšími institucemi, jako je kraj či město. Memorandum vyjadřuje zájem všech s východním nádražím něco udělat.



„O peníze na rekonstrukci nádraží bude možné žádat až poté, co se vyřeší majetkové vztahy a bude jasné, kdo bude nositelem projektu. V první fázi může žádat o dotace na studie a poté i na investice,“ uvedla vládní zmocněnkyně Gabriela Nekolová. Projekt počítá nejen s řešením samotné budovy nádraží, ale i s přilehlými plochami, kde by mohlo být podle Nekolové odstraněné kolejiště a vzniklý prostor by šlo využít třeba pro vytvoření průmyslové zóny. Subjekty už právní a majetkové záležitosti řeší, jak sdělil vedoucí děčínské pracoviště Dopravní fakulty ČVUT Ondřej Smíšek.

Rekonstrukce za 700 milionů

„Je nutné vyřešit i to, kdo by zajišťoval náklady na případný provoz budovy,“ podotkl Smíšek. Odhaduje, že rekonstrukce nádražní budovy i přilehlých prostor by vyšla zhruba na 700 milionů korun. O budovu se zajímá i děčínské muzeum, které připravilo výstavu s názvem Co dál s východním nádražím. Ředitel muzea Vlastimil Pažourek ji rozdělil do tří sekcí. V první se lidé dozvědí něco z historie – jak vypadala budova v minulosti, že v ní bydlely desítky lidí, že uvnitř byla restaurace, jak fungovali celníci a mnoho dalších zajímavostí. Ve druhém oddíle si prohlédnou tři velké obrazy od malíře 19. století Heinricha Linzera. Jsou malované postupně po dvaceti letech a je z nich patrné, jak velký vliv měla výstavba nádraží na rozvoj Děčína. Třetí sekce pak nabízí modely a návrhy studentů architektury, jak by mohla budova v budoucnu vypadat a jaké by mohla mít využití. Výstava začíná ve středu a potrvá do konce března.

Slavné nádraží

Areál nádraží vybudovala v letech 1870 až 1874 společnost Rakouská severozápadní dráha ve výpravném imperiálním architektonickém stylu. Stanice byla totiž součástí velkého evropského dopravního projektu, společnost vlastnila i flotilu nákladních lodí na Labi a zajišťovala spojení s přístavem Hamburk a následně se železnicí do Prahy a Vídně. Nádraží zažilo například i návštěvu císaře Františka Josefa I. nebo severokorejského diktátora Kim Ir Sena.

14. 12. 2017 Průjezd stanicí Ostrava-Vítkovice je nyní rychlejší (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila rekonstrukci části železniční stanice Ostrava-Vítkovice, která leží na dvoukolejně elektrizované celostátní trati z Českého Těšína do Ostravy-Svinova. Přínosem projektu je především zvýšení rychlosti vlaků ve stanici a v přilehlém úseku a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

V rámci stavby byly provedeny úpravy celého kunčického zhlaví ve stanici Ostrava-Vítkovice, tedy kolejového rozvětvení ve směru na Ostravu-Kunčice. Ve stanici byly zrušeny postradatelné koleje a výhybky. Na takto upravené a redukované kolejiště bylo navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Díky realizaci projektu se podařilo zvýšit traťovou rychlost z původních 80 až na 120 km/h, což povede ke zkrácení jízdních dob vlaků. „Stávající kolejiště kunčického zhlaví již nevyhovovalo aktuálním provozním požadavkům, především kvůli špatnému technickému stavu železničního svršku a spodku. Rekonstrukcí těchto objektů došlo nejen k zajištění bezproblémového provozu na další desítky let, ale současně i ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Sníží se totiž riziko případných nehod nebo poruch,“ uvedl ředitel oblastního ředitelství SŽDC v Ostravě Jiří Macho.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 1 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské síti TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy.

Projekt s názvem Rekonstrukce kunčického zhlaví v žst. Ostrava-Vítkovice byl výrazně podpořen finančními prostředky z Evropské unie. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy I. fáze projektu byla spolufinancována v rámci OPD 2007 – 2013 a fáze II v rámci OPD 2014 – 2020. Celkové náklady projektu (I. i II. fáze) činily 483 364 066 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro celou stavbu byl až do výše 325 912 618 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce kunčického zhlaví v žst. Ostrava-Vítkovice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	Moravia Consult Olomouc a.s.
Zhotovitel	STRABAG Rail a.s.
Termín zahájení	06/2015
Termín dokončení	05/2017
Celkové náklady stavby	483 364 066 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	325 912 618 Kč

15. 12. 2017 Skauti přivezou ČD railjetem do Česka Betlémské světlo (16. a 17. prosince 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29786/>)

Každoroční cesta Betlémského světla z Vídně do Brna se uskuteční tuto sobotu 16. prosince. Symbol Vánoc přivezou členové Junáku vlakem railjet 370 Joseph Haydn. V neděli 17. prosince pak budou skauti světlo rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Betlémské světlo se do České republiky tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendů delegacím z celé Evropy za účasti významných církevních osobností. Čeští junáci pojedou z Vídně do Brna vlakem rj 370 Joseph Haydn, konkrétně ze stanice Wien Hbf v 17:10. Do Brna dorazí v 18:36. Plamínek Betlémského světla budou převážet v bezpečnostní lampě vojenského typu. Na spoji je nasazena nejmodernější jednotka ČD railjet.

Tradice Betlémského světla

Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo přátelství, jak byl betlémský plamen také nazván, dostalo po pádu čtyřicetileté komunistické vlády a v rukou skautů poprvé putovalo v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

Seznam vlaků a úseků, kterými rozvezou skauti 17. prosince 2017 Betlémské světlo

- Ex 558 Plzeň hl. n. – Cheb
- R 610 Ústí nad Labem hl. n. – Cheb
- R 668 Brno hl. n. – Plzeň hl. n.
- R 688 Praha hl. n. – Děčín hl. n.
- R 716 Veselí nad Lužnicí – Tábor
- Rx 764 Plzeň hl. n. – Železná Ruda-Alžbětín
- Rx 768 Praha hl. n. – Plzeň hl. n.
- R 792 Kolín – Ústí nad Labem západ
- Rx 803 Brno hl. n. – Přerov
- R 825 Brno hl. n. – Bohumín
- Rx 872 Brno hl. n. – Pardubice hl. n.
- Rx 883 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherský Brod
- R 905 Brno hl. n. – Šumperk
- R 925 Jaroměř – Trutnov
- R 988 Brno hl. n. – Praha hl. n.
- R 1108 Nymburk hl. n. – Rumburk
- R 1127 Olomouc hl. n. – Opava východ
- R 1270 Pardubice hl. n. – Liberec
- Sp 1705 Zábřeh na Moravě – Jeseník

- Os 2055 Praha hl. n. – Dobříš
- Os 2933 Bohumín – Třinec centrum
- Os 3130 Ostrava hl. n. – Frenštát pod Radhoštěm
- Os 3227 Hranice na Moravě – Vsetín
- Os 3631 Olomouc hl. n. – Šumperk
- Os 3725 Šumperk – Olomouc hl.n.
- Os 3726 Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n.
- Os 4307 Uherský Brod – Bylnice
- Os 4408 Brno hl. n. – Miroslav
- Os 4411 Miroslav – Moravské Bránice
- Os 4448 Moravské Bránice – Ivančice
- Os 5310 Havlíčkův Brod – Chrudim
- Os 6106 Lovosice – Louny střed
- Os 6608 Česká Lípa hl. n. – Děčín hl. n.
- Os 6656 Děčín hl. n. – Jedlová
- Os 7416 Plzeň hl. n. – Domažlice město
- Os 7908 Zdice – Březnice
- Os 9200 Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou
- Os 9203 Světlá nad Sázavou – Okrouhlice
- Os 10100 Kácov – Čerčany
- Os 13304 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
- Os 14017 Olomouc hl. n. – Senice na Hané
- Os 14069 Senice na Hané – Prostějov hl. n.
- Os 17649 Kadaň-Prunéřov – Kadaň
- Os 19706 Kladno – Rakovník
- Os 19833 Kralupy nad Vltavou – Kladno
- Os 23468 Opava východ – Hradec nad Moravicí
- Os 24807 Okříšky – Znojmo

16. 12. 2017 Pardubický kraj si vybírá železničního dopravce. Ve hře jsou dráhy i Regiojet s Leo Expressem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2334508-pardubicky-kraj-si-vybira-zeleznicniho-dopravce-ve-hre-jsou-drahy-i-regiojet-s-leo>)

Pardubický kraj si vybere dopravce, kterému zprostředkuje evropské dotace na nákup nových vlaků. Zakázku zadá kraj dopravci přímo bez veřejné soutěže, vybírá však ze tří nabídek, kromě Českých drah oslovil i Regiojet a Leo Express. V Pardubickém kraji zatím jezdí na osobních a spěšných vlcích především starší vozy z 80. let nebo malé a pozvolna stárnoucí motorové Regionovy. Mělo by se to změnit, nové však nebudou pouze vlaky, ale možná i dopravce. Oslovil hned tři. „Je to Regiojet, Leo Express a České dráhy,“ shrnul náměstek hejtmána Michal Kortyš (ODS). Nové soupravy by měly přijít především na tratě z Pardubic přes Hlinsko do Havlíčkova Brodu, ze Svitav do Žďárce u Skutče, z České Třebové do Zábřehu, do Chornic a do Letovic či lokálku Choceň – Litomyšl. Dopravce, kterého si kraj vybere, by ale měl začít jezdit na většině regionálních železničních linek v celém kraji. „Je tam záruka, že železnici udržíme ve velkém bloku, se kterým se dá do budoucna hýbat bez toho, aby vznikly případné problémy,“ vysvětlil technolog železniční dopravy Jiří Pálka.

Dosud se podobné rozhodování mezi dopravci týkalo spíše menších souborů tratí, ať šlo o veřejné soutěže v Libereckém kraji, nebo například nedávný výběr dopravce pro šumavské lokálky v jižních Čechách. Koho si kraj vybere, má být zřejmé v příštím roce. Pokud dojde ke změně dopravce, převezme ten novou dopravu v roce 2019.

Moderní vlaky v Pardubickém kraji

Zatím jezdí v Pardubickém kraji čtyři typy regionálních jednotek, které splňují soudobé požadavky na komfortní cestování v kraji – jsou nízkopodlažní, klimatizované a mají bezbariérové toalety. Elektrické Regiopantery jezdí výhradně na meziregionální lince z Pardubic do Hradce Králové. Dvoupodlažní elektrické City Elefanty jezdí po hlavní trati z Pardubic do České Třebové a také do Lichkova i na druhou stranu směrem na Kolín. Jde ale o jednotky deponované v Praze, které v rámci svých oběhů jezdí do východních Čech spíše „na výlet“. Dieselové jednotky Regioshark jezdí na osobních vlacích z Pardubic do Chrudimi a Hlinska, v kraji však jezdí pouze dvě tyto jednotky, zdaleka tedy neobsluhují všechny spoje. Dieselové jednotky Regioshuttle (též Regiospider) jezdí po hlavní trati z České Třebové do Zábřehu a také z Třebové do Lanškrouna. Na dalších tratích jezdí například neklimatizované Regionovy nebo soupravy s modernizovanými řídicími vozy, které však nejsou nízkopodlažní.

18. 12. 2017 Rychlíku z Meziměstí do Prahy chybí pasažéři, kraj doplácí dva miliony

Zdroj: iDNES.cz (https://hradec.idnes.cz/rychlik-vlak-drahy-mezimesti-hradec-praha-f26-/hradec-zpravy.aspx?c=A171218_371290_hradec-zpravy_tuu)

V prosinci uplynul rok od opětovného zavedení přímého rychlíku z Meziměstí do Prahy. Po desetileté pauze si k němu cestující hledají cestu jen zvolna. Královéhradecký kraj za něj doplácí Českým drahám k průměrné ztrátě ještě dva miliony navrch. Podporovatelé a kritici rychlíku Dobrošov se ani po roce neshodnou. Zatímco krajští koaliční politikové ho berou jako pomoc obyvatelům broumovského výběžku, druzí mluví o vyhazování veřejných peněz. Výhodou sice je, že si cestující z Náchodska ušetří jedno přestupování ve Starkoči, ale v zavedeném systému regionální dopravy je rychlík Dobrošov jako bílá vrána. Všechny ostatní rychlíky pendlují mezi Prahou a Trutnovem v dvouhodinovém taktu, do nějž se Dobrošov vklíní. Z Náchoda do Starkoče jezdí spěšné vlaky.

Samotní cestující pro rychlík zvláště nehorují. „My jsme s Dobrošovem jeli zatím jen dvakrát, i když vlakem celkem cestujeme. Nebereme ho jako rozumné a systémové řešení. Jsme však z Náchoda a můžeme si vybírat z více vlaků nebo autobusů než lidé z broumovského výběžku. Vyhovuje nám, že hodně spojí na Trutnov i na Náchod jede v dvouhodinových rozestupech a celkem se na ně dá spolehnout,“ hodnotí Josef a Marie Šimonovi, kteří míří do Prahy odpoledním trutnovským rychlíkem Cidlina. Připouštějí však, že přímý spoj Dobrošov ocení určitě lidé se zdravotními obtížemi.

Rychlík Dobrošov je návrat do starých časů

Zatímco trutnovské rychlíky už tvoří ze dvou třetin modernizované vozy řady ABpee a Bpee s klimatizací, vakuovým WC a moderním interiérem, kde se ještě zčásti doplní wifi, rychlík Dobrošov je návratem do starých časů. České dráhy mu totiž vyhradily starší typ vagonů druhé třídy s kupé, nově je tu i část s první třídou. Záchody jsou čisté, sedačky dostaly nové čalounění, ale třeba topení je v zimě nespolehlivé, někde se topí moc a někde vůbec. Starší vozy jedou z Meziměstí a v Hradci Králové se k nim připojuje modernější část.

Návrat přímého rychlíku loni halasně ohlásil náhodský starosta a poslanec Jan Birke (ČSSD) nedlouho před krajskými volbami, když vyzdvihl úsilí svých spolustraníků, tehdejšího hejtmána Lubomíra France a meziměstského místostarosty Pavla Hečka. Vlak tak dostal nálepkou předvolebního dárku. S tím ale Hečko, nyní už ve funkci krajského radního, nesouhlasí. O návrat přímého rychlíku usiloval s meziměstskou radnicí celé roky. Odmítá i výhrady kritiků o drahém a nesystémovém vlaku. Tvrdí, že je opakovaně slyší jen od několika železničářů, kterým rychlík narušil zaběhnuté zvyky. „Veřejností je rychlík hodnocen pozitivně. Původně měl dva vozy, nyní už má tři, protože od Náchoda do něj nastupuje víc lidí. Je to přímé spojení výběžku s Prahou, ale také s Hradcem, kam lidé potřebují do nemocnice, do škol nebo na úřady. Starostové si to chválí,“ zastává se krajský radní pro cestovní ruch Hečko (ČSSD).

Vlak kritizují ti, kteří nebydlí ve výběžku

Dálkové spoje sice objednává a platí ministerstvo dopravy, ale prodloužení rychlíku z Hradce do Meziměstí i několika dalších si kraj musí platit ze svého. „Královéhradecký kraj hradí ztrátu 118 korun za kilometr, přičemž u rychlíku Dobrošov jsme navíc v roce 2017 zaplatili kolem 2,021 milionu korun,“ upřesňuje mluvčí kraje Michal Friček. Ze statistik podle prodaných jízdenek, které má kraj k dispozici, se ukazuje, že ranním rychlíkem z Meziměstí do Prahy jezdí v pracovní dny od 500 do 700 cestujících, v pondělí dokonce až 800, v sobotu kolem 250 lidí. Ve směru z Prahy jezdí ve všední dny 500 až 600 pasažérů, v pátek až 700, v neděli asi 350. Z čísel je patrné, že vlak směrem do Prahy se více zaplní až teprve za Českou Skalici, hodně lidí pak vystupuje v Hradci a teprve pak s ním jede až několik set pasažérů.

Už se podařilo vyřešit lepší spojení k rychlíku pro cestující z Broumova. Pasažerů z Náchodska časem o něco přibýlo, ale v reálu to není příliš znát. „Postupně v rychlíku o něco narostl počet cestujících. Od Náchoda se to zvedlo asi o deset lidí, ale počty spadly zase od Trutnova, protože ti jedoucí od Trutnova nechtějí přestupovat nebo jedou radši o vlak déle. Efekt za částku kolem 2,5 milionu korun je, že jsme do vlaku nedostali nikoho nového. Jsou to vyhozené peníze,“ míní železničář Jiří Prokop z Náchoda. Podle něj je problém, že rychlík není nově přidaným spojem, který by rozšiřoval nabídku, jen jezdí namísto dřívějšího večerního spěšného vlaku Hradec Králové – Meziměstí a místo ranního spěšného vlaku Meziměstí – Starkoč. Že rychlík tvoří dražší soupravy a že bylo nutné změnit jejich oběhy, vychází draž. Rozumnější by prý bylo doplnit vlaky na Náchodsku, které sice jezdí obvykle v hodinovém taktu, ale chybí třeba přípoje od Broumova na Trutnov. „Jediným řešením je vybudování nového přímého spojení z České Skalice do Náchoda, které zkrátí jízdní dobu rychlíku mezi Hradcem Králové a Náchodem z dnešních 54 minut na 30 minut,“ říká Prokop, zastánce Vysokovské spojky s tunelem.

Naopak tvůrce železničního muzea v Meziměstí Petr David, který rychlíkem Dobrošov cestuje desetkrát do měsíce do práce, má pochopení. Sice je nesystémový, předimenzovaný a vynechává menší zastávky, i když tam lidé dřív nastupovali, ale vyvažuje to přímé spojení a brzký příjezd do Prahy. Lokomotivy „brejláky“ si prý také poradí ráno se sněhem lépe než regionova. „Velmi, opravdu velmi pomalu narůstá počet cestujících. Ale narůstá. Desetiletá pauza udělala své. Za tu dobu jsem se setkal s jednou zajímavou věcí. Vlak kritizují téměř výhradně ti, kteří nebydlí přímo ve výběžku,“ napsal na webu Vlaky Náchod Petr David.

Kraj pro příští rok zvýšil rozpočet u drážní dopravy o tři miliony korun na 380 milionů jednak kvůli svému závazku dorovnávat inflaci, ale i kvůli většímu objemu dopravy. Regionální vlaky objednané krajem ujedou v příštím roce 5,38 milionu vlakových kilometrů, objem této dopravy se zvýší o 0,4 procenta, dálkových vlaků zůstává 20.

Kolik lidí cestuje ranním rychlíkem R 950 Dobrošov

(nástup - výstup - obsazenost vlaku)

- Meziměstí	13 – 0 – 13
- Teplice n. Metují	3 – 0 – 16
- Česká Metuje	2 – 1 – 17
- Žďár n. Metují	4 – 1 – 19
- Police n. Metují	8 – 1 – 27
- Hronov	8 – 6 – 30
- Velké Poříčí	3 – 1 – 33
- Náchod	12 – 13 – 32
- Náchod zast.	4 – 3 – 32
- Václavice	1 – 1 – 32
- Starkoč	43 – 11 – 63
- Česká Skalice	20 – 5 – 78
- Rychnovek	5 – 0 – 83
- Jaroměř	52 – 12 – 123
- Smiřice	24 – 3 – 145
- Hradec Králové hl. n.	91 – 114 – 121
- Chlumecko n. Cidlinou	52 – 13 – 160
- Poděbrady	111 – 20 – 251
- Nymburk hl. n.	115 – 17 – 350
- Lysá n. Labem	20 – 6 – 364
- Praha-Vysočany	1 – 71 – 294
- Praha-Libeň	6 – 37 – 331
- Praha hl. n.	0 – 311 – 0

celkem 598 lidí

(Denní průměry počtu cestujících v pracovních dnech, sčítání se konalo v prosinci 2016 a v lednu, březnu, červnu, srpnu a říjnu 2017. Zdroj: Královéhradecký kraj)

18. 12. 2017 Rekonstrukce hlavního nádraží v Brně na dva roky omezí vlaky

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/rekonstrukce-hlavniho-nadrazi-v-brne-na-dva-roky-omezi-vlak/1564003>)

Brněnské hlavní nádraží čeká od dubna příštího roku rekonstrukce za 2,7 miliardy korun. Skončí v roce 2019 a výrazně omezí provoz vlaků. Chystá se kompletní modernizace zabezpečovacího zařízení, rekonstrukcí projdou mosty přes Hybešovu a přes Křídlovickou a také výhybky na jižním konci stanice, řekla ČTK mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. Investice je nutná bez ohledu na polohu a termín stavby nového nádraží, aby současné mohlo ještě do otevření nového vůbec fungovat. Největší část peněz, přes dvě miliardy, bude stát instalace nového zabezpečovacího zařízení, které nahradí dosluhující elektromechanické. U mostů přes Křídlovickou a Hybešovu sice ještě neskončilo správní řízení, v němž se řeší jejich případné prohlášení za památku, SŽDC však s nimi musí jako s památkami nakládat, což jejich opravu prodlouží.

Stavební práce se na začátku osobní dopravy nedotknou, bude se stavět na dolním nádraží. "Je potřeba upravit kolejiště, vybudovat podchod a postavit nástupiště. Předpoklad dokončení je v červenci," uvedla Šubová. Teprve poté nebude možný příjezd na páté a šesté nástupiště kvůli rekonstrukci mostů. V prosinci příštího roku naváže výluka v celém obvodu stanice, protože se začne dělat zabezpečovací zařízení, výhybky na jižním konci stanice a bude se pokračovat na opravě mostů. "Stavební práce mají být hotové do konce roku 2019 a v roce 2020 se ještě počítá s dokončovacími pracemi," sdělila Šubová. Nejcitelněji zasáhnou výluky do provozu v roce 2019, protože nádraží nebude průjezdné. Vjíždět na něj budou jen některé vlaky od České Třebové, Moravského Krumlova a Jihlavy, ostatní budou využívat dolní nádraží. Počítá se také s ukončením vlaků od Tišnova v Králově Poli. "Konkrétnější však budeme až na podzim příštího roku," uvedla mluvčí Českých drah Monika Bezuchová.

Brněnské hlavní nádraží se dlouhodobě nechávalo "dožít" a počítalo se s tím, že v současnosti již bude fungovat nové nádraží. Proto v posledních pěti letech prochází výraznými opravami. O jeho odsunu o kilometr na jih se sice mluví již téměř 100 let, v posledních 20 letech byl však hlas odpůrců tak silný, že se dosud nestaví. Požadují totiž zachování nádraží blízko centra města a studie proveditelnosti prokázala, že je to možné, že není bezpodmínečně nutné je přesouvat. Do konce ledna má padnout rozhodnutí města a kraje, na které naváže ministerstvo dopravy.

18. 12. 2017 U Seattlu vykolejil vlak, vagony se zřítily na dálnici. Několik mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2337088-u-seattlu-vykolejil-vlak-zrejme-se-mnoho-lidi-zranilo>)

Nedaleko Seattlu na západě USA vykolejil osobní vlak. Část soupravy se pak z železničního mostu zřítily na dálnici. Podle agentury AP zemřelo nejméně šest lidí. Do nemocnice bylo transportováno 77 zraněných. Příčina neštěstí zatím není známa, podle předběžného vyšetřování vlak zřejmě narazil do překážky na trati. Nehoda se stala ve státě Washington u města DuPont, které leží asi 60 kilometrů jižně od Seattlu. Z nově zveřejněných fotografií je patrné, že se na dálnici I-5 zřítily několik vagonů, nejméně jeden z nich dopadl na střechu, další dva vozy z mostu zůstaly viset střechou nahoru. „Několik vozidel na I-5 narazilo do vykolejených vagonů Amtraku. Vícero motoristů utrpělo zranění, z aut ale žádní mrtví hlášení nejsou,“ uvedl úřad místního šerifa. Ke zveřejněným fotografiím z místa nehody úřad poznamenal, že jsou srdcervoucí.



Stanice Fox News uvedla, že vykolejený spoj byl na své první cestě po změně jízdního řádu související s přeložkou trati, jejímž cílem je zrychlit spojení ze Seattlu směrem na jih. Poprvé bylo pro cestující otevřeno také nové nádraží ve městě Tacoma, které je součástí projektu nového železničního spojení. Právě v úseku mezi DuPontem a Tacomou se nehoda stala. Nejmenovaný činitel, který je obeznámen s podrobnostmi nehody, podle AP sdělil, že vykolejený vlak jel vůbec poprvé po nových kolejích, proto je nepravděpodobné, že by nehoda souvisela se špatným stavem trati. „Nevím, co se přesně stalo,“ citovala agentura Chrise Karnese, který vykolejeným vlakem cestoval. „Jediným vozem, který zůstal na kolejích, byla zadní lokomotiva. Několik vagonů visí z mostu,“ uvedl Karnes, který z nehody vyvázl bez zranění.

Trump hodlá investovat do infrastruktury

Prezident Donald Trump k nehodě uvedl, že se ukazuje nutnost investic do americké infrastruktury, které navrhuje. „Sedm bilionů dolarů bylo utraceno na Blízkém Východě, zatímco naše silnice, mosty a železnice se rozpadají! Ale už ne dlouho!“ vzkázal s tím, že již brzy představí plán rozvoje infrastruktury.

19. 12. 2017 Vlák jel před nehodou příliš rychle, cituje AP experty ohledně tragédie u Seattlu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2337256-vlak-u-seattlu-zrejme-narazil-do-prekazky-zachranari-zatim-potvrdili-tri-obeti>)

Při pondělní železniční nehodě nedaleko amerického Seattlu zemřeli podle záchranářů nejméně tři lidé. Zraněných je více než sto, z toho deset těžce. Část soupravy se z železničního mostu zřítila na dálnici. Podle agentury AP předběžné vyšetřování ukazuje, že vlak jel před nehodou nepřiměřeně vysokou rychlostí. Nehoda se stala ve státě Washington u města DuPont, které leží asi 60 kilometrů jižně od Seattlu. „Všechna světla zablikala a zhasla. Najednou jsem byla nakloněna o 45 stupňů a někam padala. Když jsem vylezla, hned jsem si neuvědomila, že stojím na jiném voze,“ uvedla vyproštěná cestující Emma Shaferová. Experti citovaní agenturou AP považují za možnou příčinu nehody vysokou rychlost soupravy. Údaje zadní lokomotivy, která zůstala neporušená, ukázaly, že v místě s příkázanou rychlostí 30 mil (48 kilometrů) za hodinu se vlak pohyboval rychlostí 80 mil (129 kilometrů) za hodinu. Signalizace přikazující snížení rychlosti je umístěna tři kilometry před zakřiveným úsekem, kde se nehoda stala. Kontrolní systémy, které snižují rychlost soupravy nebo omezují její zrychlení, zapnuty nebyly.



O příčinách neštěstí, stejně jako o důvodech vysoké rychlosti, zatím vyšetřovatelé odmítají hovořit. Dříve agentura AP informovala o možné překážce na kolejích, která mohla nehodu způsobit. Podle šéfa dupontských hasičů Larryho Creekmorea zemřeli nejméně tři lidé a více než stovka byla převezena k ošetřením. AP dříve s odvoláním na nejmenovaný úřední zdroj uváděla šest mrtvých. V soupravě cestovalo 77 pasažérů a sedm členů posádky.

Havárie se stala na úseku trati, který prošel modernizací s cílem zrychlit spojení ze Seattlu směrem na jih o deset minut. Projekt stál 180 milionů dolarů (3,9 miliardy korun), železniční provoz na trati zajišťovala společnost Amtrak. Nový úsek procházel testováním od ledna letošního roku.

21. 12. 2017 ČD podle úřadu použily predátorské ceny. Vyfasovaly pokutu 368 milionů (R14, R25)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-uohs-pokuta-konkurence-rychliky-predatorske-ceny-p6o-/eko-doprava.aspx?c=A171221_100510_eko-doprava_hm1)

České dráhy dostaly od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže nepravomocnou pokutu téměř 368 milionů korun. Podle úřadu zneužily dominantní postavení v soutěžích o rychlíky na tratích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most. ČD s rozhodnutím nesouhlasí a podají rozklad. Více případ komentovat nechťejí. „V zadávacích řízeních pro uzavření smluv o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě v relacích Plzeň – Most a Pardubice – Liberec předložila Ministerstvu dopravy bez objektivně ospravedlnitelných důvodů nabídku s nepřiměřeně nízkou předpokládanou výší prokazatelné ztráty. Díky této nabídce České dráhy vyhrály. Následně začaly poskytovat služby, u nichž úhrada prokazatelné ztráty spolu s dalšími výnosy z poskytování uvedených služeb v této relaci nepokrývala jeho vyhnutelné náklady na jejich poskytování,“ vysvětlil mluvčí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Martin Švanda.

ÚOHS se domnívá, že České dráhy použily zakázané „predátorské ceny“. „Dominantní přepravce způsobil ztrátu, která vedla k uzavření trhu nebo vytlačení konkurence,“ doplnil Švanda. Mezi Plzní a Mostem k neférovému jednání podle úřadu docházelo mezi roky 2005 až 2014 a mezi Pardubicemi a Libercem od roku 2006 do roku 2014. „Újma byla v obou případech způsobena společností Viamont, u trati Pardubice – Liberec i společností Connex Česká Železniční,“ upřesnil mluvčí ÚOHS. „Věříme, že stejné pravomocné rozhodnutí proti nekalým praktikám co nejdříve padne také proti predátorským cenám na našich trasách od Evropské komise, která ČD od loňského roku vyšetřuje,“ uvedl soukromý železniční dopravce Leo Express. ČD podle něj ignorují principy férové soutěže, zejména potom

znižováním cen jízdného a následným vyplňováním ztráty prodejem zbytného majetku. Antimonopolní úřad zohlednil, že se jednalo o velmi závažný a dlouhodobý vylučovací delikt, který mohl mít dopad na širší skupinu spotřebitelů. České dráhy dlouhou dobu jezdily na všech rychlíkových trasách v Česku. Ministerstvo dopravy zrušilo výběrové řízení na trať Olomouc – Krnov – Ostrava. Od minulého týdne, kdy začaly platit nové jízdní řády, dopravu na trati Plzeň – Most odbavuje společnost GW Train Regio (dříve Viamont).

Dráhy nemusí platit 254 milionů

České dráhy definitivně nemusejí platit pokutu 254 milionů korun za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě. Nejvyšší správní soud totiž zamítl kasační stížnost Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který drahám sankci v roce 2009 udělil. Proti rozhodnutí neexistuje opravný prostředek, vyplývá z rozsudku.

21. 12. 2017 České dráhy mají Kolektivní smlouvu na rok 2018

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29797/>)

Vedení akciové společnosti České dráhy dnes uzavřelo se zástupci všech deseti odborových sdružení působících ve společnosti Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2018. Zaměstnancům zůstanou zachovány dosavadní benefity a dojde k mírnému růstu tarifních mezd. „Vyjednávání bylo v letošním roce mimořádně dlouhé a velmi náročné. Teprve dnes, krátce před Vánoci, se nám podařilo dohodnout na klíčové oblasti, tedy na růstu mezd. Jsem přesvědčen, že jsme dosáhli kompromisu, který je pro České dráhy ekonomicky únosný, chrání zájmy našeho akcionáře i věřitelů, kteří financují náš rozvoj, a zároveň zaručuje našim zaměstnancům sociální jistotu. Sociální smír je pro nás prioritou a vnímáme jej jako velmi důležitý pro chod celé firmy,“ okomentoval výsledek kolektivního vyjednávání předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. „Růst mezd bude u většiny tarifních tříd, tedy například v profesích strojvedoucí, vozmistr, posunovač nebo průvodčí, ve výši 4,5 procenta. U tarifních tříd, ve kterých jsou zařazeni administrativní pracovníci, pak bude růst mezd o 2 procenta. Zároveň bude zaměstnancům vyplacena jednorázová mimořádná odměna ve výši 6 000 korun.“ České dráhy mají v současnosti přibližně 14 800 zaměstnanců a průměrná mzda ve společnosti přesahuje 32 000 Kč.

21. 12. 2017 V Brně se rýsuje poloha nádraží. Větší podporu má varianta u řeky (Brno hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2339077-v-brne-se-rysuje-poloha-nadrazi-vetsi-podporu-ma-varianta-u-řeky>)



Brno opět řeší budoucí polohu vlakového nádraží a železničního uzlu. A množí se hlasy, podle kterých by mělo stát v jižním centru u řeky. Podle zjištění České televize se k této variantě přiklonil městský architekt, Hospodářská komora a velká část brněnského i jihomoravského zastupitelstva. Město teď chystá poslední průzkum názorů veřejnosti. Definitivně rozhodnout chce v průběhu ledna. Chvilí před Vánocemi se ozval silný hlas. Hlavní městský architekt Michal Sedláček zanalyzoval tisíce stran dvou studií proveditelnosti a podle zjištění České televize podpořil odsunutou variantu u řeky. Výsledek ale řekne až v lednu. „Chceme, aby naše odpověď byla srozumitelná, aby v ní nebyly chyby, aby se nedala napadnout,“ uvedl Sedláček. Odsunutou polohu nádraží zatím nevěřejně doporučila Hospodářská komora nebo Asociace brněnských architektů. Z politických stran v zastupitelstvu se ještě žádná nerozhodla napevno. Pro variantu u řeky je opozice – ČSSD, ODS i KSČM. Pro odsunutou polohu budou nejspíš hlasovat i lidovci a zřejmě TOP 09. Nejsilnější hnutí ANO zatím zůstává s otazníkem.

Místo referenda rozhodne průzkum

Definitivně chtějí brněnští radní rozhodnout v lednu. Ještě jednou se však zeptají na názor veřejnosti. „Budeme to dělat formou průzkumu přes profesionální agentury, abychom eliminovali jakékoliv diskuze,“ upozornil primátor Brna Petr Vokřál (ANO). Referendum k poloze nádraží se už konalo loni a většina se tehdy vyslovila pro variantu pod Petrovem. Nepřišlo k němu ale dost lidí, aby bylo platné. Radnice chce novým průzkumem dát prostor i těm, kteří třeba v Brně nebydlí a jen dojíždějí. Podle Vokřála bude mít výsledek dotazování pouze poradní hlas. Naopak Zelení a Žít Brno s Piráty, kteří byli historicky pro druhou variantu pod Petrovem, trvají na tom, že poslední slovo musí mít veřejnost. Jinak by podle nich došlo k porušení koaliční smlouvy. Do polohy nádraží promluví ještě kraj a stát, u kterých zase převládají hlasy pro projekt ve vzdálenější lokalitě jižního centra, desítky let blokováno právě pro tento účel.

Územní plán města počítá jen s variantou u řeky

Poloha nádraží v jižním centru u řeky je plánovaná v místě stávající železniční stanice Brno Dolní nádraží podél ulice Rosické. Železniční uzel by tam vznikl kompletně nový. Tato varianta je více připravená a v souladu s územním plánem Brna. I proto by tak bylo možné stavět už v roce 2020. Náklady pro vybudování železnice u řeky by se pohybovaly ve výši okolo čtyřiceti miliard. Druhá varianta, pod Petrovem, je v rozporu s platným územním plánem města Brna a zpracována doposud pouze do úrovně studie proveditelnost. Projekt má několik dalších verzí, mezi kterými by se rozhodovalo, vlaky by mimo jiné musely jezdit tunelem pod historickým centrem. V závislosti na zvolené variantě se odhadovaná cena pohybuje v rozmezí 41 až 56 miliard. Stavět by se mohlo pod Petrovem nejdříve v roce 2026 a v obou případech by se končilo za šest až sedm let.

Hlavní nádraží čeká další rekonstrukce

Ještě předtím, než nový uzel vznikne, čeká Brňany další velká rekonstrukce stávajícího nádraží. Nejdřív se začne stavět na Dolním nádraží, kde do července vznikne podchod a nové nástupiště. Následně přestanou kvůli opravě mostů přes Hybešovu a Křídlovickou ulici přijíždět vlaky na páté a šesté nástupiště. A nejcitelnější výluka začne na konci roku, kdy bude nádraží neprůjezdné po celý rok 2019. Největší část investice, více než dvě miliardy korun, půjde do zabezpečovacího zařízení. To stávající prošlo poslední modernizací v osmdesátých letech minulého století. Nová řídicí budova umožní řízení pomocí počítače z jednoho místa.

Referendum o přesunu brněnského nádraží

Referendum o umístění hlavního nádraží v Brně se konalo 7. a 8. října 2016. K urnám dorazilo 73 156 lidí, což je pouze 23,83 % oprávněných voličů. K platnosti hlasování je ale ze zákona potřeba 35 %. Z lidí, kteří k referendu přišli, se 80,94 % vyjádřilo pro modernizaci železničního uzlu při Nádražní ulici v centru Brna a 67,89 % pro otevřené návrhové soutěže.

22. 12. 2017 Vláda schválila personální změny v Řídicím výboru ČD a Správní radě SŽDC

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-personalni-zmeny-v-Ridicim-vyboru?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Vláda dnes schválila dílčí personální změny v Řídicím výboru Českých drah a Správní radě Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Změny navržené ministrem dopravy Danem Ťokem reagují na nové personální složení v resortech, které mají v těchto orgánech své zástupce.

V Řídicím výboru ČD dochází k výměně tří členů a místopředsedy. Novým členem výboru se stal náměstek ministryně pro místní rozvoj Václav Nebeský, náměstek ministra průmyslu a obchodu Eduard Muřický a ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy Luděk Sosna. Ve výboru skončí Jindřicha Kušník, David Koppitz a Marek Ondroušek. Na pozici místopředsedy Řídicího výboru ČD bude nově působit náměstek ministra dopravy Ladislav Němec, který má na starost sekci dopravní. Nahradí tak náměstkyně ministra dopravy Kamila Rudoleckého, který vzhledem k nové systemizaci a snížení počtu náměstků na ministerstvu končí. Řídicí výbor Českých drah se skládá z předsedy a místopředsedy, kteří jsou jmenováni vládou a ostatních členů z řad zaměstnanců Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu, které vláda pověřuje k výkonu činnosti v řídicím výboru. Prostřednictvím výboru vykonává stát v Českých drahách práva akcionáře.

Správní radu (SŽDC) tvoří sedm členů, které jmenuje a odvolává vláda. Kabinet dnes schválil jednu změnu v radě. Novým členem se stane náměstek ministra dopravy Ladislav Němec, který nahradí Václava Horáka.

27. 12. 2017 Konec velké železniční kapitoly. Rok 2017 uzavřel trápení ČD s lokomotivami do Německa (109 E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2331376-konec-velke-zeleznicni-kapitoly-rok-2017-uzavrel-trapeni-cd-s-lokomotivami-do-nemecka>)

Rok 2017 uzavřel dvě letité železniční kauzy. Lokomotivy Škoda řady 380 získaly po devíti letech od svého slavnostního představení poslední potřebné schválení, které jim konečně umožnilo jezdit bez omezení do Německa. V té době ale již České dráhy vzdaly snahu své dosud nejnovější lokomotivy na německé koleje dostat a pořídily si za ně náhradu. Příběh lokomotiv, které se měly stát

výkladní skříň českého průmyslu, tím zdaleka nekončí. Jedna jeho dramatická kapitola však ano. Psal se rok 2003. České dráhy odebíraly nové jednotky Pendolino, ale již začínalo být zřejmé, že nesplní to, co se od nich původně očekávalo, tedy zajištění provozu primárně na trase Berlín – Praha – Vídeň. Nebyl to sice důvod, proč ČD právě tehdy vyhlásily výběrové řízení na dodávku dvaceti nových rychlých lokomotiv, ale právě ony byly později určeny jako nepřímá náhrada pendolin na trase do Berlína. Historie se však opakovala.



Původní tendr na nové elektrické lokomotivy vyhlásily České dráhy již v roce 2002, ale v době transformace původních státních drah na akciovou společnost byl zrušen. Poslední den roku 2003 vyhlásily soutěž znovu. V obou pokusech se přihlásili dva účastníci – Siemens, který sliboval modifikovanou verzi tehdy již jezdících lokomotiv Taurus (čtyřsystémovou variantu ES64U4), a Škoda (tehdy Škoda Dopravní technika) s projektem 109E. Původně chtěla Škoda licenčně vyrábět lokomotivy v licenci kanadského Bombardieru, později však ze spolupráce sešlo a do druhé soutěže se již plzeňská strojírna hlásila sama. Přestože téměř deset let žádnou novou lokomotivu nevyrobila a ty, které ze Škodovky vyjžděly počátkem 90. let, nepatřily ani v té době právě k technickým výstřelkům – snad až na experimentálního Asynchróna – nad Siemensem vyhrála. Přislíbila dodat velmi silné třísystémové elektrické lokomotivy schválené v provozu nejen v Česku, ale i ve všech sousedních zemích (a v Maďarsku). Představila také vizualizace s designem od studia Porsche, s nímž tehdy Škoda spolupracovala i na podobě tramvají.

Vítězství ale nebylo až tak překvapivé. Z drah zněly od počátku hlasy zdůrazňující podporu českého průmyslu, což se stalo. Tuzemská byla i většina subdodavatelů a pro některé firmy včetně samotné Škody šlo o zakázku doslova životního významu. Rozdíl mezi oběma uchazeči byl evidentní. Siemens tehdy plnil rozsáhlé zakázky pro Rakouské spolkové dráhy, dvacítku lokomotiv pro ČD by pro něj byla jen plácnutím do vody. Škoda naopak byla tehdy na rozcestí a v předchozích letech směřovala spíše k tomu, že z ní bude opravna, než skutečný výrobce nových technologií – bude-li ovšem vůbec. „Je to pro nás zakázka stěžejního významu,“ přiznal tehdy i mediální zástupce Škody Karel Samec. Škoda měla na počátku století za sebou turbulentní období, původní firma Škoda, a. s. vlastněná státem byla v konkurzu. Nadále však existoval Škoda Holding sdružující společnosti zaměřené na jednotlivá odvětví původní Škodovky, který v roce 2003 přešel do soukromých rukou.

Prototyp v roce 2007, vše hotovo v roce 2009... Nebo ne?

Vývoj lokomotivy měl být poměrně rychlý. „Předpokládáme, že první lokomotivy bychom odebrali v roce 2005,“ avizoval v době vyhlášení druhého tendru mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Ve smlouvě pak byl termín dodání první lokomotivy do 36 měsíců od podpisu a všech lokomotiv do 60 měsíců. Vzhledem k některým dalším lhůtám to mělo znamenat dodání prototypu do konce roku 2007 a další dva roky na zbylých devatenáct lokomotiv. Nakonec dopadlo vše trochu jinak a ukázalo se, že ani to, jak byly termíny stanoveny, nebylo tak jednoznačné, jak se zdálo. Přitom ještě v roce 2005, kdy Škodu navštívil tehdejší ministr dopravy Milan Šimonovský (KDU-ČSL), se zdálo, že jde vše podle harmonogramu, ne-li dokonce lépe. Ministr vyjádřil přesvědčení, že se strojírně podaří splnit harmonogram slibující zahájení zkušebního provozu již v roce 2006. „Už mi předvedli nový motor, který vyvinuli, a elektrické zařízení,“ pochlubil se Šimonovský.

Rok 2006 však přinesl zlom. Začaly platit nové předpisy pro interoperabilitu lokomotiv, které se sice na typ Škoda 109E, který již byl ve vývoji, nevztahovaly resp. vztahovat nemusely, ale výrobce se přesto rozhodl konstrukci jim přizpůsobit. To mělo dva důsledky. Jednak se zcela změnil design lokomotivy a jednak se drasticky zpozdil její vývoj. Nicméně ještě na konci roku 2006 platily původní termíny, tedy rok 2007 pro dodání prototypu a konec roku 2009 pro dodání dvacáté lokomotivy. V roce 2007 však bylo ticho po pěšině. Na kolejích se první lokomotiva objevila až v roce následujícím, kdy začala najíždět první kilometry nejprve v areálu Škody, později na zkušebním okruhu ve Velimi. Na podzim 2008 došlo k oficiálnímu představení stroje na berlínském veletrhu kolejové techniky InnoTrans.

První jízda s Hungarií

Po slavnostním představení uplynuly ještě dva roky, než nové lokomotivy skutečně začaly jezdit po státních tratích, nejprve v rámci zkušebního provozu bez cestujících s nákladními vlaky. Pak konečně nadešel slavný 15. prosinec 2010, kdy se lokomotiva, která dostala řadové označení 380, poprvé postavila do čela osobního vlaku. Nešlo o vlak ledajaký, nýbrž o expresní Hungarii, jejíž tradice sahá až do roku 1960. Je možná příznačné, že to tak dráhy nechtěly. Původně měla jet nová lokomotiva s vnitrostátním vlakem Intercity, ale protože Hungaria přijela z Německa se zpožděním, operativně se vyměnily soupravy. Vlak Hungaria ovšem jezdí do Budapešti. Lokomotiva tehdy ještě nemohla ani na Slovensko, a tak dojela jen do Břeclavi, kde ji vystřídal jiný stroj. Následovala ještě

celá řada věcí, které původně nebyly v plánu. Především šlo o složité schvalování k provozu v zahraničí. Ačkoli byla lokomotiva postavena tak, aby vyhovovala evropským specifikacím TSI, a také v roce 2012 získala příslušnou certifikaci – Škoda si původně slibovala, že bude mít první lokomotivu schválenou podle nových směrnic, což se jí ale kvůli dalším zdržením nepodařilo a primát připadl Siemensovu Vectronu – její pouť schvalovacími procesy tím zdaleka neskončila. Postupně získala schválení a začala jezdit na Slovensko a do Rakouska (od roku 2013), do Maďarska (od roku 2014 resp. prosince předchozího roku) a získala také potřebné polské razítko, kam ale v běžném provozu nikdy nejezdila. Nakonec jí v roce 2015 schválil i německý drážní úřad EBA. Tím schvalování u drážních úřadů skončilo a zdálo se, že bude možné zahájit provoz nových lokomotiv na trase Praha – Berlín – Hamburk, kde se mohla rozjet až na své maximum 200 km/h (trať Berlín – Hamburk má maximální rychlost 230 km/h). Ale vzápětí se ukázalo, že plánovaný provoz nových lokomotiv do Hamburku přesto není možný. Pro provoz plnou rychlostí s osobními vlaky v Německu bylo potřeba další schválení správce infrastruktury DB Netz, který se zdráhal udělit je.

Drážní katastrofy na všech frontách

Dráhy v té době přitom již začínaly mít jasno, co přesně chtějí s lokomotivami řady 380 udělat. Poté, co se jim nepodařilo ani u Škody, ani u Siemensu prosadit, aby se plzeňské lokomotivy naučily „mluvit“ s netrakčními jednotkami Viaggio Comfort čili Railjet, které v té době ČD pořizovaly, upřel se pohled drážních špiček k severu. Stalo se totiž, že Německé dráhy (DB) resp. jejich dcera DB Fernverkehr začaly vyjednávat s RegioJetem o tom, že od roku 2015 začnou provozovat vlaky Eurocity na trase Praha – Berlín – Hamburk společně, čímž by České dráhy vyšachovaly. Ty se do jednání vložily a nakonec se s DB dohodly na pokračování spolupráce, avšak za podmínky, že ČD dodají převážnou většinu vozového parku včetně lokomotiv. V té době se zpravidla přepřahalo v Drážďanech. Z Drážďan do Berlína či Hamburku jezdily rychlé lokomotivy DB řady 101 (s maximem 230 km/h), které jsou však schopné „polykat“ pouze střídavý proud z německých trolejí (15 kV, 16,7 Hz) a ne stejnosměrný z českých. Speciálně pro provoz na trati Praha – Drážďany zkonstruovala Škoda již v 80. letech dvousystémové lokomotivy, které však ani po rekonstrukci provedené na přelomu tisíciletí nedokázaly vyvinout vyšší než 160kilometrovou rychlost. Potřeba byla alespoň dvoustovka, aby vlaky z Prahy nezdržovaly dopravu na trati Berlín – Hamburk. Odpovědí měly být nové lokomotivy řady 380. Problém spočíval v tom, že bez schválení DB Netz to nebylo možné. Vyšlo najevo, že má německá železniční správa problém se schválením tzv. mostové kompatibility (Brückenkompatibilität) kvůli údajným vibračním lokomotiv. Podobné potíže měli i další výrobci včetně Siemensu, kterému při zkouškách vibrovaly jednotky ICE 4, nicméně pro lokomotivy řady 380 to znamenalo omezení rychlosti na 120 km/h při jízdě se soupravou. I když tedy byly lokomotivy jako takové v Německu schválené, na trase Praha – Hamburk byly prakticky k ničemu.

Z triumfu se tak stala noční můra – zejména pro České dráhy, které v roce 2015 potkaly ve vztahu k lokomotivám 380 hned dvě katastrofy. Vedle problému se schválením v Německu to byl také rozsudek rozhodčího soudu ve sporu mezi drahami a Škodou. Spor mezi výrobcem a jeho nejvýznamnějším zákazníkem se táhl již od roku 2012. Tvrdou politiku vůči výrobcu lokomotiv začaly dráhy razit na sklonku éry tehdejšího ředitele Petra Žaludy – tedy v době, kdy se Škoda pokusila zablokovat nákup railjetů od Siemensu. Žalobu podala Škoda poté, co jí začaly od ČD za lokomotivy přicházet zkrácené platby. Když po nástupu Rusnokovy vlády v roce 2013 nahradil tehdejší ministr Zdeněk Žák ředitele Žaludu Daliborem Zeleným, zdálo se, že dosud nepřekonatelné spory skončí smírem, ale záhy došlo k dalším výměnám ve vedení drah a arbitráž došla až k rozsudku. Svého se v ní chtěly domoci obě strany. Škoda tvrdila, že jí dráhy nezaplatily celou cenu za dvacet lokomotiv, dráhy byly přesvědčeny, že mají nárok na kompenzaci kvůli pozdnímu dodání – proto strhávaly z plateb penále. Uspěl však výrobce lokomotiv, který mimo jiné argumentoval tím, že se vývoj zpozdil kvůli novým předpisům pro interoperabilitu. Škodě tak arbitráž přiznala více než 1,1 miliardy – půlmiliardový doplatek plus inflační doložku.

Dráhy hledají náhradu...

Na druhé straně lokomotivy i přes všechny komplikace jezdily. Uplatnění se pro ně našlo dost, ČD totiž do té doby neměly své vlastní dvousystémové lokomotivy schopné jezdit alespoň 160kilometrovou rychlostí (míněno po dvou napájecích systémech používaných v Česku a na Slovensku), takže například i s expresy Praha–Brno musely jezdit buď stroje pomalejší, nebo lokomotivy pronajaté ze Slovenska. A tak lokomotivy řady 380 po získání potřebných zahraničních razítek ovládly mezinárodní trasy Praha – Bratislava – Budapešť a Bohumín – Vídeň, od prosince 2016 také začaly jezdit s expresy Praha – Linec, v menší míře bývají k vidění také v Žilině. Nezaměřily tak vlastně jen jedním směrem – na sever, kam měly jezdit původně. Bylo to tedy stejné jako u zmíněných jednotek Pendolino, které kromě své hlavní trasy Praha – Ostrava v minulosti jezdily i na jih do Rakouska a dosud jezdí na východ na Slovensko (na západ elektrické vlaky jezdit nemohou, protože západně od linie Děčín – Praha – Horní Dvořiště není žádný elektrizovaný

železniční přechod), ale na sever do Drážďan a Berlína, kam byly určeny původně, se nikdy nevydaly. Vzhledem k tomu, že se zdálo, že se problém s vibracemi nepodaří v dohledné době vyřešit a DB zároveň trvaly na tom, že se přestane přepřahat v Drážďanech, rozhodly se ČD v průběhu roku 2016 sáhnout po alternativě. Vypsaly výběrové řízení na pronájem rychlých lokomotiv, které již v Německu schválené byly. Ani tento tendr však nešel tak snadno, jak dopravce doufal, a tak s jízdním řádem 2016/2017 ještě náhradní lokomotivy k dispozici nebyly. Nakonec vyjely až o rok později. Po přechodný rok, kdy se ještě přepřahalo v Drážďanech, chtěly ČD jezdit se svými stále ještě nejmodernějšími lokomotivami alespoň tam. Na německém území by byla povolena stovcátka stačila. Nakonec se ale podařilo vypravit lokomotivu řady 380 do Drážďan jen jednou. Loni v prosinci, kdy začal platit nový jízdní řád, odvezla ranní vlak Eurocity do saské metropole, ale zpět už se vracela „studená“ kvůli dalším problémům mezi ČD a DB. Po zbytek roku zůstal provoz do Drážďan výhradně v péči starých lokomotiv z 80. let.

... a nacházejí Vectron

Na jaře potom dráhy vyhlásily výsledky výběrového řízení na pronájem deseti lokomotiv pro přímý provoz z Prahy do Berlína a Hamburku. Zvítězila společnost ELL, která nabídla leasing deseti strojů Siemens Vectron. V prosinci 2017 začaly jezdit se všemi vlaky z Prahy do Drážďan, na sklonku jara 2018 se pak počítá se zahájením provozu hlouběji do Německa. Vectrony jsou v jistém smyslu tím, čím stroje 380 chtěly být, ale z různých důvodů se to nepodařilo. Je to vlastně „aktualizovaný“ Taurus, tedy lokomotiva zkonstruovaná v polovině 90. let pro Rakouské spolkové dráhy nejprve v jednosystémové a dvousystémové verzi, později ve čtyřsystémové a která se pak rozšířila i do řady dalších zemí včetně Česka, Německa, Polska nebo Itálie. Vectron je jeho nástupcem, splňuje nové předpisy pro interoperabilitu, Siemens jej nabízí ve více variantách včetně dieselové nebo tzv. last mile (tj. elektrická lokomotiva osazená však i spalovacím motorem). Zatím o vectrony jeví zájem spíše nákladní dopravci, proto po Evropě jezdí spíše pomalejší varianta s rychlostním limitem 160 km/h. Verze pro ČD je však z vrcholu nabídky s maximem 200 km/h, možností jezdit na třech napájecích systémech (3 kV ss, 25 kV 50 Hz, 15 kV 16 2/3 Hz) a schválením k provozu v pěti evropských zemích.

Přímé srovnání parametrů obou lokomotiv ukazuje, že jsou takřka totožné. Vectron je o necelý metr delší, hmotnost je podobná, trvalý výkon i maximální rychlost obou lokomotiv totožné stejně jako rozjezdová tažná síla. Německý stroj je ale podstatně více rozšířen. Jak bylo již uvedeno, uplatnění zatím našel spíše v nákladní dopravě, v Česku mimo jiné u dceřiného dopravce Českých drah, tj. ČD Cargo. V osobní dopravě ale jezdí také. Čeští cestující ho znají z vlaku společnosti Regiojet, deset lokomotiv od Siemensu si pronajala také Železniční společnost Slovensko, zatím jezdí s vlaky Intercity mezi Bratislavou a Košicemi.

Nadšení u drah nepanuje

V době, kdy České dráhy slavnostně představily první Vectron ve firemním polepu, objevila se nečekaná zpráva: Lokomotivy Škoda řady 380 mohou bez omezení do Německa. „Dle našich informací od provozovatele se v současnosti nevztahují na vlaky vedené lokomotivami řady 380 na uvažovaných výkonech na průběžných a objízdových tratích Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk žádná obecná rychlostní omezení a mohou tak na těchto tratích jezdit rychlostí až 200 km/h,“ sdělil koncem listopadu Michal Tobrman ze Škody Transportation. Totéž potvrdil i mluvčí ČD Radek Joklík serveru zpravky.cz. Bylo to pozdě, vectrony byly již smluvně zajištěné a škodovky se zatím podařilo uchytit jinde.

Jak jsou ale vlastně České dráhy s „třistaosmdesátkami“ spokojené – jakožto s lokomotivami a nikoli předmětem soudních sporů či úředních tahanic? Po sedmi letech od vypravení prvního vlaku s touto lokomotivou jsou zkušenosti spíše rozpačité. Mluvčí Štáhlavský se zmiňuje o tom, že lokomotivy prošly „řadou tzv. dětských nemocí“, z nichž některé však přetrvávají i ve věku, kdy již lze sotva mluvit o „dětství“. „Některé závady se nadále objevují častěji, než bychom u moderních lokomotiv očekávali. Dosažený proběh do závady je něco přes 19 tisíc kilometrů a do závady, která si vyžaduje nasazení náhradní lokomotivy něco přes 46 tisíc kilometrů, což považujeme u moderní lokomotivy za nedostatečné hodnoty,“ poukázal. Zdůraznil, že dráhy na řešení problémů spolupracují s dodavatelem lokomotiv. Na druhé straně jde stále o nejmodernější lokomotivy, které České dráhy vlastní, a jedny z nejmodernějších, které provozují. Ve srovnání s jejich předchůdkyněmi ze 70. a 80. let je Škoda zkonstruovala s ohledem na nejnovější bezpečnostní normy, z hlediska komfortu strojvedoucích chválí dopravce i ergonomii, doplňkovou výbavu či skutečnost, že je stanoviště klimatizované. Existuje ale i další náznak toho, jak dráhy smýšlejí o svých lokomotivách 380. Před lety si Škoda od svého dítky leccos slibovala – a od ČD rovněž. „Zákazník deklaruje, že pokud bude s těmito lokomotivami spokojen, bude potřebovat modernizovat svůj vozový park. Tyto vozy jsou pro něj ideální,“ zaznělo tehdy od šéfa realizace Škody Transportation Marka Herbsta. A dráhy více než úvodní dvacítku lokomotiv neodebraly. Naopak, když v roce 2014 pořizovaly

netrakovní jednotky Siemens Viaggio Comfort, i přes úvahy o uzpůsobení k provozu s lokomotivami Škoda, nakonec k nim „přibraly“ pronájem lokomotiv vyrobených rovněž Siemensem. A nyní Siemens svoji pozici u Českých drah ještě posílil prostřednictvím vectronů pro vlaky do Berlína. V součtu deseti Vectronů a šesti čtyřsystémových Taurusů z vozového parku Rakouských spolkových drah (ovšem část z nich v barvách ČD), které jezdí s railjety, se počet jeho lokomotiv těm novým plzeňským téměř již vyrovná. A přičteme-li osm vectronů u dceřiného ČD Cargo, mají již lokomotivy německého výrobce nad svými plzeňskými rivalkami počtem navrch.

Bude mít nakonec u ČD navrch Siemens, Škoda nebo někdo úplně jiný?

Koncem listopadu napsal Deník, že se České dráhy chystají vypsat tendr na další nové vícesystémové lokomotivy s rychlostí až 200 km/h, mohlo by jich opět být dvacet. Zatím nejsou známy podmínky tendru, jednoduchý požadavek nejméně na tři napájecí systémy – aby mohly stroje jezdit po celém Česku a také do všech sousedních zemí – a maximální rychlost nejméně 200 km/h by mohl mít mnoho odpovědí. Ze současné generace lokomotiv otevírá cestu například k dalším vectronům, požadované schopnosti má i současná generace lokomotiv Traxx od Bombardieru, Alstom pak vyrábí vícesystémové lokomotivy Prima, dvoustovkou umí jezdit i třísystémová verze lokomotivy Griffin od polského Newagu a samozřejmě stále existuje i možnost vyrobit další lokomotivy řady 380 v Plzni. Pro Škodu ostatně přes všechny problémy nebyly lokomotivy vyvinuté pro ČD neúspěchem, i když deklarovala podstatně vyšší ambice. Kromě dvacítky lokomotiv prodaných prvnímu zákazníkovi dodala také dvě Železniční společnosti Slovensko a v současnosti probíhá dodávka šesti strojů pro DB, která je nasadí na rychlé regionální expresy Mnichov – Norimberk. I jejich vývoj má zpoždění, původně měly začít jezdit – spolu s dvoupodlažními soupravami – v prosinci 2016, v současnosti počítá DB se zahájením provozu během příštího roku. Příběh plzeňských lokomotiv tak nekončí, ale zůstává dobrou ilustrací toho, že na kolejích vede od myšlenky k uskutečnění mnohem spletitější cesta, než by se mohlo zdát.



Jak se lokomotivám říká

- Tovární označení lokomotiv je Škoda 109E. Slovenská varianta pak je 109E2, německá 109E3.
- Po českých kolejích jezdí s řadovým označením 380, slovenská varianta s nižší maximální rychlostí je známá jako řada 381. V Německu pak jde o lokomotivy řady 102.
- Škoda používá také komerční název lokomotivy, který zní Emil Zátopek.
- Železniční veřejnost vymyslela několik přezdivek, žádná z nich se ale příliš neujala. K nejznámějším patří Messerschmitt, která se inspirovala podobností továrního označení 109E s druhoválečnými německými stíhačkami Messerschmitt Bf 109E. Protože jde o lokomotivu silnou, hovořilo se o ní občas jako o Bivoji. Zejména z řad kritiků těchto lokomotiv lze zaslechnout také ironickou přezdívku Zázrak.

Technické údaje – nové lokomotivy Škoda u ČD

- výrobce: Škoda
- řada (země registrace): 380 (ČR)
- rozměry skříně: 18 x 3,07 x 4,28 m
- pojezd: Bo'Bo'
- průměr kol: 1 250/1 170 mm
- tažná síla při rozjezdu: 275 kN
- trvalý výkon: 6 400 kW
- maximální rychlost: 200 km/h
- napájecí systémy: 3 kV ss, 25 kV 50 Hz, 15 kV 16,7 Hz
- hmotnost: 88 t

Technické údaje – nové lokomotivy Siemens u ČD

- výrobce: Siemens
- řada (země registrace): 193 (SRN)
- rozměry skříně: 18,98 x 3,01 x 4,25 m
- pojezd: Bo'Bo'
- průměr kol: 1 250/1 170 mm

- tažná síla při rozjezdu: 275 kN
- trvalý výkon: 6 400 kW
- maximální rychlost: 200 km/h
- napájecí systémy: 1,5 kV ss, 3 kV ss, 25 kV 50 Hz, 15 kV 16,7 Hz
- hmotnost: 87 t

27. 12. 2017 Odbory se s vedením správy železnic nedohodly na růstu mezd (SŽDC)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/odbory-se-s-vedenim-spravy-zeleznic-nedohodly-na-rustu-mezd/1566641>)

Železniční odbory se s vedením Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) nedohodly na zvýšení mezd zaměstnanců pro příští rok. Další jednání se uskuteční až ve třetím lednovém týdnu. Do té doby bude platit částečně původní kolektivní smlouva a mzdové opatření, které zohlední pouze růst některých příplatků. Na něm se firma s odbory dohodla. Toto opatření bude platit do doby, než se vedení se zástupci zaměstnanců shodne na nové kolektivní smlouvě, řekl ČTK mluvčí SŽDC Marek Illiaš. "Sporná je jen výše mezd, na všem ostatním jsme se již dohodli, řekl ČTK předseda Odborového sdružení železničářů Martin Malý. Zatímco odbory pro příští rok požadují růst základních tarifů o 6,5 procenta a výkonových odměn o 5,5 procenta, vedení organizace zaměstnancům nabídlo nárůst tarifních mezd o 3,2 procenta a 5,4 procenta u odměn.

K dohodě o nárůstu mezd dospěli ještě před Vánoci zástupci zaměstnanců a vedení v Českých drahách a dceřiném nákladním dopravci ČD Cargo. Provozním zaměstnancům ČD napřesrok vzrostou mzdy o 4,5 procenta, administrativním pracovníkům porostou dvouprocentním tempem. V ČD Cargo se pak mzdy zaměstnancům zvýší o 1 200 až 1 500 korun. To se nejvíce projeví u méně honorovaných profesí, jako jsou posunovači nebo zaměstnanci v opravárenství. Platy zaměstnancům na železnici meziročně vzrostly už letos. Proti loňsku si zaměstnanci státní správy železnic přilepšili o 3,4 procenta. SŽDC zaměstnává zhruba 17 000 lidí, průměrná mzda se pohybuje kolem 30 000 korun. V Česku v letošním třetím čtvrtletí činila průměrná mzda 29 050 korun.

28. 12. 2017 Stromy podél tratí čeká kácení, často mohou být nebezpečné

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2345269-stromy-podel-trati-ceka-kaceni-casto-mohou-byt-nebezpecne>)

U železničních tratí je podle Drážního úřadu příliš mnoho stromů, které tam nemají co dělat a jsou nebezpečné. Jak ukázal i konec letošního roku – při silném větru padající porosty provoz na kolejích zcela ochromí. Kontroloři proto teď obcházejí hlavní tahy a evidují stromy, které budou chtít nechat pokácet. Železniční tratě mají šedesátimetrové ochranné pásmo – v něm je možné nařídít kácení všeho, co by mohlo dopadnout na koleje. Například smrky přitom dorůstají výšky až padesát metrů. U mnoha tratí by tak musela zmizet skoro všechna zeleň. Vlaky často jezdí i těsně vedle stromů, které nepatří k odolným druhům nebo jsou napadené.

Úředníci už zkontrolovali okolí trati například u Děčína. Pár stromů už je označeno tečkou, což znamená, že o jejich kácení je rozhodnuto. Pořád je to ale jenom zlomek. České tratě jsou v posledním desetiletí zarostlé zřejmě nejvíce v historii. Výsledek byl patrný při říjnové vichřici Herwart – do spadlých stromů najelo celkem 14 vlaků. Seznam nezbytného kácení aspoň pro hlavní tratě chtějí mít úředníci hotový do konce roku. „Prioritou je samozřejmě vybrat to nejhorší, co může ohrožovat bezpečnost,“ říká ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Jeden z hlavních problémů, který může za to, jak jsou české tratě zarostlé, jsou složité vlastnické poměry. Stromy v ochranném pásmu na soukromém pozemku by měl pokácet jejich majitel, a to na své náklady. Teď zřejmě začne poměrně složité papírování, na jeho konci ale může být i exekuce – ta už postihla státní podnik Lesy České republiky. Od razítek by potom práci mohly přebrat motorové pily už na konci zimy.