

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2018

OBSAH

| | | |
|--------------|--|----|
| 01. 11. 2018 | MOLDAVSKÁ DRÁHA JE PO SESUVU OPRAVENÁ, PRVNÍ VLAKY VYJEDOU O VÍKENDU (TRAŤ 135)..... | 3 |
| 06. 11. 2018 | DALŠÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V ÚSTECKÉM KRAJI ZÍSKAL SOUKROMÝ DOPRAVCE (OD 15. PROSINCE 2019, DIE LÄNDERBAHN, L2, U11, U25, U52).... | 3 |
| 06. 11. 2018 | RYCHLOVLAKY OD ŠKODY TRANSPORTATION SE BUDOU PROHÁNĚT PO NĚMECKÝCH TRATÍCH (109E3 + SOUPRAVY PUSH-PULL)..... | 4 |
| 07. 11. 2018 | SŽDC URYCHLUJE PŘÍPRAVU VÝSTAVBY RYCHLÝCH SPOJENÍ NA NAŠEM ÚZEMÍ..... | 4 |
| 07. 11. 2018 | SCHVÁLENO! NA MODERNIZACI ŽELEZNIČNÍCH ÚSEKŮ PŮJDE AŽ 11,5 MILIARDY Z PŮJČKY EIB (CEF BLENDING CALL)..... | 5 |
| 08. 11. 2018 | V ČESKU SCHÁZÍ STROJVŮDCI I DALŠÍ ŽELEZNIČNÍ PERSONÁL..... | 6 |
| 08. 11. 2018 | NAD PŘEHRADOU HRACHOLUSKY U PLZNĚ ZAČALA VÝMĚNA MOSTU (PŇOVANSKÝ MOST) | 6 |
| 09. 11. 2018 | PAMÁTKÁŘI ODMÍTLI ZRUŠIT OCHRANU ŽELEZNIČNÍHO MOSTU NA PRAŽSKÉ VÝTONI, ČEKÁ SE NA VERDIKT MINISTERSTVA | 7 |
| 09. 11. 2018 | LEO EXPRESS OBNOVÍ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ DO KRAKOVA, BUDE TAM JEZDIT DENNĚ (PRAHA – KRAKÓW) | 8 |
| 12. 11. 2018 | DRÁHY NEVĚDÍ, CO S HISTORICKÝMI VLAKY. PRODĚLÁVAJÍ JIM 40 MILIONŮ ROČNĚ | 8 |
| 12. 11. 2018 | STÁT VYBERE DOPRAVCE PRO SEDM TRATÍ, CHCE VÝRAZNĚ UŠETŘIT (EX2, R8, R18, R21, R22, R24, R26)..... | 9 |
| 13. 11. 2018 | PŘED 180 LETY VYJEL PRVNÍ TUZEMSKÝ VLAK, LOKOMOTIVU PŘIVEZLI Z ANGLIE (BŘECLAV – BRNO) | 9 |
| 15. 11. 2018 | STROJVEDOUČÍ PŘED ODJEZDEM VLAKU USNUL V KABINĚ. NADÝCHAL 2,6 PROMILE (KŘENOVICE) | 10 |
| 15. 11. 2018 | NOVÝ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR U BUDĚJOVIC ŘEŠÍ SOUDY, OBCE CHTĚJÍ JINOU TRASU (NEMANICE I – ŠEVĚTÍN) | 11 |
| 15. 11. 2018 | NOVÝ TUNEL U PLZNĚ OTESTOVAL NÁKLADNÍ VLAK, V PÁTEK JÍM PROJEDOU I CESTUJÍCÍ (TUNEL EJPOVICE)..... | 12 |
| 15. 11. 2018 | EU MĚNÍ PRAVIDLA V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ. ULEVÍ ZDRAVOTNĚ ZNEVÝHODNĚNÝM..... | 12 |
| 16. 11. 2018 | OBCE BRÁNÍ RUŠENÍ VLAKOVÝCH PŘEJEZDŮ, MINISTERSTVO JIM CHCE VYSTAVIT STOPKU | 13 |
| 16. 11. 2018 | ČESKÉ TUNELY MAJÍ NOVÉHO REKORDMANA. STARÁ TRAŤ Z ROKYCAN DO PLZNĚ KVŮLI NĚMU KONČÍ (TUNEL EJPOVICE) | 14 |
| 16. 11. 2018 | STAVEBNÍ POVOLENÍ: PERONIZACE V ŽST. PAČEJOV A ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI V KM 299,650 – 304,009 | 15 |
| 16. 11. 2018 | 320 KILOMETRŮ V HODINĚ. V MAROKU BUDE JEZDIT NEJRYCHLEJŠÍ VLAK V AFRICE (CASABLANCA – TANGIER) | 15 |
| 20. 11. 2018 | ČESKÉ DRÁHY ZDRAŽÍ JÍZDNÉ O 2,5 PROCENTA A ZVÝŠÍ POČET SPOJŮ..... | 16 |
| 20. 11. 2018 | U BARCELONY KVŮLI SESUVŮM PŮDY VYKOLEJIL VLAK. JEDEN ČLOVĚK ZEMŘEL, 49 DALŠÍCH JE ZRANĚNÝCH | 16 |
| 21. 11. 2018 | ZCHÁTRALÁ NÁDRAŽÍ DÁME PRYČ. KONTEJNERY SE LÉPE UDRŽUJÍ, NAPADLO SŽDC | 17 |
| 21. 11. 2018 | ŤOK ZACOUVAL. PRODEJ ČD CARGO VLÁDĚ NENAVRHNE | 18 |

| | | |
|--------------|--|----|
| 22. 11. 2018 | SŽDC INVESTUJE DALŠÍ DESÍTKY MILIONŮ KORUN DO ZLEPŠENÍ ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDŮ..... | 18 |
| 25. 11. 2018 | DOPRAVCI ROČNĚ VYCVIČÍ DESÍTKY STROJVEDOUČÍCH ZA STATISÍCE KORUN | 19 |
| 28. 11. 2018 | MOST POD VYŠEHRADEM NELZE OPRAVIT, POTVRDILA STUDIE PRO PAMÁTKÁŘE | 20 |
| 29. 11. 2018 | FORTELNÁ ŠLECHTIČNA PRACOVALA, AŽ SE Z NÍ KOUŘILO. SLOUŽILA I V KLDR (ŘADA 475.1)..... | 20 |
| 29. 11. 2018 | SPRÁVCE ŽELEZNIC CHCE INVESTOVAT STOVKY MILIARD | 21 |
| 29. 11. 2018 | VLAKOVÉ SPOJENÍ Z PRAHY DO ZLÍNSKÉHO KRAJE A NA SLOVENSKO BUDOU DALŠÍCH DEVĚT LET PROVOZOVAT ČD (EX2, R18) | 22 |
| 29. 11. 2018 | SKONČILA OPRAVA VÝPRAVNÍ BUDOVY NÁDRAŽÍ V ŽELEZNÉ RUDEĚ-ALŽBĚTÍNĚ | 22 |
| 29. 11. 2018 | SŽDC NA JIHU ČECH SE OPRAVILA DALŠÍ DVĚ NÁDRAŽNÍ BUDOVY (BOŽEJOVICE, KATOVICE) | 23 |
| 30. 11. 2018 | VLAKOVÉ SPOJENÍ MEZI BRNEM A BOHUMÍNEM BUDE PROVOZOVAT REGIOJET, DALŠÍ LINKY ZÍSKÁ ARRIVA VLAKY (R8, R21, R22, R24, R26) | 23 |
| 30. 11. 2018 | TECHNICKÉ MUZEUM OPRAVÍ TŘI LOKOMOTIVY, VČETNĚ TŘETÍ NEJSTARŠÍ V ČESKU (210.001, 411.019, 464.102) | 24 |
| 30. 11. 2018 | OBYVATELE KRAJE BUDOU DALŠÍCH DESET LET VOZIT VLAKY ČESKÝCH DRAH (PARDUBICKÝ KRAJ)..... | 24 |

01. 11. 2018 Moldavská dráha je po sesuvu opravená, první vlaky vyjedou o víkendu (trať 135)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/moldavska-horska-draha-opravena-trat-prvni-vlak-y-o-vikendu-pom-usti-zpravy.aspx?c=A181101_436750_usti-zpravy_vac2)

Po devatenácti měsících se opět rozjedou vlaky na Moldavské dráze. Správa železniční dopravní cesty dokončila opravu horské trati, na které se loni v březnu u Mikulova na Teplicku sesunula podmáčená půda a vychýlila koleje. Oprava poškozeného úseku vyšla téměř na 64 milionů korun. „V současné době jsou práce na sanaci sesuvu dokončeny. Ode dneška je trať sjízdná,“ potvrdila Radka Pistoriusová, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

V úseku mezi Osekem a cílovou Moldavou převážely v posledních měsících cestující autobusy. Původně měla být oprava trati hotová do jara 2018, nakonec ale trvala déle. Instalovaly se kotvy a předepjaté sítě, tato opatření mají zpevnit vlastní těleso náspu. Zhotoveny byly betonové zdi v koruně náspu a opraveno odvodnění. Součástí akce bylo i položení nového železničního svršku přes sanované místo. „V tunelech se pracovalo na zajištění provozuschopnosti a na mostě bezprostředně za sesuvem byly vyměněny mostnice,“ popsala Pistoriusová další práce, jež měly původně stát 53 milionů, ale prodražily se takřka o 11 milionů. Opravu a obnovu trati od počátku podporoval Ústecký kraj. „Jsme rádi, že se jí podařilo zachránit. Je to významná nejen technická památka, ale i turistická trať, kterou v zimě hojně využívají lyžaři,“ sdělil hejtmán Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček.

Přestože je trať sjízdná od čtvrtka a první vlaky na ni vyjedou o víkendu, slavnostní znovuzahájení provozu se uskuteční až 18. listopadu, kdy jsou v plánu doprovodné akce pro veřejnost. Lidé se znovu projedou například historickým motorákem Hurvínek z Mostu nebo novým přímým spojem z Ústí nad Labem a Teplic, který budou soupravou RegioShark zajišťovat České dráhy. „Motoráčky mají své kouzlo a hezky se na ně dívá, z pohledu cestujících je ale dobře, že vyjede i moderní souprava, která lidem nabídne odpovídající komfort,“ doplnil Bubeníček.

Moldavská horská dráha spojující Most s Moldavou začala oficiálně fungovat v květnu 1885, ale už roku 1876 byl zprovozněn úsek do Oseku a rok poté do Hrobu. Část mezi Loukou u Litvínova a Moldavou je od roku 1998 kulturní památkou.

06. 11. 2018 Další železniční tratě v Ústeckém kraji získal soukromý dopravce (od 15. prosince 2019, Die Länderbahn, L2, U11, U25, U52)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/regionalni-zeleznicni-trate-ustecky-kraji-ziskal-soukromy-dopravce-nemecka-firma-landerbahn-ifz-/usti-zpravy.aspx?c=A181103_437291_usti-zpravy_vac2)

Na dalších regionálních železničních tratích na severu Čech bude od 15. prosince 2019, kdy končí smlouva Ústeckého kraje s Českými drahami, dalších deset let vozit cestující soukromý dopravce. Čtyři tratě by měla provozovat německá firma. Ústecký kraj vyhlásil výběrové řízení na tratě U11 Česká Lípa – Postoloprty, U25 Most – Moldava, L2 Děčín – Česká Lípa – Liberec (pouze osobní vlaky) a také na zcela novou linku U52, která má přinést přímé spojení Žatce a Ústí nad Labem. Vítězem se stala německá firma Die Länderbahn. „Jde o zajištění provozu na velké části regionálních neelektrifikovaných železničních tratí a smlouvu na provoz 1,8 milionu kilometrů ročně,“ řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek. V těchto oblastech doposud jezdily České dráhy (ČD) za 130 korun za kilometr. Kraj předpokládá, že nová cena bude velmi podobná.

I když německý dopravce výběrové řízení vyhrál, není ještě jasné, jestli na tratě nastoupí. „Nejlepší podmínky nabídla Die Länderbahn, s kterou budeme jednat jako první v pořadí. Víme ale, že má rozjednanou zakázku v zahraničí. Pokud by nebyla schopna akceptovat naše podmínky a uzavřít s námi smlouvu, budeme jednat s druhým v pořadí,“ přiblížil Komínek. Druhým byla společnost Arriva vlaky. Celkem se do tendru přihlásilo pět zájemců – třetí v pořadí skončil Leo Express a čtvrté České dráhy. Společnost GW Train podala neúplnou nabídku, proto byla z výběrového řízení vyřazena. Kraj nepožadoval nově vyrobené vlaky, ale nově vybavené s klimatizací, zásuvkami na wi-fi, podmínkou také bylo, aby jezdily rychlostí nejméně 120 kilometrů v hodině.

České dráhy zůstanou největším dopravcem

Ačkoliv ČD přišly o některé tratě, nadále zůstanou největším dopravcem v kraji. „ČD budou jezdit na málo vytížených tratích, o které není zájem, a hlavně na páteřních tratích. Na nich budou jezdit nová vozidla, na které ČD získaly evropskou dotaci,“ řekl vedoucí odboru dopravy Jindřich Franěk. Na hlavních tratích smlouva trvá do roku 2024. Soukromí dopravci už v kraji fungují, vlaky na trati mezi

Plzeň a Mostem provozuje GW Train Regio, na turistické Švestkové dráze pak chce firma AŽD od příštího roku zahájit denní provoz. Naposledy kraj podepsal smlouvu s firmou Regio Radima Jančury, která bude jezdit moderními vozy na trati U5 mezi Ústím nad Labem a Bílinou, U7 mezi Ústím a Děčínem přes Velké Březno a U13 mezi Mostem a Žatcem. Ročně kraj za 1,005 milionu ujetých kilometrů platí firmě 149 milionů korun.

06. 11. 2018 Rychlovlaky od Škody Transportation se budou prohánět po německých tratích (109E3 + soupravy push-pull)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/skoda-lokomotiva-vysokorychlostni-souprava-nemecko-p0h-eko-doprava.aspx?c=A181106_181801_zahranicni_kafi)

Škoda Transportation začne dodávat dvoupodlažní vysokorychlostní soupravy pro německou trať Mnichov – Norimberk. Od jara 2019 budou nahrazovat staré jednotky InterCity. Zahájení provozu celé flotily se očekává v červnu. Plzeňská skupina získala v minulých dnech certifikát TSI od agentury EBC na vozy i na lokomotivy 109E3. Jde o mimořádný úspěch v procesu homologace, jehož dokončení Škoda očekává počátkem příštího roku, kdy by měla být schválena celá souprava, řekl předseda představenstva a generální ředitel skupiny Petr Brzezina. Kontrakt s Deutsche Bahn AG za 2,6 miliardy Kč podepsala v srpnu 2013.

Škodovka vyrobila pro německého operátora Deutsche Bahn Regio šest vysokokapacitních souprav včetně šesti lokomotiv. Vysokorychlostní vozy soupravy MNE (Mnichov – Norimberk Express) jsou určeny pro provoz na nejvýznamnější bavorské linii Norimberk – Ingolstadt – Mnichov. Vzdálenost mezi Mnichovem a Norimberkem ujedou za hodinu a 45 minut a podle Brzeziny pouze o 30 minut pomaleji než vysokorychlostní soupravy ICE. „Už letos v září byly úspěšně prezentovány na mezinárodním veletrhu kolejových vozidel Innotrans v Berlíně,“ uvedl. Dodávky souprav byly podle viceprezidenta pro obchod Zdeňka Majera posunuty o více než dva roky. „Důvodem byl náročný vývoj tlakotěsných vozů a testy souprav, které se budou potkávat například v tunelu se soupravami ICE s rychlostí 300 km/h. Teď je projekt téměř dokončen a první pasažéři se škodováckými vozy svezou na jaře příštího roku,“ uvedl. „Končíme výrobu a všech šest souprav budeme předávat v první polovině příštího roku,“ řekl Brzezina.



Škoda dodá i 14 tramvají do Chemnitzu

Škoda má teď v Německu tři velké projekty. Kromě vlaků pro DB to bude 80 tramvají, které budou od roku 2021 jezdit na tratích mezi městy Mannheim, Ludwigshafen a Heidelberg. Škodovka také podepsala kontrakt na 14 tramvají pro Chemnitz, které budou dodány v polovině roku 2019. „Na německém trhu, který považujeme za velmi důležitý, máme v hledáčku několik větších projektů. Vidíme jich osm až devět v různé fázi přípravy a v různých městech a připravujeme se na to, až bude možnost se do nich zapojit,“ uvedl Brzezina.

Soupravy se skládají z řídicího a koncového vozu, čtyř vložených vozů a lokomotivy Škoda řady Emil Zátoupek. Budou jezdit rychlostí do 190 km/h, i když jsou konstruovány na 200 km/h. Škoda Transportation je podle Majera prvním dodavatelem pro Německo, který nabízí vlak s bezbariérovým vstupem z nástupiště 760 mm. Plní nejpřísnější německé i evropské standardy, řekl. Jednotky jsou vybaveny tlakotěsnou skříní pro nerušené cestování při potkávání jiných vlaků, hlavně v tunelech. Interiér se dělí na první a druhou třídu a dětský oddíl. Souprava má 676 míst k sezení, 37 pro kola, místa pro lidi se sníženou pohyblivostí a wi-fi. Dokončení technicky náročného projektu je podle Brzeziny prioritou nového představenstva pod novým vlastníkem – skupinou PPF. „A v budoucnu podpoří naše obchodní plány na evropském trhu,“ dodal.

07. 11. 2018 SŽDC urychluje přípravu výstavby Rychlých spojení na našem území

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) naplňuje vládní usnesení z loňského května, kterým byl schválen Program rozvoje Rychlých železničních spojení v České republice. V současné době již

probíhá zpracování studií proveditelnosti na směry RS1/2 Praha – Brno – Břeclav, RS3 v úseku Praha – Beroun/Hořovice a RS4 Praha – Drážďany. Studie se budou postupně dokončovat během následujících dvou let. V případě linky RS3 Praha – Mnichov je důležitým přelomem aktuálně ohlášená podpora modernizace dalšího významného přeshraničního spojení na německé straně. „Jednoznačně vítám rozhodnutí německého spolkového ministra dopravy, který informoval o povýšení projektu elektrizace a modernizace německé části spojení Praha – Mnichov do nejvyšší (naléhavé) priority ve Spolkovém plánu dopravních cest, a to včetně větve Schwandorf – Norimberk. Tím se završilo naše déle než 10 let trvající úsilí, aby byl tento projekt oficiálně zařazen mezi německé priority,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. „Jsem rád, že se nám ve spolupráci s Ministerstvem dopravy podařilo získat podporu pro podstatné zlepšení přeshraničního spojení Prahy s Bavorskem. Modernizovaná a elektrizovaná trať z Plzně tak nebude končit v Domažlicích, ale bude pokračovat i na německém území. To pomůže nejen osobní, ale také nákladní dopravě. Současně s tím se zvýší rovněž význam plánovaného tunelu mezi Prahou a Berounem,“ řekl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Vládním usnesením se Česká republika přihlásila k otevřenému provoznímu konceptu, kdy vysokorychlostní tratě (VRT) budou součástí běžného dopravního systému přístupného pro širokou veřejnost a využitelného pro běžné každodenní potřeby. Díky tomu budou kompatibilní s konvenční železniční sítí i všemi sousedními zeměmi. Rychlá spojení tak představují ucelený systém zahrnující jak novostavby VRT, tak modernizované konvenční tratě, a to včetně očekávaného vozidlového parku a provozního konceptu.

Letos v březnu provedla SŽDC analýzu možností zrychlení přípravy a výstavby VRT. Analýza byla zpracována s cílem identifikovat úseky předpokládané sítě VRT v České republice, které budou zapojeny do systému Rychlých spojení a mohly by být realizovány jako pilotní. Vybrány byly 3 úseky, a to Praha-Běchovice – Poříčany (VRT POLABÍ), Přerov – Ostrava (VRT MORAVSKÁ BRÁNA) a Brno – Vranovice (VRT JIŽNÍ MORAVA). Všechny úseky budou mít významný přínos už pro stávající vlaky, které jsou dnes provozovány na vytížených tratích ve směru nově uvažovaných úseků. Nová vysokorychlostní infrastruktura zvýší kapacitu železnice v příslušném směru, čímž se zlepší spolehlivost dopravy. Současně dojde ke zrychlení vlaků, když odpadne předjíždění spojů různých kategorií nebo umělé prodlužování jízdních dob vlivem vysokého obsazení trati.

Pro zajištění úkolů z programového prohlášení vlády, tj. ukotvení tras VRT v územně plánovací dokumentaci krajů a posun v projektové přípravě, navrhla SŽDC následující alternativní postup:

- V průběhu podzimu požádá jako oprávněný investor o aktualizaci zásad územního rozvoje (ZÚR) na uvedených úsecích VRT dotčených krajů. V rámci této aktualizace požádá o vymezení návrhového koridoru pro umístění dopravní infrastruktury a veřejně prospěšné stavby v místě dosavadní územní rezervy pro VRT.

- Jako podklad pro aktualizaci ZÚR využije doposud zpracované územně-technické studie VRT a další obdobné dokumentace.

- Pro uvedené úseky zadá v průběhu příštího roku zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb.

- Dále zahájí proces posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA).

Zmíněné kroky si vyžádaly udělení výjimky ze závazných postupů přípravy investic do dopravní infrastruktury obsažených ve směrnici Ministerstva dopravy č. V-2/2012. SŽDC tak již mohla přistoupit k postupné realizaci výše uvedených kroků, které povedou k urychlení přípravy výstavby VRT v ČR.

07. 11. 2018 Schváleno! Na modernizaci železničních úseků půjde až 11,5 miliardy z půjčky EIB (CEF Blending Call)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Schvaleno!-Na-modernizaci-zeleznicnich-useku-pujde?returl=/Media>)

Vláda schválila návrh Ministerstva dopravy na úvěr od Evropské investiční banky na stavbu a modernizaci železnic mezi roky 2019 – 2025. Čerpat bude možné až 11,5 miliardy korun. Konkrétně peníze mohou jít například na dva nejpřípravenější úseky tratí Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem. „Úvěrem od Evropské investiční banky se připravujeme na budoucí financování dopravní infrastruktury. Výše prostředků z evropských fondů, z kterých je placena většina významných dopravních staveb, bude do budoucna klesat. Přijetí úvěru nám přinese i zkušenosti s dalším možným způsobem financování. Tyto zkušenosti se nám budou do budoucna hodit,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Smyslem schváleného materiálu bylo získání souhlasu vlády k přijetí úvěru od Evropské investiční banky (EIB) do maximální výše 11,5 mld. Kč

na úpravu vybraných úseků železničních koridorů, které byly součástí projektu „Odstranění vybraných úzkých míst na předem určených úsecích koridorů hlavní sítě v České republice“ předloženého do tzv. blendingové výzvy Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Tzv. blending spočívá ve financování projektu prostřednictvím kombinace dotace, úvěru EIB a zdrojů státního rozpočtu. Je výsledkem snahy Evropské komise o nalezení nových inovativních modelů financování dopravní infrastruktury. Zjednodušeně řečeno, Evropská komise nás prostřednictvím dotace motivuje k úvěrovému financování dopravní infrastruktury, které umožní její rychlejší budování.

Evropská investiční banka je mezinárodní finanční institucí, jejímž primárním cílem je podpora realizace rozvojových programů členských států Evropské unie. Proto poskytuje výhodnější úrokové sazby v porovnání s dalšími alternativami na trhu. Uzavírání jednotlivých úvěrových smluv a rozhodování o výhodnosti jednotlivých tranší bude zajišťovat ministerstvo financí, které rovněž garantuje na úrovni ČR schopnost splácení úvěru.

08. 11. 2018 V Česku schází strojívníci i další železniční personál

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-cesku-schazi-strojvudci-i-dalsi-zeleznicni-personal/1684992>)

Na železnici citelně scházejí strojívníci i další železniční personál. České dráhy v současnosti zaměstnávají více než 3 500 strojívníků, k ideálnímu stavu jich však stále značný počet chybí. ČTK to dnes sdělil mluvčí společnosti Radek Joklík. Řádově v Česku chybí několik stovek strojívníků. Jejich počet potřebuje doplnit například i RegioJet, který jich zaměstnává přes 120. "Ročně nově přijmeme cca 220 nových adeptů tohoto povolání. Tento počet nově přijatých vykryje přirozené odchody, ale už nestačí na vytvoření zálohy nad rámec plánované personální potřeby. To spolu s výkyvy v oblasti výlukové činnosti má za následek vysoký podíl přesčasové práce v této profesi," uvedl Joklík.

Podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Vladislava Vokouna jsou v některých regionech přesčasy využívány bezesbytku do zákonných limitů. Jen díky tomu se tak státnímu dopravci zatím daří nasmlouvané spoje dodržovat. Vokoun upozornil, že situace ohledně počtu strojívníků se regionálně liší, proto je složité přesně vyčíslit, kolik strojívníků v rámci Českých drah chybí. Schází především v Praze, Brně a v dalších velkých městech. Za hlavní důvod Vokoun označil současnou situaci na trhu práce. "V Praze je nabídka práce jiná, než například v malých městech, profese strojívníka zde uchazeče tolik neláká," podotkl. Situace se podle odborářů začala zhoršovat zejména v posledních dvou letech, právě vlivem snižování nezaměstnanosti. Nejde však pouze o strojívníka, ještě horší je podle Vokouna situace u některých jiných profesí na železnici, jako jsou posunovači, zaměstnanci ve správkárnách a další. Joklík dodal, že v posledních měsících dělají podniku starosti především dělnické profese, které jsou nezbytné pro údržbu vozidel, jejich opravy a provoz. Potíže mohou brzy narůst v souvislosti se slevami pro studenty a důchodce, které platí od září. Podle dopravců se na podzim zvýšil počet cestujících v řádu několika procent. Dopravci proto na některých spojích posilují vlaky o další vozy. Například České dráhy vyčlenily pro tento účel zhruba padesát náhradních vozů. Pokud bude nárůst cestujících dále pokračovat, bude podle Vokouna třeba výrazněji doplnit vlakový personál, který obsluhuje jednotlivé vozy. To jsou například vlakvedoucí nebo průvodčí. Dopravci se snaží doplňovat stavy náborovými programy a příspěvky. České dráhy se vedle toho snaží vychovávat budoucí strojvedoucí a vlakvedoucí pomocí stipendijních programů pro žáky základních i středních škol, kteří mají zájem o technické obory na železnici. V náboru strojvedoucích pokračuje také RegioJet, který podle mluvčího Aleše Ondruje potřebuje doplnit stavy zejména kvůli rozšiřování počtu spojů a provozu na nových trasách. Nedávno navíc podnik zvýšil mzdy strojívníků o 12 až 14 procent.

Provoz na železnici v ČR se v posledních letech pravidelně zvyšuje. České dráhy přepravily během tří čtvrtletí letošního roku 133,7 milionu cestujících, což je zhruba o 2,8 milionu více než za stejné období loni. Počet cestujících rostl i ve vlacích soukromých dopravců. Vlaky RegioJetu cestovalo do konce září 4,3 milionu lidí, meziročně o 860 000 více, Leo Express přepravil ve stejném období více než 1,1 milionu lidí, což je meziročně o více než čtvrt milionu více.

08. 11. 2018 Nad přehradou Hracholusky u Plzně začala výměna mostu (Pňovanský most)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nad-prehradou-hracholusky-u-plzne-zacala-vymena-mostu/1685014>)

Mezi Pňovany a Malovicemi začala výměna 117 let starého ocelového železničního mostu přes Hracholuskou přehradu, který je součástí lokální trati z Pňovan na severu Plzeňska do Bezdruzic

na Tachovsku. Stavbaři dnes nasunuli na první třetinu starého mostu první ze tří polí nové ocelové konstrukce, díly sešroubovali a začali je dohromady otáčet pomocí hydraulických lisů. Podobná metoda se v ČR zatím nepoužila, řekl ČTK Petr Žákovec, specialista ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem stavby za 109 milionů korun. "S otáčením jsme začali v 10:30. Na pilíři a na opěře je postavená konstrukce s otáčedlem, pomocí něhož se soumostí otáčí, vždy po kroku, který je zhruba 15 centimetrů podle zdvihu lisu, a na kruhu to dělá asi dva stupně," uvedl. Na každém konci je dvojice lisů, z nichž jeden tlačí a druhý brzdí, aby byl proces bezpečný. Po každém kroku otáčení se musí konstrukce zkontrolovat a změřit se průhyby. Po 12:00 měli mostaři za sebou více než šest stupňů. Přetočení soumostí o 180 stupňů jim potrvá do pátku. Stará konstrukce zůstane po otočení nahoře, odpojí se a vysune po nové konstrukci ven. "Na konci vysouvacího rámu to budeme postupně odřezávat a odvážet do šrotu," uvedl Žákovec. Prostřední pole mostu bude SŽDC vyměňovat za 1,5 měsíce a za stejnou dobu pak i poslední třetí. "Nové konstrukce už jsou připravené," řekl. "V Česku se na montáži nedělalo nic takového. Tyto principy otáčení se používají ve výrobnách. Třeba MCE Slaný, který je zhotovitel konstrukce i montáže (spolu SMP CZ), to dělá ve své mostárně a teď ji použili v reálu venku," uvedl.



Staré mostní pole váží asi 170 tun, nové kolem 200 tun, dalších zhruba 30 tun má montážní rám. Jeden díl, který se dnes otáčí, tak dohromady váží kolem 400 tun a na stavbě je do 50 lidí. "Pilíře už jsou zasanované, proinjektované a přespárované, takže teď se dodělá spodní část, která je běžně pod vodou, protože teď je kvůli suchu málo vody," uvedl Žákovec. "Práce začaly v dubnu," řekla mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Výluka na trati je od 23. července a skončí do konce února 2019. Teprve po zastavení provozu se totiž mohla začít podrobně zkoumat konstrukce a některé parametry vyšly jinak, než se přepokládalo. "A musel se přepočítat samotný princip otáčení," uvedla mluvčí. Termín dokončení opravy závisí hodně na počasí. Na mostě bude ještě zavěšená lávka pro kola a pěší, kterou zaplatí Plzeňský kraj. Dosud přes most chodili lidé po manipulační lávce pro železničáře. Most "Rámusák" s výškou 52 metrů a délkou 210 metrů prošel poslední větší opravou počátkem 70. let 20. století.

Provoz na trati z Pňovan do Bezdržic byl zahájen 6. června 1901. Od roku 2014 existuje přímé spěšné spojení Plzně s Konstantinolázeňskem. "Trať je bezesporu jedna z nejpůvabnějších v Česku a určitě významná pro podporu cestovního ruchu v oblasti Bezdržicka a Konstantinových Lázní," řekl Miroslav Klas ze sdružení, které se snaží o oživení a propagaci tratě. Přes zimu slouží k dopravě zaměstnanců a školáků hlavně do Plzně.

09. 11. 2018 Památkáři odmítli zrušit ochranu železničního mostu na pražské Výtoni, čeká se na verdikt ministerstva

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2646872-zeleznicni-most-na-prazske-vytoni-k-zemi-nepujde-pamatkari-mu-odmitli-zrusit-ochranu>)

Památkáři odmítli zrušit památkovou ochranu železničního mostu na pražské Výtoni. České televizi to sdělil ředitel Národního památkového ústavu (NPÚ) v Praze Ondřej Ševců. Vyjádření si od památkářů vyžádalo ministerstvo kultury, které bude mít o sejmutí památkové ochrany mostu definitivní slovo. Most patří Správě železniční dopravní cesty, která ho chce kvůli špatnému stavu zbourat a na místě postavit kopii. To ovšem bez sejmutí památkové ochrany není možné.



Vyjádření pro ministerstvo kultury odeslali památkáři koncem října. „K požadovanému sejmutí památkové ochrany vyjadřujeme nesouhlas, což dokládáme řadou posudků a vyjádření. Například závěry z Vědecké rady generální ředitelky NPÚ,“ uvedl Ševců. Památkáři jsou si zároveň vědomi velmi špatného stavu ocelové konstrukce mostu. Chtějí proto jednat o možnostech opravy, ne však o zbourání. Ministerstvo kultury (MK) nechce zatím vyjádření památkářů komentovat. „K probíhajícímu správnímu řízení není možné podávat jakýkoli komentář, to je dáno zákonem,“ uvedla mluvčí Simona Cigánková. Ministerstvo kromě NPÚ požádalo o posudek také odbor památkové péče pražského magistrátu. Ten zatím žádné stanovisko nevydal. Podle ředitele odboru se čeká na prezentaci výsledků průzkumu stavu mostu od Kloknerova ústavu.

Železniční most spojuje Výtoň se Smíchovem. Vedle vlaků ho využívají i chodci. Pěší lávka byla letos kvůli rekonstrukci deset měsíců uzavřená. Lidem se její jižní část znovu otevřela v polovině října. Oprava vyšla na zhruba deset milionů korun. Most z roku 1901 leží na trati mezi hlavním nádražím a Smíchovem a patří k nejvytíženějším místům na české železnici. Po celou dobu funguje bez větších oprav. Od roku 2004 je soubor mostů na celém úseku kulturní památkou.

09. 11. 2018 Leo Express obnoví železniční spojení do Krakova, bude tam jezdit denně (Praha – Kraków)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-obnovi-zeleznicni-spojени-do-krakova-bude-tam-jezdit-denne-1353411>)

Dopravce Leo Express od 30. listopadu obnoví železniční linku z Prahy do polského Krakova, od poloviny příštího roku bude do Polska jezdit denně. Dosud linka fungovala o víkendech a Leo Express na ní přerušil provoz v říjnu. Podle dřívějšího vyjádření mluvčího dopravce Emila Sedlaříka musel Leo Express provoz na lince přerušit kvůli opravám polské železnice. „Kvůli prodloužení času jízdy a snížení kapacity tratě jsme dostali přidělenou trasu a jízdní časy, které nám neumožní dané vlaky provozovat," uvedl tehdy. Od 30. listopadu má podle mluvčího dopravce v Polsku přiděleny lepší trasy a do provozu tak vlaky znovu vrátí. Zatím dopravce na lince jezdí autobusy. Od 20. června, kdy začne v Polsku platit nový jízdní řád, budou černožlaté vlaky jezdit do Krakova denně. „V létě budou dokončeny opravy důležité infrastruktury a naše vlaky budou mít zajištěnu odpovídající dopravní cestu. Cestujícím tak budeme moci nabídnout pravidelný spoj, který bude jezdit denně," uvedl Sedlařík. Spoj Leo Expressu vyjíždí z Prahy do Krakova vždy v pátek a v neděli odpoledne, z Krakova do Prahy v sobotu a v pondělí. Vedle toho dopravce provozuje další tři stále autobusové linky mezi Bohumínem a Krakovem, které navazují na pravidelné vlakové spoje do Prahy.

Novou linku do Krakova letos ohlásil také konkurenční RegioJet. Na trase mezi Vídní a polským městem bude celoročně jezdit autobusy. Leo Express přepravil svými vlaky během prvních tří čtvrtletí letošního roku více než 1,1 milionu cestujících, což je o více než čtvrt milionu meziročně víc.

12. 11. 2018 Dráhy nevědí, co s historickými vlaky. Prodělávají jim 40 milionů ročně

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zeleznice-lokomotiva-muzeum-udrzba-vlak-pc1-eko-doprava.aspx?c=A181111_180347_eko-doprava_mato)

Na ministerstvech dopravy a kultury vzniká plán na záchranu parních lokomotiv a dalších historických vozidel, o které se v současnosti starají České dráhy. Ty mají v péči na pět stovek lokomotiv a vagonů z různých období české železnice, jejichž údržba je dlouhodobě ztrátová. Kvůli vzrůstajícímu tlaku soukromé konkurence, která se aktuálně snaží získat na úkor Českých drah zakázky v krajích, nyní dopravce hledá způsoby, jak mnohamilionové náklady na udržování historických sbírek snížit na minimum. „Údržba historických vozidel vytvoří ročně ztrátu 40 milionů korun," řekl MF DNES mluvčí Českých drah Radek Joklík. Péče o tato vozidla je ještě o něco dražší. Část nákladů však dopravce pokryje ze vstupů do železničního muzea v Lužné u Rakovníka nebo z komerčních pronájmů těchto strojů a dalších akcí zaměřených na milovníky železniční nostalgie. Pokud s financováním nepomůže stát, hrozí, že České dráhy své historické sbírky značně zredukuje. S odprodejem nepotřebných vozidel už dopravce nedávno začal.

Pomůže stát?

V rámci první etapy nabídl České dráhy ze svých sbírek zájemcům osm lokomotiv včetně jedné parní a 13 vagonů. „Jde vesměs o vozidla nekompletní, vozidla neprovozní, s propadlými revizemi, kterým nemůžeme v rámci našeho rozpočtu v reálném čase zajistit náležitou péči a opravu," uvedl Joklík. Obecně se České dráhy plánují zbavovat strojů, které mají ve sbírkách ve vícero kusech. Další etapy odprodeje tak budou i nadále pokračovat. Jak ale uvedla mluvčí ministerstva kultury Simona Cigánková, jednání o možné finanční podpoře ze strany státu jsou zatím v úplných počátcích.

Resorty zatím řeší způsob, jakým od ČD bude vykupovat jednotlivé stroje Národní technické muzeum. „Máme ve sbírkách Českých drah vyhlédnuto 69 historických vozidel, která bychom chtěli odkoupit," řekl ředitel odboru železničního muzea Michal Novotný. Hlavní část sbírky železničních exponátů Národního technického muzea, jejichž malý zlomek mohou návštěvníci vidět na pražské Letné, vznikla v osmdesátých letech minulého století. Nyní se muzeum chce zaměřit na stroje z tohoto období, které byly vyřazeny z provozu teprve nedávno nebo které ještě na české železnici dosluhují. „Z hnacích vozidel se mimo jiné jedná o stroje T 669.0 (Čmelák), T 478.3 (Brejlovec), dále o motorovou jednotku

451.0 (Žabotlam), motorový vůz M 152.0,“ dodal Novotný. Velká část z nich skončí v depozitáři v Chomutově, část může být vystavená v chystané stálé expozici Muzea železnice a elektrotechniky na pražském Masarykově nádraží. Postup výkupů ale nebude nikterak závratný. Muzeum má na pořízení nových archiválií částku zhruba milion korun ročně. Tyto peníze jsou však určeny na nákup exponátů pro celé muzeum, ne jen pro jeho železniční část.

Nekalá konkurence

Nejdále dospěla jednání o úloze státní Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) při záchraně železničních památek. Na rozdíl od Českých drah totiž správce kolejí nepůsobí jako železniční dopravce a případnou státní dotaci na udržování historického majetku tak nemůže konkurence napadat jako nedovolenou formu státní podpory. Pro to, aby SŽDC mohla případně sama vytvořit nějakou kolekci vlastních historických vozidel, případně opravovat historická depa a další historicky cenná železniční zařízení, bude nutné změnit zákon, na jehož základě v roce 2002 vznikla. Nyní totiž může peníze vynakládat jen na opravy železničních tratí a udržování dalšího zařízení, které se na české železnici stále využívá v pravidelném provozu. Podle mluvčí SŽDC Radky Pistoriusové je právě změna zákona jednou z cest, jak peníze pro vozidla i historické budovy zajistit.

12. 11. 2018 Stát vybere dopravce pro sedm tratí, chce výrazně ušetřit (Ex2, R8, R18, R21, R22, R24, R26)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/stat-vybere-doprovce-pro-sedm-trati-chce-vyrazne-usetrit/1686137>)

Stát brzy vybere provozovatele sedmi dálkových linek na železnici. O linky, které dosud provozovaly České dráhy, se vedle státní firmy zajímají soukromí dopravci. Na dnešním Žofínském fóru věnovaném železniční dopravě to uvedl náměstek ministra dopravy Ladislav Němec. Podle něj by stát měl na nových smlouvách o dálkových linkách proti současnému provozu výrazně ušetřit.

Ministerstvo dopravy pro dálkové linky, které objednává v rámci zajišťování tzv. veřejné služby, využije možnosti přímého přidělení. EU tuto možnost umožňuje uzavírat do roku 2023, a to nejdéle na dobu deseti let. Po tomto termínu musí projít všechny železniční linky soutěží v rámci klasických výběrových řízení. První takto přidělenou linkou byly dálkové spoje mezi Pardubicemi a Libercem. Zde uspěly České dráhy s nabídnutou cenou 97,95 korun za kilometr, což je o téměř 30 korun na kilometr méně než dosud. Podle dřívějšího vyjádření ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) tak stát na trati ušetří 30 milionů korun ročně. Smlouva by měla být uzavřena na dva roky. Tendru se zúčastnily ještě společnosti Arriva vlaky a Leo Express.

Ministerstvo bude o dálkových tratích, které si objednává, jednat jednotlivě. Podle Němce úřad vytvořil harmonogram pro jednotlivé linky, které bude postupně přidělovat. "Vytvořili jsme plán zadávání, abychom je nesoutěžili vše najednou. Bylo by to složité a nevhodné," dodal. Tuzemští dopravci v minulých měsících podali na provoz tratí nabídky, ministerstvo s nimi momentálně vede konzultace. Je to sedm tratí, u kterých ministerstvo stanovilo konečný termín pro odpovědi dopravců do konce listopadu. Jde o trasy z Prahy do Tanvaldu, Příbrami, Rakovníka, Luhačovic a Žiliny. Dále by se mělo rozhodnout o linkách Brno – Bohumín a Kolín – Nový Bor. Další trasy přijdou na řadu později.

Před každým uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním musí ministerstvo porovnávat doručenou nabídku Českých drah a případné alternativní návrhy jiných dopravců. Pokud nedostane ministerstvo jiné nabídky, pak bude jednat o přímém zadání pouze s Českými drahami. Vedle dálkových linek, které objednává stát, vedou železniční dopravci jednání o regionálních linkách s kraji. Dosavadní smlouvy krajů se státním dopravcem vyprší v příštím roce.

13. 11. 2018 Před 180 lety vyjel první tuzemský vlak, lokomotivu přivezli z Anglie (Břeclav – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/prvni-vlak-zeleznice-rajhrad-brno-historie-1838-for-brno-zpravy.aspx?c=A181110_438777_brno-zpravy_krut)

Cestující z Rajhradu u Brna možná zaregistrovali na tamní nádražní budově pamětní desku, která připomíná, že odtud 11. listopadu 1838 vyjela do Brna po rozestavěné trati první parní lokomotiva nazvaná symbolicky Moravia. Stalo se tak zcela poprvé na území pozdějšího Československa. Chvilí, kdy se člověkem vytvořené zařízení rozjelo po kolejích vlastní silou, připomíná Pavel Schreier v knize České železnice – zajímavosti, rarity,



památky. „Parní stroj, tento motor průmyslové revoluce, si tady v podobě lokomotivy odbyl svoji tuzemskou premiéru,“ zdůrazňuje Schreier.

Císař František Ferdinand I. posvětil stavbu železnice o dva roky dříve, když 4. března 1836 poskytl Rothschildově bance koncesi k výstavbě a provozu železnice z Vídně do Haliče. V té už byla zmíněna odbočka do Brna. A hned na jaře 1837 začala nově vzniklá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda s budováním zcela první železnice v rakousko-uherské monarchii. Už od dubna 1838 jezdily pravidelné vlaky z Vídně do Gänserndorfu ležícího jen padesát kilometrů od Břeclavi. „Zájem Vídeňanů o novou atrakci – jízdu železnicí – byl mimořádný a společnosti přinesl první tržby. Právě tento zisk zřejmě ovlivnil rozhodnutí jejích šéfů nepokračovat plynule se stavbou na rakouském území, ale přenést stavební aktivity k Brnu, kde se logicky očekával obdobný zájem o nový dopravní prostředek a z toho plynoucí i odpovídající příjmy,“ líčí další události Schreier.

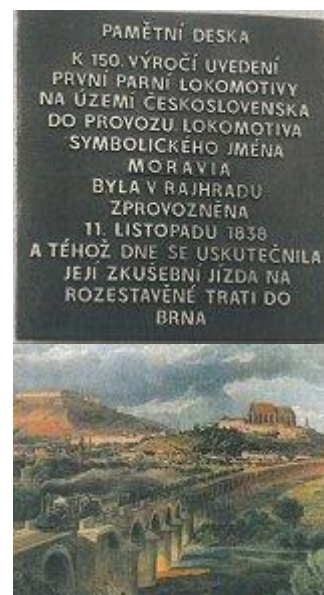
Mohutný viadukt postavili za pouhých pět měsíců

Téhož roku na podzim tu tedy stavební podnikatelství bratří Kleinů připravilo trať pro zkušební jízdu z Rajhradu do Brna. „Před Brnem vznikl pod rukama dělníků 637 metrů dlouhý viadukt,“ popisuje Schreier v další knize Příběhy z dějin našich drah dodnes používanou stavbu před hlavním nádražím. A dodává, že celé dílo s klenutým pětiobloukovým mostem a 72 oblouky mohutného viaduktu, na které bylo použito 90 tisíc tun stavebního materiálu včetně dvou milionů cihel, bylo postaveno za dnes naprosto neuvěřitelných pět měsíců. Stejně hbitě vznikla v Brně zhruba v místech dnešního hlavního nádraží výpravní budova i pět zdejších vlakových kolejí.

Zatímco stavba šla hladce a rychle, s přepravou první lokomotivy to tak jednoduché nebylo. „První lokomotivy Ferdinandovy dráhy totiž nevyrobil místní průmysl, šlo o import z daleké Anglie. Poté, co dělníci lokomotivu v dílnách Robert Stephenson & Co. v Newcastlu vyrobili a ta prošla provozními zkouškami, opět své dílo rozebrali a uložili do transportních beden,“ popisuje Schreier cestu dílů z anglických přístavů do Terstu, jenž tehdy patřil Rakousku. Zde byl vzácný náklad vyložen a za pomoci tažných koní po nevalných silnicích převezen až do Vídně, v níž se díly za dozoru anglických poradců znovu složily v lokomotivu.

První nehoda se stala hned po roce

Obrovský všeobecný zájem o železniční dopravu podnítil pak vskutku rychlé zavedení pravidelného provozu, jenž v Brně odstartoval 7. července 1839. Z Vídně tehdy za zhruba čtyři hodiny jízdy přijely hned čtyři slavnostní vlaky s lokomotivami pojmenovanými Bruna, Gigant, Herkules a Bucefalus. Ty táhly celkem 38 vozů s 1 125 hosty. Stovky shromážděných diváků zažily v Brně to, co pak při otevírání železnice skoro všude: hudbu, rány z mozdíků, slavnostní projevy, hostiny, pamětní medaile. „Mimořádnost brněnské oslavy spočívala v její neopakovatelnosti, poprvé spojila železnice dvě hlavní města monarchie,“ píše Schreier a zmiňuje skutečnou explozi zájmu o dopravu železnicí z Brna do Vídně, kterou za následující pouhé tři týdny využilo 29 tisíc pasažérů. Ti zde utratili slušnou sumu 43 tisíc zlatých. A to navzdory krvavému zakončení slavnostního 7. července 1839. Když totiž vracející se lokomotiva Gigant jedoucí na dohled od předchozího vlaku na vranovickém nádraží nedobrzdila a těžce poškodila jeho dva poslední vagony. „Oba vozy se roztříštily a několik osob, mezi nimi pět znamenitě, poraněno bylo,“ tak událost zaznamenaly 14. července 1839 Pražské noviny. Následovala dlouhá soudní tahanice mezi státními orgány a železniční společností, která z nehody obvinila anglického strojvůdce. Ale cestující už od vlaků nemohlo nic odradit. Ani když měsíc poté, v srpnu 1839, silné lijáky přerušily trať mezi Rajhradem a Hrušovany. Náhradní autobusová doprava samozřejmě ještě nefungovala, takže cestující zkrátka dojeli k přerušnému místu, překonali je pěšky a přestoupili do dalšího vlaku, kterým pokračovali v jízdě. Tak to v Příbězích z našich drah líčí Pavel Schreier.



15. 11. 2018 Strojvedoucí před odjezdem vlaku usnul v kabině. Nadýchal 2,6 promile (Křenovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/opily-strojvedouci-spanek-vlak-zpozdeni-brno-police-pf5-brno-zpravy.aspx?c=A181115_104111_brno-zpravy_mos1)

Strojvedoucího spícího v kabině lokomotivy našli ve středu jeho kolegové na nádraží v Křenovicích na Vyškovsku. Protože jim připadalo, že je opilý, přivolali policisty. Ti muži naměřili více než

2,6 promile. Vše začalo tím, že vlak, který řídil zmíněný strojvedoucí, dorazil ve středu kolem poledne z Brna do Křenovic nedaleko Slavkova u Brna s neodůvodněným dvacetiminutovým zpožděním. „Naštěstí ještě předtím než vyrazil zpět do Brna, našli spícího strojvedoucího v kabině lokomotivy jeho kolegové a zavolali policisty,“ uvedla policejní mluvčí Alice Musilová. Poté, co policisté naměřili strojvedoucímu více než 2,6 promile, měli jasno, že odhad jeho kolegů byl správný. Muž ale s výsledky dechové zkoušky nesouhlasil. „Požití alkoholu tvrdošijně popíral a odmítl i lékařské vyšetření spojené s odběrem krve,“ doplnila policejní mluvčí. Strojvedoucí je teď podezřelý z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.

České dráhy strojvedoucího okamžitě postavily mimo službu. Teď čerpá neplacené náhradní volno. „Se strojvedoucím o události sepíšeme protokol a hrozí mu ukončení pracovního poměru,“ prohlásila mluvčí Českých drah Gabriela Novotná. Doplnila, že před jízdou standardně kontrolují, zda strojvedoucí nepil alkohol a provádějí i namátkové kontroly v provozu. „Jedná se o naprosto ojedinělý případ,“ dodala mluvčí dopravce.

15. 11. 2018 Nový železniční koridor u Budějovic řeší soudy, obce chtějí jinou trasu (Nemanice I – Ševětín)

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/iv-zeleznicni-koridor-dobrejovice-hosin-studlar-protest-boj-soud-szdc-1m6-/budejovice-zpravy.aspx?c=A181115_105534_budejovice-zpravy_khr)

Modernizace části IV. železničního koridoru v úseku mezi Nemanicemi a Ševětínem má odpůrce. Proti navrženému vedení trasy se postavila obec Hosín u Budějovic. Spor bude řešit Nejvyšší správní soud. Nezávisle na tom pokračují schůzky s investorem, jejímž je Správa železniční dopravní cesty. „Proti samotnému koridoru nic nemáme. Navrhujeme, aby se násep posunul dál od místní části Dobřejovice severovýchodním směrem. Původně se zvažovalo mnoho variant vedení trasy. Nevím, proč si Správa železniční dopravní cesty vybrala zrovna tuto,“ poznamenal starosta Hosína Jan Řičánek.

Obec odmítá trasu preferovanou Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a Jihočeským krajem už deset let. V posledních týdnech se zdá, že se Správou našla společnou řeč. Naposledy spolu jednaly v říjnu. „Se starostou Hosína jsme se dohodli na dalších schůzkách. Budeme společně hledat možnost řešení tak, aby bylo ze strany obce akceptovatelné. Další schůzky se uskuteční ještě v tomto roce,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. O co jde? Trasa koridoru vycházela až do letošního února z projektové studie, kterou investor vybral jako optimální. Úsek u Dobřejovic má podle ní začínat výstupem kolejí z tunelu a osadu obejít východním směrem. Před hlukem mají obyvatele chránit vysoké valy a protihlukové stěny. Tyto stavby se však lidem nelíbí. Zároveň namítají, že znemožní obsluhovat pozemky soukromníků. „Trvale by znehodnotily místní krajinu těsně za našimi domy,“ vysvětluje Mirka Heřmanová z Dobřejovic, které koridor také protne pozemek.

Před dvěma lety obyvatelé sepsali petici proti stavbě, kterou zaslali na kraj, SŽDC a ministerstva. Podle starosty Řičánka si za svým návrhem trasy stále stojí. Připomněl, že jejich řešení je citlivější k obyvatelům a zemědělské půdě. Násep by vedl vzdálenějším lesem, který je podle něj stejně zdevastovaný kůrovcem. Ačkoliv vedení Hosína si chválí, že investor s nimi začal jednat, zároveň hrozí, že v případě neúspěchu přitvrdí. Podalo kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu a nevylučuje, že se obrátí na Ústavní soud. Najalo si advokátní kancelář a chystá referendum. Také se odvolalo proti stanoviskům Jihočeského kraje, českobudějovického magistrátu a ministerstva dopravy a životního prostředí. Požaduje jejich přezkoumání. Argumentuje, že státní orgány nezákonně zasahují do samosprávy obce.

Poradce hejtmanky pro dopravu Ivan Študlar podotkl, že podobné lokální námítky se občas vyskytují na celé trase IV. železničního koridoru. Vypořádat se s nimi museli například před deseti lety u sousedních Hrdějovic, které rovněž prosadily posunutí koridoru. V tomto případě mimo obec. „Trasa je už zakotvená v zásadách rozvoje kraje a je i mezi evropskými projekty,“ řekl Študlar. Zároveň připustil, že je stále prostor a vůle s Hosínem jednat o změně v rámci širšího pásma koridoru. „Musíme posuzovat, čím veřejný zájem převažuje. Samosprávy, nebo státu,“ poznamenal Študlar.

Zhruba dvacetikilometrový úsek IV. železničního koridoru je součástí modernizace tratě na trase z Děčína přes Prahu až na rakouské hranice. Umožní vlakům rychlost 160 kilometrů v hodině. Na Českobudějovicku budou expresní vlaky projíždět dvěma tunely. Nejdelší u Chotýčan bude měřit skoro pět kilometrů.

Sporný úsek IV. železničního koridoru

Týká se výhradně Dobřejovic, kde železniční trať vystoupí z tunelu mezi Borkem a Hrdějovicemi dlouhým 3,12 kilometru. Samotný tunel obci poblíž Českých Budějovic nevádí. Projektová studie měla 11 návrhů řešení trasy. Vyhledávací studii uzavřela SŽDC v roce 2015, celý projekt schválilo

ministerstvo dopravy v únoru 2018. Na stavbu pokračuje územní řízení. Celý úsek z Nemanic do Ševětína se dvěma tunely má stát podle nejnovějších propočtů osm miliard korun, původně se počítalo s 12 miliardami. Stavět se začne v roce 2023 s termínem dokončení 2026.

15. 11. 2018 Nový tunel u Plzně otestoval nákladní vlak, v pátek jím projedou i cestující (tunel Ejpovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/zeleznicni-tunel-plzen-ejpovice-vlak-zprovozneni-tubus-kysice-pw3-/plzen-zpravy.aspx?c=A181115_145124_plzen-zpravy_vb)

Nákladní vlak projel v půl páté odpoledne jako první novým železničním tunelem u Plzně, který je nejdelší svého druhu v České republice. V pátek začnou 4 150 metrů dlouhým jižním tubusem tunelu mezi Plzní a Kyšicemi jezdit i expresy a rychlíky s cestujícími. Zkušební jízdu sledovalo několik desítek lidí. Nákladní vlak táhly dvě lokomotivy.



Tunely Ejpovice jsou dva vedle sebe vyražené jednokolejné tubusy. V jižním nyní začíná provoz, severním projede první nákladní vlak na začátku prosince. Nejpozději od 9. prosince, kdy začnou platit nové jízdní řády, už budou jezdit vlaky oběma tubusy bez omezení. Zahajování provozu na nových nebo rekonstruovaných úsecích tratí právě nákladními vlaky a omezenou rychlostí je podle Radky Pistoriusové ze Správy železniční dopravní cesty obvyklý postup. Vlaky jedoucí maximálně padesátkilometrovou rychlostí obrousí a očistí nové kolejnice. „Následuje přeměření tratímistry. Oni rozhodují, kdy do úseku smějí vlaky s cestujícími, i o nejvyšší povolené rychlosti,“ vysvětlila Pistoriusová. První cestující by měli ve vlaku projet tunelem v pátek. Několik hodin bude současně v provozu trať v tunelu i původní trať přes Chrást. Pak bude zastavený provoz na koleji, po které obvykle jezdily vlaky z Prahy na Plzeň, a u Plzně začne přepojování do severního tubusu tunelu.

Původní trať z Plzně do Prahy je z roku 1862 a byla jednokolejná. Až v minulém století k ní přistavěli druhou kolej. Teď je původní trať z Plzně přes Chrást až do Ejpovic opět jednokolejná. Kolej, po které obvykle jezdily vlaky z Plzně do Prahy, je napojená do tunelu. Od okamžiku zahájení ražby u Kyšic do průjezdu prvního nákladního vlaku jižním tubusem uplynuly přesně tři roky devět měsíců a dvanáct dnů. První centimetry horniny odebral z portálové stěny u Kyšic razicí stroj pojmenovaný Viktorie 3. února 2015. Poslední metry jižního tubusu vyrazil štít s průměrem téměř 10 metrů v červnu 2016. Ražbu zpomalovalo velké množství podzemních vod i nestabilita horniny v prvních stovkách metrů.

Cena za vybudování železničního koridoru mezi Plzní a Rokycany aktuálně přesáhla pět miliard korun. Zkrácením trasy díky tunelu a zvýšením rychlosti budou vlaky na průjezd úseku mezi Plzní a Rokycany potřebovat výrazně méně času, než dosud. Až bude v tunelu povolená rychlost až 160 kilometrů v hodině, budou trasu mezi Plzní a Rokycany zvládat expresy a rychlíky za jedenáct minut. Alespoň to slibují jízdní řády. Dnes po staré trati potřebují rychlíky na cestu mezi oběma městy až dvojnásobek času. Osobní vlaky jedoucí tunelem budou potřebovat na cestu 16 minut.

15. 11. 2018 EU mění pravidla v železniční dopravě. Uleví zdravotně znevýhodněným

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznicni-doprava-eu-evropsky-parlament-fgy-/eko-doprava.aspx?c=A181115_161106_eko-doprava_tanc)

Nová pravidla pro cestování na železnici schválili ve čtvrtek ve Štrasburku poslanci a poslankyně Evropského parlamentu. Odhlasovali mimo jiné změny pro hendikepované a upravili podmínky odškodnění při zpoždění vlaku. Cestování vlakem by mělo být jednodušší i pro cestující s omezenou schopností orientace a pohybu. Europoslanci to ve čtvrtek odhlasovali ve Štrasburku. Nařízení o ochraně cestujících by se nově mělo vztahovat také na vnitrostátní osobní dopravu, na kterou řada členských států doposud uplatňuje výjimku. „Lidé se zdravotním postižením dnes musí své cesty vlakem dlouhodobě plánovat, což jim komplikuje život nejenom v naléhavých situacích. Jsem proto velmi ráda, že poslanci dnes podpořili zkrácení lhůt pro objednávání asistenčních služeb, což byl i jeden z mých pozměňovacích návrhů,“ uvedla v tiskové zprávě poslankyně Evropského parlamentu Olga Sehnalová z ČSSD.

Lidem se zdravotním postižením mají nová pravidla nejenom výrazně usnadnit plánování cesty vlakem, ale i pomoci s dosažením větší nezávislosti. „Ve větších stanicích bude nově stačit být pouze 30 min před odjezdem vlaku. V menších stanicích dojde ke zkrácení na 3 hodiny a v těch bez zaměstnanců drah bude stačit objednat asistenční službu pouze 12 hodin předem,“ dodala

Sehnalová. Europoslanci současně odmítli návrh Komise na uplatňování „vyšší moci“, která by znamenala ztrátu nároku cestujících na odškodnění v případě nepředvídatelných událostí, jako jsou přírodní katastrofy. Momentálně mají cestující právo na kompenzaci ve výši 25 % z jízdného v případě, že spoj nabral zpoždění jednu až dvě hodiny. V případě delšího zpoždění má cestující nárok na 50 % z ceny. Nárok na odškodnění ztrácí pokud byl o zpoždění informován před nákupem jízdenky. Tato čísla navíc platí pouze pro mezistátní spoje v rámci EU. O výši kompenzace u zpožděných vnitrostátních spojů a také mezistátních spojů, které mají výchozí či konečný bod mimo EU, zatím rozhodují orgány jednotlivých členských států. Čtvrteční hlasování je zatím pouze dílčím výsledkem. Výslednou podobu legislativního návrhu ovlivní třístranná jednání mezi Komisí, Parlamentem a Radou.

16. 11. 2018 Obce brání rušení vlakových přejezdů, ministerstvo jim chce vystavit stopku

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/doprava-prejezd-zeleznice-vystavba-dbg-eko-doprava.aspx?c=A181115_191522_eko-doprava_mato)

Resortu dopravy došla trpělivost při vyjednávání s obcemi o rušení železničních přejezdů. Těch je v Česku ve srovnání s okolními zeměmi neúměrně mnoho, ale obecní úřady zpravidla správci železničních tratí nepovolí nadbytečná křížení zrušit. Resort proto navrhuje, aby obce o poslední slovo při těchto jednáních přišly. Opatření se nachází v novele zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Celkem je v Česku více než 7 800 křížení silnic a železnic, z nichž zhruba polovina je vybavena jen nejzákladnějším typem zabezpečení, takzvaným výstražným křížem. Zredukováním jejich množství si železničáři slibují snížení počtu dopravních nehod. Zároveň by se tím na řadě úseků otevřela cesta ke zrychlení vlaků a atraktivnější železnice na úkor silniční dopravy. „Rušení přejezdů by se v první řadě mělo týkat křížení tratí a místních a účelových komunikací,“ řekl MF DNES mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Stávající legislativa podle něj obce nemotivuje při rušení nadbytečných přejezdů spolupracovat. Tomu odpovídají i výsledky takovýchto jednání, při kterých se letos podařilo z české sítě odstranit dvacet křížení, v loňském roce pouze šestnáct.

Objížďka do deseti kilometrů

Podle návrhu ministerstva dopravy by obce nadále nemohly blokovat žádosti o zrušení silnic, které křížují koleje k pozemkům přístupným i jinou cestou. Objížďná trasa přitom nesmí být proti původní silnici delší o více než deset kilometrů a zároveň nesmí křížovat další železniční přejezd, který by byl hůře zabezpečený. Druhá podmínka by tak znemožňovala například zrušit přejezd se závorami a nutit řidiče původní trasu objíždět po přejezdu vybaveném pouze výstražnými světly.

Kromě délky objížďné trasy a případného dalšího křížení budou úřady posuzovat i další kritéria. „Vhodnost trasy bude posuzována zejména s ohledem na stavebně technický stav pozemních komunikací, po nichž tato trasa povede, hustotu provozu na těchto pozemních komunikacích, jejich kapacitu a intenzitu provozu, který se na ně v důsledku zrušení přejezdu přesune,“ uvedlo v materiálu ministerstvo dopravy. „Při délce železniční sítě zhruba 9 500 kilometrů vychází v Česku jeden železniční přejezd na necelých jeden a půl kilometru. V tom je Česko když ne světový, tak určitě evropský rekordman,“ uvedl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Jeho úřad musí každou žádost správy železnic posvětit ještě předtím, než začne o odstranění přejezdu vyjednávat s místním silničním úřadem.

Smutným příkladem marné snahy o zrušení železničního přejezdu je křížení ve Studénce, na kterém při srážce pendolina s kamionem v roce 2015 zemřeli tři lidé a další dvě desítky osob byly zraněny. Po jeho odstranění volal krátce po nehodě ministr dopravy Dan Ťok. Přestože je železniční trať možné přímo v obci přejet i po nadjezdu, narazil na neochotu obce nebezpečné křížení odstranit. „Je frekventovaný, ale je to přejezd jako každý jiný. Že na něm řidiči nedodržují pravidla, je problém jiný,“ uvedl tehdy starosta Lubomír Šobich.

Zrychlení na 200 kilometrů

Správa železnic proto na tomto místě chystá podjezd za 700 milionů korun, jehož výstavba by měla začít v roce 2020. Kromě bezpečnosti argumentuje resort dopravy i snahou zmodernizovat tratě a na vybraných místech koridorů zavést dvoustakilometrovou rychlost. Jednou z legislativních podmínek je však odstranění klasických přejezdů z cesty rychle jedoucím vlakům. Ty budou muset buď zmizet, nebo je nahradí nadjezdy. Jde o úseky Choceň – Uhersko, Břeclav – Vranovice, Olomouc – Dluhonice, Sodoměřice – Votice a úseky Soběslav – Doubí, Nemanice – Ševětín.

16. 11. 2018 České tunely mají nového rekordmana. Stará trať z Rokycan do Plzně kvůli němu končí (tunel Ejpvovice)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2651351-ceske-tunely-maji-noveho-rekordmana-stara-trat-z-rokycan-do-plzne-kvuli-nemu-konci>)

Cestující mají poslední příležitost svézt se vlakem z Plzně do obce Chrást. Od soboty tudy již vlaky jezdit nebudou. Všechny, které zamíří z Plzně do Rokycan, již pojedou novým tunelem, kolej do Chrástu začnou dělníci snášet. Ve čtvrtek odpoledne začaly tunelem jezdit nákladní vlaky, od pátku jedou i rychlíky a expresy. První zvláštní vlak s cestujícími projel krátce po osmé hodině ráno. Ejpvovický tunel je novým nejdelším železničním tunelem v Česku. Od 60. let 19. století vedla přes obec Chrást hlavní trať Praha – Plzeň (a dále do Bavorska). Brzy se z Chrástu stal dokonce železniční uzel, když vznikla odbočná trať do Stupna a později do Radnice. S tím je ale konec. Hlavní trať se stěhuje a z chrátského nádraží bude nově jen nácestná stanice na radnické lokálce. Zároveň ale dostává česká železnice náhradu dosud nevídaného kalibru. Z Plzně do Rokycan se začíná jezdit tunelem postaveným až pro rychlost 200 km/h – i když ta v něm zatím povolená nebude. Ejpvovický tunel je také novým nejdelším železničním tunelem v Česku s délkou 4 150 metrů. „Zkušební provoz je povolen do 31. prosince 2019,“ uvedl při zprovoznění jižního tubusu tunelu mluvčí Drážního úřadu Martin Novák.



První vlak s cestujícími projel po nové přeložce Ejpvovice – Doubravka, která ze dvou třetin vede tunelem, v pátek krátce po osmé ráno. Šlo o protokolární vlak s pozvanými hosty, po něm již budou následovat i běžné vlaky – prozatím ale jen expresy a rychlíky. „Byl to vlak č. 555 Západní expres z Chebu do Prahy,“ přiblížil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Expres ani předchozí protokolární vlak ale nebyl na nové trati úplně první. Již v minulém týdnu po ní projel měřicí vlak a ve čtvrtek po 16:30 na ni železničáři pustili nákladní dopravu. „První vlak, který tunelem projede, bude nákladní vlak, a to rychlostí 50 km/h, první v podvečer, další vlaky v noci,“ upřesnila mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Během noci pak železničáři měřili, jak se vlakům v tunelu a především trati za provozu daří. Zatímco expresy a rychlíky jezdí od pátečního dopoledne po přeložce, osobní vlaky budou v pátek ještě jezdit po staré trati přes Chrást, od soboty pak z Plzně do Rokycan jezdit nebudou a na další tři týdny je nahradí autobusy. Vlakem ale bude možné dojet z Rokycan do Chrástu. Plzeňské rychlíky budou mimořádně zastavovat v Ejpvovicích, kde se nová trať odpojuje od staré. Zároveň budou až do Ejpvovic prodlouženy osobní vlaky Radnice – Chrást.

Čtyřkilometrový tunel budou zprvu vlaky využívat jen napůl. SŽDC zatím zprovoznila pouze jižní tubus, z Plzně do Ejpvovic se tedy bude jezdit po jedné koleji. Proto je také výlučka, na jednu kolej by se osobní i dálkové vlaky již nevešly. Druhý tubus by měl být v provozu od 9. prosince, kdy zároveň začne platit nový jízdní řád. Ten předpokládá, že se vlakům mezi Plzní a Rokycany zkrátí jízdní doba zhruba o deset minut, tedy o polovinu oproti současnému stavu. Nemuselo by to být vše, železniční správa totiž uvažuje o zvýšení povolené rychlosti ze 160 km/h až na konstrukční maximum. „V příštím roce plánujeme zkušebně 200 km/h,“ slíbil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Příliš bití by na otevření tunelu a souvisejícího zrušení staré trati neměli být ani cestující z Chrástu. Když budou jezdit do Plzně přes Ejpvovice, bude jízdní doba sice delší o pět minut, ale nebudou muset přestupovat, protože motoráky z Radnic budou prodlouženy až do Plzně.

Ejpvovický tunel přebírá žezlo nejdelšího železničního tunelu od Březenského tunelu dlouhého necelých 1 800 metrů. Ten je v provozu od roku 2007. Před ním byl nejdelším železničním tunelem v Česku tunel na Špičáku na Šumavě zprovozněný v roce 1876. Ten býval léta s délkou 1 747 metrů vůbec nejdelším tunelem v českých zemích, ale absolutní primát později uzurpovaly silniční tunely. V 90. letech se stal nejdelším tunelem v Česku Strahovský tunel, později tunel Panenská a od roku 2015 je nejdelším českým tunelem Blanka dlouhá 5,5 kilometru. Na Blanku nemá ani nový železniční tunel u Plzně, ale kdybychom Blanku pojali jako komplex tří samostatných tunelů, z nichž nejdelší Bubenečský tunel má zhruba tři kilometry, bylo by možné Ejpvovický tunel považovat za vůbec nejdelší v zemi. Ejpvovický tunel se nevyvíká pouze svojí délkou, ale také konstrukcí. Vcelku neobvyklé bylo vyražení dvou samostatných tubusů stejně jako použití pevné jízdní dráhy namísto šterkového lože. Dvoutubusový železniční tunel v pravém smyslu v zemi není, ačkoli například jeden z tunelů u Blanska je tvořen dvěma paralelními jednokolejnými tunely. Podobný charakter měl do nedávné rekonstrukce Jablunkovský tunel. Pevná jízdní dráha je potom využita ve Střelenském tunelu.

Kombinace délky tunelu a pevné jízdní dráhy si vyžádala jeden svéráz. Ve vybraných vozech Českých drah se již objevilo upozornění, že se záchodů nesmí používat nejenom ve stanici, ale také v tunelu. Jde o klasické záchody bez uzavřené odpadové nádrže, ze kterých padají produkty metabolismu do kolejiště. Dnes jezdí na osobních vlacích Beroun – Plzeň i na rychlíkové lince Praha – Plzeň –

Klatovy. Z rychlíků by měly v prosinci zmizet, dráhy slíbily, že starší vozy nahradí „moderními oddílovými a velkoprostorovými vagony“. Na regionálních spojích starší vozy z přelomu 80. a 90. let zůstanou, proto přišel ke slovu i nově formulovaný zákaz používání.

I když je nyní Ejpovický tunel nejdelším (přinejmenším) železničním tunelem v Česku, nemělo by to tak zůstat dlouho. Při modernizaci trati z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic má vzniknout u Chotýčan pětikilometrový tunel.

Jak budou od soboty jezdit cestující

- z Rokycan do Plzně: rychlíkem nebo autobusem nahrazujícím osobní vlaky
- z Chrástu do Plzně: osobním vlakem do Ejpovic s přestupem na rychlík nebo autobusem nahrazujícím přímé osobní vlaky
- z Radnic do Plzně: vlakem bez přestupu do Ejpovic, potom rychlíkem do Plzně
- z Klabavy do Plzně: autobusem nahrazujícím osobní vlaky
- z Prahy do Plzně: expresem nebo rychlíkem beze změny, ovšem již po nové přeložce

Jak budou vlaky v trojúhelníku Rokycany – Chrást – Plzeň jezdit od 9. 12.

- Rokycany – Plzeň: přímé rychlíky (jízdní doba 11 min), spěšné vlaky (15 min), osobní vlaky (14 min); nejméně jeden spoj za hodinu
- Chrást – Plzeň: přímé osobní vlaky (jízdní doba 19 min); nejméně jeden spoj za dvě hodiny, v ranní špičce posily s nepravidelnými intervaly
- Ejpovice – Plzeň: spěšné vlaky (jízdní doba 10 min), osobní vlaky na linkách z Rokycan i Chrástu (jízdní doba 9 až 10 min); nejméně jeden spoj za hodinu, většinou dva

10 nejdelších tunelů v ČR

- komplex Blanka – silniční (zprovozněn 2015): 5 502 m (1 405 m + 1 007 m + 3 090 m)
- Ejpovický tunel – železniční (2018): 4 150 m
- tunel Panenská – dálniční (2006): 2 168 m
- Strahovský tunel – silniční (1996): 2 004 m
- Komořanský tunel – dálniční (2010): 1 937 m
- Březenský tunel – železniční (2007): 1 758 m
- Špičácký tunel – železniční (1876): 1 747 m
- Lochkovský tunel – dálniční (2010): 1 661 m
- jižní tunel Nového spojení – železniční: 1 365 m
- severní tunel Nového spojení – železniční: 1 329 m

16. 11. 2018 Stavební povolení: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/181116vyhlaska.pdf>)

Obsahem stavby jsou stavební úpravy v žst Pačejov, modernizace zastávek, železničního přejezdu a rekonstrukce traťových kabelů v úseku Horažďovice předměstí až Nepomuk. Železniční liniová stavba má zajistit zvýšení rychlosti a propustnosti železničního koridoru zařazeného do evropské železniční sítě TEN-T.

16. 11. 2018 320 kilometrů v hodině. V Maroku bude jezdit nejrychlejší vlak v Africe (Casablanca – Tanger)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/rychlovlak-maroko-afrika-0h2-/eko-doprava.aspx?c=A181116_140839_eko-doprava_fih)

Železnice za 55 miliard korun, po které se požene rychlovlak rychlostí 320 kilometrů za hodinu, se slavnostně otevřela v Maroku. Půjde o nejrychlejší spoj v Africe. Cesta mezi Casablancou a Tangerem se tím zkrátí z pěti na dvě hodiny. Vybudování trati trvalo sedm let a stálo 22,9 miliardy dirhámů, tedy v přepočtu 55 miliard Kč. Slavnostní první jízdu s králem Muhammadem IV absolvoval

francouzský prezident Emmanuel Macron, informoval zpravodajský server BBC. Zatímco dříve cesta mezi komerční metropolí Casablancou a průmyslovým velkoměstem Tangerang trvala pět hodin, rychlovlakem zabere něco přes dvě hodiny. Cesta vede přes hlavní město Rabat. Právě z Tangeru do Rabatu spolu ve čtvrtek vlakem jeli marocký král a francouzský prezident. Podle serveru BBC jde o nejrychlejší vlak v Africe, druhým v pořadí je vlak spojující mezinárodní letiště v Johannesburgu (JAR) s finančním distriktem.

Dvanáct vysokorychlostních dvoupodlažních vlaků Maroko koupilo od francouzské společnosti Alstom, spravovat je bude marocká státní železniční společnost. Maroko očekává, že vlaky každoročně využije šest milionů lidí a že spojení přiláká více investorů do Tangeru na severu Maroka, kde se nachází jeden z největších přístavů v Africe. Kritici naopak tvrdí, že spojení ještě více podtrhne rozdíly mezi jihem, kde na mnoha místech včetně Agádíru vlaky nejezdí, a vyspělejším severem.

20. 11. 2018 České dráhy zdraží jízdné o 2,5 procenta a zvýší počet spojů

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-zdrazi-jizdne-o-2-5-procenta-a-zvysi-pocet-spoju/1689405>)

České dráhy (ČD) od 9. prosince zdraží jízdenky o 2,5 procenta. Důvodem je letošní růst inflace. ČD rovněž v příštím roce navýší počet vlaků na průměrných 7223 spojů denně, což je o 182 spojů více, než letos. Na tiskové konferenci to řekl člen představenstva ČD Michal Štěpán. "S posílením dopravy počítáme v novém jízdním řádu. Vracíme se k modelu se základním dvouhodinovým intervalem vlaků SC Pendolino a k tomu přidáváme další expresy do Varšavy, Krakova, Žiliny nebo Opavy," uvedl Štěpán. Vedle toho ČD posílí kapacitu ve vlaku Metropolitan z Budapešti přes jižní Moravu do Prahy. Štěpán dále řekl, že dopravce zvažuje zavedení povinných místenek ve všech vlacích na komerčních linkách mezi Prahou a Ostravou. Jasno by společnost měla mít do konce roku, nový jízdní řád tak zatím odstartuje bez plošného zavedení povinně místenkových vlaků na těchto linkách. Dopravce chce znát výlukový plán Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), protože nepravidelnosti v dopravě podle něj mohou tento systém narušit. Další změnou by mělo být zrychlení dopravy mezi Prahou a západními Čechami. Vlaky by na trase do Plzně a dalších měst na trase měly díky nedávnému otevření Ejpovických tunelů zrychlit o více než deset minut. Díky tomu zrychlí i spojení do Mnichova.

Vlaky ČD přepravily během tří čtvrtletí letošního roku 133,7 milionu cestujících, což je zhruba o 2,8 milionu více než za stejné období loni. Skupině České dráhy v prvním pololetí klesl zisk na 262 milionů korun, což je meziročně o 275 milionů méně. Tržby skupiny se ale meziročně zvýšily zhruba o 618 milionů na 17,35 miliardy korun. Do skupiny patří vedle osobního dopravce ČD Cargo, ČD Telematika nebo Výzkumný ústav železniční.

České dráhy rozšíří připojení k internetu do 300 dálkových vozů

České dráhy pokryjí většinu svých dálkových vlaků připojením k internetu. Palubní Wi-Fi chce státní dopravce nainstalovat celkem do přibližně 300 rychlíkových vozů. Na tiskové konferenci to uvedl Štěpán. Připojení ve vlacích nabízejí i konkurenční dopravci. "Po určitém zpoždění se nám podaří v novém jízdním řádu nabídnout Wi-Fi připojení k internetu v 829 vlacích, které budou mít službu uvedenou přímo v jízdním řádu. Je to více než čtvrtinový nárůst," uvedl Štěpán. Do konce letošního roku by mělo připojení přibýt do 92 vozů, v příštím roce to bude dalších přibližně 200 vagonů. Celkem by tak mělo být internetovým připojením vybaveno 325 dálkových vlaků, což je více než polovina, které dráhy vypravují. Další 500 vlaků s Wi-Fi jezdí v regionální dopravě. V lokální dopravě však jde jen o malou část vozů, které dráhy pravidelně vypravují. Další desítky vozů by měly mít podle dopravce Wi-Fi i bez uvedení v jízdním řádu. Nově by se tak připojení mělo v novém jízdním řádu objevit například na expresech Praha – České Budějovice – Linec, rychlících Praha – Ústí nad Labem – Cheb, Praha – Plzeň – Klatovy, Praha – Hradec Králové – Trutnov nebo Praha – Olomouc – Luhačovice. Instalaci připojení zařizuje dceřiná společnost DPOV, cenu instalací společnost neuvedla. Připojení k Wi-Fi nabízejí i někteří konkurenční dopravci, RegioJet a Leo Express poskytují připojení k internetu podle svých nabídek ve všech svých vozech.

20. 11. 2018 U Barcelony kvůli sesuvům půdy vykolejil vlak. Jeden člověk zemřel, 49 dalších je zraněných

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2656898-u-barcelony-kvuli-sesuvum-pudy-vykolejil-vlak-jeden-clovek-zemrel-49-dalsich-je>)

Při nehodě vlaku nedaleko Barcelony zemřel jeden člověk a devětačtyřicet dalších bylo zraněno, většinou lehce. Jedním ze zraněných je strojvůdce. Vlak, kterým cestovalo 131 lidí, vykolejil kvůli

sesuvu půdy. Mimo koleje skončily čtyři ze šesti vozů soupravy. K nehodě došlo u města Vacarisses, zhruba 45 kilometrů severozápadně od katalánské metropole, kolem 06:15 našeho času. Všichni cestující už byli z havarovaného vlaku vyproštěni. Šest lidí záchranáři převezli do nemocnic. K sesuvům půdy a také záplavám došlo v důsledku prudkých srážek na severu Španělska z předchozích dní.



21. 11. 2018 Zchátralá nádraží dáme pryč. Kontejnery se lépe udržují, napadlo SŽDC

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-nadrazi-szdc-modernizace-prodej-revitalizace-p2j-eko-doprava.aspx?c=A181120_180834_eko-doprava_rts)

Rozpadávající se nádraží na méně vytižených železničních tratích by mohly nahradit domky smontované ze stavebních buněk. Výměna roky neudržovaných budov za provozně laciné kontejnery je jednou z alternativ, kterou se nyní zabývá Správa železniční dopravní cesty. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) předloni v létě koupila od Českých drah na 1 500 drážních budov a začala s jejich postupnou rekonstrukcí. Ne všechny výpravní budovy však mají před sebou perspektivu oprav a dalších let služby. Takzvaná modulární nádraží, jak správce železnice projekt označuje, je podle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody vhodným kompromisem u neelektrifikovaných tratí s menším počtem cestujících, kde se nejlépe uplatní rychlá montáž a laciná údržba. S tím souvisí i možnost jednotlivá nádraží postavit přesně podle požadavků kraje, obce nebo železničního dopravce. „Pokud je požadavek na sociální zařízení, tak se umístí kontejner vybavený zařízením WC. V případě požadavku na čekárenské prostory lze umístit prosklený kontejner s temperováním. Pokladní prostory, občerstvení či bar lze opět umístit do vhodného modulu, který lze v případě pomnutí požadavku bez problémů odvézt na jiné vhodné místo pro další využití,“ uvedl mluvčí správy železnic Marek Illiaš.



Obcím nápad nevádí

Problém s nahrazením nádražní budovy stavbou smontovanou z buněk by neměl například starosta Sadové u Hradce Králové Dušan Jedlička. Místní nádražní budovu nedávno obec koupila od správce drah a na její technický stav pyšná není. Jízdenky se na nádraží v Sadové prodávaly naposledy před deseti lety, poté budova sloužila jako byt, nebo v ní fungovala čistírna peří, uvedl starosta Jedlička. V poslední době je uzavřela obec i čekárnu, protože se v ní po večerech scházela omladina.

Na jaře by se o osudu nádraží mělo rozhodnout a může se stát, že jediným řešením bude demolice. Přestože nádraží se v obci nachází v neutěšeném stavu, vlakem z něj podle starosty jezdí hodně lidí. A protože nyní na zastávce nemají žádné zázemí, montovaná stavba by byla lepší řešení, než je nechat postávat na dešti, dodal Jedlička. Zatím není jisté, zda se modulárních nádraží v plánech SŽDC uchytili. Správce kolejí o něm totiž mluví velmi opatrně i přes to, že jeho generální ředitel Svoboda už projekt oficiálně představil veřejnosti na nedávném železničním Žofínském fóru. Není tak mimo jiné znám bližší seznam míst, kde by se montovaná nádraží mohla objevit. „Tento seznam vytipovaných lokalit už sice SŽDC zpracovala, projekt však zatím není v takové fázi přípravy, aby bylo možné konkrétní lokality jmenovat,“ uvedl Illiaš.

Všechna nádraží nepřežijí

To, že se nepodaří všechna nádraží opravit a udržovat v provozu, připustil už předchůdce nynějšího šéfa SŽDC Pavel Surý. Předchozí vlastníci nádražních budov, České dráhy, při jejich převodu na SŽDC navíc uvedl, že z více než 1 500 budov mají ekonomickou návratnost jen opravy zhruba 50 nejvyužívanějších nádraží. Přesto na rekonstrukce správa železnic ročně vynaloží miliardové částky. Za první dva roky na opravy putovalo zhruba 2,5 miliardy korun a pro příští rok je podle Svobody přichystána zhruba miliarda. O kolik budou montovaná nádraží provozně efektivnější, zatím správa přesně nespočítala. Stavba bude podle Illiaše lacinější než betonové přístřešky Antivandal, které SŽDC umísťuje na nejméně vytižené zastávky.

21. 11. 2018 Ťok zacouval. Prodej ČD Cargo vládě nenavrhne

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tok-zacouval-prodej-cd-cargo-vlade-nenavrhne-1353800>)

Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) nebude navrhopvat vládní koalici prodej železničního nákladního dopravce ČD Cargo. Šéf rezortu tak ustoupil z původně avizovaného záměru, proti kterému se rázně postavil premiér Andrej Babiš (ANO). Ťok řekl deníku E15, že nebude navrhopvat prodej podniku, ani menšinového podílu. „Prodej ať už menšinového nebo většinového podílu v ČD Cargo nebudu nikomu navrhopvat,“ řekl Ťok deníku E15. Ještě na konci října přitom ministr tvrdil, že chce prosadit prodej minoritního podílu v dceřiné společnosti Českých drah.

Ačkoliv s prodejem menšinového podílu podle původního sdělení Ťoka souhlasil premiér, Babiš krátce po tomto vyjádření informaci dementoval. „Žádná privatizace ČD Cargo, ani částečná, není v plánu. Ani jiných firem. Nic se privatizovat nebude,“ uvedl. Prohlášení ministra pro E15 přišlo den po jeho setkání s prezidentem Milošem Zemanem. Snahu privatizovat ČD Cargo zpochybil v rozhovoru pro deník E15 také Jaroslav Hanák, prezident Svazu průmyslu a dopravy. „Mám s tím problém. Uvědomme si, že firma je rodinným stříbrem drah a jejich ekonomiky. Naopak osobní doprava je finančně nesmírně náročná, státem dotovaná. Má a bude mít po dalších slevách či akcích daleko do ziskovosti,“ řekl Hanák s tím, že by v horizontu dvou až tří let podnik neprodával. „Myslím si, že si pan ministr Ťok zahrává s ohněm. Slovo premiéra je rozhodující. Když jednou řekl, že ne, tak bych s tím dál neprovokoval,“ okomentoval Hanák protichůdná veřejná vyjádření Ťoka a Babiše.

O podobě privatizace a velikosti prodávaného podílu původně měly podle ministerstva rozhodovat představenstvo a dozorčí rada mateřských Českých drah v příštím roce. Prodej se prý měl uskutečnit prostřednictvím nabídky akcií firmy na burze. Nákladní doprava je nejdělečnějším oborem národního dopravce. Společnost ČD Cargo v pololetí vykázala zisk 350 milionů korun.

22. 11. 2018 SŽDC investuje další desítky milionů korun do zlepšení zabezpečení přejezdů

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) provozuje v současné době téměř osm tisíc přejezdů. Zvyšování bezpečnosti jak železniční, tak silniční dopravy na úroňových křiženích je jednou z hlavních priorit správce drážní infrastruktury. I když se podařilo zlepšit stav a zabezpečení mnoha přejezdů, SŽDC letos zintenzivnila přípravy nejen dalších opravných, ale především investičních akcií.

Rekonstrukce desítek přejezdů se připravují v rámci velkých investičních celků, jako jsou například optimalizace tratí Beroun – Králův Dvůr a Český Těšín – Dětmarovice nebo revitalizace trati Louny – Lovosice. „Vedle těchto rozsáhlých staveb se SŽDC soustředí na investiční akce menšího rozsahu přímo zaměřené na železniční přejezdy. Investiční plán SŽDC obsahuje v současné době zhruba 180 těchto jednotlivých akcií, které se zabývají výhradně úpravami na železničních přejezdech a dotknou se celkem 313 přejezdů, u nichž dojde k zlepšení jejich technického stavu a bezpečnosti provozu na nich,“ upřesnil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Tyto projekty se nacházejí v různém stavu rozpracovanosti přípravy, respektive realizace. Stavby mají za cíl osazení nového světelného přejezdového zařízení (119 přejezdů), doplnění závor (42 přejezdů), implementaci funkce sekvenčního sklápění (22 přejezdů) nebo celkovou rekonstrukci přejezdů včetně jejich zabezpečení (127 přejezdů). Na nejvýznamnější části železniční sítě, tranzitních železničních koridorech, přistoupila SŽDC na vybraných přejezdech ke kvalitativně ještě zásadnějším opatřením. Na základě podrobné analýzy Centrální komise Ministerstva dopravy odsouhlasila přípravu přestavby jedenácti přejezdů, které budou nahrazeny novým mimoúroňovým křižením. Vznikne tak nová spojovací komunikace, která umožní zrušení přejezdu. Vybrané přejezdy se nacházejí na tratích Břeclav – Přerov, Přerov – Bohumín, Přerov – Olomouc, Česká Třebová – Praha, Praha – Plzeň a Praha – Děčín. U těchto staveb probíhá v současné době zpracování záměru projektu, v některých případech se již řeší dokumentace pro územní rozhodnutí. Kromě samostatných akcií se náhrady přejezdů řeší také v rámci přípravy optimalizací a modernizací vybraných tratí. Jedná se o desítky přejezdů, převážně na železničních tratích Plzeň – Domažlice, Kolín – Děčín, Velký Osek – Choceň, Praha – Beroun a Brno – Česká Třebová. V případě staveb na trase Brno – Přerov, navrhopvané pro traťovou rychlost 200 km/h, dojde ke zrušení všech přejezdů s ohledem na legislativní požadavky, protože na tratích tohoto typu už nelze úroňové přejezdy ponechat.

SŽDC jako správce železniční infrastruktury přejezdy nejen buduje, ale musí je také udržovat v provozuschopném stavu. V rámci běžné činnosti je nutné zajistit požadované rozhledové poměry, především odstraňováním náletových dřevin a ostatní zeleně. V letošním roce akce zaměřené přímo

na opravy přejezdů stály přibližně 120 milionů korun, další finanční prostředky na opravy přejezdů byly vloženy v rámci rozsáhlejších oprav tratí, například v úseku Lysá nad Labem – Kostomlaty nad Labem, Mšeno – Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště – Turnov, Černá nad Orlicí – Borohrádek, Měchenice – Dobříš a Praha-Smíchov – Praha-Zličín.

Velká část železničních přejezdů se nachází na křížení železniční tratě s účelovou komunikací. Některé jsou navíc v dosažitelné vzdálenosti od jiného přejezdu, který může předmětný objekt nebo pozemek také obsloužit. Takovéto přejezdy se SŽDC snaží každoročně rušit. Dalším preventivním prvkem vedoucím ke zvýšení bezpečnosti na přejezdech je instalace dohledových kamer. Kamerové systémy na železničních přejezdech se postupně zavádějí v posledních 15 letech. Díky tomuto technickému řešení si mnozí řidiči mají šanci uvědomit, že riskovat a nedodržovat pravidla silničního provozu se nevyplácí. Záznamy z kamer na přejezdech totiž slouží jako data potřebná k řešení dopravního přestupku Policií České republiky či místní samosprávou.

Aktuálně je po celé republice v provozu 53 míst vybavených některým z níže uvedených systémů:

Kamerový systém s místním záznamem – Obraz je kontinuálně zaznamenáván a ukládán na datovém úložišti. V případě potřeby je možné záznam okopírovat na místě a provést jeho následnou analýzu, například v případě vyšetřování mimořádné události.

Kamerový systém s místním záznamem a přenosem přes WiFi – V systému je možné připojit se online na kamerový výstup prostřednictvím WiFi komunikace a sledovat a zaznamenávat výstupy z kamer. Toho využívá v některých případech Policie ČR při dopravních akcích.

Kamerový systém s místním záznamem a přenosem dat ke zpracovateli přestupkové agendy – Nejpokročilejší kategorie kamerových systémů, které umí detekovat automaticky registrační značku vozidla, pořídit fotodokumentaci přestupku a pořídit i krátké video. Kromě místního uložení předávají data automaticky ke zpracovateli přestupku.

25. 11. 2018 Dopravci ročně vycvičí desítky strojvedoucích za statisíce korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/dopravci-rocne-vycvici-desitky-strojvedoucich-za-statisice-korun/1691307>)

Desítky nových strojvůdců ročně vycvičí železniční dopravci v Česku. Přesto se stále potýkají s jejich nedostatkem, mimo jiné kvůli odchodům do penze. V Česku chybí řádově několik stovek strojvůdců. Vyplývá to z ankety ČTK mezi dopravci. Ke konci loňského roku bylo podle Drážního úřadu z 9 199 strojvůdců v Česku již 1 400 v důchodovém věku. Průměrný věk strojvůdce činil téměř 50 let. Situaci navíc v poslední době zhoršuje velká nabídka míst a nízká nezaměstnanost, které snižují atraktivitu profese strojvůdce pro případné zájemce o práci.

Výcvik strojvůdce stojí statisíce korun na jednoho a trvá zhruba devět měsíců, někdy i rok. Nejvíce strojvůdců zaučují státní České dráhy. Podnik nyní zaměstnává asi 3 500 již zkušených strojvůdců a až 220 je v přípravě. "Průběžně si tak vychováváme nové strojvedoucí za kolegy, kteří tuto profesi opouští nástupem do penze, nebo ztrátou zdravotní a smyslové způsobilosti," uvedl mluvčí společnosti Radek Joklík. Zdravotní požadavky, především na zrak a sluch, jsou podle něj velmi přísné. Mnoho strojvedoucích kvůli tomu musí skončit předčasně.

Vlastní strojvůdce si sami vychovávají i soukromí dopravci. RegioJet, který v současnosti zaměstnává 120 strojvůdců, vycvičí podle mluvčího firmy Aleše Ondrúje ročně šest až deset nových strojvedoucích. Společnost Arriva podle mluvčího Romana Herdena letos zaučila čtyři nové strojvůdce, kteří dosud tuto profesi nedělali, a přijala další tři se zkušenostmi z dřívější praxe. Vlastní strojvůdce cvičí i Leo Express, který plánuje významněji doplnit své stavy zejména v příštím roce. Výcvik většinou hradí sami dopravci, na oplátku se však noví strojvedoucí musí firmě na určitou dobu zavázat. Třeba RegioJet podepisuje s uchazeči smlouvy na tři roky.

Výcvik nového strojvedoucího má několik částí. Teoretická výuka zabere asi 280 hodin. Uchazeči také absolvují stovky hodin jízdního závěru a další praxe, třeba posunování vlaků. Další desítky hodin výcviku musí strojvedoucí absolvovat při přechodu na jiné řady vozidel, než pro které mají licenci. Noví strojvůdci také v prvních týdnech v ostrém provozu většinou ještě jezdí pod dohledem zkušenějších kolegů na méně náročných tratích nebo vlacích. Postupně pak přecházejí na delší trati.

Nedostatek strojvůdců se dopravci snaží řešit náborovými akcemi, stipendijními programy i zvyšováním mezd. Podle odborů chybí strojvůdci především ve velkých městech, zejména v Praze. Počet strojvedoucích na české železnici se loni podle Drážního úřadu zvýšil o 622 na 9 199 lidí. Z toho bylo 41 žen. Zhruba 1 400 strojvedoucích bylo ke konci roku starších 61 let, tedy

v důchodovém věku, a téměř třetina ve věku nad 50 let. Průměrný věk strojvedoucího činil 48,5 roku a průměrná měsíční mzda byla přes 37 000 korun.

28. 11. 2018 Most pod Vyšehradem nelze opravit, potvrdila studie pro památkáře

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/most-pod-vysehradem-nelze-opravit-potvrdila-studie-pro-pamatkare/1692466>)

Nutnost zbourání ocelové konstrukce památkově chráněného železničního mostu pod Vyšehradem v Praze potvrdila i studie pro památkáře. Uvedl to dnes server Aktuálně.cz. Ke stejnému závěru už dříve dospěla analýza pro státní Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Národní památkový ústav (NPÚ) tehdy uvedl, že lze možná ještě most opravit. Podle studie, kterou poté pro NPÚ provedl Kloknerův ústav ČVUT, ale oprava mostní konstrukce není reálná. "Zkorodovaná konstrukce je v natolik špatném stavu, že je třeba, aby byla nahrazena novou. Prvků, které by bylo potřeba opravit, je totiž opravdu hodně. Zbourání konstrukce je proto varianta, která odpovídá stavu, ve kterém ten most nyní je," sdělil serveru ředitel Kloknerova ústavu Jiří Kolísko.



SŽDC původně zvažovala opravu mostu. V květnu ale správa oznámila, že kvůli rozsáhlé korozi ocelové konstrukce navrhuje studie projektantské firmy Sudop demolici a stavbu nového mostu. "Použitá ocel je z dnešního pohledu pro dynamicky namáhané mostní konstrukce zcela nevhodná a v rámci rekonstrukce je nutné vyměnit minimálně 60 procent prvků stávající ocelové konstrukce s efektem prodloužení životnosti nosné konstrukce o pouhých 30 let," řekla tehdy mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Postavení nové konstrukce by umožnilo průjezd vlaků na celé století, uvedlo Aktuálně.cz.

Památkáři ještě v květnu uváděli, že by bylo možné most opravit. "Je bohužel zcela zřejmé, že základní údržba mostu je značně zanedbaná, most má plošně degradované nátěry nosných konstrukcí, lávky a další části, ale to vůbec neznamená, že je neopravitelný," sdělil tehdy ČTK šéf pražského pracoviště NPÚ Ondřej Šefců. Nyní uvedl, že by mohly být zachovány alespoň kamenné pilíře mostu. "Kamenné části jsou hodnoceny jako opravitelné, včetně pilířů v řece, které jsou kvalitní a není důvod pro jejich bourání. Jde o to, jakým způsobem co nejcitlivěji nahradit ocelové nosníky," řekl Šefců Aktuálně.cz.

Zachování pilířů je možné i podle Kloknerova ústavu. "Kovové konstrukce bohužel nelze zachránit, ale zbytek určitě ano," sdělil ředitel ústavu Kolísko. SŽDC už dříve uvedla, že by mohla být spodní část mostu po rozsáhlé opravě zachována a kovovou konstrukci by nahradila replika, což podle serveru navrhl i Kloknerův ústav. Závěry nejnovější studie chtějí památkáři spolu s odborníky z Kloknerova ústavu ještě představit Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

SŽDC by chtělo kvůli zbourání ocelové konstrukce sejmout z mostu památkovou ochranu. Podle NPÚ jsou ale i razantnější úpravy možné bez odebrání ochrany. Návrh na odejmutí památkové ochrany mostu nyní posuzuje ministerstvo kultury. Most na Výtoni je podle památkářů významnou technickou kulturní památkou v exponované části Pražské památkové rezervace.

29. 11. 2018 Fortelná Šlechtična pracovala, až se z ní kouřilo. Sloužila i v KLDŘ (řada 475.1)

Zdroj: iDNES.cz (https://technet.idnes.cz/parni-lokomotiva-rady-475-1-slechticna-d7x-tec-technika.aspx?c=A181127_184245_tec-technika_erp)

Mezi nejlepší československé parní lokomotivy patří řada 475.1, která vznikla krátce po válce a v provozu na našich drahách vydržela až do konce parní trakce na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let. Po druhé světové válce trpěly obnovené Československé státní dráhy nedostatkem provozuschopných lokomotiv a železničních vozů vůbec. A to, co zde bylo k dispozici, představovalo po stránce typového složení široké portfolio logisticky nepříliš vhodné pro údržbářskou a opravářenskou činnost. Tento nelichotivý stav se začal krátce po válce řešit například zařazením 80 amerických lokomotiv S160 (zkonstruovaných během války pro evropský provoz) do služeb ČSD, z toho bylo 60 zapůjčeno od UNRRA (United Nations Relief



and Rehabilitation Administration) a 20 pronajato od USATC (U.S. Army Transportation Corps). Lokomotivy S160, určené původně pro válečnou dopravu americké armády, dostaly u ČSD označení řady 456.1. Po krátké době došlo k jejich bezúplatnému převedení do vlastnictví našeho státu. Především však začínají vznikat nové typy strojů domácích. Jedním z nich byla i univerzální parní lokomotiva řady 475.1 z plzeňské Škodovky. Tato více než povedená a mezi jezdci i nejezdci oblíbená lokomotiva dostala později přezdívku Šlechtična. Označení univerzální znamená její použití pro osobní i nákladní vlaky. Svými výkony v oboru maximální rychlosti tedy poněkud zaostává za lokomotivami rychlíkovými a v oboru tažné síly za speciálními těžkými lokomotivami nákladními s brutální adhezí hmotností.

Základní technické parametry Šlechtičny určíme z označení řady 475.1 podle Kryšpínovy metodiky. První číslice udává počet spřažených dvojkolí (zde tedy čtyři), z druhé číslice určíme připočtením trojky a vynásobením desítkou maximální povolenou rychlost 100 km/hod a třetí číslice udává po připočtení desítky zaokrouhleně tlak na jednu spřaženou nápravu 15 tun. První číslice za tečkou v daném kódu je tzv. konstrukční skupina, to znamená rozlišovací číslo typu, protože více typů lokomotiv může mít stejné parametry, a tudíž i základní trojčíferné označení. První typ má označení 0, druhý 1 atd. A vše uzavíralo dvoj až trojčíferné inventární číslo daného typu lokomotivy. Když už jsme u těch čísel, tak lokomotivy 475.1 se zpočátku dodávaly s tendry řady 935.0, od šestapadesátého kusu pak s tendry řady 932.3. Zde první číslice udávala objem uhláku v m³ a následující dvě cifry objem vodojemu v m³.



Lokomotivu 57Lo, jak znělo tovární typové označení 475.1, vyráběla Škoda Plzeň v letech 1947 až 1950 v celkovém počtu 172 kusů. Z tohoto množství jich 147 odebraly ČSD a zbývajících posledních 25 putovalo v roce 1951 v rámci internacionální pomoci do Severní Koreje. Po technické stránce patřila Šlechtična ve své době mezi nejmodernější lokomotivy z celosvětového hlediska. Dostala především účinnější kotel se spalovací komorou a varníkem, který razantně zvyšuje přímou výhřevnou plochu kotle. A protože je to pro výrobu technologicky náročný prvek, objevuje se ve stavbě parních lokomotiv až takto pozdě. Dodatečně byly naše Šlechtičny osazovány mechanickým příkladačem uhlí Standard Stocker francouzské konstrukce. Odtud také plyne starší přezdívka této lokomotivy Štokr, která nezní zdaleka tak vznešeně jako Šlechtična. Nakonec vše dobře dopadlo a jméno Štokr si pevně sedlo na těžkou nákladní lokomotivu řady 556.0, i když je pravda, že u 475.1 se to zařízení objevilo asi dříve.

Šlechtičny sloužily poctivě po dlouhá desetiletí, v závěru kariéry byly zbývajících odsouvány ne méně důležité tratě a poslední vyřadily naše státní dráhy v roce 1980. Několik jich přežilo ve hmotné podobě do dnešních dnů, z toho čtyři jsou k 29. listopadu 2018 provozuschopné a zájemci z řad veřejnosti se s nimi mohou setkat na různých nostalgických jízdách. Více informací o lokomotivě 475.1 přináší video ze seriálu Století československé techniky (https://tv.idnes.cz/stoleti-ceskoslovenske-techniky-slechticna-475-111-fuh/technika.aspx?idvideo=V181127_180354_idnestv_vrja).

Provozuschopné lokomotivy řady 475.1

České dráhy provozují dva stroje, konkrétně 475.101 (dle evidenčního čísla 01 by to měl být první exemplář této řady) a 475.179. Třetí exemplář v České republice s číslem 475.111 patří občanskému sdružení Iron Monument Club Plzeň (IMC), které ji nechalo v 90. letech zrekonstruovat do provozuschopného stavu. Čtvrtá provozuschopná Šlechtična 475.196 má svůj domov na Slovensku, kde se o ni stará Spolok Výhrevne Vrútky.

29. 11. 2018 Správce železnic chce investovat stovky miliard

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spravce-zeleznic-chce-investovat-stovky-miliard-1354095>)

Cestování vlakem po Česku by mělo doznat významných změn. Správa železniční a dopravní cesty totiž počítá se zásadním zvýšením výdajů na investice do modernizace tuzemské železnice. Zatímco v období 2014 až 2020 investuje správce železnic dle vlastního předpokladu 128 miliard korun, mezi roky 2021 až 2027 to má být až 214 miliard. „Nacházíme se v ideálním období pro investice, obrovské množství projektů je totiž připravené k výstavbě,“ řekl Jiří Svoboda, generální ředitel SŽDC. „Rozhodující bude, zda stát odsouhlasí naši úvěrovou politiku, kterou bychom nahradili vlastními zdroji,

pokud nebudou dostatečné,” dodal. Případnou půjčku by SŽDC čerpala od Evropské investiční banky nebo cestou komerčních garantovaných úvěrů. V úvahu připadá i vypsání dluhopisů nebo využití PPP projektů s účastí soukromého sektoru.

Letos hospodařila SŽDC s rozpočtem necelých dvacet miliard, příští rok počítá s 23 miliardami. Ačkoliv je stávající kapacita tuzemských kolejí pro nákladní železniční dopravu spíše nedostatečná, v investicích dostane přednost doprava osobní, do které spadají i chystané vysokorychlostní tratě. Nejdále je příprava té z Ústí nad Labem do německých Drážďan. „Přípravné dokumentace těchto tratí zatím stojí maximálně desítky milionů. První konkrétní soutěž tratě do Drážďan bychom mohli začít řešit v roce 2025, tam jsou přípravy nejdále. Poté se finanční náročnost zásadně zvýší,” podotkl Svoboda. Další investice ve výši sedm set milionů půjdou v příštím roce do rekonstrukcí nádražních budov. Opraví se tak například hlavní nádraží v Praze – interiéry a fasáda – nádraží Smíchov, Beroun a Havířov. V přípravě jsou zatím rekonstrukce staveb v Plzni, Českých Budějovicích nebo Pardubicích.

29. 11. 2018 Vlakové spojení z Prahy do Zlínského kraje a na Slovensko budou dalších devět let provozovat ČD (Ex2, R18)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakove-spojzeni-z-Prahy-do-Zlinskeho-kraje-a-na-SI?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

České dráhy budou od prosince 2019 dalších devět let provozovat státem objednané linky Ex2 z Prahy do Žiliny a R18 z Prahy do Luhačovic. Národní dopravce zvítězil s nabídkou 445 milionů korun ročně, což je o 153 milionů méně než doposud. Ministerstvo dopravy vybíralo ze dvou nabídek. České dráhy nabídly provoz na linkách za celkovou úhradu kompenzace ve výši 3,851 miliardy korun a společnost RegioJet ve výši 5,298 miliardy korun. Cena se vztahuje k celému období devíti jízdních řádů, tedy od platnosti jízdních řádů 2019/2020 až do platnosti jízdního řádu v letech 2027/2028. „Za rok 2017 jsme Českým drahám zaplatili za objednávku 598 milionů korun. Jejich aktuální nabídka s částkou 445 milionů ročně je o 153 milionů výhodnější. Za tyto ušetřené peníze můžeme ještě více zkvalitňovat služby pro cestující a do budoucna případně navýšit počet vlaků,” uvedl ministr dopravy Dan Ťok.

Ministerstvo dopravy aktuálně řeší režim veřejných služeb po skončení platnosti stávajících smluv o veřejných službách. První skupinu linek tvořily dopravní výkony na lince R14A Pardubice – Liberec. Druhou skupinou jsou linky Ex2 Praha – Horní Lideč (směr Žilina), R18 Praha – Luhačovice, R8 Brno – Bohumín, R21 Praha – Tanvald, R22 Kolín – Nový Bor, R24 Praha – Rakovník a R26 Praha – Příbram – České Budějovice. „Otevírání trhu dálkové železniční dopravy vede k úspoře peněz daňových poplatníků a lepším službám pro cestující na železnici,” dodal ministr Ťok. Podklady k lince R14A, kde již došlo k podpisu smlouvy, ministerstvo dopravcům odeslalo už v červnu 2018, v červenci pak rozhodlo o nejlépeší nabídce.

Vláda plán liberalizace osobní dálkové železniční dopravy schválila už v roce 2014. Harmonogram počítá od počátku s tím, že v období let 2020 až 2033 bude postupně docházet k otevírání trhu vypisování nabídkových řízení. Před každým uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním musí ministerstvo dopravy z hlediska hospodárnosti porovnávat doručenou nabídku Českých drah a případně alternativní návrhy jiných dopravců, kteří mají zájem provozovat dotovanou linku. Pokud ministerstvo nedostane jiné nabídky, pak jedná i nadále o přímém zadání pouze s Českými drahami.

29. 11. 2018 Skončila oprava výpravní budovy nádraží v Železně Rudě-Alžbětíně

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

Středně velkou opravou prošla nádražní budova v Železně Rudě-Alžbětíně. Stanice je výjimečná tím, že leží přímo na hranici mezi Českou republikou a Německem. Opravu budovy z roku 1877 zahájila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v září 2017. Zhotovitelem prací byla společnost RAILSTAV, celkové náklady dosáhly výše 6 milionů korun. Nádraží v Železně Rudě-Alžbětíně je spojnicí mezi bavorskou tratí z Plattlingu do Bavorské Železné Rudy a tratí Plzeň – Klatovy – Železná Ruda. Státní hranice prochází přímo prostředkem výpravní budovy a tím pádem rozděluje budovu na českou a německou část. Vzhledem ke své poloze uprostřed Šumavy je nádraží hojně využíváno turisty jak v letních, tak zimních měsících.

Revitalizace výpravní budovy zahrnovala především výměnu částí krovu a střechy, které byly ve velmi špatném stavu. Střecha nad celou budovou byla dále chemicky ošetřena a napuštěna speciální

sanační ochrannou penetrací. Nové jsou také například klempířské prvky. Dále se opravilo stávající obložení štítů střechy a obložení horních pater budovy. Přezdila se komínová tělesa tak, aby se jejich vzhled co nejvíce přiblížil historickému rázu budovy. Zásadně byl opraven i nástupištní přístřešek, kde byla vyměněna krytina a barevně sjednocena se všemi novými klempířskými prvky. Opravena jsou také všechna kamenná schodiště. Zajímavostí je nový vzhled fasády na nízkém přístavku v uličním traktu budovy, kde se realizoval náznak kamenné profilace, aby se vzhled co nejvíce přiblížil ostatní kamenné fasádě objektu. Příští rok bude následovat modernizace vnitřních prostor budovy železnorudského nádraží.

29. 11. 2018 SŽDC na jihu Čech se opravila další dvě nádražní budovy (Božejovice, Katovice)

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

Historické budovy vlakových nádraží v Božejovicích a Katovicích na jihu Čech prošly během uplynulých 12 měsíců velkou a výraznou změnou. Cílem rozsáhlé rekonstrukce obou objektů bylo především odstranit nevyhovující prvky a vrátit jim historický vzhled.

Železniční stanice Božejovice leží na Českomoravské transversální dráze a je svým vzhledem klasickým příkladem stanic vystavěných při vzniku této dráhy vedoucí z českých Domažlic do moravského Vlárského průsmyku. Opravu výpravní budovy zahájila SŽDC v listopadu loňského roku, zhotovitelem prací byla společnost Valcano, celkové náklady dosáhly výše 4,3 milionu korun. Důvodem opravy byl především havarijní stav budovy. Během stavebních prací se obnovil původní vzhled objektu, opravila nevyhovující střešní krytina a vyměnila okna i dveře. Objekt dostal zbrusu novou fasádu zahrnující renovaci režného zdiva (v patře objektu byly nad okny obnoveny původní cihelné klenby), ozdobných rohových bosáží a říms, kamenného soklu. Také je zde nové osvětlení, osazena nová cedule s názvem stanice a obnovené původní historické nápisy s názvem stanice.

Katovice jsou součástí železniční tratě České Budějovice – Plzeň. Oprava začala rovněž v listopadu loňského roku. Zhotovitelem prací byla společnost OSF 2000, celkové náklady dosáhly výše 5,25 milionu korun. Modernizace budovy zahrnovala výměnu staré střešní krytiny za novou, výměnu poškozených dřevěných částí, všech klempířských prvků a dále výměnu všech oken a dveří. Na celém objektu byla opravena fasáda včetně ozdobných rohových bosáží, říms a kamenného soklu. I zde je nové osvětlení, označení s názvem stanice a obnovené původní historické nápisy s názvem stanice.

30. 11. 2018 Vlakové spojení mezi Brnem a Bohumínem bude provozovat Regiojet, další linky získá ARRIVA vlaky (R8, R21, R22, R24, R26)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakove-spojzeni-mezi-Brnem-a-Bohuminem-bude-pristi?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Ministerstvo dopravy otevřelo obálky s nabídkami na provozování státem objednané linky R8 z Brna do Bohumína. Od prosince 2019 bude následujících osm let provozovat vlakové spojení společnost Regiojet za 252 milionů korun ročně, celková kompenzace v rámci osmileté smlouvy tak bude činit 2,017 mld. Kč. Samotná smlouva vyžaduje postupné zvýšení kvalitativních parametrů, zároveň dochází k navýšení rozsahu dopravy o 19 procent. Dále proběhlo porovnání nabídek na soubor linek R21, R22, R24 a R26. Zde nejvýhodnější nabídku na období tří jízdních řádů předložila společnost ARRIVA vlaky.

Linka R8 z Brna do Bohumína

„O dopravu na lince R8 Brno – Bohumín v uplynulých měsících projevili zájem ještě dopravci Leo Express a České dráhy. Nejvýhodnější nabídku pro stát ve výši 251 milionů korun ročně podal Leo Express, dopravce však nesplnil zadávací podmínky, proto byl ze soutěže vyřazen,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Stávající dopravce České dráhy nabídl osmileté provozování linky Brna do Bohumína s nabídkou ve výši 2,223 mld. Kč. Cena se vztahuje k celému období osmi jízdních řádů, tedy od začátku platnosti jízdního řádu 2019/2020 až do konce platnosti jízdního řádu v letech 2026 a 2027. Oproti předpokladům z kalkulací dopravců z jara letošního roku konkurenční tlak vedl ke snížení nabídky o cca 50 mil. Kč ročně.

Soubor linek R21, R22, R24 a R26

Na soubor linek R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald, R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor, R24 Praha – Rakovník a R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice

nabídku podali dva dopravci. České dráhy nabídly provoz na linkách za celkovou úhradu kompenzace ve výši 931 mil. Kč, společnost ARRIVA vlaky s.r.o. ve výši 731 mil. Kč. Tyto částky jsou za celé období tří období jízdních řádů 2019/2020 až 2021/2022. Porovnání zahrnuje situaci bez poskytování režijního jízdného. „Ve stávající smlouvě ČD vykázaly za rok 2017 u těchto linek ztrátu 299 mil. Kč. Nyní aktuální nabídka ARRIVA vlaky představuje částku cca 244 mil. Kč za rok, tzn. o 55 milionů ročně ušetříme,“ uzavřel ministr Ťok.

Před každým uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním musí ministerstvo dopravy z hlediska hospodárnosti porovnávat doručenou nabídku Českých drah a případně alternativní návrhy jiných dopravců, kteří mají zájem provozovat dotovanou linku. Na linkách, kde ministerstvo dopravy nedostalo na jaře alternativní nabídku, bude jednat o přímém zadání s Českými drahami. Tento způsob vede k úspoře peněz daňových poplatníků a lepším službám, což ukazují i soutěže na linky R8, R21, R22, R24 a R26.

30. 11. 2018 Technické muzeum opraví tři lokomotivy, včetně třetí nejstarší v Česku (210.001, 411.019, 464.102)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/narodni-technicke-muzeum-projekty-oprava-vlaku-a-muzea-v-celakovicich-1zc-/praha-zpravy.aspx?c=A181129_140512_praha-zpravy_rsr)

Národní technické muzeum se pustí do oprav tří historických parních lokomotiv. Dvě z nich jsou nyní kompletně rozebrané na součástky. Muzeum plánuje také vylepšit svůj depozitář v Čelákovících. Ředitel Národního technického muzea (NTM) Karel Ksandr podepsal na tyto dva projekty s ministrem kultury Antonínem Staňkem (ČSSD) smlouvu o dotaci. Prvním z nich je rozvoj depozitářního areálu NTM v Čelákovících, ve kterém je uložena většina ze 75 tisíc sbírkových předmětů, které má muzeum ve správě. „Jedná se o vybudování nové plochy pro umístění rozměrných a těžkých předmětů. V oblasti zabezpečení předmětů jde o vybudování nového vstupního objektu do areálu, který bude zároveň sloužit jako velín,“ uvedl mluvčí muzea Adam Dušek. Úpravy budou stát 32 milionů korun. Jsou součástí projektu, který počítá také s vybudováním nové moderní haly pro sbírkové předměty.

Technické muzeum letos také zahájí kompletní obnovu tří parních lokomotiv ze sbírky železničního muzea. Jedná se o lokomotivu Serenyi z roku 1905, Conrad Vorlauf z roku 1873 a lokomotivu z roku 1940 řady 464 přezdívanou Ušatá. Kromě Ušaté jsou obě parní lokomotivy rozebrané na součástky, z nich část se vůbec nedochovala nebo je příliš zkorodovaná. Oprava vyjde na 27 milionů korun. „Do projektu byly zařazeny lokomotivy, které jsou velmi cenné z pohledu dokumentačního a zároveň první dvě z nich jsou v současné době poškozeny dlouhodobým nevyhovujícím způsobem uložení,“ vysvětlil Dušek.

Oba projekty byly zahájeny v památkově chráněných dílnách u Masarykova nádraží, kde má vzniknout Muzeum železnice a elektrotechniky. To by mělo vzniknout do roku 2026, architektonická soutěž bude vyhlášena v příštím roce. V plánech je také muzejní trasa, která po železnici spojí novou budovu s depozitáři Českých drah v Rakovníku a muzeum NTM v Chomutově.



30. 11. 2018 Obyvatele kraje budou dalších deset let vozit vlaky Českých drah (Pardubický kraj)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/ceske-drahy-regiojet-region-doprava-vlaky-fgb-/pardubice-zpravy.aspx?c=A181130_442548_pardubice-zpravy_mv)

Zakázka za více než tři miliardy jde do finále. Radní Pardubického kraje v pondělí s největší pravděpodobností rozhodnou, že v dalších deseti letech budou cestující v kraji s výjimkou dvou tratí vozit České dráhy. Modernizaci vlaků zaplatí hejtmanství. Obhájení pozice monopolního přepravce není překvapivé poté, co z boje vycouvala společnost RegioJet. Druhý soukromník na železnici firma

Leo Express má získat v Pardubickém kraji jen drobky – trať z Ústí nad Orlicí do Mlýnického Dvora a provoz navazující lokálky z Dolní Lipky do Hanušovic.

Jednou z viditelných změn souvisejících s novým kontraktem by mohlo být to, že vlaky s emblémem ČD v kraji projdou obnovou. Ovšem tím, kdo ji kompletně zaplatí, bude kraj. MF DNES to potvrdil náměstkem hejtmana pro dopravu Michal Kortyš. „V průběhu deseti let to bude miliarda korun. Zaplatí to celé kraj. Od Evropské unie nedostaneme nic,“ uvedl Kortyš. Modernizaci provedou České dráhy, které ale poté budou od kraje dostávat vyšší platby za ujeté vlakokilometry. Modernizací by jako první mělo projít několik motorových vozů řady 810. „Během příštího roku si určíme, na které trati chceme nasadit nové soupravy. Nebude to samozřejmě hned, od objednání do dodání uplynou přibližně tři roky,“ uvedl Kortyš. Na nové vlaky bylo pro kraje v České republice k dispozici 7,7 miliardy korun z Evropské unie, ale ty vyčerpají pouze tři kraje, které byly nejrychlejší – Jihomoravský kraj, Moravskoslezský kraj a Plzeňský kraj. Podle Kortýše dotační podmínky neumožňovaly Pardubickému kraji o peníze v daný okamžik žádat.

Kraj bude mít větší přehled o černých pasažérech

Smlouva podle náměstka hejtmana počítá s tím, že Pardubický kraj bude mít lepší přehled o placení jízdného, České dráhy zvýší kontroly, kterými by měly odhalit černé pasažéry, a zavází se modernizovat odbavovací systém. Dopravce přistoupil i na nový systém sankcí. Pardubický kraj se loni rozhodl uzavřít smlouvu s dopravcem formou přímého zadání. Pouštět se do výběrového řízení na nového regionálního železničního dopravce považovalo hejtmanství za příliš riskantní. Kvůli možným odvoláním a napadáním tendru u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže by mohl být ohrožen termín účinnosti smlouvy. Tím ale prudce stouply akcie Českých drah.

Jestliže si Pardubický kraj od výběru dopravce původně sliboval, že bude moci přepravce přitlačit k modernizaci vozového parku a nižším cenám, tak k tomu nedostal moc prostoru. Firma RegioJet totiž vůbec nepodala cenovou nabídku, protože byla pro ni překážkou podmínka provozovat všechny tratě. Ani druhý soukromník neměl takové ambice. Takže výběr nakonec byl jednoduchý – České dráhy, nebo České dráhy. „Přiznám se, že jsem trochu rozčarován, že těch možností moc nemáme. Nemůžete si vybrat, někomu říct, že si vyberete konkurenci. Naše vyjednávací pozice tak nebyla moc silná. Nicméně České dráhy nám v mnoha ohledech vyšly vstříc,“ uvedl Kortyš. „Škoda, že se skoro všechny krajské tratě nabízely dohromady, a tak se těžko mohl přihlásit někdo jiný než České dráhy. Víc dopravců byť na různých tratích, by mohlo ukázat kraji i cestujícím, co vše se dá v regionální železniční dopravě zlepšovat,“ uvedl organizátor dopravy Robert Koblížek.

Vybraní dopravci budou zajišťovat drážní dopravu od prosince 2019. Vlaky na regionálních tratích v Pardubickém kraji ročně najedou asi 4,8 milionu kilometrů. Hejtmanství Českým drahám přispívá 105 korun na kilometr, což ho ročně stojí přes 350 milionů korun. Dalších 143 milionů korun letos poskytl kraji na regionální dopravu stát.