

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2018

OBSAH

03. 12. 2018	ČESKÉ DRÁHY PŘESTĚHUJÍ SÍDLA. V PRAZE HLEDAJÍ NÁHRADNÍ BUDOVU . 3	
04. 12. 2018	SŽDC ZAHÁJÍ DALŠÍ VÝZNAMNÉ INVESTIČNÍ AKCE	3
06. 12. 2018	SOUKROMÍ DOPRAVCI NA ŽELEZNICI PLÁNUJÍ STAMILIONOVÉ INVESTICE (REGIOJET, ARRIVA VLAKY).....	4
06. 12. 2018	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCE AWT ZÍSKAL MAJORITNÍ PODÍL VE SLOVINSKÉ FIRMĚ PRIMOL-RAIL	5
08. 12. 2018	Z PRAHY DO VARŮ POD DVĚ HODINY. LÁZEŇSKÉ MĚSTO MŮŽE PŘIBLÍŽIT RYCHLOTRÁŽ (RS4).....	5
08. 12. 2018	NEJDELŠÍM TUNELEM V ČR UŽ JEZDÍ VLAKY S PASAŽÉRY OBĚMA TUBUSY (TUNEL EJPOVICE)	6
09. 12. 2018	ČÍNA POSTAVÍ SVOU PRVNÍ PODVODNÍ RYCHLOTRÁŽ, TĚŽIT Z NÍ BUDE I BOXING	6
09. 12. 2018	ODE DNEŠKA PLATÍ NA ŽELEZNICI V ČR NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD.....	7
09. 12. 2018	NEJVĚTŠÍ VÝLUKA V HISTORII. NA BRNĚNSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ NEBUDE ROK ZAJÍZDĚT VĚTŠINA VLAKŮ.....	7
10. 12. 2018	ČD ZRUŠILY PRONÁJEM DALŠÍCH VECTRONŮ, CHTĚJÍ SOUTĚŽ NA NOVÉ LOKOMOTIVY	8
11. 12. 2018	DO PRAŽSKÉ NÁDRAŽNÍ HALY ZATĚKÁ Z PARKOVIŠTĚ, SŽDC CHCE JEDNAT S MĚSTEM (PRAHA HL. N.).....	8
11. 12. 2018	SKONČILA MODERNIZACE KLÍČOVÉHO ÚSEKU TRANZITNÍHO KORIDORU MEZI PRAHOU A PLZNÍ (ROKYCANY – PLZEŇ).....	9
11. 12. 2018	LOKOMOTIVA BARDOTKA SLAVÍ PADESÁTINY, ZÁJEMCE VEZME MIMORÁDNĚ DO DOBRŠÍ (749.121, 16. PROSINCE 2018).....	10
11. 12. 2018	VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRÁŽ MEZI PRAHOU A MNICHOVEM JE PRIORITY PRO ČESKO I NĚMECKO.....	10
12. 12. 2018	CESTUJÍCÍM SLOUŽÍ OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA V KUŘIMI.....	11
13. 12. 2018	V ANKAŘE VYKOLEJIL VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAK A NABOURAL DO NADCHODU. DEVĚT MRTVÝCH, DESÍTKY ZRANĚNÝCH.....	12
13. 12. 2018	NA ČTVRTÉM KORIDORU ZAČÍNÁ RAŽBA TUNELU DEBOREČ (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE).....	12
13. 12. 2018	SŽDC OPRAVÍ PŘÍŠTÍ ROK NÁDRAŽNÍ STAVBY ZA 1,2 MILIARDY KORUN, ZAČNE FANTOVOU BUDOVOU (PRAHA HL. N.).....	13
13. 12. 2018	SŽDC CHCE BOURAT NÁDRAŽÍ Z ROKU 1889, ZLOBÍ SE PROSTĚJOVANÉ I ODBORNÍCI (PROSTĚJOV MÍSTNÍ N.)	13
14. 12. 2018	NA JAŘE BY MĚLY VLAKY V TUNELU U PLZNĚ ZKOUŠET RYCHLOST AŽ 200 KILOMETRŮ (EJPOVICE – PLZEŇ-DOUBRAVKA).....	14
14. 12. 2018	V NYMBURCE VYKOLEJIL VLAK NALOŽENÝ AUTY, ŠKODA JE TĚMĚŘ 1,5 MILIONU	15
14. 12. 2018	BOURÁNÍ NÁDRAŽÍ TEĎ NEHROZÍ, UKLIDŇUJE ROZEZLENÉ PROSTĚJOVANY PRIMÁTOR (PROSTĚJOV MÍSTNÍ N.).....	15
15. 12. 2018	ŽELEZNIČÁŘI SI PO STÁVCE VYBOJOVALI U DEUTSCHE BAHN ZVÝŠENÍ PLATŮ	16
17. 12. 2018	ZLÍNSKÝ KRAJ CHYSTÁ PRŮLOM, NA ŽELEZNICI PUSTÍ I SOUKROMNÍKA	16
17. 12. 2018	JIHOČESKÝ KRAJ POTVRDIL ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ PRO NÁDRAŽÍ V BRNĚ.	17
18. 12. 2018	ČESKÉ DRÁHY UZAVŘELY KOLEKTIVNÍ SMLOUVU 2019	18

18. 12. 2018	NA PRAŽSKÝ SEMMERING SE VRACÍ VLAKY, KOMPLETNĚ HOTOVO BUDE PŘÍŠTÍ ROK.....	18
19. 12. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU LYSÁ N. L. (MIMO) – ČELÁKOVICE (MIMO)	19
19. 12. 2018	POŘÍČANY MAJÍ MODERNIZOVANÁ NÁSTUPIŠTĚ A JSOU NOVĚ KOMPLETNĚ BEZBARIÉROVÉ	19
20. 12. 2018	PŘIJDOU DALŠÍ PROTESTY? FRANCOUZSKÉ DRÁHY ZRUŠÍ PŘES DVA TISÍCE PRACOVNÍCH MÍST	20
25. 12. 2018	PROUDNICOVÁ LOKOMOTIVA ČSD OPLÝVALA ELEGANCÍ, ALE NE UŽITNOU HODNOTOU (386.001).....	20
30. 12. 2018	SLOVENSKO KONKURENCI NA ŽELEZNICI NEPUSTÍ. STÁTNÍMU DOPRAVCI CHCE PRODLOUŽIT SMLOUVY AŽ DO ROKU 2030.....	22

03. 12. 2018 České dráhy přestěhují sídlo. V Praze hledají náhradní budovu

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-cd-praha-sidlo-stehovani-nabrezi-ludvika-svobody-p5c-eko-doprava.aspx?c=A181203_110623_eko-doprava_cfr)

České dráhy hledají pro své ústředí náhradní budovu. V dosavadním sídle na nábřeží Ludvíka Svobody, o něž se zaměstnanci drah dělí s úředníky ministerstva dopravy, končí nájemní smlouva v polovině roku 2020. Na místo neoklasicistního paláce postaveného v letech 1927 – 1932 hledá dopravce moderní kancelářské prostory postavené po roce 1990.

Podle informací zveřejněných v zadávací dokumentaci veřejné zakázky požadují České dráhy budovu nacházející se v katastru hlavního města s užitnou plochou kanceláří 8 600 metrů čtverečních a s podzemním parkováním pro 85 vozidel. Nové sídlo si chce společnost pronajmout na patnáct let. Celkem České dráhy ze svého ústředí přestěhují řádově stovky zaměstnanců. Cílem je podle Joklíka najít budovu, kde by mohla být většina zaměstnanců dopravce pohromadě. Výhodou budou mít uchazeči, kteří nabídnou objekt v blízkosti Masarykova nádraží, kam dopravce plánuje umístit zaměstnance regionálního obchodního centra, řekl MF DNES mluvčí drah Radek Joklík

Postupný odchod zaměstnanců ČD z budovy na nábřeží už nějakou chvíli trvá. Kvůli zvyšujícím se požadavkům ministerstva dopravy na umístění vlastních úředníků už v minulém roce dráhy z budovy přestěhovaly odbor výpočetní techniky nebo redakci železničního periodika Železničář. V minulosti České dráhy hledaly pro nové sídlo i jiné varianty než komerční pronájem. Podle Joklíka byla ve hře možnost si nové sídlo nechat postavit, v úvahu například přicházela i možnost využít developerský projekt na pražském hlavním nádraží. Zde dopravce ve spolupráci se společností Penta chystá komerční výstavbu bytů, které by měly být umístěné na desce zastřešující kolejiště mezi nádražím a vjezdem do Vinohradských tunelů.

04. 12. 2018 SŽDC zahájí další významné investiční akce

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/dalsi-souteze-na-stavby.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje ve zlepšování parametrů drážní infrastruktury. Dnes bylo schváleno vypsání dalších šesti soutěží na stavby, jejichž celkové investiční náklady přesáhnou 13 miliard korun. Už za pár měsíců by tak měla začít například modernizace koridorových úseků z pražského Smíchova do Černošic a ze Soběslavi do Doubí u Tábora. „Ve všech případech jde o stavby s náklady přesahujícími jednu miliardu korun. To svědčí o jejich významu pro zlepšování stavu české železnice. Potěšitelný je především fakt, že se budou modernizovat také páteřní tratě. Zatímco v případě prací na sever od Soběslavi půjde o jeden z posledních úseků čtvrtého koridoru, který dosud neprošel přestavbou, práce na jihozápadě hlavního města naopak odstartují tolik potřebnou modernizaci velmi frekventované trati podél řeky Berounky,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Významné budou ale i další stavby. Pro příměstskou dopravu v okolí metropole bude důležité zahájení postupné modernizace trati z Prahy nad Labem. Práce mezi Čelákovicemi a Lysou nad Labem navážou na nedávno dokončenou rekonstrukci první jmenované stanice, jejich součástí bude rovněž komplexní rekonstrukce dvoukolejného železničního mostu přes Labe.

Přehled soutěžených staveb s uvedením celkových investičních nákladů:

- Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí, 4 miliardy Kč
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo), 1,5 miliardy Kč
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina, 1,8 miliardy Kč
- Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009, 1,1 miliardy Kč
- Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), 3,6 miliardy Kč
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, 1,6 miliardy Kč

Hlavním cílem modernizace úseku Soběslav – Doubí u Tábora je výstavba nové dvoukolejné přeložky, která bude znamenat zvýšení kapacity trati. Díky přeložce dojde ke zvětšení oblouků, což umožní maximální rychlost vlaků 160 km/h. Instalací moderního zabezpečovacího zařízení se současně zvýší bezpečnost provozu. Součástí stavby budou také přeložky pozemních komunikací druhé a třetí třídy a místních a polních cest.

Náplní optimalizace mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi je rekonstrukce celého dvoukolejného mezistaničního úseku. V rámci stavby bude zachována stávající stopa železniční trati, dojde však ke zvětšení poloměrů některých oblouků. Stěžejní most přes řeku Labe se komplexně zrekonstruuje

na navrženou podplavnou výšku 5,25 m. Nosná konstrukce bude ve všech čtyřech polích nahrazena novou dvoukolejnou konstrukcí s průběžným šterkovým ložem a dolní mostovkou. Traťový úsek v místě procházejícím městem Čelákovice bude od mostu směrem do zastávky Čelákovice-Jiřina opatřen protihlukovými stěnami s ohledem na plánované zvýšení rychlosti a kapacity trati. Maximální traťová rychlost bude nově 140 km/h pro klasické soupravy, vlaky s naklápěcími skříněmi budou moci jet až 150 km/h.

Práce v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina budou zahrnovat úpravy geometrické polohy kolejí, které umožní odstranit lokální omezení rychlosti, zajistit dostatečnou kapacitu tratě a nahradit nevyhovující konstrukce a zařízení. Dále dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně umělých staveb. Součástí projektu je rovněž výstavba zabezpečovacího zařízení 3. kategorie.

Kompletní přestavbou projde také stanice Pačejov. Předmětem projektu je demolice stávajícího a výstavba nových nástupišť ve stanici (jednoho ostrovního jednostranného a jednoho vnějšího o délkách 120 m). Bezbariérový přístup k vlakům bude podchodem. Dále se provedou rekonstrukce částí mezistaničních úseků směr Horažďovice předměstí a Nepomuk, navíc vzniknou dvě nová boční nástupiště o délce 120 m na zastávce Kovčín. Instalací nových technologických zařízení se zvýší bezpečnost železničního provozu.

V případě traťového úseku Praha Smíchov (mimo) – Černošice půjde o optimalizaci v jeho stávající stopě. Součástí projektu je rovněž návrh mimoúrovňového křížení v Praze-Velké Chuchli. V rámci stavby bude kompletně zrekonstruována stanice Praha-Radotín. Součástí protipovodňových opatření v jejím okolí bude zrušení železničního přejezdu, který se nachází ve stanici na kolejovém rozvětvení směrem na Dobřichovice.

Ke zvýšení rychlosti dojde v nejbližší době na další části dvoukolejné železniční trati Hranice na Moravě – státní hranice ČR/SR, konkrétně v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Součástí projektu je rovněž zřízení bezbariérového přístupu k nástupištím a instalace informačního systému. V celém dotčeném úseku se zrekonstruuje zabezpečovací zařízení a trakční vedení.

06. 12. 2018 Soukromí dopravci na železnici plánují stamilionové investice (RegioJet, ARRIVA vlaky)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/soukromi-dopravci-na-zeleznici-planuji-stamilionove-investice/1695993>)

Soukromí dopravci, kteří uspěli se svými nabídkami na provoz některých tratí objednávaných státem, připravují velké investice do vlaků. Společnost Arriva, která uspěla na celkem čtyřech tratích, plánuje nákupy za stovky milionů korun. S rozšířením vozového parku počítá i firma RegioJet, který bude jezdit na frekventované trase Brno – Bohumín. Vyplývá to z aktuálních informací dopravců pro ČTK. Dopravci plánují i nábor zaměstnanců.

Arriva bude od prosince 2019 následující tři roky jezdit na linkách Praha – Tanvald, Kolín – Nový Bor, Praha – Rakovník a Praha – Příbram – České Budějovice. Dopravce dostane za provoz vlaků celkem 731 milionů korun, což je o 200 milionů korun méně, než požadovaly České dráhy. Dopravce chce na tratích využívat motorové vlaky z Německa od Deutsche Bahn, do jejichž skupiny Arriva patří. Stejný typ vlaků už nyní jezdí na lince dopravce z Prahy do Nitra. Podle mluvčího firmy Martina Faráře je společnost před nasazením do provozu ještě zmodernizuje. Celkem by mělo jít o 27 jednotek. Dopravce chce také posílit personál zhruba o 100 pracovníků, zejména na pozicích stevardů, strojvůdců a pokladních. Ceny jízdného nebudou u Arrivy vycházet z ujetých kilometrů, ale budou stanoveny vždy pro konkrétní trasu. Podle Faráře budou ceny zohledňovat i ceny konkurence na trasách, například autobusů. Také RegioJet počítá s investicemi do vlaků a posílení personálu, konkrétní plány chce ovšem představit až v průběhu příštího roku. V plánu je ovšem nákup vlaků i lokomotiv. Stejně jako Arriva také RegioJet počítá s otevíráním vlastních pokladen ve stanicích, kde to stát vyžaduje. RegioJet jich bude mít na trase Brno – Bohumín celkem deset. Vedle těchto tratí oba dopravci uspěli i se svými nabídkami na provoz některých krajských a městských tratí. RegioJet bude obsluhovat například část linek v Ústeckém kraji, Arriva začne od 9. prosince jezdit na příměstské železniční lince S49 ze středočeských Roztok do pražské Libně a Hostivaře. Na všech tratích dopravci vystřídají České dráhy.

Ministerstvo dopravy se rozhodlo vybírat provozovatele objednávaných linek formou přímého přidělení. V řízení porovnává nabídky Českých drah a alternativních dopravců. Státní dopravce v těchto řízeních dosud uspěl na linkách Praha – Luhačovice, Praha – Žilina a Pardubice – Liberec.

Vedle dálkových linek, které objednává stát, vedou železniční dopravci jednání o regionálních linkách s kraji. Stávající smlouvy krajů se státním dopravcem vyprší v příštím roce.

06. 12. 2018 Železniční dopravce AWT získal majoritní podíl ve slovinské firmě Primol-Rail

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-dopravce-awt-ziskal-majoritni-podil-ve-slovinske-firme-primol-rail-1354378>)

Česká společnost Advanced World Transport (AWT) koupila 80 procent akcií slovinského dopravce Primol-Rail. AWT to uvedla v tiskové zprávě, cenu transakce nesdělila. Skupina PKP Cargo, do níž AWT patří, tím rozšířila aktivity na trase od Baltského moře na Jadran. „Dnes podepsaná smlouva vytváří pro skupinu PKP CARGO možnost vstoupit na nové trhy s atraktivní nabídkou služeb a zvýšení objemu přeprav,“ řekl předseda představenstva AWT Maciej Walczyk. AWT dosud provozovala zhruba deset vlaků týdně k hranicím se Slovinskem, kde náklad přejímal místní dopravce. Díky nové akvizici dopravce a skupina PKP Cargo může pokračovat ke slovinskému přístavu Koper u Jadranu a zároveň navýšit počet přeprav na této trase.

Společnost AWT se zaměřuje na železniční a kombinovanou dopravu, provozování vleček, železniční stavby či opravy a pronájem železničních vozů. V Česku vlastní terminál kombinované dopravy v Paskově, provozuje více než 60 železničních vleček, vlastní přes 400 kilometrů tratí a zaměstnává kolem 2 000 pracovníků. AWT je součástí polské skupiny PKP Cargo. Ta je největším operátorem nákladní železniční dopravy v Polsku a třetím největším v Evropské unii.

08. 12. 2018 Z Prahy do Varů pod dvě hodiny. Lázeňské město může přiblížit rychlotrať (RS4)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/rychlovlak-zeleznice-szdc-most-ustni-nad-labem-flh-eko-doprava.aspx?c=A181205_443454_eko-doprava_rts)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prověřuje ekonomickou efektivitu vysokorychlostní železnice z Kralup nad Vltavou přes Louny do Mostu. Odbočka z plánované rychlotrati do Drážďan by lidem zkrátila cestu vlakem i do Karlových Varů. Po Ústí nad Labem, které se nedávno definitivně připojilo mezi města, kde budou zastavovat vysokorychlostní vlaky, má nyní šanci na přivedení rychlostní železnice i severočeský Most. Přestože trasa rychlovlaků vedoucí z Kralup nad Vltavou přes Louny do Mostu v původní vládou schválené síti vysokorychlostních železnic nefigurovala, nyní se jí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vážně zabývá. „Tato varianta je součástí aktuálně zpracovávané studie proveditelnosti. Umožnila by zkrátit jízdní dobu z pražského hlavního nádraží do Mostu pod jednu hodinu a do Karlových Varů na hodinu a 45 minut,“ řekl MF DNES ředitel odboru strategie na SŽDC Radek Čech. Tím by se jízdní doba vlaku, který do Mostu nyní jezdí přes Ústí nad Labem a Teplice, zkrátila na polovinu a bylo by to rychlejší než autobusem. Ten doposud po nedokončené dálnici D7 trasu do Mostu urazí za hodinu a 45 minut.

Rozhodl geologický průzkum

Úředníci nedávno ukončili projednávání první části studie proveditelnosti rychlodráhy mezi Prahou a Drážďany, která jako vhodnější trasu zvolila směr vedoucí přes Ústí nad Labem. „Má to dva důvody. První je přepravní potenciál Ústí nad Labem a snaha Ústeckého kraje krajské město do sítě vysokorychlostních tras napojit. Druhým důvodem jsou výsledky geologického průzkumu,“ uvedl Čech. Z průzkumů prováděných odborníky z Česka i sousedního Saska vyplývá, že varianta vedení trasy po levém břehu Labe by byla mnohem technicky náročnější. Po konzultacích s ministerstvem dopravy proto správa železnic tuto trasu opustila.

Jakou rychlostí?

Ve druhé fázi ekonomického posouzení rychlodráhy do Drážďan musí resort dopravy kromě vybudování zmíněné mostecké odbočky rozhodnout rovněž o tom, jakou rychlostí budou vlaky na první české vysokorychlostní železniční trati projíždět. Zda bude stačit nejnižší navrhovaná rychlost 250 kilometrů v hodině, nebo půjde o plnohodnotnou vysokorychlostní trať s rychlostí do 350 kilometrů. O něco pomaleji budou vlaky jezdit v přeshraničním tunelu pod Krušnými horami, kde se počítá v první fázi s rychlostí do 200 kilometrů u osobní dopravy a do 120 kilometrů u nákladních vlaků.

Kromě rychlovlaků projekt spojení do Drážďan předpokládá využití i pro konvenční vlaky. Ty by měly jet alespoň 160kilometrovou rychlostí, aby nezdržovaly rychlejší provoz. Plány na výstavbu vysokorychlostních tratí v každém případě významně zatíží státní rozpočet. Náklady na výstavbu základní sítě páteřních rychlodrah vyčíslil resort dopravy vloni v květnu na 650 miliard korun. Současný plán investic do roku 2030 počítá, že příprava rychlotratí jen v tomto období vyjde na 204 miliard korun. Pokud má výstavba dopravních projektů postupovat tímto tempem, musí se podle ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyňka Hořelici zvýšit roční přísun peněz po roce 2021 o 20 až 30 miliard.

08. 12. 2018 Nejděším tunelem v ČR už jezdí vlaky s pasažéry oběma tubusy (tunel Ejpvovice)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nejdelsim-tunelem-v-cr-uz-jezdi-vlaky-s-pasazery-obema-tubusy/1696551>)

Od dnešního dopoledne začaly jezdit vlaky s cestujícími i severním tubusem nejděšího tunelu v ČR u Ejpvovic u Plzně. Od nedělní půlnoci, kdy začne platit v celé republice nový jízdní řád, bude více než čtyřkilometrový tunel v plném provozu pode grafikonu, řekla dnes ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Radka Pistoriusová. Jižním tunelem začaly vlaky s cestujícími jezdit už v polovině listopadu. Zkušební provoz severním tunelem povolil Drážní úřad v pátek odpoledne. Nejdřív jím v podvečer projel manipulační vlak. Souprava s cestujícími poprvé vjela do severního tubusu dnes po 10:00, řekla Pistoriusová. Drážní úřad povolil v obou tubusech zkušební provoz, který potvrzuje do konce roku 2019, uvedl v pátek mluvčí úřadu Martin Novák. Po dobu zkušebního provozu budou odborníci sledovat reálný provoz a fungování tunelu.

Ejpvický tunel je součástí modernizace trati mezi Plzní a Rokycany za 6,8 miliardy korun, z toho téměř polovinu stál tunel. Modernizovaná trať patří do III. železničního tranzitního koridoru z Prahy do Chebu. Rychlíky by měly od nového grafikonu jezdit po trati rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Trasu z Plzně do Rokycan projedou za 11 minut. To je o devět minut méně, než to trvalo dosud, a polovina času, za kterou trasu projede nejrychlejší autobus. Modernizovaný úsek s tunelem krátí cestování rychlíkem mezi Plzní a Prahou 80 minut, což je méně než to trvá autobusu z Plzně do Prahy-Florence i z Plzně na pražský Zličín a dál do centra metrem.

Ražba prvního tubusu o délce 4 150 metrů trvala od února 2015 do června 2016. Severní tubus prorazil štít od září 2016 do října 2017.

09. 12. 2018 Čína postaví svou první podvodní rychlotrať, těžít z ní bude i Boeing

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-postavi-svou-prvni-podvodni-rychlotrat-tezit-z-ni-bude-i-boeing-1354370>)

Pekingské úřady definitivně schválily studii proveditelnosti dlouho plánované a unikátní vysokorychlostní tratě Jung-Čou. Čína dnes patří k železničním velmocím, plánovaná rychlodráha bude ale vůbec první, která v nejlidnatější zemi světa povede částečně pod vodou. Tento šestnáctikilometrový úsek bude součástí téměř osmdesátikilometrové tratě, která má zásadním způsobem zrychlit dopravní spojení mezi největším nákladním přístavem světa jižně od Šanghaje se souostrovím Čou-šan na východním pobřeží – na něm navíc vznikne nový silniční a železniční most spojující místní oblasti. Zatímco dnes zabere cesta mezi přístavním městem Ning-po a souostrovím Čou-šan téměř pět hodin autobusem nebo polovinu času autem, nová dráha zahrnující sedm zastávek má destinace spojit za pouhých osmdesát minut. Vlaky se zde budou prohánět maximální rychlostí 250 kilometrů za hodinu. První plány stavby se ve vládních dopravních plánech objevily prvně v roce 2005, díky povolením úřadů mohou Číňané zahájit stavbu v příštím roce. S dokončením projektu, jehož náklady převyšují osmdesát miliard korun, se počítá na rok 2025. Jedná se o strategickou a jednu z nejpozoruhodnějších čínských oblastí z pohledu byznysu, napsala CNN. Přístavem v Ning-po totiž ročně projde vůbec největší množství nákladu ze všech přístavů světa, souostroví Čou-šan si navíc vybral americký výrobce letadel Boeing pro výstavbu své vůbec první továrny nacházející se mimo území USA. Ta má fungovat od letošního prosince. Až bude dráha hotová, továrna získá výrazně rychlejší spojení s přílehlým souostrovím.

V současnosti představuje nejděší podvodní železniční tunel 39 kilometrů dlouhý úsek Eurotunelu, jenž spojuje Francii s Velkou Británií. Jeho šestiletá výstavba dokončená v roce 1994 tehdy vyšla na 21 miliard dolarů, čímž výrazně přesáhla plánovanou výši rozpočtu. Rychlovlaky projíždějí v hloubce zhruba čtyřiceti metrů, v nejnižším místě je to až 75 metrů.

09. 12. 2018 Ode dneška platí na železnici v ČR nový jízdní řád

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ode-dneska-plati-na-zeleznici-v-cr-novy-jizdni-rad/1696951>)

V Česku ode dneška platí nový železniční jízdní řád. České dráhy s jeho zavedením přidaly přímé spoje mezi Prahou a Opavou a z jižní Moravy a Ostravy do Berlína a místo některých vlaků EuroCity a InterCity znovu zařadily Pendolino. Změnou je i zrychlení dopravy mezi Prahou a západními Čechami díky otevření Ejpovických tunelů. Konkurenční Leo Express avizoval zrychlení svého spoje mezi Prahou a Košicemi o 17 minut vlivem snížení počtu zastávek, RegioJet přidal vlaky na trati Praha – České Budějovice a nově zastavuje ve Skalici nad Svitavou. Ostatní spoje RegioJetu mezi Prahou, Ostravskem, jižní Moravou a Slovenskem zůstaly beze změny. Nezměnil se ani provoz černožlatých vlaků Leo Expressu na trase z Prahy do Bohumína, Karviné, Starého Města nebo na Slovensko. Od listopadu po krátké přestávce se dopravce však vrátil na trasu Praha – Krakov.

ČD od dneška zároveň zdražily jízdenky, a to o 2,5 procenta kvůli letošnímu růstu inflace. Rozšířily také nabídku traťových jízdenek pro denní dojíždění, jejíž vzdálenost byla dosud ohraničená na 120 kilometrů, nově je až na 150 kilometrů. Traťové jízdenky mohou využívat i senioři nad 65 let a na vybraných tratích dopravce dává slevu 25 procent i bez prokazování nároku na státní slevy. Jako nejzřetelnější změnu v dálkové mezistátní i vnitrostátní dopravě po zavedení nového řádu vnímají ČD to, že pojmenování vlaků jsou většinou jednotná pro celou linku a zmizely názvy jednotlivých spojů. Například spoje z Prahy do Vídně a Štýrského Hradce (Grazu) budou po čtyřleté pauze opět označeny jako Vindobona. ČD ještě zvažují zavedení povinných místenek ve všech vlacích na komerčních linkách mezi Prahou a Ostravou. Nový jízdní řád to zatím ale nezahrnuje. Dopravce totiž chce znát výlukový plán Správy železniční dopravní cesty, protože nepravidelnosti v dopravě podle něj mohou tento systém narušit. ČD by měly mít v této věci jasno do konce roku.

09. 12. 2018 Největší výluka v historii. Na brněnské hlavní nádraží nebude rok zajíždět většina vlaků

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/jihomoravsky-kraj/2673872-nejvetsti-vyluka-v-historii-na-brnenske-hlavni-nadrazi-nebude-rok>)

Celoroční výluka začala v neděli na brněnském hlavním nádraží. Dotkne se sedmdesáti procent vlaků, které tam běžně přijíždějí, místo pěti set vlaků jich tudy bude každý den projíždět jen sto padesát. Důvodem výluky je oprava mostů a hlavně zabezpečovacího zařízení za více než dvě miliardy korun. Záložním se mimo jiných opět stane dolní nádraží poblíž Zvonařky, na jehož úpravě správci železnice stále pracují. Vlaky v neděli dopoledne jezdily z Brna a do Brna většinou přesně na čas, případně se zpožděním v řádu minut, výjimečně kolem čtvrt hodiny. Cestujícím pomáhají s orientací informátoři v oranžových vestách. Na nádražích jsou informační cedule, lidé si mohou vzít také letáky. Skutečnou zatěžkávací zkouškou nového systému dopravy bude zřejmě až pondělní ranní špička. Na dolním nádraží do sobotní noci pracovali stavbaři, kteří budovy i nástupiště v posledních měsících připravovali na silnější provoz. Vznikl nový přístřešek, podchod a výtahy i mobilní čekárna se sociálním zázemím. „Do konce prosince zprovozní Správa železniční dopravní cesty také zrekonstruované prostory v objektu Českých drah, kde budou další čekárny, pokladny a sociální zařízení,“ uvedla mluvčí správy Kateřina Šubová.

Neodkladná oprava

„Zabezpečovací zařízení dosluhuje, Brno je navíc druhý největší železniční uzel a nemůžeme čekat na přesun hlavního nádraží. Oprava je neodkladná,“ vysvětlila mluvčí Šubová. Výluka se dotkne většiny cestujících. „Z 60 tisíc lidí, kteří využívají železniční dopravu, bude nadále v rámci této výluky na brněnské hlavní nádraží dojíždět asi 20 tisíc cestujících. Zbývajících 40 tisíc lidí bude muset využívat jiné přestupní uzly,“ řekl ředitel Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) Jiří Horský.

Vlaky se vrátí na dolní nádraží

Podle toho, odkud budou lidé cestovat, budou muset vystoupit buď v Židenicích, Králově Poli nebo na dolním nádraží. To železničáři využili i loni při prázdninové výluce, pro letošek se ale rozhodli zázemí na nádraží vylepšit. Dělníci na něm začali pracovat už před několika měsíci. V provozu budou celkem tři koleje, na jednotlivá nástupiště se lidé dostanou nově zbudovaným podchodem.

Oprava dolního nádraží se zpozdila. „Byl podán námět k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Nabrali jsme asi šest až sedm týdnů zpoždění, protože jsme museli čekat na rozhodnutí. Do konce prosince by mělo být hotovo,“ uvedla Šubová. Co už naopak na místě stojí, je mobilní vyhřívaná čekárna s pokladnami, připravená je i zastávka pro autobusy, které budou cestující každých 10 minut vozit od hlavního nádraží. „Mimo jízdní řády budeme mít k dispozici sedm záložních autobusů, ty budou řízeny dispečersky a budou vysílány dle aktuální potřeby, například při příjezdech nočních vlaků,“ doplnila mluvčí brněnského dopravního podniku Hana Tomašítková. Výluka se dotkne nejen vlaků Českých drah, ale také dálkových vlaků Regiojetu.

Náklady na mosty a nové zabezpečovací zařízení činí 2,2 miliardy korun. Bez investic by nebylo možno zajistit další provoz brněnského hlavního nádraží. Během výluky budou cestujícím pomáhat informátoři a lidé si budou moci také najít informace na internetu nebo v letácích.

10. 12. 2018 ČD zrušily pronájem dalších Vectronů, chtějí soutěž na nové lokomotivy

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zeleznice-lokomotiva-doprava-vlak-f4y/eko-doprava.aspx?c=A181210_094556_eko-doprava_cfr)

České dráhy zrušily téměř uzavřený kontrakt na dlouhodobý pronájem 15 lokomotiv pro rychlost do 160 kilometrů v hodině. Původně si vedení společnosti chtělo do konce roku 2024 pronajmout třísystémové lokomotivy Siemens Vectron, před definitivním potvrzením vítězné nabídky ale z obchodu za více než miliardu korun sešlo. „Provoz dálkových vlaků zvládneme se stroji, které už máme k dispozici,“ uvedl ke změně mluvčí Českých drah Radek Joklík. Flotilu nejmodernějších strojů modrého dopravce v současnosti tvoří 20 třísystémových lokomotiv řady 380 od tuzemského výrobce škoda Transportation a deset pronajatých Vectronů.

Namísto dlouhodobého pronájmu si dopravce chce pořídit další hnací vozidla přímo do svého majetku. „Rádi bychom vypsalí zakázku na zhruba 60 nových lokomotiv, v současnosti se pro tuto veřejnou zakázku zpracovává zadávací dokumentace, dodal Joklík. S nákupem nových lokomotiv dopravce počítá v plánu investic, který předpokládá, že během následujících pěti let se na modernizaci vozidlového parku a další projekty vynaloží 40 miliard korun. Kromě nových lokomotiv oznámil dopravce letos v srpnu zadání zakázky na výrobu 50 expresních vozů pro své dálkové linky. Zakázku za tři miliardy korun na stavbu vagonů podobných vozům ve vlacích Railjet dopravce zadal konsorciu Siemens-Škoda. Dalšími soutěžemi, od kterých si dopravce slibuje významné omlazení vozidlového parku, jsou dvě rámcové smlouvy na dodávku desítek elektrických souprav pro regionální dopravu.

11. 12. 2018 Do pražské nádražní haly zatéká z parkoviště, SŽDC chce jednat s městem (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/praha-hlavni-nadrazi-strecha-parkoviste-rekonstrukce-szdc-pol-praha-zpravy.aspx?c=A181211_110644_praha-zpravy_nuc)

Správa železniční dopravní cesty chce jednat s vedením Prahy o budoucnosti parkoviště nad novou odbavovací halou hlavního nádraží. Z odstavné plochy totiž do haly zatéká voda. Minimálně část parkoviště by mohla nahradit klidová zóna, řekl generální ředitel správy železnic Jiří Svoboda. Kvůli hlavnímu nádraží vede se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) soudní spory bývalý nájemce, společnost Grandi Stazioni. Části stropu nové odbavovací haly, nad kterou je parkoviště, jsou podle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody v dezolátním stavu. Nádraží má sice opravenou střechu, ale do odbavovací haly se stropem dostává voda z parkoviště a přilehlé magistrály, které jsou nad halou. Proto je v ní nyní rozmístěno několik nádob na vodu. „Musíme začít konat a také se zamyslet, co se samotnou plochou parkoviště dále do budoucna. Rekonstrukce je nezbytná,“ řekl Jiří Svoboda.

Rekonstrukce budovy, která vyšla na miliardu korun, se přitom uskutečnila před sedmi lety. SŽDC chce vedení Prahy nastínit některé projekty pro další využití plochy, na které je dnes parkoviště. „Celá plocha nemusí být dál parkovištěm, může zde vzniknout i volná zóna, která by více korespondovala s atmosférou historického objektu Fantovy budovy, která je naproti,“ podotkl Svoboda. Veřejnou soutěž na opravu vnějšího pláště Fantovy budovy chce organizace vyhlásit nejpozději v úvodu příštího roku, samotné práce by mohly začít v létě.

Oprava by podle plánů správy železnic měla vyjít na zhruba 160 milionů korun, částku však mohou změnit ještě například výsledky restaurátorských prací na památkově chráněné budově. Později by měla přijít na řadu i rekonstrukce vnitřních částí. SŽDC v současnosti řeší budoucí využití stavby.

„Částečně směřujeme k tomu, že by její využití nemělo být jen na čistě komerční bázi, jako v dolní části nádraží, ale mohlo by se jednat o kulturní a společenské prostory, například pro galerii nebo koncerty,“ uvedl Svoboda. Náklady na celkovou rekonstrukci by se tak vyšplhaly na miliardu korun.

Rekonstrukce historické secesní budovy pojmenované po architektovi stavby Josefu Fantovi měla být původně hotová do roku 2013. Firma Grandi Stazioni, která měla nádraží v pronájmu od roku 2003, však opravy nestihla a SŽDC jí v roce 2016 neprodloužila smlouvu. Italská firma opravila jen vnitřek centrální části s takzvanou Fantovou kavárnou. Boční trakty včetně fasády památkově chráněného objektu dosud na opravy čekají. Grandi Stazioni kvůli nádraží podala na SŽDC celkem čtyři žaloby. Firma v nich požaduje určení vlastnického práva ke staré i nové hale nádraží a zároveň se domáhá náhrady škody za neprodloužení nájmu a zaplacení prostavěných nákladů. Soud zatím pravomocně rozhodl pouze v jedné z nich, když zamítl nároky firmy na vlastnictví Fantovy budovy.

11. 12. 2018 Skončila modernizace klíčového úseku tranzitního koridoru mezi Prahou a Plzní (Rokycany – Plzeň)

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

Kompletním zprovozněním Ejpovického tunelu skončila modernizace v současnosti čtrnáct kilometrů dlouhého úseku třetího tranzitního železničního koridoru mezi Rokycany a Plzní. Projekt je spolufinancovaný Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Dnešního slavnostního ukončení stavby se zúčastnil za Evropskou komisi generální ředitel DG Regio Marc Lemaître v doprovodu ministra dopravy Dana Ťoka. „Díky železničnímu projektu Rokycany – Plzeň se cesta vlakem z Prahy do Plzně zkrátila na 74 minut a stala se tak rychlejší než cesta autem. Součástí projektu je nejdelší tunel v České republice. Evropská unie na projekt přispívá částkou 3,5 miliardy Kč. Nová železniční trať je součástí hlavního koridoru Rýn – Dunaj, a přináší tak výhody nejen obyvatelům plzeňského regionu, ale díky mezinárodní osobní a nákladní dopravě také celému Česku a Evropské unii,“ uvedl generální ředitel DG Regio Marc Lemaître. „Plzeň patří k centrům, která mají být dostupná z Prahy po železnici do jedné hodiny, k tomuto plánu se postupně přibližujeme. Dalším cílem je zlepšit spojení s Německem, a to díky plánovanému zvýšení rychlosti mezi Prahou a Mnichovem. Realizaci toto záměru umožní nedávné rozhodnutí spolkového ministra dopravy o povýšení projektu elektrizace a modernizace německé části spojení do nejvyšší (naléhavé) priority ve Spolkovém plánu dopravních cest,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok.

„Modernizace další části železničního koridoru mezi Prahou a Chebem zkrátila jízdní doby vlaků, zvýšila bezpečnost železničního provozu a samozřejmě také zlepšila komfort pro cestující. Součástí projektu byla výstavba nejdelšího železničního tunelu na naší síti, který je unikátní i využitím nejmodernějších technologií na zajištění bezpečného provozu vlaků,“ řekl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. „Stěžejní částí úseku byla stavba dvou jednokolejných tunelových trub tunelu Ejpovice, který se svou délkou stal nejdelším železničním podzemním dílem v ČR. Členové osádky razicího stroje Viktorie využili zkušeností z ražeb úseku pražského metra obdobnou technologií. Přes nečekané komplikace v geologii se jim ve spolupráci s partnerem ve sdružení společností Subterra a subdodavateli podařilo dílo dodat investorovi v požadovaném termínu,“ sdělil Pavel Pilát, generální ředitel Metrostavu.

Stavba řešila modernizaci tratě vedené z Rokycan až k zastávce Ejpovice převážně po stávajícím drážním tělese. Mezi Ejpovicemi a zastávkou Plzeň-Doubravka se pak postavila nová přeložka, která dosavadní trasu zkrátila o 6,1 kilometru a na které leží i nový Ejpovický tunel proražený pod terénními útvary Homolka a Chlum. Od zastávky Plzeň-Doubravka do plzeňského hlavního nádraží je opět využita stávající trať, která ale prošla celkovou modernizací. Stěžejní stavbou projektu byl Ejpovický tunel, který tvoří dva jednokolejné trubky propojené mezi sebou spojovacími chodbami. Je trasován na rychlost 200 km/hod. Délka obou jednokolejných trub od východního vjezdového portálu k západnímu výjezdovému portálu činí cca 4 150 m. V rámci stavby se rovněž postavily, případně zrekonstruovaly mosty a propustky, v zastavěných oblastech jsou nově protihlukové stěny, výraznou modernizací prošlo zabezpečovací zařízení. Komfort cestujících se zvýšil i výstavbou nových nástupišť se standardní nástupní hranou ve výšce 550 mm. Nástupiště jsou navíc s bezbariérovým přístupem. Stanice a zastávky také získaly nové osvětlení a informační zařízení.

Modernizovaný úsek Rokycany – Plzeň je součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a leží na západní větvi III. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice s Německem. Část prací projektu, tzv. I. fáze, byla spolufinancovaná v rámci Operačního programu Doprava 2007 – 2013, jeho II. fáze je realizovaná v rámci současného Operačního programu Doprava 2014 – 2020. Předpokládané celkové investiční náklady stavby (I. + II. fáze) dosáhly částky 6,783 miliardy korun bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro celou

stavbu může dosáhnout částky 3,520 miliardy korun. Národní financování projektu zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby s názvem Modernizace trati Rokycany – Plzeň bylo sdružení tvořené společnostmi Metrostav a Subterra.

11. 12. 2018 Lokomotiva bardotka slaví padesátiny, zájemce vezme mimořádně do Dobříše (749.121, 16. prosince 2018)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30357/>)

Lokomotiva bardotka, která nese číslo 749.121, bude slavit v neděli 16. prosince 50 let své pravidelné služby na železnici. Při této příležitosti vezme velké i malé fandky krásných lokomotiv s charakteristickým brumláním na výlet do Dobříše, kam dnes už běžně s cestujícími nejedí. Připravené jsou i komentované prohlídky lokomotivy. V pravidelném provozu v okolí Prahy se mohou setkat cestující s těmito velkými lokomotivami české konstrukce už jen o víkendech na výletních vlacích. Přesto je unikátní, že i přes svůj věk díky dobré údržbě zvládají tempo dnešního železničního provozu.



Lokomotiva 749.121 a jejích 50 let

Psal se 17. prosinec 1968, když ČSD převzaly lokomotivu do jihlavského depa. Vyrobila ji pražská ČKD a od té doby slouží na dráze až dodnes. Nejčastěji právě na turistických vlacích v okolí Prahy. „Narozeniny této bardotky připadají na pondělí 17. prosince, proto jsme se rozhodli uspořádat lokomotivě menší oslavu už v neděli o den dříve, aby mohli o víkend dorazit železniční fandové,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod, a doplňuje: „To, že lokomotiva dokáže spolehlivě sloužit i po 50 letech v dnešním provozu potvrzuje vynikající práci tehdejších konstruktérů z ČKD. Už dávno samozřejmě máme mnohem modernější stroje, ale právě k turistickým výletním vlakům tyto unikátní lokomotivy, které přitahují pozornost železničních fandů z celé Evropy, patří.“ Během zimního období jezdí v pravidelném provozu s cestujícími pouze jeden stroj na trati Posázavského pacifiku, tedy z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan a zpět. V letní turistické sezoně vyjíždí druhý stroj na vlaku „Cyklo Brdy“ z Prahy do Březnice a třetí pomáhá s turistickými víkendovými vlaky v Posázaví mezi Čerčany a Zručí nad Sázavou.

Prohlídky lokomotivy v Dobříši

V neděli 16. prosince bude jezdit bardotka 749.121 společně s patrovými vozy mimořádně na pravidelných osobních vlacích z Prahy do Dobříše. Pro zájemce budou v Dobříši připraveny komentované prohlídky lokomotivy. Na vlastní oči si prohlédnete stanoviště strojvedoucího i obrovský vznětový šestiválec, který se ukrývá uvnitř lokomotivy.

- Odjezdy z Prahy hl.n.: 10:25, 14:25 hod.

- Odjezdy z Dobříše zpět do Prahy: 12:36, 16:36 hod.

Proč zrovna bardotka

Za svou přezdívku bardotky vděčí skutečně slavné herečce Brigitte Bardot, jejíž křivky železničářům připomínaly tvar přední kapoty lokomotivy pod okny strojvedoucího. Často se této lokomotivě přezdívá také zamračená. Mezi železničními fandky jsou bardotky velmi oblíbené hlavně kvůli svému charakteristickému brumlavému zvuku motoru, který bývá slyšet i několik kilometrů daleko.

11. 12. 2018 Vysokorychlostní železniční trať mezi Prahou a Mnichovem je prioritou pro Česko i Německo

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vysokorychlostni-zeleznicni-trat-mezi-prahou-a-mnichovem-je-priorita-pro-cesko-i-nemecko-1354521>)

Ministerstvo dopravy považuje vysokorychlostní železniční spojení Praha – Plzeň – Mnichov za prioritu. Uskutečnění záměru umožní nedávné rozhodnutí spolkového ministra dopravy o povýšení projektu elektrizace a modernizace německé části spojení do nejvyšší, tedy naléhavé priority ve spolkovém plánu dopravních cest, řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Stavbu na české straně připravuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Uvedl, že na bavorské straně se příprava trochu zdržela, tento pátek bude jednat se spolkovým ministrem dopravy, kde téma otevře. „Tady je potřeba, aby se rozhodnutí spolkové vlády přetavilo v to, že Deutsche Bahn (německé státní dráhy) to hned začnou intenzivně chystat. Máme informace, že se k tomu schyluje,“ řekl. Úprava české části trati by

měla podle loňských odhadů vyjít na deset miliard korun. Stavba je rozdělena na čtyři etapy. Dokončení české části je plánováno na rok 2025, ale je otázkou, jak dlouho bude trvat posuzování vlivů stavby na životní prostředí, výkupy a další řízení. Momentálně je trať z Prahy do Plzně elektrifikovaná a dvoukolejná. Z Plzně přes Stod až na státní hranici je ale jen jedna kolej a trať tam elektrifikovaná není.

Ťok by chtěl, aby trať byla na obou stranách hranice dvojkolejná, elektrifikovaná a postavená minimálně na rychlost 160 km/h. „Určitě mu (německému ministrovi) řeknu, že bychom si tam představovali dvě koleje elektrifikované, a ne jen jednu, jak plánují dosud,“ uvedl Ťok. Míni, že jakmile bude druhá kolej, hlavně na německé straně, výměna zboží mezi ČR a Bavorskem se z velké části přesune ze silnic na železnici. „Pak bude trať hodně vytížená,“ uvedl. Na české straně do Stodu podle Ťoka dvojkolejná trať určitě bude. Česká republika by ji chtěla takovou mít až do Domažlic, ale tam by podle ministra potřebovala pozitivní signál z německé strany.

Podle generálního ředitele investorské SŽDC Jiřího Svobody budou studie proveditelnosti vypracovány v příštím roce. „Pořád ale musíme vycházet z toho, v jakém objemu je teď doprava k Německu. Z pohledu ekonomické efektivity to na plné zdvojkolejnění zatím nevychází,“ řekl. Proto je podle Svobody nutné, aby Německo řeklo, jak vážně to myslí a v jakém rozsahu bude nákladní i osobní doprava od Mnichova. „Spolková vláda má sice trať jako hlavní prioritu, ale nestanovila si harmonogram. Zatím to spíše vychází na větší počet výhyben, aby se více jezdilo,“ uvedl šéf SŽDC. Plzeňský kraj uvádí, že moderní trať zajistí větší rozvoj regionu, vyšší zájem firem, manažerů i turistů. „Posledních pět let je opravdu velký zájem o železniční infrastrukturu, takže do budoucna by mohla vyjít i ta dvojkolejka,“ řekl Svoboda.

Náměstek hejtmana Pavel Čížek (STAN) považuje propojení Prahy s Mnichovem vysokorychlostní tratí za „naprosto zásadní“. Připustil, že v některých obcích mohou být problémy, ale kraj se bude snažit státu maximálně pomoci v jednání o tom, aby byla trať dvoukolejná. „Na nádražích budou dlouhá nástupiště, aby se tam vešly i moderní nákladní vlaky, které potřebují přes 700 metrů, protože ta obchodní výměna je ohromná a všechno teď jezdí kamiony anebo to objíždí vlakem někde přes Děčín,“ dodal. Sdružení železničních dopravců deklaruje podle Čížka o trať velký zájem a tvrdí, že tam bude jezdit nejméně 22 kontejnerových vlaků denně. „Dnes je to minimum. Jízdní doba je dlouhá a nákladní vlak nemá přednost. A když je to jednokolejná trať, tak se pořád někde stojí,“ řekl. V Německu je už podle Čížka trať schválená parlamentem a je jasné, že se financovat bude.

12. 12. 2018 Cestujícím slouží opravená výpravní budova v Kuřimi

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

Výpravní budova železniční stanice Kuřim se po rozsáhlé modernizaci stala skutečně reprezentativní vstupní bránou do tohoto města na Brněnsku. Stavba trvala přibližně rok, během prací se výrazných změn dočkal jak její exteriér (fasáda, střecha, okna nebo dveře), tak i interiér. Rekonstrukci provedlo sdružení s názvem HSM + ChT – Rekonstrukce VB Kuřim, které tvořily společnosti Hroší stavby Morava a Chládek a Tintěra, Pardubice, celkové náklady dosáhly 19,7 milionu korun. Investorem byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Železniční stanicí Kuřim projde denně průměrně 3 200 cestujících, což toto nádraží řadí na počátek deváté desítky žebříčku nejvytíženějších českých a moravských nádraží. Rekonstrukce výpravní budovy navázala na již v roce 2014 realizovanou část stavby bezbariérových přístupů a zpřístupnění podchodu ze severní části města, která byla tehdy provedena v součinnosti města Kuřim, Českých drah a SŽDC. Loni zahájila správa železnic rekonstrukci samotné výpravní budovy, čímž plynule navázala na dokončenou modernizaci staniční části.

Rekonstrukce budovy zahrnovala úpravy vnitřních prostor sloužících pro čekání a odbavení cestujících, tedy nádražní haly a pokladen, dále dispoziční úpravy pracovišť a zázemí drážního personálu. Vedle pokladen nově vznikla místnost pro doplňkové služby pro cestující se vstupem z nádražní haly, ve které má zájem umístit své infocentrum město Kuřim. Další práce v interiéru souvisely zejména s obnovou povrchů, instalací inženýrských sítí a technických zařízení objektu. Vnějšího vzhledu budovy se dotklo zejména provedení fasády se zateplením, nový nátěr střechy a výměna oken a dveří umožnily optimalizaci hospodaření s energiemi v celé budově. Rekonstrukcí prošla vnější předložená schodiště na uliční straně budovy a zpevněná plocha ze strany od kolejiště včetně přístřešků. Podél budovy na straně ke kolejišti bylo instalováno podélné zábradlí a dřevěná lamelová stěna, díky níž se zvýšila bezpečnost cestujících. Použití dřevěných prvků na podhledy přístřešků vyplynulo z respektování původního materiálového řešení budovy z 50. let minulého století, které chtěl architekt zachovat. Z toho vzešel i jeho návrh na provedení dělicí stěny na zpevněné ploše mezi budovou a kolejištěm z dřevěných lamel.

13. 12. 2018 V Ankaře vykolejil vysokorychlostní vlak a naboural do nadchodu. Devět mrtvých, desítky zraněných

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2678612-v-ankare-vykolejil-vysokorychlostni-vlak-a-naboural-do-nadjezdu-mnoho-zranenych>)

Devět lidí zahynulo a více než čtyři desítky dalších byly zraněny při nehodě vysokorychlostního vlaku v turecké metropoli Ankaře. Tři ze zraněných jsou ve vážném stavu. Osobní vlak narazil do lokomotivy, jejíž posádka právě kontrolovala koleje. Vlak následně vykolejil a naboural do nadchodu. Vysokorychlostní vlak byl na cestě z Ankary do města Konya, které leží jižně od metropole. Kolem 6:30 místního času (4:30 našeho času) podle tamního guvernéra Vasipa Şahina narazil do lokomotivy. Následně nejméně dva vagony vykolejily a narazily do nadchodu.



Agentura DPA uvedla, že k neštěstí došlo poblíž železniční stanice Marşandiz v západní části Ankary. Podle ní se část nadchodu, do kterého souprava vrazila, zřítla na vagony. „Zkombinovaly se dvě věci, jedna příznivější a druhá negativní. Vlak se nacházel ještě stále na předměstí skoro pět milionové Ankary, takže ještě nejel příliš vysokou rychlostí, asi 80 až 90 kilometrů v hodině. Ale protože se na místě nacházela údržbářská lokomotiva, která tam podle ministerstva dopravy neměla co dělat, tak došlo k vykolejení dvou vagonů, což způsobilo to neštěstí,“ uvedl spolupracovník ČT Thomas Kulidakis. Záchranáři dál prohledávají trosky. „Doufáme, že už nenalezneme žádné další mrtvé,“ uvedl guvernér Şahin. Na místě jsou kromě záchranářů, jimž pomáhají speciálně vycvičení psi, i vyšetřovatelé. Zatím není jasné, zda kolizi způsobila nefunkční signalizace.

Poslední větší železniční neštěstí s větším počtem obětí se stalo v Turecku v červenci, když vykolejil příměstský vlak na severozápadě země poblíž města Çorlu mezi Edirne a Istanbulem. Při nehodě zahynulo 24 lidí a na 300 dalších osob bylo zraněno, většina z nich lehce.

13. 12. 2018 Na čtvrtém koridoru začíná ražba tunelu Deboreč (Sudoměřice u Tábora – Votice)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila ražbu tunelu Deboreč. Je to kratší ze dvou tunelů, které nově budou součástí tratě Sudoměřice – Votice na čtvrtém tranzitním koridoru. Ražba začala z výjezdového (pražského) portálu, proražení tunelu včetně primárního ostění se předpokládá v červenci příštího roku.

Modernizace trati Sudoměřice – Votice je jednou z posledních součástí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Na dosud jednokolejném úseku přibude druhá kolej, dva tunely a také nová železniční stanice Červený Újezd. Stavební práce by měly být dokončeny v lednu 2022. „Rychlost vlaků se zvýší na 160 km/h, což umožní jízdní dobu expresů mezi Prahou a Táborem jednu hodinu. Na její zkrácení bude mít výrazný podíl i dnes zahajovaná ražba tunelu Deboreč s délkou 660 metrů,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Předmětem stavby je vybudování ještě jednoho tunelu, a to Mezno s délkou 840 metrů. Trať Sudoměřice – Votice z velké části vybočí ze stávající stopy, což přinese zkrácení trasy o dva kilometry. Dosavadní stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky nahradí jediná s názvem Červený Újezd. Doplní ji zastávky Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky. V hlubokém údolí mezi zastávkami Ješetice a Heřmaničky vybudují stavbaři celkem tři dlouhé mostní estakády. Nejdelší z nich dosáhne délky 244 metrů.

Tunel Deboreč je ražen tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou, která spočívá v mechanickém rozpojování horniny a jejím následném jištění primárním ostěním, kterým se aktivují základní vlastnosti horninového masivu. Po proražení tunelu v létě příštího roku se bude pomocí bednicí formy provádět sekundární ostění, a to včetně hloubených částí obou portálů tunelu. Celková délka ražené části tunelu je 562 m.

Zhotovitelem stavby je společnost OHL ŽS, která realizovala i předešlý úsek Tábora – Sudoměřice se Sudoměřickým tunelem. „Před vlastním zahájením ražeb bylo nutné zajistit přípravu území,

vypracovat a projednat realizační projektovou dokumentaci a vybudovat stavební jámu výjezdového portálu, ze které bude ražba prováděna. Úvodní desítky metrů tunelu budou probíhat v geologicky méně příznivých podmínkách, kdy bude hornina rozpojována mechanizovaně, realizované postupy budou kratší a vyztužení masívnější. Ve střední části tunelu by měl masiv zpevnit a k rozpojování horniny budou využívány trhací práce, čímž se zefektivní postup výstavby. Na realizaci prací se budou podílet i vlastní výrobní kapacity OHL ŽS. Ražba tunelu je symbolicky zahájena vysvěcením sošky Svate Barborky, patronky horníků," sdělil generální ředitel OHL ŽS Roman Kocúrek.

Celkové investiční náklady akce s názvem Modernizace trati Sudoměřice – Votice činí 7 159 049 000 Kč bez DPH. Žádost o spolufinancování tohoto projektu v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020 z Fondu soudržnosti Evropské unie byla předložena na konci roku 2017. V případě jejího schválení může příspěvek EU činit až 5 151 794 403 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

13. 12. 2018 SŽDC opraví příští rok nádražní stavby za 1,2 miliardy korun, začne Fantovou budovou (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-opravi-pristi-rok-nadrazni-stavby-za-1-2-miliardy-korun-zacne-fantovou-budovou-1354586>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce v příštím roce dát na investice a opravy nádražních budov 1,2 miliardy korun, začne například oprava Fantovy budovy hlavního nádraží v Praze. Minimálně stejnou výši nákladů chce organizace udržet i v následujících letech. Organizace zároveň hledá nové zdroje financování oprav, které by mohly přinést stovky milionů korun. Ve čtvrtek to řekl generální ředitel správy železnic Jiří Svoboda.

Oprava památkově chráněné Fantovy budovy patří k největším plánovaným investicím, které správa železnic v následujících letech chystá. Práce by nejprve měly začít na fasádě budovy, SŽDC chce na začátku roku vyhlásit veřejnou soutěž na zhotovitele. Náklady na rekonstrukci vnějšího pláště by měly vyjít na zhruba 160 milionů korun. Oprava interiérů by měla začít o rok později. Vůbec největší investicí v příštím roce ovšem bude rekonstrukce nádraží v Berouně, která by měla stát více než 200 milionů korun. Mezi další velké investice plánované v nejbližších dvou letech patří rekonstrukce nádražních budov v Havířově, Ostravě-Vítkovicích, Berouně nebo Opavě západu. Rozpracované jsou také plány na modernizaci nádraží v Českých Budějovicích, které také patří mezi památkově chráněné budovy.

Do budoucna chce šéf SŽDC hledat další zdroje peněz na opravu nádražních budov, z nichž mnohé jsou památkově chráněné. Jako jednu z možností vidí spolupráci s ministerstvem kultury a využití jeho dotačních programů. To by mohlo být zajímavé i pro České dráhy, které se starají o historické vlaky. Svoboda ovšem upozornil, že by tato forma financování vyžadovala změnu zákona o dráhách. Dalším zdrojem peněz by mohly být také finance z operačních programů ministerstva životního prostředí, které by směřovaly na energetické úspory železničních objektů. Celkově by z těchto zdrojů mohla SŽDC získat stovky milionů korun.

SŽDC, pro kterou pracuje asi 17 tisíc lidí, spravuje celostátní i regionální tratě, jež vlastní stát. Od roku 2016 se stará také o nádraží, která koupila od Českých drah.

13. 12. 2018 SŽDC chce bourat nádraží z roku 1889, zlobí se Prostějované i odborníci (Prostějov místní n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://olomouc.idnes.cz/prostějov-mistni-nadrazi-zbourani-demolice-szdc-protesty-pamatka-1dd-olomouc-zpravy.aspx?c=A181213_445259_olomouc-zpravy_stk)

Velké pozdvižení vzbudil v Prostějově plán Správy železniční dopravní cesty na zbourání místního nádraží. Kritici připravují petici a protestní happeningy. Chystanou demolici historické budovy neodmyslitelně spjaté s přilehlou čtvrtí ostře odsuzují i odborníci. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce na místě nynějšího nádraží postavit nový moderní objekt. „SŽDC chce zařadit rekonstrukci železniční stanice Prostějov místní nádraží do plánu investic. Bude zahrnovat celou železniční stanici včetně demolice budovy, vybudování nového kolejiště, nástupiště, zabezpečovacího zařízení a přednádraží,“ potvrdila mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Stav budovy je podle ní nevyhovující, až havarijní. „S ohledem na rozsah poškození, fyzické opotřebení a nutný rozsah rekonstrukce bude výpravní budova zbourána,“ sdělila. Tato zpráva ovšem okamžitě vzbudila v Prostějově pozdvižení.



Kritici připravují proti bourání petici a happeningové protestní akce, památkáři a architekti nechápavě krouží hlavami. „Plán na demolici, to je úplná zhovadilost, jinak se to nedá říct,“ prohlásil například vedoucí oddělení památkové péče na prostějovském magistrátu Marek Perůtka, který už připravuje koncepční materiál s návrhy, jak budovu zachránit.

Před osmi lety se podle Perůtky nepodařilo nechat budovu prohlásit za kulturní památku, protože ministerstvo kultury žádost zamítlo s argumenty, že podobná nádraží jsou i jinde. „Vůbec nevzalo v potaz lokální kolorit a genia loci. Místní nádraží má nezastupitelnou urbanistickou hodnotu z hlediska pohledu z Rejskovy třídy, nejvýpravnější a nejkrásnější prostějovské ulice,“ vysvětlil Perůtka. Stejný názor má i historik architektury a autor několika knih o prostějovské architektuře Miroslav Chytil. „Jsou města, která si podobnou architekturu hýčkají a opravují ji, ale my to chceme bourat. Místní nádraží by se naprosto jednoznačně mělo zachránit. Pro Prostějov je to nenahraditelná budova, je to doklad průmyslového rozvoje města,“ tvrdí nekompromisně.



Prostějovský výtvarník a spoluautor knih a filmů o místní architektuře Tomáš Vincenc už připravuje proti bourání petici a happeningy. „Teď jsem se fakt dožral. Dvě stě let starou dominantu chtějí zbourat z důvodů zanedbanosti. Prostějov již řadu let mapuji a vidím zničené náměstíčko Na Žabím škrku, vybouraná nároží, deficit parků, ignoranci meziválečné architektury, zbouraná jezdecká kasárna a spoustu dalších drobností. A teď nádraží. Je načase něco podniknout a tuto budovu zachránit,“ vyzval.

Využití bychom našli, budeme jednat, říká radnice

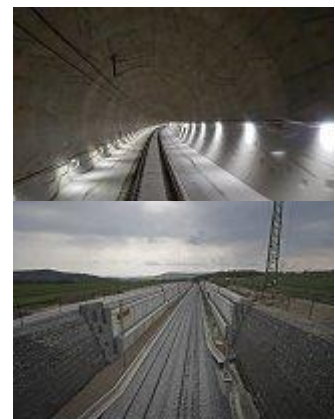
Památkář Perůtka vidí dvě možnosti. Buď požádat o obnovení řízení o kulturní památce, nebo do celé věci vtáhnout radnici. „Jako velice předběžnou věc bych chtěl navrhnout, aby město vážně uvažovalo o koupi budovy a jejím využití pro své účely. Všele bych se za to přimlouval,“ nabádá. Podle něho by na místním nádraží zůstala čekárna, pošta a vybudovala by se zde stylová nádražní restaurace. Zachoval by se tak vnější plášť a nádherný peron. První patro by pak mohlo sloužit radnici, která už přes rok hledá vhodné prostory například pro rozšíření archivu centrální podatelny.

Náměstkyně primátora pro kulturu Milada Sokolová řekla, že město bude se správou železnic teprve jednat. „Budeme se ptát, co se s budovou zamýšlí. Osobně si myslím, že by město určitě našlo využití, ale nedokážu říct, za jakých podmínek by do toho mělo vstupovat. Budovy by samozřejmě byla velká škoda,“ prohlásila Sokolová. „SŽDC bude jednat s novými představiteli Magistrátu města Prostějova o jejich záměrech s nádražím a přednádražím,“ připustila i mluvčí správy železnic Pistoriusová.

14. 12. 2018 Na jaře by měly vlaky v tunelu u Plzně zkoušet rychlost až 200 kilometrů (Ejpvovice – Plzeň-Doubravka)

Zdroj: iDNES.cz ([https://plzen.idnes.cz/tunel-ejpvovice-szdc-doprava-dan-tok-szdc-jiri-svoboda-vlak-
autobusy-evropska-komise-dotace-marc-lem-i5w/plzen-zpravy.aspx?c=A181213_102139_plzen-zpravy_jzk](https://plzen.idnes.cz/tunel-ejpvovice-szdc-doprava-dan-tok-szdc-jiri-svoboda-vlak--autobusy-evropska-komise-dotace-marc-lem-i5w/plzen-zpravy.aspx?c=A181213_102139_plzen-zpravy_jzk))

V prvních týdnech roku 2019 se pro vlaky v nejdelším železničním tunelu v České republice u Plzně zvýší povolená rychlost až na plánovaných 160 kilometrů v hodině. Na jaře by pak měly začít zkoušky dvoustakilometrové rychlosti. Řekl to generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Svoboda. Postupné zvyšování rychlosti v tunelu zmínil ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiří Svoboda při oficiálním dokončení modernizace koridorové trati mezi Plzní a Rokycany. „V úvodu příštího roku se chceme dostat na rychlost, na kterou jsou v tunelu nastavené technické parametry, tedy na 160 kilometrů. V jarních měsících bych byl rád, abychom začali v tunelu zkoušet rychlost 200 kilometrů v hodině. To neznamená, že tato rychlost bude zavedena. Podle výsledků zkoušek bychom mohli začít připravovat i další úseky železniční infrastruktury v rámci České republiky,“ doplnil Svoboda. Zatím je prý předčasné mluvit o tom, s jakými vlaky bude SŽDC rychlost v tunelu testovat. Jednou z variant je zapůjčit lokomotivu či celou soupravu schopnou dosáhnout této rychlosti. Další možností je dohoda s jedním z dopravců. Po českých kolejích nyní jezdí v barvách Českých drah soupravy Railjet nebo Pendolina, obě jsou schopné této zkušební rychlosti dosáhnout.



Tunel Ejpvovice dlouhý 4 150 metrů tvoří dva jednokolejné tubusy, mezi kterými je osm propojovacích chodeb. V nich jsou některé z technologií nezbytných pro provoz v tunelu a v případě nehody slouží jako únikové cesty pro cestující, aby se bezpečně a co nejrychleji dostali ven (více čtěte v článku Nový železniční tunel střeží lasery, zachytí vše od velikosti lišky). „Tunel je první stavbou zamýšlené vysokorychlostní železnice v České republice,“ doplnil ministr dopravy Dan Ťok. Výrazné zrychlení dopravy mezi Plzní a Rokycany umožnila nejen výstavba tunelu, ale kompletní přestavba celého úseku, který při využití tunelu nyní měří 14 kilometrů. Náklady na přestavbu koridoru Plzeň – Rokycany se pohybují kolem 6,7 miliardy korun. Oběma tubusy tunelu jezdí vlaky od 7. prosince. Původní trať přes Chrástl byla o šest kilometrů delší a vlaky trasu zdolávaly až o 11 minut déle než nyní. Modernizování trati Plzeň – Rokycany označil za důležitý krok Marc Lemaître z Evropské komise. Asi polovina potřebných financí na výstavbu, tedy 3,5 miliardy korun, je právě z evropských dotací. „Trať je součástí hlavního koridoru Rýn – Dunaj. Přináší výhody nejen obyvatelům Plzeňského kraje, ale díky mezinárodní osobní a nákladní dopravě i celému Česku a Evropské unii,“ prohlásil Lemaître. Podle ministra Ťoka je důležité pokračování koridorové trati z Plzně přes Domažlice do bavorského Mnichova.

Od neděle 9. prosince se páteřním spojením mezi Plzní a Rokycany stala železnice. Autobusy z většiny Rokycanska končí už v Rokycanech a lidé přestupují na vlaky. „Rokycany se stávají součástí Plzně, protože z jednoho města jste ve druhém za chvíli. Pořád je lepší jednou a kvalitně přestoupit v Rokycanech, kde autobusové a vlakové nádraží sousedí, a pak být v cíli rychleji, než bez přestupování jet do stejného cíle déle,“ oponuje náměstek hejtmana pro dopravu Pavel Čížek kritikům, kterým se nelíbí více přestupování. V současné době jsou vlaky na trase mezi centry obou měst asi dvakrát rychlejší, než autobusy.

14. 12. 2018 V Nymburce vykolejil vlak naložený auty, škoda je téměř 1,5 milionu

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/vykolejeny-vlak-nymburk-prevazel-auta-skoda-drazni-inspekce-p55-/praha-zpravy.aspx?c=A181214_103747_praha-zpravy_rsr)

Nákladní vlak, který převážel nové automobily, dnes ráno vykolejil v se obešla bez zranění, vyšetřuje Drážní inspekce. Nákladní vlak převážející auta vykolejil krátce po páté hodině ráno. „Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda se předběžně odhaduje na 1 462 000 korun,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Příčiny nehody objasní až další vyšetřování. Událost neměla vliv na osobní dopravu. Největší škoda ve výši asi 1,2 milionu korun, vznikla na samotném vlaku. Při nehodě se poškodilo jedno z převážených vozidel, na něm se škoda odhaduje na 200 tisíc. Opravy trati budou stát asi 60 tisíc korun.



Nymburce. Událost, která

14. 12. 2018 Bourání nádraží teď nehrozí, uklidňuje rozezlené Prostějovany primátor (Prostějov místní n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://olomouc.idnes.cz/prostejov-mistni-nadrazi-bourani-demolice-szdc-protesty-pamatka-primator-jednani-odkup-gb2-/olomouc-zpravy.aspx?c=A181214_151034_olomouc-zpravy_stk)

Radnice Prostějova zareagovala na zveřejnění informací, že správa železnic chystá demolici 129 let staré budovy místního nádraží, což pobouřilo řadu obyvatel i odborníků na historii a architekturu. Podle primátora bourání nyní nehrozí a město zváží případnou koupi budovy a její další využití. „Aktuálně se žádné bourání nechystá. Se zástupci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) povedeme další jednání o případných možnostech rekonstrukce nebo využití této historické budovy,“ uvedl dnes primátor František Jura. V úvahu připadá podle radnice i to, že by město budovu místního nádraží po schválení zastupitelstvem odkoupilo. Zájem o toto řešení však bude záležet na podmínkách, například ceně, předpokládané výši nákladů na rekonstrukci a také budoucím využití. „Nepovažuji ale za správné v této chvíli se o demolici vůbec zmiňovat. Vše je třeba řešit věcně, racionálně, koncepčně a s chladnou hlavou a vyžádá si to nějaký čas,“ doplnil Jura.



Budoucnost nádraží ve Sladkovského ulici se řeší už více než dva roky a padlo už několik návrhů. „Nyní oblastní ředitelství SŽDC Olomouc požádalo generální ředitelství v Praze o možnost zařazení rekonstrukce celého místního nádraží v Prostějově do plánu investic v příštích letech, což předpokládá časový horizont řešení minimálně dvou až tří let,“ nastínil náměstek primátora Jiří Rozehnal. „Při rekonstrukci plánuje výměnu kolejiště, zmenšení počtu kolejí, rekonstrukci nástupišť

a zabezpečovacích zařízení včetně pokládky nových kabelů. První návrhy studie také naznačí budoucí využití budovy nádraží, ať už pro SŽDC nebo pro město," dodal.

Zvažovaná demolice vyvolala mezi Prostějovany i odbornou veřejností velké pozdvižení a vlnu kritiky, která okamžitě přinesla návrhy například na zahájení petice proti bourání a uspořádání protestních happeningů. „Plán na demolici, to je úplná zhovadilost, jinak se to nedá říct," prohlásil například vedoucí oddělení památkové péče na prostějovském magistrátu Marek Perůtka, který připomněl, že se před osmi lety nepodařilo nechat budovu prohlásit za kulturní památku. Ministerstvo kultury žádost zamítlo s argumenty, že podobná nádraží jsou i jinde. Podobně to vidí i historik architektury a autor několika knih o prostějovské architektuře Miroslav Chytil. „Jsou města, která si podobnou architekturu hýčkají a opravují ji, ale my to chceme bourat. Místní nádraží by se naprosto jednoznačně mělo zachránit. Pro Prostějov je to nenahraditelná budova, je to doklad průmyslového rozvoje města," řekl.

15. 12. 2018 Železničáři si po stávce vybojovali u Deutsche Bahn zvýšení platů

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-si-po-stavce-vybojovali-u-deutsche-bahn-zvyseni-platu-1354634>)

Německá železniční společnost Deutsche Bahn ohlásila dohodu s odboráři, kteří tento týden uspořádali výstražnou stávku na podporu svého požadavku zvýšit platy. Dohodu potvrdil také mluvčí odborového svazu zaměstnanců železnic EVG. Není ale jasné, jak se zachová druhý odborový svaz německých strojvůdců GDL, který oznámil, že jeho jednání s DB ztroskotala. Stávky na železnici jsou nicméně do konce roku odvráceny, protože GDL musí nyní vstoupit do smířčího řízení a případnou stávku může vyhlásit teprve po jeho ukončení, informovala tisková agentura DPA.

Společnost DB a odborový svaz EVG urovnaly svůj tarifní spor a dohodly se na zvýšení platů v celkové výši 6,1 procenta ve dvou krocích. K 1. červenci 2019 mají mzdy vzrůst o 3,5 procenta, o rok později ještě jednou o 2,6 procenta, zveřejnily v sobotu obě strany podrobnosti dosažené shody. Zaměstnanci drah navíc dostanou jednorázovou platbu ve výši 1 000 eur (zhruba 26 000 korun). Nová tarifní smlouva platí do 28. února 2021; jednorázovou platbu dostanou zaměstnanci v únoru příštího roku. Mluvčí svazu EVG Regina Ruschová-Ziembraová podle DPA po čtyřdenním jednání s vedením DB v Berlíně hovoří o "úspěchu na celé čáře". EVG podle ní při velmi obtížném vyjednávání dokázala prosadit všech svých 37 požadavků.

Výstražná stávka v pondělí výrazně narušila železniční provoz v Německu. Nejsložitější situace byla u dálkových spojů. Celkem se čtyřhodinová stávka dotkla na 1 400 vlaků a její dopady pocítili i Češi. Železniční odbory EVG, které zastupují kolem 160 000 zaměstnanců železnice, vyzvaly železničáře k výstražné stávce poté, co se s DB nedohodly na zvýšení platů. EVG požadoval růst mezd o 7,5 procenta a měl také požadavky ohledně pracovní doby a práce u svátcích. Šéfové DB přitom nabízeli nárůst 5,1 procenta ve dvou krocích a jednorázovou platbu ve výši 500 eur (téměř 13 000 korun).

17. 12. 2018 Zlínský kraj chystá průlom, na železnici pustí i soukromníka

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/vlaky-zlinsky-kraj-dopravce-vyber-ceske-drahy-arriva-p0e-zlin-zpravy.aspx?c=A181215_445646_zlin-zpravy_ras)

Na regionálních tratích ve Zlínském kraji má skončit monopol Českých drah. Nově je doplní soukromá společnost Arriva. Takový plán schválila krajská rada a dnes o tom budou hlasovat zastupitelé. Vlaků má jezdit víc, což ale bude výrazně dražší. Liší se i názor koaličních stran. Státní dopravce má další čtyři roky jezdit mezi Zlínem a Otrokovicemi a po koridoru Přerov – Břeclav. Arriva pak má na deset let získat východní část kraje, jehož páteří je Vlárská dráha. „Železnice je páteří integrovaného dopravního systému, který se snažíme vybudovat. Pokud se s tím zastupitelé ztotožní, budeme dál dojednávat smluvní podmínky s dopravci a v únoru bychom mohli podepsat smlouvy," řekl náměstek hejtmána přes dopravu Pavel Botek z KDU-ČSL. Vedení Zlínského kraje už dříve rozhodlo, že od konce roku 2019 najezdí vlaky na regionálních tratích mnohem více kilometrů než dnes, aby se zvýšila nabídka cestování. Má to být o 1,3 milionu kilometrů ročně víc, denně má tedy přibýt asi třináct tisíc kilometrů. Posílí spoje v přepravních špičkách ve směrech ze Zlína do Přerova či Uherského Hradiště a Veselí nad Moravou nebo také mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem.

Škrtat se bude v odborech

Krajští radní vycházeli z tržních konzultací pracovní skupiny. Ta porovnávala nabídky dopravců, tedy poměr cena/výkon. ČD dostaly svoji část na kratší dobu, neboť se chystá elektrifikace železniční trati

z Otrokovic do Vizovic, což se dotkne i koridoru do Přerova. Po dokončení se bude muset zakázka přesoutěžit. Více kilometrů ale znamená i více peněz. V roce 2020 má Zlínský kraj železničním dopravcům zaplatit o 300 milionů korun více, což je zhruba dvojnásobek současné částky. S tím má problém řada zastupitelů, včetně těch koaličních. Krajská rada tento bod schválila jen nejtěsnější většinou, pro byli lidovci a radní Petr Gazdík ze STAN. Zástupci ANO, ODS a náměstek Josef Zicha ze STAN byli proti. „Není to dobře připravené. Máme obavy z toho, jak to dokáže kraj zafinancovat, když ještě chce stavět novou nemocnici,“ prohlásil Zicha. „Navýšení je obrovské a škrty jsou navrženy v rozpočtovém výhledu. Požadavky na navýšení drážní dopravy musí být kryté úsporami,“ podotkl ekonomický náměstek Jiří Sukop (ANO).

Zlínský kraj chce ušetřit peníze škrty v téměř všech krajských odborech. Investice by přišly o osmdesát milionů korun, doprava o padesát milionů. Takže by bylo na úkor železniční dopravy méně peněz na opravy cest či jiné plánované akce. „Budeme muset omezit některé investice. Myslím si ale, že to bude k dobrému. Některé činnosti kraje jsou zbytečné,“ uvedl lidovecký hejtman Jiří Čunek. Konkrétnější však teď být nechtěl. „Zlínský kraj dává ve srovnání s podobně velkými kraji nejméně peněz na veřejnou dopravu a zároveň tady občané najezdí nejméně kilometrů. Takže můžeme jezdit tak málo jako doposud, nebo dát do veřejné dopravy více peněz a přilákat více lidí,“ dodal. Podle Čunka se kraj musí starat hlavně o veřejnou dopravu a zdravotnictví. „Ale někteří se domnívají, že taková podpora regionální dopravy není potřeba,“ řekl hejtman.

Kraj zaplatí více i za autobusy

Výsledek hlasování zastupitelů se tak dá jen těžko předvídat. Záleží na tom, jestli koaliční ANO, STAN a ODS budou svorně hlasovat proti. „Budeme se o tom ještě bavit,“ přiblížil Zicha. Jasné však je, že záměr nepodpoří opozice. „Bez ohledu na nemocnici je to obrovské skokové navýšení. Nejsem si jist, že je v pořádku. Je třeba to lépe zdůvodnit,“ sdělil opoziční zastupitel za ČSSD Petr Navrátil. „Dojde k neskutečnému nárůstu mandatorních výdajů. Zvýšení frekvence vlaků více cestujících nepřinese, jen se vyplývají peníze na vlaky, které budou jezdit prázdné,“ podotkl Tomáš Pajonk (Svobodní). Podle Botka nebudou škrty v rozpočtu tak zásadní, aby to kraj ekonomicky ohrozilo. Musí ovšem počítat s tím, že kraj začne v roce 2020 více platit autobusovým dopravcům, protože u nich navyšuje zakázku o pět milionů kilometrů ročně. Tendr na dopravce chce uzavřít před koncem ledna 2019.

17. 12. 2018 Jihočeský kraj potvrdil územní rozhodnutí pro nádraží v Brně

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/jihocesky-kraj-potvrdil-uzemni-rozhodnuti-pro-nadrazi-v-brne/1700094>)

Jihočeský kraj potvrdil územní rozhodnutí nutné pro přestavbu brněnského železničního uzlu, řekl ČTK Jaroslav Hodina z krajského úřadu v Českých Budějovicích. Nezrušil ho, jak chtěli stěžovatelé, především spolek Děti Země, pouze jej v některých bodech upravil. Stěžovatelé se nyní mohou obrátit na soud, právní moci nabude rozhodnutí úřadu po doručení účastníkům řízení. V Českých Budějovicích se o brněnském nádraží rozhodovalo více než dva roky. O přesunu do jižních Čech rozhodlo kvůli podjatosti brněnského magistrátu ministerstvo pro místní rozvoj.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) by nyní mohla pokračovat ve stavebním řízení. Záleží však na tom, zda se Děti Země obrátí na soud, jak dlouho potrvá a jaké bude jeho rozhodnutí. ČTK reakci spolku zjišťuje. O posun ve stavebním řízení usiluje SŽDC jako investor zatím marně přes deset let. Územní rozhodnutí řeší variantu brněnského uzlu s odsunutým nádražím v místě dnešního dolního nádraží. Zároveň jde o variantu, která nepočítá s podzemní železnicí, tedy vedením tratě od Chrlic do podzemní části stanice. A jedna z tratí směřující do nádraží má vést památkově chráněným areálem Masné burzy. Tuto variantu také letos prosadilo navzdory stanovisku města a kraje ministerstvo dopravy.

Územní řízení začalo v roce 2005 a předchozí dvě územní rozhodnutí byla zrušena. Odvolání, o němž rozhodl Jihočeský kraj, podali stěžovatelé v roce 2013. "SŽDC se nyní s rozhodnutím seznamuje. Po vyhodnocení územního rozhodnutí bude stanoven další postup, který projedná Řídicí výbor železničního uzlu Brno. Schválená studie proveditelnosti a potvrzené územní rozhodnutí dává prostor dále pokračovat v projektové přípravě," uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Úředníci Jihočeského kraje vzhledem k tomu, kdy stavební řízení začalo, některé části v rozhodnutí vypustili a některé doplnili. "Měnily se zákony, čemuž se bylo potřeba přizpůsobit," řekl Hodina. Některá stanoviska ministerstva životního prostředí a podmínky pro výstavbu se staly závaznými. "V případě žaloby bude záležitost řešit soud v Brně," dodal Hodina. Rozhodnutí úřadu přišlo v době, kdy už je po letech debat zřejmé, že nádraží, které je součástí přestavby uzlu, se přesune o kilometr na jih. Právě přesun nádraží je důvodem, proč Děti Země více než deset let vystupují proti územnímu rozhodnutí. Nové nádraží a přestavba uzlu má stát zhruba 50 miliard korun. Kdy se začne stavět a kdy

by mělo být hotovo, není zřejmé. Přestavba je nutná kvůli tomu, že nádraží již nestačí vzrůstající poptávce po železniční dopravě.

18. 12. 2018 České dráhy uzavřely Kolektivní smlouvu 2019

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30365/>)

Vedení akciové společnosti České dráhy dnes uzavřelo se zástupci všech deseti odborových sdružení působících ve společnosti Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2019. Zaměstnancům zůstanou zachovány dosavadní benefity a dojde k mírnému růstu tarifních mezd. „Stejně jako v minulých letech bylo kolektivní vyjednávání i v letošním roce mimořádně dlouhé a velmi náročné. Teprve dnes, týden před Vánoci, jsme se dohodli na klíčové oblasti, kterou je růst mezd. Jsem přesvědčen, že jsme našli kompromis, který je pro České dráhy ekonomicky únosný, chrání zájmy našeho akcionáře i věřitelů, kteří financují náš rozvoj, a zároveň zaručuje našim zaměstnancům sociální jistotu. Sociální smír a stabilita v personální oblasti jsou pro nás prioritou a vnímáme je jako klíčové pro chod celé firmy,“ zdůraznil výsledek kolektivního vyjednávání předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. „Růst mezd v roce 2019 bude ve všech tarifních třídách o 5,5 % a zároveň dojde k navýšení některých příplatků jako ocenění náročnosti práce na železnici a stabilizující prvek zaměstnanosti ve firmě při dnešní složité situaci na trhu práce,“ doplnil Miroslav Kupec.

České dráhy mají v současnosti přibližně 14 800 zaměstnanců a průměrná mzda ve společnosti dosahuje přibližně 35 000 Kč.

18. 12. 2018 Na Pražský Semmering se vrací vlaky, kompletně hotovo bude příští rok

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

V úterý 18. prosince ve večerních hodinách končí více než tříměsíční výluka vlaků na trati Praha-Smíchov – Hostivice, která je známá také pod označením Pražský Semmering. Cestující od Kladna a Hostivice tak získali zpět rychlé vlakové spojení se Smíchovem a centrem Prahy. Přerušování železniční dopravy si vyžádala zejména rekonstrukce dvou památkově chráněných mostů přes Prokopské údolí a Dalejský potok. Vznikla také nová zastávka v Jinonicích, která se nachází přímo u stanice metra, výhybny Žvahov a Stodůlky pak prošly kompletní rekonstrukcí.

„Hlavním cílem rekonstrukce bylo prodloužit životnost mostů a zajistit bezpečnost železniční dopravy na nich. Pokud by se totiž oprava nerealizovala, velmi brzy by se na nich pravděpodobně musela snížit traťová rychlost,“ upozorňuje ředitel Stavební správy západ Petr Hofhanzl. Oba mosty jsou památkově chráněny, a tak jejich rekonstrukce probíhala pod dohledem památkářů. Nicméně při přípravě projektu i při jeho realizaci se podařilo bez problémů najít společnou řeč, jedinou komplikací byl větší rozsah stavebních prací oproti původnímu plánu, což si vyžádalo prodloužení výluky o 14 dní. „Po dlouhé výluce se vrací vlaky z Hostivice na svou pravidelnou trasu přes Smíchov na pražské hlavní nádraží. V Hostivici je na ně možné přestupovat z přípojů od Rudné u Prahy, Kladna a Rakovníka i od Středokluk. Obnovuje se tak rychlé vlakové spojení z těchto směrů na Smíchov i na samotné hlavní nádraží v centru Prahy,“ říká ředitel ROPID Petr Tomčík. „Velký dík patří Správě železniční dopravní cesty, že se pustila do intenzivních oprav tratí v celém Středočeském kraji. Opravy probíhají na desítkách míst a opravovat se bude i nadále, je to velká změna k lepšímu,“ říká radní Středočeského kraje pro oblast dopravy František Petrtyl. Kompletní obnova Pražského Semmeringu je velmi důležitá i pro Středočechy, velký počet lidí z Kladenska a západního okraje Prahy přestupuje každý den v Hostivici na spoje linky S65 do centra města.

Změny poznají cestující také na zastávkách Praha-Stodůlky a Praha-Žvahov, kde se mohou opět po letech potkávat protijedoucí vlaky. Jsou tu nová nástupiště, osvětlení i informační systém pro cestující. Zbrusu nová zastávka vznikla u stanice metra Jinonice. „V místech původního nádraží Praha-Jinonice už vlaky zastavovat nebudou, zastávka se posunula mnohem blíž k metru, přímo k areálu nových kanceláří a bytů, které vyrůstají místo bývalé továrny Waltrovka,“ říká Jakub Goliáš, ředitel regionálního obchodního centra ČD. Na své pravidelné trasy se vrací i noční vlaky z hlavního nádraží do Kladna, které dosud jezdily po delší odklonové trase přes Rudnou u Prahy.

Rekonstrukce tratí

Oba mosty pocházejí z roku 1872, měří 115, respektive 92 metrů a během uplynulých tří měsíců prošly důkladnou omlazovací kúrou, která se týkala většinou pouze železničního svršku. Ten byl snesený, mostní klenby byly opraveny a sanovány. Poškozené římsové kameny byly nahrazeny a osadilo se nové ocelové zábradlí. Na kratším mostě, který překlenuje trať ze Smíchova do Rudné

u Prahy, byla vyměněna ocelová konstrukce. V dalších měsících nyní budou pokračovat injektáže zdiva opěr a pilířů či sanace trhlin ve zdivu kleneb a pilířů. Veškeré stavební práce na obou mostech skončí do poloviny příštího roku. Po dobu tříměsíční výluky rovněž pokračoval projekt rekonstrukce stávajícího staničního i traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na celé trati mezi Smíchovem a Hostivicí. Dokončuje se výstavba technologických budov ve Stodůlkách a v Jinonicích, obnoveny pak byly technologické budovy ve Zličíně a na Žvahově. Na celou trať se rovněž instaluje digitální rádiový systém GSM-R a po dokončení celé modernizace se zde provoz bude řídit z CDP na pražské Balabence.

Smyslem projektu Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice je především zvýšení propustnosti trati jako objízdny trasy při realizaci staveb souboru Praha – Kladno. Po zahájení modernizaci tratě z Prahy-Buben do Hostivice se část vlaků odkloní právě na tuto trať.

19. 12. 2018 Stavební povolení: Optimalizace traťového úseku Lysá n. L. (mimo) – Čelákovice (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/181218vyhlaska.pdf>)

Stavba se nachází v km 1,200 – 7,594 celostátní dráhy, dvoukolejně elektrifikované trati 524A Praha-Vysočany – Lysá nad Labem – Kolín. Předmětem stavby je rekonstrukce mezistaničního úseku Lysá nad Labem – Čelákovice (úprava kolejíště, nástupišť v zastávce Čelákovice-Jiřina, přístřešků pro cestující, přejezdů, mostních objektů, pozemních objektů pro technologii, trakčního vedení, silnoproudé technologie, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, tak, aby odpovídala významu a požadavkům pro konkurenceschopnou železniční dopravu a pro zvýšení bezpečnosti provozu dráhy a na dráze).

Železniční svršek – rekonstrukce celého kolejíště od km 1,200 – 7,594 (kolejový rošt nový materiál, kolejnice 60E2, pružné bezpodkladnicové upevnění, betonové pražce, v obloucích km 4,965 – 7,583 použity tvrzené kolejnice R350HT). Železniční spodek – sanace pražcového podloží (vložení vrstvy štěrkodrti, zemní pláš doplněna, vložena geomříž a geotextilie, odvodnění). Nástupiště – optimalizace umístění, s pevnou hranou L, výšky 550 mm nad temenem kolejnice (2x 200 m v žel. zast. Čelákovice-Jiřina). Mosty – rekonstrukce současných mostních objektů (mosty km 1,786; km 6,330; km 6,531; km 7,046; km 7,415 a propustky v km 6,125; km 6,907; 7,246). Protihlukové stěny – PHS 2x 98 m, PHS na mostě). Pozemní stavby – stavební úpravy v technologické budově pro umístění zab. zař. v žst. Lysá nad Labem. Trakční a energetická zařízení – náhrada novým v úseku od stávajícího elektrického dělení v žst. Lysá nad Labem v km 1,034 do nového elektrického dělení žst. Čelákovice v km 7,504. Zabezpečovací zařízení – SZZ 3. kategorie, TZZ 3. kategorie, nové PZZ km 2,832; km 5,100. Sdělovací zařízení – výstavba optické a metalické kabelizace, telefonní a datové rozvody, v žel. zast. Čelákovice-Jiřina nové rozhlasové a vizuální informační systémy, kamerový systém. Silnoproudá zařízení – elektrický ohřev výhybek, silnoproudé rozvody, rekonstrukce osvětlení. Stavba svou náplní řeší komplexně úpravy všech potřebných staveb a zařízení potřebných k řádnému a bezpečnému provozování železniční trati.

19. 12. 2018 Poříčany mají modernizovaná nástupiště a jsou nově kompletně bezbariérová

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

Bezbariérový přístup na všechna čtyři nástupiště a prodloužení podchodu pod celou stanicí přinesla rekonstrukce železniční stanice Poříčany na trati Praha – Kolín. Investice Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) dosáhla částky 125 milionů Kč, stavbu realizovala společnost Chládek a Tintěra, Pardubice.

V rámci stavby došlo ke kompletní rekonstrukci nástupišť, nástupištních přístřešků a podchodu. Dále se kompletně vyměnily prvky mobiliáře a instalovaly informační tabule na nástupištích a v odbavovací hale. „Celá stanice je nově bezbariérová. Pro přístup na 1. nástupiště jsme vybudovali rampu u pošty, na každém nástupišti jsou výtahy,“ uvedl ředitel Stavební správy západ Petr Hofhanzl a dodal: „Stavba má pozitivní dopad také v podobě zrušení bariéry rozdělující obec na dvě části. Tou byla právě neprůchodná železniční stanice. Prodloužením podchodu došlo k odstranění zmiňované překážky a obyvatelé a cestující mohou bezpečně procházet pod kolejíštěm stanice.“ „Jménem zhotovitele bych chtěl vyzvednout architektonické řešení projektanta, které zkrátilo stávající železniční stanici, dále patří dík objednateli za odborný přístup jeho pracovníků v průběhu realizace zakázky a také cestujícím za pochopení v době provádění stavebních prací, kdy byl omezen provoz na nástupištích,“ řekl ředitel

stavby Přemysl Krejsa z firmy Chládek a Tintěra, Pardubice. Rok a půl trvající rekonstrukce dále zahrnovala úpravy železničního svršku a lokálně i železničního spodku, úpravy sdělovací techniky (rozhlasové zařízení, kamerový a informační systém, přeložky příslušných kabelů), osazení lavičkami a odpadkovými koši a instalaci orientačního systému včetně prvků pro osoby s omezenou schopností orientace. Upravené jsou i přístupové cesty.

20. 12. 2018 Přijdou další protesty? Francouzské dráhy zruší přes dva tisíce pracovních míst

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prijdou-dalsi-protesty-francouzske-drahy-zrusi-pres-dva-tisice-pracovnich-mist-1354800>)

Francouzská státní železniční společnost SNCF hodlá v příštím roce zrušit 2 090 pracovních míst. Agentuře Reuters to řekli zástupci odborových svazů UNSA a CFDT. Společnost SNCF v současnosti zaměstnává téměř 150 tisíc lidí. Francouzský parlament v červnu schválil zákon o reformě silně zadluženého podniku, a to navzdory sérii stávek zaměstnanců SNCF. Reformu železnic prosadil prezident Emmanuel Macron, jejím cílem je především snížit vysoké náklady na provoz a zrušit zaměstnanecké výsady. Součástí reformy je rovněž přeměna firmy SNCF na akciovou společnost a postupné ukončení jejího monopolu v domácí osobní železniční přepravě. Stát se ve snaze o zmírnění odporu odborářů vůči reformám zavázal k převzetí části dluhu podniku.

25. 12. 2018 Proudnicová lokomotiva ČSD oplývala elegancí, ale ne užitnou hodnotou (386.001)

Zdroj: iDNES.cz (https://technet.idnes.cz/aerodynamicka-pani-lokomotiva-386-001-dbd-/tec_technika.aspx?c=A181210_235448_tec_technika_erp)

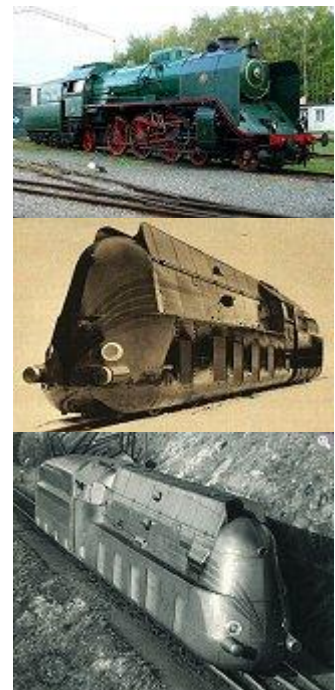
Československé státní dráhy provozovaly během své historie pouze jedinou aerodynamickou parní lokomotivu. Zatímco ve světě podobné lokomotivy slavily úspěchy, tak náš jediný takový experiment dopadl víceméně neslavně. Než se dostaneme k naší jediné proudnicové parní lokomotivě, začneme trochu zeširoka. Každý asi už někdy slyšel o nejslavnější meziválečné československé lokomotivě zvané podle proporcí komína Mikádo, ta byla označena podle Kryšpínovy metodiky řadou 387.0. Původně však měla nést kód 386.0, ale protože oproti zadávacím podmínkám objednatel trochu přibrala na váze a tím se zvýšil tlak na jednu spřaženou nápravu z 16 tun na 17 tun, přicházely k ČSD už přečíslované právě jako 387.0 (třetí číslice v kódu udává po přičtení desítky tlak v tunách na jednu spřaženou nápravu). Uvolněné číslo řady 386.0 pak dostala lokomotiva z roku 1927 vycházející z 387.0, kterou se podařilo odlehčit, aby splnila původní zadání. Ta však nakonec vznikla pouze v jediném exempláři (386.001), zatímco o několik málo tun těžších Mikád vzniklo v letech 1926 až 1937 postupně v pěti sériích celkem 43 kusů (387.001 až 387.043).

Rychlíková parní lokomotiva 386.001 měla tři spřažená dvojkolí (první číslice v kódu), přičemž hnací bylo prostřední (aby nevznikla mýlka, tak u parní lokomotivy se hnacím dvojkolím rozumí to, které je přímo poháněno klikovým mechanismem od parního stroje; všechna dvojkolí hnací skupiny se pak nazývají spřažená). Maximální povolená rychlost byla 110 km/h (ke druhé číslici v kódu se přičte trojka a to celé se vynásobí deseti).

Lokomotivu 386.001 naše státní dráhy zařadily nejprve do výtopyn Praha – Masarykovo nádraží, následně do výtopyn Přerov a konečně v roce 1933 do výtopyn Bratislava. Zde došlo k výměně tendru řady 923.0 za 930.0 s větším vodojemem o objemu 30 m³. Mnohem výraznější zásah nejen do jejího vzhledu pak přišel o nějaký ten rok později, kdy dostala aerodynamické opláštění, aby se posbíraly zkušenosti s takto řešeným strojem. V zahraničí se již parní lokomotivy v aerodynamické úpravě objevily a Československé státní dráhy nechtěly zůstat pozadu.

Aerodynamické parní lokomotivy

Při zavádění aerodynamických parních lokomotiv do provozu nešlo ani tak o rychlostní rekordy, ale především o levnější provoz díky nižší spotřebě uhlí. I když s rychlostí to také souvisí, neboť zmíněné



výhody aerodynamického řešení rostou právě s tou rychlostí (aerodynamická lokomotiva na lokálce by žádný smysl neměla). Článek v časopise Pestrý týden v březnovém čísle z roku 1938 napsaný u příležitosti první zkušební jízdy naší lokomotivy 386.001 mimo jiné uvádí: „Jak veliký je rozdíl mezi parní lokomotivou proudnicového tvaru a toutéž lokomotivou normálního provedení vysvitne nejlépe z následujícího: Francouzská železnice Paris – Lyon – Méditerranée (PLM) opatřila jednu ze svých rychlíkových lokomotiv aerodynamickým obalem. Tato lokomotiva dosahovala se čtyřmi vagóny, t.j. se zátěží 200 tun, průměrné rychlosti 114 km/hod na trati 257 km dlouhé. Lokomotiva téhož typu, ale bez aerodynamického obalu, dosáhla na téže trati průměru 107 km/hod, spálila však při tom o 25 % uhlí více.“

Snad nejznámější evropská aerodynamická parní lokomotiva je britská rychlíková LNER Class 4, které vzniklo v letech 1935 až 1938 celkem 35 kusů. Jedna z těchto lokomotiv pojmenovaná Mallard je držitelkou stále aktuálního rychlostního rekordu parních lokomotiv, kterého dosáhla 4. července 1938 rychlostí 125,88 mil za hodinu (202,58 km/h). Je tedy pravda, že to bylo za mírného klesání (5 ‰) a došlo přitom k drobné závadě vlivem vysokých teplot (zkrátka se natavilo jedno z ojnicních kluzných ložisek, takže do potřebné opravy se lokomotiva stala neprovozuschopnou). Uvedený rekord však s přehledem překonávali američtí supermašinfírové na amerických superlokomotivách. Nebylo to však oficiálně, ale v běžném provozu, když se snažili eliminovat zpoždění.



Československá aerodynamická parní lokomotiva 386.001

V polovině třicátých let začali v ČKD pracovat na projektu menší tendrové lokomotivy 296.0 (dvě spřažená dvojkolí; tendrová znamená bez připojeného tendru, zásobníky uhlí a vody jsou přímo na lokomotivě), u které se od počátku počítalo s aerodynamickým opláštěváním. Projekt 296.0 však musel být odložen (odložen navždy, ale to tenkrát ještě nikdo netušil), neboť lokomotiva měla dosahovat rychlosti až 165 km/h (podle dobového tisku) a na to nebyla dostatečně dimenzována naše svrchní železniční stavba. Tehdejší ministerstvo železnic a tuzemské státní dráhy se však nechtěly realizace aerodynamické lokomotivy ani na chvíli vzdát, a tak v roce 1936 rozhodly experimentálně opatřit aerodynamickým pláštěm stávající lokomotivu 386.001, se kterou by se sbíraly provozní zkušenosti pro optimisticky očekávané doby budoucí.



Protože úprava lokomotivy 386.001 by u původního výrobce, tedy u plzeňské Škodovky, přišla na velké peníze, byla realizace zakázky podle vlastního projektu ČSD svěřena železničním dílnám v Moravské Ostravě. V Moravské Ostravě přimontovaly na lokomotivu 386.001 nosnou ocelovou kostru, na kterou se přišroubovaly jednotlivé rovné nebo zaoblené díly pláště z ocelového plechu tloušťky 3 mm, pouze čelo tvořily plechy tloušťky 2 mm. Dělený čelní štít se dal otevírat kvůli zajištění přístupu ke dvěma dýmnice. Protože ve spodní části sahalo opláštění téměř do úrovně kolejnic, nacházely se po obou bocích u každého kola svinovací rolety z vlnitého plechu umožňující prohlídku a provozní servis součástí hnacího ústrojí a ložisek. Pod kotlem bylo elektrické osvětlení kvůli snadnější prohlídce částí zakrytých pláštěm. Opláštěvání dostal samozřejmě i tendr. V horní partii se nacházela trojdílná zaoblená střecha s pevným zadním dílem a zbývajícími dvěma po kladkách posouvateľnými, aby se mohl standardně plnit zásobník uhlí. Ani v plášti tendru nechyběly vmontované svinovací rolety v místech nápravových ložisek. Hmotnost obalových plechů i s kostrou dosáhla přibližně 6,5 tuny. Zde stojí za zmínku, že v souvislosti s nárůstem hmotnosti neproběhla změna Kryšpínova kódu a stále platilo označení 386.001. Plášť dostal zelenou barvu doplněnou podélnými oranžovými pruhy, mezi které se vloudily v přední části lokomotivy ještě pruhy červené. Pruhy se v přední zaoblené části zužovaly, stáčely dolů a sbíhaly, aby vytvořily hrot nad středem kolejové dráhy.

První zkušební jízdy, včetně předváděcí pro novináře, vykonala lokomotiva se zapřaženými vagóny na přelomu února a března 1938. Při jízdě 1. března se vrátila do svého domovského depa v Bratislavě. Za lokomotivu se při zkušebních jízdách zapřahal čtyřnápravový měřicí dynamometrický vůz registrující jízdní výkony a za něj už dlouhé čtyřnápravové vozy pro cestující. Brzy se zjistilo, že přínosem opláštěvané lokomotivy 386.001 bude prakticky pouze její estetická hodnota, že se prostě bude na těch kolejích alespoň na co dívat. Snížení spotřeby v porovnání s příbuznými Mikády se prakticky žádné nedostavilo. Lokomotiva navíc trpěla mouchami technického rázu, pod pláštěm se nebezpečně přehřívala především ojnicní ložiska. Proto byla ještě v roce 1938 odstraněna boční kapotáž v prostoru spřažených náprav.



Po zkouškách byla opláštěvaná 386.001 zařazena v běžném rychlíkovém provozu. V době války jezdila u Slovenských železnic, v průběhu služby zde dostala pro takový stroj zajímavější stříbrný nátěr s modrými pruhy. Po válce se opět vrátilo zelené zbarvení, ale už v roce 1948 byla kvůli své problematické užité hodnotě poslána na poslední cestu do šrotu.

30. 12. 2018 Slovensko konkurenci na železnici nepustí. Státnímu dopravci chce prodloužit smlouvy až do roku 2030

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2692604-slovensko-konkurenci-na-zeleznici-nepusti-statnimu-dopravci-chce-prodlouzit-smlouvy-az>)

Slovensko se chystá prodloužit smlouvy se státním železničním dopravcem ZSSK, který v zemi provozuje 97 procent všech linek, až do roku 2030. Cestující si přitom stěžují na opotřebované soupravy, které jsou často přeplněné – i kvůli tomu, že senioři a studenti už čtyři roky jezdí zadarmo. Stát navíc tyto spoje dotuje. Podle opozice i odborníků tak na drahách chybí konkurence, která by kvalitu cestování zlepšila. „Stát tím dál a dál podporuje monopol jedné společnosti a brání se pustit soukromý sektor na koleje Slovenské republiky,“ kritizuje opoziční poslanec zodpovědný za dopravu Miroslav Ivan (SaS). „Výrazný vstup konkurence by znamenal zásadní ohrožení pro ZSSK, tedy státního dopravce. A to samozřejmě žádný ministr nevidí rád,“ říká analytik INESS Martin Vlachynský. Kromě vybraných spojů s Českem teď soukromý dopravce na Slovensku provozuje jen trať z hlavního města do Komárna – tímto dopravcem je český RegioJet. Ten v minulosti provozoval i dálkové spoje mezi Bratislavou a Košicemi, loni ale tuto linku ukončil. Firma to vysvětlovala státními zásahy do vlakové dopravy na Slovensku. Na stejné lince totiž předtím obnovil provoz vlaků vyšší kategorie InterCity (IC) státní slovenský dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK).

Proti konkurenci na železnici vystupuje vládní Slovenská národná strana (SNS). Na ministra dopravy z koaličního Mostu-Híd měla zatlačit, aby smlouvu se státním dopravcem prodloužil až do roku 2030 a soutěžilo se jen minimálně. „Stát není vždy jen o tom, že všechno bude ziskové. Stát musí plnit sociální, zdravotní, dopravní funkce, které jsou i ve ztrátách,“ říkal v lednu 2017 šéf SNS Andrej Danko. Ministerstvo dopravy nakonec vypíše jen tři soutěže na lokální trati. „Jdeme na to postupně, chceme získat zkušenosti z prvních tří soutěží, které nám pomůžou rozhodnout do budoucna,“ uvedla mluvčí slovenského ministerstva dopravy Karolína Ducká.

Kvůli opotřebovanosti se množí problémy

Státní dopravce se ale v poslední době potýká s problémy. V září zachvátil požár lokomotivu na jižním Slovensku, krátce předtím zase jiná doutnala ve stanici u Bratislavy. Na začátku prosince pak hasiči museli vyjet k rychlíku z Košic. Dopravce se hájí tím, že k podobným incidentům dochází taky v zahraničí. „Příčiny vzniku požárů jsou v převážné míře v opotřebovanosti – například i ve stárnutí izolace elektrické instalace lokomotiv,“ uvedl mluvčí Železniční společnosti Slovensko Tomáš Kováč. Oproti loňsku ale společnost do oprav posílá o 40 procent víc peněz a slibuje také omlazení vozového parku, hlavně poruchových lokomotiv.
