

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2019

OBSAH

02. 01. 2019	PŘI VLAKOVÉM NEŠTĚSTÍ V DÁNSKU ZEMŘELO ŠEST LIDÍ. OSOBNÍ VLAK ZASÁHLY LÉTAJÍCÍ PŘEDMĚTY.....	3
03. 01. 2019	ČÍNA CHCE LETOS POSTAVIT TĚMĚŘ SEDM TISÍC KILOMETRŮ ŽELEZNICE ...	3
07. 01. 2019	ZLÍNSKÝ KRAJ UKONČIL MONOPOL ČESKÝCH DRAH, ČÁST ZAKÁZKY ZÍSKALA ARRIVA	4
08. 01. 2019	V RÁMCI VÝSTAVBY ŽELEZNICE NA LETIŠTĚ VZNIKNE VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH TĚMĚŘ 1 400 PARKOVACÍCH MÍST (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO)....	4
09. 01. 2019	POČET CESTUJÍCÍCH SE PO ZAVEDENÍ SLEV ZVÝŠIL O JEDNOTKY PROCENT.	5
10. 01. 2019	SPĚŠNÝ VLAK V LIBERCI PRORAZIL ZARÁŽEDLO A VJEL AŽ NA NÁSTUPIŠTĚ	6
10. 01. 2019	V ŽELEZNIČNÍM TENDRU JIHOČESKÉHO KRAJE ZA 6 MILIARD ZBYLY JEN ČD	6
11. 01. 2019	SŽDC LETOS ZAČNE OPRAVOVAT FASÁDU A STŘECHU FANTOVY BUDOVY PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ	6
15. 01. 2019	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ MOTORÁKY PRO LOKÁLNÍ TRATĚ, DOSTANOU I WI-FI (19X 809/810)	7
16. 01. 2019	ÚSPĚŠNÝ ROK 2018: SŽDC POKRAČOVALA V REKONSTRUKCÍCH TRATÍ, NEZAPOMÍNALA ANI NA DOPRAVCE A CESTUJÍCÍ.....	7
16. 01. 2019	NÁDRAŽNÍ BUDOVA VE SLANÉM MÁ NOVOU FASÁDU	8
17. 01. 2019	SNÍŽENÉ DPH NA JÍZDNÉ ZAČNE PLATIT V ÚNORU, DOPRAVCI ASI NEZLEVNÍ	9
18. 01. 2019	PŘED 30 LETY VYJEL PRVNÍ VLAK S MODERNÍM ASYNCHRONNÍM POHONEM (169.001 ASYNCHRON).....	9
18. 01. 2019	NEPLATÍ NÁM DOST, STĚŽUJE SI PROVOZOVATEL ÚZKOKOLEJKY NA KRAJ VYSOČINA (JHMD)	10
18. 01. 2019	PŘÍPRAVA VÝSTAVBY VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ Z PRAHY DO DRÁŽĐAN POKRAČUJE	10
18. 01. 2019	OBŘÍ FÚZE SE NEKONÁ. EU NEPOVOLÍ SPOJENÍ ŽELEZNIČNÍCH AKTIVIT SIEMENSU A ALSTOMU.....	11
19. 01. 2019	STAVĚDLA NA BRNĚNSKÉM NÁDRAŽÍ MAJÍ JÍT K ZEMI, PAMÁTKÁŘI O NĚ BOJUJÍ (BRNO HL. N.).....	11
22. 01. 2019	JANČURŮV REGIOJET HLÁSÍ NEJLEPŠÍ VÝSLEDEK OD VSTUPU NA ŽELEZNICI	12
22. 01. 2019	Z NÁDRAŽÍ NA SOKOLOVSKU UJELY DVA VAGONY, URAZILY SEDM KILOMETRŮ (CHODOV).....	13
22. 01. 2019	POKRAČUJÍ PŘÍPRAVY PŘESUNUTÍ BRNĚNSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU K ŘECE.....	13
22. 01. 2019	SŽDC LETOS POKRAČUJE VE VYSOKÉM TEMPU REKONSTRUKCÍ TRATÍ, ZAHÁJÍ DESÍTKY NOVÝCH STAVEB	14
22. 01. 2019	ŽELEZNIČÁŘI ZASTAVILI DEMOLICI STAVĚDEL NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V BRNĚ. HISTORICKÉ VĚŽE CHTĚJÍ PAMÁTKÁŘI ZACHRÁNIT	15
23. 01. 2019	LEO EXPRESS CHCE POSÍLAT VLAKY NA UKRAJINU, ČEKÁ NA POVOLENÍ POLSKÝCH ÚŘADŮ (PRAHA – MOSTYSKA).....	16
24. 01. 2019	LEDOVKA BRZDÍ ČESKÉ KOLEJE. SŽDC SI NAJME DIESELOVÉ VLAKY PRO VYPROŠŤOVÁNÍ.....	16

25. 01. 2019	ČESKÉ VLAKY DÁL JEZDÍ PO POLSKÉ TRATI TŘICÍTKOU, MOŽNÁ ALE PŘIBUDE ZASTÁVKA (GLUCHOŁAZY).....	17
27. 01. 2019	MILIARDOVÝ OBCHOD NABÍRÁ ZPOŽDĚNÍ. SPRÁVCE ŽELEZNIC KOUPI POZEMKY ČESKÝCH DRAH NEJDŘÍVE V LÉTĚ	18
27. 01. 2019	VÝROBCE LOKOMOTIV CZ LOKO PRORAZIL NA SLOVINSKÉM TRHU, DALŠÍ STROJE DODAL DO ITÁLIE	18
28. 01. 2019	STUDIE PROVEDITELNOSTI NOVÉ TRATI PRAHA – DRÁŽDANY POSTOUPILA DO DRUHÉ ČÁSTI.....	19
28. 01. 2019	VÝLUKA NÁDRAŽÍ V BRNĚ SE PROTÁHNE, HISTORICKÁ STAVĚDLA ZŮSTANOU (BRNO HL. N.).....	19
29. 01. 2019	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ KOUPIV VŠECHNY ELEKTRICKÉ JEDNOTKY LEO EXPRESSU.....	20
29. 01. 2019	ČESKÉ DRÁHY HLÁSÍ REKORDNÍ ČÍSLA ZA ROK 2018, MEZIROČNĚ PŘEPRAVILY O 4,5 MILIONU CESTUJÍCÍCH VÍCE	20
29. 01. 2019	ČESKÝ HOKEJ ZAMÍŘIL NA DRÁHU, MÁ SVOJI LOKOMOTIVU (362.161).....	21
29. 01. 2019	SLEVY V DOPRAVĚ V LISTOPADU STÁLY 488 MIL. KČ, MÉNĚ NEŽ V ŘÍJNU...	22
30. 01. 2019	V SOBOTU 2. ÚNORA SE ZMĚNÍ JÍZDNÍ ŘÁD VLAKŮ NA PRAŽSKÉM SEMMERINGU, LEPŠÍ SPOJENÍ UMOŽNILA OPRAVA TRATĚ (S65).....	23
30. 01. 2019	NÁKUP JÍZDENEK ČD BUDE OD ÚNORA PŘEHLEDNĚJŠÍ A VÝHODNĚJŠÍ, NÁRODNÍ DOPRAVCE ZJEDNODUŠÍ NABÍDKU.....	23
30. 01. 2019	LEO EXPRESS MEZIROČNĚ ZVÝŠIL POČET CESTUJÍCÍCH O PĚTINU, OBRAT STOUPL O 120 PROCENT	24
30. 01. 2019	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. LETOHRAD.....	25
30. 01. 2019	MÍSTO POMALÉ JÍZDY ÚDOLÍM ORLICE POJEDOU VLAKY U CHOČNĚ TUNELY. JEDEN Z NICH BUDE NEJDELŠÍ V ZEMI (ÚSTÍ NAD ORLICÍ – CHOČEŇ).....	25

02. 01. 2019 Při vlakovém neštěstí v Dánsku zemřelo šest lidí. Osobní vlak zasáhl létající předměty

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2694818-pri-vlakovem-nejestesti-v-dansku-zemrelo-nejmene-sest-lidi>)

Šest lidí přišlo o život a 16 dalších utrpělo zranění při vlakovém neštěstí na mostě, který spojuje hlavní dánské ostrovy Sjaelland a Fyn. V oblasti, kde k nehodě kolem 7:30 hodin došlo, v té době panovalo větrné počasí. Podle policie vlak s 131 cestujícími a třemi členy posádky musel na mostě prudce brzdit poté, co byl zasážen předměty, které odlétávaly z nákladního vlaku. Ten projížděl v opačném směru a převážel nejméně jeden kamionový návěs s nákladem lahvočných přepravek. Dánská média informovala, že osobní vlak narazil do návěsu nebo ho zasáhly popadané předměty či plachta, která se z návěsu utrhl. Souprava podle snímků zveřejněných v dánském tisku vezla pивní přepravky. Podle informací dánských médií byly přepravky prázdné. Mluvčí vyšetřovatelů Bo Haaning podle dánské tiskové agentury Ritzau nedokázal říct, zda byl vlečný vůz sám o sobě příčinou tragédie, nebo zda se osobní vlak střetl ještě s dalšími předměty. Zjišťování příčin neštěstí podle něj může trvat týdny, možná i měsíce. Podrobnější informace k příčině neštěstí nejsou zatím k dispozici. Osobní vlak mířil do metropole Kodaně na ostrově Sjaelland. Dánská tisková agentura Ritzau napsala, že se jedná o nejhorší vlakové neštěstí v Dánsku od roku 1988.



Královna i premiér vyjádřili soustrast

Na tragickou nehodu reagovali dánská královna Margrethe i premiér Lars Løkke Rasmussen. „Mé myšlenky a moje nejhlubší soustrast patří jak pozůstalým a jejich rodinám, tak zraněným,“ uvedla panovnice v prohlášení zveřejněném na webových stránkách královského paláce. „Zcela obyčejní Dánové, kteří byli na cestě do práce či domů z vánočních prázdnin, přišli o život. Je to velmi smutné,“ poznamenal premiér.

Osmnáctikilometrový most, kde došlo ve středu k tragédii, vede přes průliv Velký Belt a spojuje ostrovy Sjaelland a Fyn. Je určen jak pro železniční, tak pro silniční dopravu. Kvůli silnému vichru byl ve středu pro automobily uzavřen. Stejně tak byl pro auta uzavřen most přes úžinu Öresund, jenž je spojnici mezi Dánskem a Švédskem. Silniční doprava na obou mostech je nyní postupně obnovována.

Ve Švédsku řádila vichřice

Ve Švédsku bylo ráno kvůli bouřlivému počasí více než 100 tisíc domácností bez dodávek elektřiny. Nejhůře postiženy byly jižní oblasti Švédska, kde se nachází i hlavní město Stockholm. Stromy poražené vichřicí tam na řadě míst zablokovaly silnice, narušen byl také provoz trajektů.

03. 01. 2019 Čína chce letos postavit téměř sedm tisíc kilometrů železnice

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-chce-letos-postavit-temer-sedm-tisic-kilometru-zeleznice-1355026>)

V nejlidnatější zemi světa má v letošním roce vzniknout 3 200 kilometrů vysokorychlostních tratí, dalších 3 600 kilometrů má být hlavně dálkových. Čínští straníci si pro letošní rok určili ambiciózní cíl: postavit o čtyřicet procent více nových železničních tratí než loni, tedy zhruba 6 800 kilometrů. V loňském roce bylo podle Čínských drah položeno více než 4 683 kilometrů nových kolejí, 4 100 z toho bylo vysokorychlostních. Země do železničních tratí loni investovala 117 miliard dolarů, čímž překročila původní plán, který počítal se 106 miliardami dolarů. Investice se začaly zvedat až ve druhé polovině roku. Podle agentury Reuters chtěla schválením nových investic čínská vláda podpořit zpomalující ekonomický růst země. Investiční plán na rozvoj železnic pro letošek zatím vláda nestanovila.

Vysokorychlostní železnice v Číně tvoří s 29 tisíci kilometry více než dvě třetiny celkové globální délky těchto tratí. V roce 2017 přepravily čínské vlaky více než 3 miliardy lidí. Stavba železnic vak není jediným ambiciózním plánem na rozvoj tamní dopravní infrastruktury. Čína chce udělat velký pokrok i ve stavbě letišť, jejichž počet chce do roku 2035 zdvojnásobit na 450.

Země s nejrozvinutější infrastrukturou vysokorychlostních tratí

Čína 29 000 km, Španělsko 3 200 km, Německo 3 038 km, Japonsko 2 765 km, Francie 2 647 km.

07. 01. 2019 Zlínský kraj ukončil monopol Českých drah, část zakázky získala Arriva

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zlinsky-kraj-zeleznice-vyberove-rizeni-dopravce-arriva-ceske-drahy.A190107_184953_zlin-zpravy_ras)

Po více než dvouhodinové diskusi zastupitelé Zlínského kraje v pondělí v podvečer rozhodli o tom, že po regionálních tratích bude kromě Českých drah jezdit poprvé i soukromý dopravce, konkrétně společnost Arriva. Nasmlované vlaky mají ročně celkem najezdit o 1,3 milionu kilometrů více než dosud, což bude kraj stát až o 300 milionů korun více. Právě to vadilo některým zastupitelům s tím, že se obávali, že to kraj finančně neutáhne, protože chce během pár let začít stavět novou nemocnici. „Navýšení je takové proto, že chceme od letošního prosince zavést integrovaný dopravní systém, který bude řešit i návaznost mezi vlakovou a autobusovou dopravou. Při tak malém objemu kilometrů, které kraj teď objednává, by to bylo zcela nemožné,“ argumentoval náměstek hejtmána přes dopravu za KDU-ČSL Pavel Botek.

Podle lidoveckého hejtmána Jiřího Čunka by Zlínský kraj zaplatil kvůli zvyšujícím se mzdám i vstupním nákladům o 140 milionů více, i kdyby vlaky nejezdily častěji a větší trasy. „My ale chceme lidi, kteří stále stojí v autech v zácpách, dostat do veřejné dopravy,“ řekl Čunek. ČSSD navrhovala, ať se připraví výběrové řízení, které by mělo jediného vítěze s tím, že by se prodloužila stávající smlouva s Českými drahami, jež mají do konce letošního roku ve Zlínském kraji na regionálních tratích monopol. „Upřednostňujeme model uceleného souboru, který obsluhuje jeden dopravce, jako je tomu ve většině krajů,“ řekla zastupitelka za ČSSD Milena Kovaříková. Tento návrh ale neprošel.

Regionální tratě ve Zlínském kraji budou nakonec rozdělené na tři celky, z nichž dva případnou Českým drahám, jeden (nejdelší z nich) Arrivě.

08. 01. 2019 V rámci výstavby železnice na letiště vznikne ve středních Čechách téměř 1 400 parkovacích míst (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/p-r-u-trate-na-letiste.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rozvíjí nejen železniční dopravu, ale nepřímo pozitivně ovlivňuje i tu silniční. Součástí modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla je výstavba 1 374 nových parkovacích míst typu P+R (park + ride) ve středočeských obcích podél této trasy. Tyto důležité doprovodné investice společně se samotnou modernizací pomohou snížit provoz na silnicích a posílit přestupní vazby na železniční dopravu mezi Kladenskem, oblastí na západ od Prahy a jejím centrem.

Na nejvýznamnější rozšíření parkovacích ploch se mohou těšit v Hostivici, kde SŽDC plánuje výstavbu dvou záchytných parkovišť P+R s celkovou kapacitou 461 míst. Stovky dalších parkovacích stání vzniknou v Jenči (256), Kladně (273) a u zastávky Malé Přítočno, která nahradí stanici Unhošť (384). Všechny tyto obce jsou navíc napojeny na dálnici D6, nová parkoviště tedy společně s modernizací trati odlehčí Praze i od vozidel ze severozápadních Čech a dalších regionů.

„Praha 6 nedávno rozšířila modré zóny, což pomohlo místním rezidentům, ale uškodilo Středočechům, kteří do této městské části dojíždějí za prací či studiem. Velmi mě těší, že v rámci výstavby železnice na letiště pomůžeme s řešením tohoto problému. Praha se v současnosti zejména po ránu potýká s velkým náporom středočeských aut a v budoucnu se bude situace spíše zhoršovat. Netřeba dodávat, že oblast mezi největším středočeským městem a Prahou patří k nevytíženějším. Naším úkolem je udělat maximum pro to, aby i v této aglomeraci lidé přesešli z aut do vlaků,“ vysvětluje Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy.

V Hostivici vzniknou v blízkosti železniční stanice parkoviště P+R Jih a P+R Sever. Zatímco jižní parkoviště dosáhne kapacity 252 stání a bude sloužit především pro místní obyvatele, severní parkoviště bude zahrnovat 209 míst a ocení jej zejména řidiči přijíždějící po dálnici D6. Podobným způsobem jsou navržena i P+R parkoviště v Jenči. Jižně od kolejiště vznikne 41 stání pro místní obyvatele. Tuto kapacitu bude možné v budoucnu navýšit. Severně od kolejiště pak vyrostě 215 stání pro cestující z Hostouně, Dobrušky a dalších obcí napojených na D6. Severní parkoviště v Malém Přítočně s kapacitou 33 míst a možností dalšího rozšíření poslouží vozidlům z obcí Malé a Velké Přítočno. Jižní P+R bude napojeno přímo z dálniční mimoúrovňové křižovatky Unhošť a poskytne 351 stání. V Kladně projekt počítá s výstavbou parkoviště P+R, ale také B+R (bike + ride). V bezprostřední blízkosti železniční stanice Kladno město bude možné odstavět 46 automobilů a 84 jízdních kol. Druhý objekt nabídne 227 parkovacích míst, z nichž 8 bude určeno osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. U vybraných zastávek dále vzniknou parkoviště K+R pro krátkodobé zastavení.

Cílem modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla je proměnit stávající železnici na moderní dvoukolejný a elektrifikovaný koridor a ze stanice Praha-Ruzyně vybudovat odbočku na mezinárodní letiště. Ve špičce tak bude možné vypravit z centra Prahy na letiště 6 párů osobních a spěšných vlaků za hodinu. Praha se tak stane jedním z mála evropských velkoměst, které cestujícím umožní dostat se z centra na letiště do 30 minut. V rámci projektu se SŽDC v současné době prioritně věnuje inženýrské činnosti, hledání kompromisních řešení pro nevyjasněné či problematické oblasti zejména v husté zástavbě a přepracování plánů. Investor již podal žádost o územní rozhodnutí k modernizacím úseků Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, Praha-Ruzyně – Kladno a Kladno – Kladno-Ostrovec.

09. 01. 2019 Počet cestujících se po zavedení slev zvýšil o jednotky procent

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/pocet-cestujících-se-po-zavedeni-slev-zvyšil-o-jednotky-procent/1707139>)

Počet cestujících ve vlacích Českých drah se po zavedení slev pro studenty a důchodce zvýšil proti podzimu 2017 zhruba o čtyři procenta, což jsou přibližně dva miliony cestujících. Růst počtu cestujících v řádu jednotek procent zaznamenaly i RegioJet nebo Arriva. Zvýhodnění cestující tvoří celkově asi třetinu všech pasažérů. Vyplývá to z informací dopravců. Stát na kompenzacích za slevy vyplatil dopravcům za první dva měsíce, tedy září a říjen loňského roku, 975 milionů korun.

Studenti do 26 let a senioři nad 65 let mohou od 1. září využívat ve vlacích a autobusech slevu 75 procent z jízdného, kterou na jaře schválila vláda. Růst počtu cestujících je podle dopravců pozvolný, nárůst přitom nepřisuzují pouze slevám. "Počet cestujících nám roste kontinuálně již několik let, bylo tomu tak i loni před zavedením slev. Zmíněné zvýšení je proto výsledkem jak dlouhodobého příklonu veřejnosti k železniční dopravě, tak zavedení slev, které nepochybně cílové skupiny motivovaly k častějšímu cestování," podotkl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Slevy zatím využívají podle dopravců více studenti. "Vzhledem k tomu, že studenti často nemají jinou alternativu dopravy než právě veřejnou dopravu, jsou to právě oni, kdo využívá slev v největší míře," uvedl mluvčí Arrivy Martin Farář. Zájem seniorů ale zvolna také roste. Mluvčí Českých drah podotkl, že pasažéři státního dopravce také v meziročním srovnání nyní cestují na delší vzdálenosti, k čemuž je patrně motivují mimo jiné i státní slevy. Tento trend sledují i u RegioJetu. Dříve totiž stát kompenzoval cestu studentů z bydliště do místa školy, nyní již slevy takto omezeny nejsou, a studenti je proto mohou využívat i ve volném čase, což se podepisuje na jejich častějším cestování. Přeplněnost souprav podle dopravců nehrozí, někteří z nich však kvůli zvýšenému zájmu spoje posilovali. České dráhy tak na podzim trvale posílily vlaky zejména na linkách z Prahy na východ republiky, především do Ostravy, Žiliny, Brna nebo Hradce Králové. Vozy dopravce přidal i na trase Praha – České Budějovice. Spoje průběžně posiloval o další vozy například také RegioJet.

Ministerstvo dopravy před zavedením slev předpokládalo, že kompenzace, které vyplatí dopravcům za poskytnuté slevy, vyjdou na 5,83 miliardy korun ročně. Za první dva měsíce platnosti slev zatím stát dopravcům vyplatil přes 975 milionů korun, z toho 512 milionů za říjen, kdy se na vyšších kompenzacích projevil začátek školního roku na univerzitách. "Celkově se nicméně na predikci ročních výdajů ve výši zhruba šest miliard korun nic nemění," řekla mluvčí ministerstva Lenka Rezková. Nejvíce zatím vyfakturovaly České dráhy, které za září a říjen dostaly 450 milionů korun, druhý RegioJet 46 milionů korun. Z autobusových dopravců nejvíce vyfakturovala Arriva Morava, která dostala celkem 40 milionů korun.

Slevy platí na všech vnitrostátních dálkových regionálních autobusových a železničních linkách, v rámci integrovaných dopravních systémů a také na linkách městské hromadné dopravy, které zajíždějí za hranice města. V rámci železniční dopravy platí pouze ve vozech druhé třídy.

Přehled dopravců s největším objemem faktur za září a říjen:

Železniční dopravci

Dopravce	Fakturovaná částka v Kč
České dráhy	450,153.603
RegioJet	46,131.602
Leo Express	13,689.890
GW Train Regio	4,126.411

Autobusoví dopravci

Dopravce	Fakturovaná částka v Kč
ARRIVA MORAVA, a.s.	40,346.793
STUDENT AGENCY, k.s.	26,153.224
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	25,756.937

10. 01. 2019 Spěšný vlak v Liberci prorazil zarážedlo a vjel až na nástupiště

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/vlak-liberec-ceska-lipa-vykolejil-nehoda-navestidlo.A190110_100314_liberec-zpravy_jape)

Na nástupiště libereckého nádraží vjel po půl sedmé ráno vlak. Prorazil zarážedlo a skončil až v prostoru, kde se pohybují cestující. V soupravě cestovalo zhruba šedesát lidí, nikdo nebyl zraněn. „V 6:34 hodin ráno v Liberci nezastavil स्पेशný vlak Česká Lípa hl. n. – Liberec před návěstidlem s návěstí zakazující jízdu, prorazil zarážedlo kusé (slepé) koleje a vykolejil,“ sdělil generální inspektor Drážní inspekce Jan Kučera. Vlak se tak zastavil až na dlažbě nástupiště, kde se obvykle pohybují cestující. Ve vykolejené soupravě cestovalo přibližně šedesát lidí, nikdo nebyl zraněn.



Škoda na vlaku se předběžně odhaduje na 400 tisíc korun a na trati 250 tisíc korun. Nehoda provoz na trati nezastavila. „Provoz omezený není, bylo to na kusé (slepé) koleji,“ řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cest Marek Illiaš. Případem se nyní zabývají kriminalisté, kteří jej kvalifikovali jako obecné ohrožení z nedbalosti. „Za to hrozí případnému viníkovi až pět let vězení,“ sdělila policejní mluvčí Vladimíra Šrýtrová. Policisté provedli u strojvedoucího dechovou zkoušku na alkohol, její výsledek byl negativní. Nehodu vyšetřuje i Drážní inspekce a vyjádří se k ní i soudní znalec. Ten bude mimo jiné zjišťovat, zda příčinou nebyla technická závada na motorovém voze.

V Libereckém kraji byly kvůli sněžení a nárazovému větru problémy na železniční trati z Liberce na Harrachov v Krkonoších, podle webu Českých drah tam vlaky nabíraly zpoždění až 25 minut. Během odpoledne se pak zpoždění pohybovala kolem pěti až deseti minut. Podobná nehoda jako dnes v Liberci se stala v červenci roku 2015 na Masarykově nádraží v Praze. Vlak z Českého Brodu tehdy při zastavování nedobrzdl, prorazil zarážedlo a vjel do nástupiště. Vykolejily dva podvozky, zranili se tři lidé.

10. 01. 2019 V železničním tendru Jihočeského kraje za 6 miliard zbyly jen ČD

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-zeleznicnim-tendru-jihoceskeho-kraje-za-6-miliard-zbyly-jen-cd/1707771>)

V tendru Jihočeského kraje za šest miliard korun na desetileté provozování železničních tratí zůstaly jako jediný účastník České dráhy. Firma Leo Express ve středu z výběrového řízení odstoupila. Do konce dubna chce mít kraj s národním dopravcem smlouvu o smlouvě budoucí. Jde o provoz motorové i elektrické trakce a speciální trati takzvané Bechyňky, objem 5,5 milionu kilometrů ročně. Novinářům to dnes řekla jihočeská hejtmanka Ivana Stráská (ČSSD).

Soutěž se týká všech tratí vyjma takzvaných šumavských lokálek, které provozuje firma GW Train Regio. První tendr kraj zrušil, nabízené ceny připadaly vedení kraje vysoké. Leo Express z nové soutěže odstoupil, protože uspěl v tendru Zlínského kraje a vlaky, které chtěl využít v jižních Čechách, nasadí na Zlínsku. Řekli to hejtmanka a radní pro dopravu Jiří Švec (STAN).

11. 01. 2019 SŽDC letos začne opravovat fasádu a střechu Fantovy budovy pražského hlavního nádraží

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

SŽDC připravuje opravu historické části pražského hlavního nádraží. Dnes zahájila výběrové řízení na zhotovitele, který opraví fasádu a střechu secesní Fantovy budovy. Celkové investiční náklady dosáhnou částky 171,5 milionu korun, práce začnou v první polovině letošního roku. Investiční akce s názvem Rekonstrukce fasády železniční stanice Praha hl. n. bude zahrnovat kompletní rekonstrukci fasády a střechy a nijak nezasahuje do vnitřních prostor. „Fantova budova spolu s přilehlou halou

nad nástupiště tvoří největší secesní památku v Česku, proto přípravě věnujeme mimořádnou pozornost. Veškeré stavební a technologické postupy jsou navrženy v souladu s požadavky státní památkové péče. Předpokládáme, že rekonstrukce bude trvat minimálně dva a půl roku,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Stavební úpravy budou probíhat po etapách. Začnou na krajních věžích objektu, druhá fáze bude řešit křídla objektu. Nakonec se bude zjišťovat aktuální stav střední části budovy, která prošla v nedávné době stavebními úpravami. Odstraní se degradovaná a odfouknutá omítka a nahradí ji nová vápenná omítka. Veškeré umělecké prvky štukové sochařské výzdoby, kamenné sochařské výzdoby a uměleckořemeslné prvky z oceli budou odborně renovovat restaurátoři s licenci. Součástí stavebních prací bude také odstranění nefunkčních prvků, např. ocelových konzol nebo nefunkčních rozvaděčů. Niky a otvory se po demontáži nefunkčních předmětů zazdí. Po odkrytí střešní krytiny se podrobně posoudí stav konstrukce krovu, která se následně ošetří prostředkem proti dřevokaznému hmyzu, hnilobě a plísni. Nové bude laťování, položí se nová střešní krytina a udělá se klempířské oplechování. Okna a dveře budou odborně repasovány. Neopravitelné výplně, případně jejich části, budou nahrazeny přesnými tvarovými i materiálovými kopiemi. Obnovena bude také barevnost výplní, a to podle provedeného průzkumu.

15. 01. 2019 České dráhy zmodernizují motoráky pro lokální tratě, dostanou i Wi-Fi (19x 809/810)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30389/>)

Národní dopravce připravuje modernizaci 19 motorových vozů řady 809 a 810 pro lokálky a vedlejší regionální výkony v Moravskoslezském kraji. V současné době probíhá příprava dokumentace k modernizaci. Samotná přestavba vozů by se měla uskutečnit v letech 2019 a 2020 v dceřině společnosti Českých drah, firmě DPOV, a.s.

V rámci modernizace bude na motorové vozy dosazen nový motor, splňující současné přísné ekologické parametry, s výkonem 242 kW. Z pohledu cestujícího dojde k podstatnému zlepšení komfortu. Vůz získá kompletní, dostatečně výkonnou klimatizaci, a to jak pro oddíl cestujících, tak i pro kabiny strojvedoucích. Nové budou čalouněné sedačky s větší roztečí a tedy s větším prostorem pro nohy. Cestující budou mít k dispozici Wi-Fi připojení k internetu i elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou např. mobilní telefony. Modernizací projde také WC, ale zachován bude z provozního hlediska vedlejších tratí výhodnější systém tzv. gravitačního WC (bez odpadových nádrží). Nové budou také dveře s řadou bezpečnostních prvků pro slabozraké a nevidomé, ovládané tlačítky a za jízdy blokové proti otevření.

„Rozsah modernizace byl stanoven podle požadavku objednavatele, Moravskoslezského kraje, na rozsah a kvalitu železniční osobní dopravy ve smluvním období po roce 2019. Plánované úpravy také zapadají do strategie rozvoje chytrého regionu,“ říká Miroslav Klich, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Moravskoslezském kraji a dodává: „Pro provoz na vedlejších tratích jsou vozidla řady 809 a 810 ekonomicky výhodná i po provedení rozsáhlejší modernizace, po které nabídnou podstatně vyšší komfort a kvalitu cestování odpovídající současným požadavkům na vedlejších tratích.“

Modernizované motorové vozy budou v provozu na méně frekventovaných regionálních linkách např. na Opavsku, v okolí Suchdola nad Odrou nebo Studénky.

16. 01. 2019 Úspěšný rok 2018: SŽDC pokračovala v rekonstrukcích tratí, nezapomínala ani na dopravce a cestující

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/hodnoceni-roku-2018.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) má za sebou úspěšný rok. Patří mezi největší konečné příjemce finančních prostředků z aktuálního Operačního programu Doprava, ke konci loňského roku měla schválený příspěvek ve výši 99,5 procenta z celkové alokované částky pro SŽDC. Ta jen do modernizace drážní infrastruktury a mechanizace investovala 19 miliard korun. Lepší parametry tratí přinesly úpravy v rámci opravných prací a k významnému posunu došlo rovněž v oblasti spolupráce s dopravci a zlepšování služeb pro cestující.

Investice do infrastruktury za 19 miliard korun

SŽDC pokračovala ve vysokém tempu rekonstrukcí a modernizací tratí. Společně s investicemi do mechanizace vynaložila na tuto kapitolu 19 mld. Kč. „V průběhu loňského roku probíhalo celkem

60 staveb s investičními náklady nad 30 mil. Kč, více než 300 větších staveb se připravovalo. V přípravě nebo realizaci bylo dalších 450 menších akcí zaměřených na bezpečnost na železničních přejezdech, výstavbu, rekonstrukci nebo modernizaci tratí a informačních systémů,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Nejvýznamnější investiční akce stavebně dokončené v roce 2018:

- Modernizace trati Rokycany – Plzeň (včetně tunelu Ejpovice, kde se ve druhém pololetí letošního roku bude zkoušet jízda rychlostí 200 km/h),
- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov – Hostivice,
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov (nově rychlost až 120 km/h),
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice (nově rychlost až 100 km/h),
- Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, žst. Čelákovice.

Naplňování plánu modernizace železniční sítě SŽDC pokračovalo i v roce 2018. „Ministerstvo dopravy nám schválilo 55 záměrů projektů pro stavby v celkové hodnotě 56 mld. Kč. Mezi nejvýznamnější schválené investiční akce se řadí především osm staveb typu Blending Call, jejichž financování je kombinací příspěvku z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) Evropské unie a úvěru od Evropské investiční banky,“ popisuje Jiří Svoboda. Modernizací tak projdou nejzatíženější koridorové úseky, které byly naposledy kompletně rekonstruovány v 90. letech minulého století.

Současně s přípravou předkládá SŽDC Evropské unii žádosti o spolufinancování staveb. Na konci roku 2018 byl schválen příspěvek ve výši 36,6 mld. Kč. To představuje 99,5 % z celkové alokované částky pro SŽDC. Žádosti o spolufinancování podané u projektů z Operačního programu Doprava (OPD) 2014 – 2020 však dosahují výše 44,8 mld. Kč, což je 122 % alokované částky z OPD určené pro SŽDC. To svědčí o její připravenosti využít případné nevyčerpané finanční prostředky vyhrazené pro další příjemce v ČR.

SŽDC v roce 2018 získala pravomocné územní rozhodnutí pro několik významných investičních akcí, jejichž zahájení je plánováno na letošní rok. V případě optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice, druhé stavby rekonstrukce uzlu Přerov nebo zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou již správce kolejí vyhlásil výběrová řízení na zhotovitele.

V rámci zrychlení přípravy a výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) SŽDC vybrala pilotní úseky, pro které v říjnu získala od Ministerstva dopravy výjimku ze závazných postupů přípravy investic do dopravní infrastruktury. Vznikl společný projektový tým se správcem německé drážní infrastruktury DB Netz na přípravu nového železničního spojení Praha – Drážďany.

Dlouhodobé plány výluk vznikají s velkým předstihem

Přínosem pro dopravce bylo zavedení dlouhodobého plánování výluk, kdy v roce 2018 již byly schváleny plány na období 2020 a 2021. Došlo rovněž k bezproblémové implementaci nové ceny za použití dráhy jízdu vlaku. Pozitivní zprávou je snížení počtu stížností dopravců na manažera infrastruktury. Celkových 65 případů představuje meziroční pokles o více než 50 procent, stejně příznivé statistiky jsme zaznamenali i u počtu oprávněných podání, kterých bylo 48.

Přibývá opravených výpravních budov

SŽDC vloni vynaložila téměř 750 mil. Kč na opravy a rekonstrukce více než stovky výpravních budov. Cestujícím tak již slouží opravené prostory ve stanicích Kuřim, Sokolov, Turnov nebo Litoměřice horní nádraží. SŽDC se rovněž připojila k celostátnímu elektronickému systému ztrát a nálezů. Od března loňského roku se tak ke svým majitelům vrátilo téměř 300 zapomenutých věcí.

16. 01. 2019 Nádražní budova ve Slaném má novou fasádu

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/oprava-budovy-ve-slanem.html>)

Právě dnes slavnostně skončila oprava výpravní budovy v železniční stanici Slaný, která probíhala od října loňského roku a zahrnovala zejména obnovu fasády budovy. Revitalizací prošla také veřejná WC, nový je venkovní mobiliář, zejména lavičky a odpadkové koše. Cena za opravu dosáhla výše téměř čtyř milionů korun.

Výpravní budova železniční stanice ve Slaném pochází z 19. století. Před několika lety byly vyměněny otvorové výplně, střešní krytina hlavní budovy, některé klempířské prvky a betonová zámková dlažba pod přístřeškem. Nyní došlo na opravu omítek a hlavní římsy, nový je obklad soklů obvodového pláště budovy. Železniční stanice dostala také nové označníky a venkovní výložníkové osvětlovací tělesa.

Během letošního roku se zde ještě doplní nové elektronické informační tabule. V odbavovací hale byla obnovena výmalba. Další částí rekonstrukce nádražní budovy ve Slaném byla kompletní oprava interiéru veřejných WC, které jsou umístěny ve východní části budovy a jsou přístupné z haly. Díky novému řešení je nyní mohou používat i osoby s handicapem. Bezbariérový je také přístup do budovy ze strany nástupiště.

17. 01. 2019 Snížené DPH na jízdné začne platit v únoru, dopravci asi nezlevní

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/snizene-dph-na-jizdne-zacne-platit-v-unoru-dopravci-asi-nezlevni/1710569>)

Jízdné ve vlacích, autobusech nebo přívozech i přes snížení sazby daně z přidané hodnoty (DPH) zřejmě příliš nezlevní. Dopravci chtějí prostřednictvím ušetřených peněz pokrýt zvýšené náklady na provoz. Vyplývá to z informací největších tuzemských dopravců pro ČTK. Generální finanční ředitelství dnes oznámilo, že nová sazba DPH na jízdné začne platit od 1. února. Místo nyníšších 15 procent to bude deset procent. Rozhodnutí neměnit ceny zatím potvrdil z velkých dopravců Leo Express. "Snížení sazby DPH přichází zároveň se zvýšením cen trakční elektřiny, mezd a dalších nákladových položek. Díky snížení sazby DPH tak můžeme lépe pokrýt tyto zvýšené výdaje, které tak nebudou mít vliv na cenu našich jízdenek," řekl ČTK mluvčí Leo Expressu Emil Sedlařík. České dráhy zatím definitivní rozhodnutí o cenách jízdného nečinily, hovoří ovšem o rostoucích nákladech, což bude mít vliv na rozhodování o cenách jízdného. "Už teď například víme, že meziroční nárůst ceny elektřiny a nafty bude půl miliardy korun. Další velký nárůst čekáme v platbách za náhradní autobusovou dopravu kvůli výlukám a porostou i náklady personální," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Novelu zákona o DPH schválili zákonodárci v prosinci loňského roku. Proti změně se postavila Asociace krajů, nesouhlasila s ní ani vláda. Novela dnes vyšla ve sbírce zákonů, přičemž účinnosti nabývá 15. dnem od zveřejnění, tedy 1. února. Ministr financí Alena Schillerová (za ANO) již dříve uvedla, že návrh veřejné rozpočty připraví asi o 930 milionů korun. Podle Svazu měst a obcí ČR tak obce a města mohou přijít až o 219 milionů korun, které dostávají v rámci rozpočtového určení daní z vybrané DPH. Od 1. září začaly platit ve vlacích a autobusech slevy pro studenty do 26 let a pro seniory nad 65 let. Na jaře je schválila vláda. Kompenzace na zlevněné jízdné vyjdou stát od roku 2019 zhruba na 5,83 miliardy Kč ročně.

18. 01. 2019 Před 30 lety vyjel první vlak s moderním asynchronním pohonem (169.001 asynchron)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30395/>)

Přesně před 30 lety, 18. ledna 1989, vyjel první vlak tehdejších Československých státních drah (ČSD) s moderní lokomotivou poháněnou asynchronními motory. Stalo se to na trati z Prahy hlavního nádraží do Benešova u Prahy. Vůbec první vlak poháněný motory budoucnosti nesl označení 8207 a vyjel z pražského hlavního nádraží v 10:15 hod. a do Benešova u Prahy přijel v 11:24 hod. Vlak byl veden experimentálním prototypem elektrické lokomotivy výrobního typu 85 E0-ATM Škoda z Plzně, dnes společnost Škoda Transportation, a její vývoj měl vyústit ve výrobu III. generace elektrických lokomotiv v plzeňské lokomotivce. U ČSD a později u ČD byl prototyp označen 169.001-5. Na první pohled se od ostatních tehdejších lokomotiv v Československu odlišoval zcela novým designem a výraznou červenou barvou. Podstatné inovace se však skrývaly v podvozcích a strojovně lokomotivy. Zcela nový asynchronní pohon stál za přezdívkou lokomotivy, kterou železničáři a železniční fanouškové začali pro označení lokomotivy používat – „asynchron“.



ČSD a později ČD měly experimentální prototyp pronajatý a zkoušely ho v provozu v čele různých typů vlaků od nákladních přes osobní po rychlíky. V době zkoušek do roku 1994 se objevily na většině tratí elektrifikovaných soustavou 3 kV ss v Čechách. Lokomotiva 169.001 během testování vystřídala depa v Praze, Ústí nad Labem a Nymburce a jezdila na tratích z Prahy do Benešova, Berouna, Kutné Hory, na rychlicích z Prahy do Mostu nebo Děčína a na různých vlcích například z Ústí nad Labem do Nymburka a dále do Hradce Králové a Chocně i jinde.

V současnosti pohánějí moderní asynchronní motory všechny hnací vozidla dodávaná po vzniku Českých drah. Vybaveny jsou jimi jak elektrické jednotky CityElefant, RegioPanter a InterPanter, tak

rychlovlaky Pendolino nebo moderní elektrické lokomotivy řady 380 Emil Zátopek nebo 193/383 Vectron, které používají společnosti ČD a ČD Cargo pro dopravu expresů i nákladních vlaků.

18. 01. 2019 Neplatí nám dost, stěžuje si provozovatel úzkokolejky na Kraj Vysočina (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/zeleznice-uzkokolejka-jhmd-jindrichuv-hradec-kamenice-nad-lipou-jihlava-vysocina-penize-ztra.A190117_451503_jihlava-zpravy_mv)

Jestli to takhle půjde dál, tak v roce 2024 přestaneme jezdit. To vzkazuje šéfům hejtmanství Boris Čajánek, ředitel společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Ta nyní vede s Vysočinou spor o to, kolik peněz by jí mělo hejtmanství zaplatit, jako kompenzaci ztráty na železničních trasách, které vedou krajem. Dohady došly tak daleko, že firma podala na ministerstvo vnitřní návrh na zahájení sporného řízení. „Pouze nechceme, abychom měli diskriminační podmínky,“ říká k tomuto kroku Čajánek. „Je to takový známý folklor. Pan Čajánek nám vždycky různé vyhrožuje,“ zůstává klidný hejtman Vysočiny Jiří Běhounek.

Kraj Vysočina a Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) mají mezi sebou uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby z roku 2009. Její platnost vyprší v roce 2024. Předmětem smlouvy je zajištění dopravy na úzkokolejně trati a úhrada prokazatelné ztráty. Celkem jde o necelých 29 kilometrů úzkokolejné tratě, která obsluhuje na území Vysočiny oblast mezi Kamenicí nad Lipou a Obrataní na Pelhřimovsku. Na každý kalendářní rok pak obě strany pravidelně uzavírají dodatek k této smlouvě, kde se shodnou na tom, kolik peněz uhradí kraj. Pro ten letošní si společnost JHMD podle kalkulace, která je součástí zmíněného návrhu, nárokuje úhradu prokazatelné ztráty včetně přiměřeného zisku pro rok 2019 ve výši zhruba 16,8 milionu korun. Kraj Vysočina však v dodatku ke smlouvě, který tento týden projednávali radní, navrhuje částku o více než tři miliony korun nižší.

Nic navíc platit nechceme, říká hejtman

„Máme smlouvu do roku 2024 a nic navíc platit nechceme. Takže jsme panu Čajánkovi poslali smlouvu naši. Nemáme nejmenší zájem to nikterak jinak řešit,“ stojí si za svým hejtman Běhounek. Podle Čajánkových slov je spor zejména o dvě části z celkové sumy. Tou první je takzvaný poplatek za dopravní cestu. Čajánek tvrdí, že vybírat tento poplatek prostě musí. A s Jihočeským krajem, kde má delší část svých tratí, se na platbě tohoto poplatku již domluvil. „S Jihočeským krajem jsme si to vysvětlili a ten nám tento poplatek za rok 2018 uhradil. Pan hejtman Běhounek ale řekl, že nám to v žádném případě platit nebude. Když to ale platí Českým drahám, tak by to měli platit i nám. A pokud se k tomu staví takhle, tak nám nezbude nic jiného, než ty peníze vymáhat,“ říká Čajánek. První muž Vysočiny se však argumentem, že jiný kraj poplatek za dopravní cestu hradí, nenechá zvíkat. „Nahlížím na to úplně stejně jako na to, že v jednom kraji jezdí tyhle vlaky a v tomhle režimu a v jiném kraji zase v jiném režimu. Tento stát rozsekl regionální dopravu na čtrnáct částí, tak se s tím holt musí smířit,“ říká hejtman.

Hejtman rozhoduje podle sympatií, myslí si Čajánek

Dále se společnost JHMD cítí poškozená tím, že jí podle jejího názoru neposílá kraj všechny peníze, které dostává ze státního rozpočtu na základě memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti regionální železnicí. Hejtmanství v návrhu dodatku smlouvy pro letošní rok počítá se sumou 930 tisíc korun. Provozovatel si však nárokuje částku násobně vyšší. „I v tomto je postup kraje netransparentní a diskriminační. Vypadá to, že o tom, co bude kraj platit, nerozhoduje legislativa, ale hejtman podle toho, jak je mu kdo sympatický,“ tvrdí Čajánek. Mezi oběma stranami nejde zdaleka o první střet. Například na podzim roku 2017 nemohly JHMD vypravit půl dne žádný ze svých vlaků. Společnosti totiž vypršelo osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Úzkorozchodné tratě v Jihočeském kraji a na Vysočině měří osmdesát kilometrů. Každoročně se po nich projede 300 tisíc cestujících. Téměř sto tisíc z nich jsou turisté.

18. 01. 2019 Příprava výstavby vysokorychlostní tratě z Prahy do Drážďan pokračuje

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Priprava-vystavby-vysokorychlostni-trate-z-Prahy-d?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Práce na projektové přípravě výstavby vysokorychlostního spojení z Prahy do Drážďan intenzivně pokračují. Příprava studie proveditelnosti je aktuálně ve druhé etapě. Ke kompletnímu dokončení dokumentů, které vyhodnotí ekonomickou efektivitu celého projektu a vyberou výslednou variantu technického řešení pro další projektovou přípravu, by mělo dojít v druhé polovině letošního roku.

Při dnešním jednání v Drážďanech to zaznělo na schůzce mezi českým ministrem dopravy Danem Ťokem a jeho saským protějškem Martinem Duligem. Ministři řešili také propojení železnice mezi Rumburkem a Seiffhennersdorfem nebo obnovení spojení mezi Moldavou a Freibergem

„Nová vysokorychlostní trať do Drážďan patří mezi prioritní spojení, po jejím dokončení se zkrátí cesta z Prahy do Drážďan na jednu hodinu a současně odvede část dopravy z dlouhodobě přetížené trati v údolí Labe“, říká ministr dopravy Daň Ťok. Součástí plánované tratě je také 26 kilometrů dlouhý tunel přes Krušné hory. V současné době Správa železniční dopravní cesty společně s Deutsche Bahn (DB NETZ) řeší jeho technické parametry.

Ministři dopravy v rámci dnešního jednání hovořili také o vybudování nového čtyřkilometrového přeshraničního spojení mezi Rumburkem a Seiffhennersdorfem, kterým by se prodloužilo dnes už existující železniční spojení Děčín – Sebnitz – Dolní Poustevna – Rumburk a spojit jej s tratí Varnsdorf – Zittau – Hrádek nad Nisou – Liberec. Tématem jednání bylo rovněž silniční spojení mezi Lobdovou a Neustadtem, o jejíž vybudování se dlouhodobě zajímá jak Sasko, tak i Ústecký kraj. Saská strana při jednání uvedla, že se bude zabývat ekonomickou náročností tohoto projektu, který by umožnil jednodušší cestování. Tzv. Drážďanka je v současnosti přeshraniční turistická stezka a pro běžný automobilový provoz je uzavřená.

18. 01. 2019 Obří fúze se nekoná. EU nepovolí spojení železničních aktivit Siemensu a Alstomu

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obri-fuze-se-nekona-eu-nepovoli-spojneni-zeleznicnich-aktivit-siemensu-a-alstomu-1355518>)

Evropská komise (EK) zablokuje spojení železničních aktivit francouzské společnosti Alstom a německé firmy Siemens. S odkazem na své zdroje to dnes uvedla agentura Reuters. Spojením měla vzniknout druhá největší firma v odvětví s ročními tržbami zhruba 15 miliard eur (384 miliard korun). Sloučený podnik by byl zhruba poloviční v porovnání s čínským státním podnikem CRRC, ale dvakrát větší než kanadský Bombardier, který se Siemensem také jednal. Siemens podle zdrojů Reuters odmítl sdílet svou technologii k výrobě vysokorychlostních vlaků se třetími stranami déle než pět let, jak po něm požadoval Brusel. Evropská unie se podle Reuters také obává, že obě firmy dohromady disponují příliš velkou tržní silou co do objemu vozového parku a v oblasti signalizace.

Siemens a konkurenční Alstom oznámily dohodu o spojení svých železničních aktivit v září 2017. Jejich záměrem bylo lépe obstát v mezinárodní konkurenci. Globální železniční trh nyní ovládá čínská CRRC. Po celém světě by nový evropský železniční šampion zaměstnával na 60 tisíc lidí. Evropská komise, která je exekutivním orgánem EU, příslušné zamítavé stanovisko podle zdrojů vydá zřejmě už 6. února. Rozhodnutí musí zveřejnit nejpozději 18. února.

19. 01. 2019 Stavědla na brněnském nádraží mají jít k zemi, památkáři o ně bojují (Brno hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/brno/zpravy/stavedla-nadrazi-brno-demolice-pamatkari-spor.A190115_451010_brno-zpravy_krut)

S nynější rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení na hlavním vlakovém nádraží v Brně mají zmizet také historická stavědla podél trati. Podle památkářů tím však železničáři zničí světově jedinečný soubor staveb z 19. století. Typické věže z červených cihel z dob Rakouska-Uherska slouží už od 90. let 19. století jako spojka mezi výpravčím a výhybkářem. Ti se starají o to, aby vlaky vždycky jely po správné koleji a stály, pokud na ní zrovna není volno.

Podle památkářů jsou stavědla číslo čtyři a pět u zasypaného viaduktu posledními dvěma svého druhu na historické Severní dráze císaře Ferdinanda a v kontextu s okolím tvoří světový unikát. Přesto by měla jít k zemi. S nynější modernizací zabezpečovacího zařízení na hlavním nádraží za téměř 1,8 miliardy korun se totiž stanou z hlediska provozu zbytečnými. A tak je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) hodlá zbourat. „Na nádraží vybudujeme elektronické staniční zabezpečení, které se napojí na jednotné obslužné pracoviště. Jeho technologické zařízení bude uloženo v nové budově, kterou už dělníci staví poblíž šestého nástupiště. Jeho dosavadní stavědla už nebude využít, proto je navržena jejich demolice,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.



Stavědla tvoří s okolím nedílňý celek, říká historička

To platí pro celkem pět věží. Jenže podle památkářů půjde ve dvou případech o nenávratnou chybu. „Minimálně stavědla čtyři a pět jsou dobovým historickým svědectvím a měla by být rozhodně zachována,“ tvrdí Aleš Homola z brněnského pracoviště Národního památkového ústavu. Stejný názor má i Alena Borovcová z Metodického centra pro průmyslové dědictví v Ostravě, která zkoumala hodnotu objektů. „Patří k typizovaným stavbám z režného cihelného zdiva, které se už jinde na české, polské ani rakouské straně nedochovaly. Navíc jsou postavené v době jako viadukt od Břeclavi do Brna. Ten naši předkové zčásti zasypali, protože potřebovali postavit drážní zázemí pro výtopnu, dílny a uhelné nádraží. Společně s okolím stavědla tvoří nedílňý celek, takže pokud je zbourají, zničí se tím hodnota celého souboru,“ poznamenala Borovcová. Zástupci SŽDC však trvají na tom, že požadavky památkářů neobešli. „Dokumentace pro územní rozhodnutí i stavební povolení na modernizaci zabezpečovací signalizace plně respektuje vyjádření odboru památkové péče. Stavědla nebyla a nejsou památkově chráněna, proto jsme navrhli jejich demolici,“ potvrdila Šubová.

Úřední chyba? Historické věže vypadly ze seznamu

Odborníci z Národního památkového ústavu jsou proti. Už více než čtyři roky se snaží o rozšíření souboru chráněných staveb historického brněnského nádraží. Zatím je na seznamu jen výpravní budova a sousední pošta od architekta Bohuslava Fuchse. Žádost o z památnění dalších objektů podali na ministerstvo kultury v roce 2014. Ministerstvu se však zdál soubor příliš velký, a proto jej navrhlo rozdělit na dvě části. A právě tehdy nastal problém. „Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy v květnu 2014 obě stavědla ke z památnění doporučila,“ tvrdí Homola. Když byl však původní seznam rozdělený na dva – uhelné nádraží a soubor Malé Ameriky spolu s viaduktem a mosty od Svratky po Křenovou ulici, stavědla v nich jmenovitě uvedená nebyla. Podle památkářů nicméně z kontextu vyplývá, že jsou součástí souboru. „Nechápu, proč to vypadlo. Stavby tvoří funkčně, slohově, stylově i materiálově celek. Je to, jako když z porcelánového servisu rozbijete hrnek nebo dva. Nebude kompletní a ztratí na ceně,“ uvedla Borovcová. Podle ní budovy nijak nebrání rekonstrukci a dají se využít stejně jako v zahraničí, kde z nich vznikla muzea – například ve Švýcarsku ve stanici Kerzers nebo v německých městech Lehrte či Rendsburg. Na seznam památek se ostatně i v Česku dostalo karlínské stavědlo na Masarykově nádraží v Praze.

Jedinou možností je dohoda s vlastníkem

Řízení na z památnění uhelného nádraží a Malé Ameriky běží, a než bude ukončené, jsou stavby nedotknutelné. S cihlovými věžemi je to však jinak. „Na zmíněná drážní stavědla ministerstvo kultury nevede žádné řízení o prohlášení věci za kulturní památku,“ potvrdila Petra Hrušová z tiskového oddělení ministerstva. V momentě, kdy Drážní úřad rozhodl o demolici, existuje jediná cesta – domluva s vlastníkem. A klíčový verdikt v tomto případě už Drážní úřad v Olomouci vydal. „Je pravomocný i s vyjádřením památkářů z magistrátu,“ podotkl mluvčí úřadu Martin Novák. „Konkrétně ke stavědlům jsme se nevyjadřovali,“ tvrdí přesto šéf brněnských památkářů Martin Zedníček. Podle Nováka však úřad vydal rozhodnutí na stavbu jako celek, tedy i na zmíněná stavědla. „Památkáři měli stejnou dokumentaci jako my,“ doplnil mluvčí. Osud unikátních věží je tak na dalším jednání památkářů a SŽDC.

Železniční stavědlo

Jedná se o nádražní budovu, z níž se na železnici řídí výměny výhybek. Ty ovládá signalista na povel výpravčího. Stavědla byla zřizována zejména ve stanicích s elektromechanickým zabezpečovacím zařízením. Stavědla na hlavním nádraží v Brně byla postavená v 90. letech 19. století. V původní podobě se zachovala dvě u Uhelne ulice. Podle památkářů jsou jediná na Severní dráze císaře Ferdinanda. Správa železniční dopravní cesty je však po modernizaci signalizačního zařízení nebude potřebovat a plánuje je zbourat.

22. 01. 2019 Jančurův RegioJet hlásí nejlepší výsledek od vstupu na železnici

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancuruv-regiojet-hlasi-nejlepsi-vysledek-od-vstupu-na-zeleznici-1355591>)

Dálkové vlaky RegioJetu loni přepravily 5,9 milionu cestujících, což je meziroční růst o 1,2 milionu. Důvodem je z velké části zásadní zvýšení počtu spojů, které spojují Prahu s Brnem, Bratislavou a Vídní. Podle předběžných výsledků společnost Radima Jančury loni dosáhla zisku 100 milionů korun, což je nejlepší výsledek od roku 2011, v němž vstoupil na železnici, uvedl v tiskové zprávě mluvčí Aleš Ondrůj. Tržby z jízdního jsou 1,5 miliardy korun. České dráhy a Leo Express zatím výsledky nezveřejnily. Podle Jančury jsou ziskové všechny linky, tedy z Prahy na Ostravsko, odkud vybrané vlaky pokračují na východní Slovensko, i trasa na Vídeň a Bratislavu. „Dokázali jsme

přitáhnout spoustu nových cestujících do Vídně," uvedl Jančura. Jeho jízdné bylo levnější než jízdné nabízené Českými drahami. Na lince do Vídně ho vytvářejí společně s rakouskými drahami. Podle zprávy se loni pohybovala marže ve vlakové dopravě na úrovni šesti procent, což je také nejlepší výsledek v historii. „Dává silný základ pro další expanzní investiční projekty, jako je nákup dalších vozidel nebo přidání provozu na nových tratích," uvedl Ondrůj. Letos v dubnu má začít jezdit nedotovaný spoj z Prahy do Českých Budějovic, který bude provázáný se spojem z Prahy do Bratislavy.

Od prosince bude Jančura zajišťovat dálkovou linku Brno – Bohumín na objednávku státu, stejně tak začne jezdit na tratích s osobními vlaky na objednávku Ústeckého kraje. Do dvou až tří let chce do nových vozů a rekonstrukce starších investovat miliardu korun. Osobní vlaky již provozuje také několik let v závazku veřejné služby na Slovensku mezi Bratislavou a Komárnem. Loni přepravily 3,7 milionu cestujících, což je meziroční nárůst o milion.

22. 01. 2019 Z nádraží na Sokolovsku ujely dva vagony, urazily sedm kilometrů (Chodov)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/nakladni-vagon-samovolne-rozjet-nadrazi-zeleznice-prejezd-szdc-policie.A190122_115642_vary-zpravy_ba)

Dva nákladní vagony samovolně odjely z nádraží v Chodově na Sokolovsku. Během své zhruba pětáctičetiminutové cesty urazily přibližně sedm kilometrů. Mimořádnou událost vyšetřuje policie i Drážní inspekce. Kuriozní událost se stala minulý pátek. Podle informací iDNES.cz přistavili zaměstnanci vagony na nádraží v Chodově kolem deváté hodiny dopoledne. Vagony se pak samovolně rozjely o necelých pět hodin později. Jak zaznělo v televizi Prima, vagony dojely až do Karlových Varů, a to rychlostí přibližně 9 kilometrů za hodinu. Přejely přitom i tři železniční přejezdy, například i frekventovaný přejezd v Jenišově.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nyní zjišťuje, zda v době, kdy přes přejezdy osamocené vagony přejížděly, byly spuštěné závory. „Pohyb dvou vagonů zjistil výpravčí v železniční stanici Karlovy Vary. Mimořádnou událost vyšetřujeme, vyhodnocují se data stažená z přejezdů. Provoz byl zastavený asi od 13:50 do 14:40 hodin na obou kolejích, poté byla jedna kolej zprovozněna. Po obou kolejích se začalo jezdit v 19:30," uvedla pro iDNES.cz mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Podle televize Prima se vagony během své cesty nemohly srazit s protijedoucím vlakem. Jakmile totiž projely přes zabezpečovací zařízení mimo jízdní řád, aktivovaly takzvaný generální stop. Dispečeré tak zastavili všechny vlaky v dosahu.

Policisté společně s drážními inspektory nyní prověřují, jak se vlastně oba vagony na trať dostaly. Jednou z verzí je, že je někdo špatně zabezpečil. „Zahájili jsme úkony trestního řízení pro podezření ze spáchání přečinu obecné ohrožení z nedbalosti. Případem se zabýváme," uvedla pro iDNES.cz krajská policejní mluvčí Kateřina Krejčí. Doplnila, že případnému viníkovi hrozí až pětileté vězení.

22. 01. 2019 Pokračují přípravy přesunutí brněnského železničního uzlu k řece

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/SZDC-pripravuje-rozdeleni-zeleznicniho-uzlu-Brno-n>)

Správa železniční dopravní cesty připravuje rozdělení železničního uzlu Brno na jednotlivé stavby, začínají diskuse nad architektonickým vzhledem nádraží a postup v přípravě Severojižního kolejového diametru. Aktuální stav dnes projednával řídicí výbor Železničního uzlu Brno.

V rámci jednání, na kterém se představilo nové vedení města Brna, bylo potvrzeno, že všechny zúčastněné strany, tedy MD, SŽDC, SFDI, město Brno i Jihomoravský kraj jednoznačně potvrzují společnou ambici pokračovat v přípravě této stavby ve variantě, kterou loni v květnu schválila centrální komise ministerstva, tedy v odsunuté variantě brněnského železničního uzlu u řeky.

Členové řídicího výboru byli informováni, že v návaznosti na vydané územní rozhodnutí se ze strany SŽDC již připravuje rozdělení celého uzlu na jednotlivé stavby, diskutovala se rovněž otázka přístupu k architektonickému vzhledu osobního nádraží i přednádraží, stejně tak další postup v přípravě Severojižního kolejového diametru. Bylo dohodnuto, že mezi jednotlivými aktéry bude podepsáno memorandum, které vymezí směr a přístup k další vzájemné spolupráci na tomto velmi důležitém dopravním projektu.

22. 01. 2019 SŽDC letos pokračuje ve vysokém tempu rekonstrukcí tratí, zahájí desítky nových staveb

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/plany-na-rok-2019.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) bude letos připravovat nové stavby za více než 100 miliard korun, řada dalších už navíc postoupí do realizační fáze. Intenzivně pokračuje i projekt výstavby pilotních úseků vysokorychlostních tratí, pro cestující se otevřou desítky opravených výpravních budov. Plány státní organizace pro rok 2019 jsou ale mnohem obsáhlejší.

SŽDC očekává v letošním roce schválení záměrů projektu na investiční akce v rekordní výši. „Celková hodnota těchto připravovaných staveb významně překračuje 100 miliard korun. Souvisí to s faktem, že budeme projednávat významné investiční akce, jako jsou například stavby na ramenech Praha – Kladno, Brno – Přerov, Plzeň – Domažlice, Plzeň – České Budějovice nebo rekonstrukce uzlu Česká Třebová,“ uvádí generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Jak dodává, řada z uvedených akcí by ještě letos mohla získat pravomocné stavební povolení.

Začne první rekonstrukce z nástroje Blending Call

V tomto roce SŽDC počítá s realizací více než 70 investičních akcí s náklady vyššími než 30 mil. Kč. Začne také první stavba financovaná z nově koncipovaného nástroje Evropské unie nazvaného Blending Call, který kombinuje příspěvek Nástroje pro propojení Evropy (CEF) s úvěrem od Evropské investiční banky. Konkrétně půjde o rekonstrukci traťového úseku Velim – Poříčany.

Nejvýznamnější investiční akce s předpokládaným zahájením realizace v roce 2019:

- Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)
- Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc;
- Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo);
- Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchova – Litvínov;
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchova – Bílina;
- Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí;
- Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba;
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou;
- Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna;
- Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice.

Začátkem tohoto roku byla schválena aktualizace studie proveditelnosti pro modernizaci traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň v maximální variantě, která počítá s novostavbou i zachováním staré tratě s tím, že na obou koncích traťového úseku vzniknou mimoúrovňová napojení. Zpracovává se rovněž studie proveditelnosti trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Ministerstvu dopravy pak budou předloženy ke schválení například studie modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice nebo aktualizovaná studie pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, která řeší i novou trasu z Prahy do Berouna, resp. Hořovic.

V oblasti Rychlých spojení dojde k zahájení prací na studiích proveditelnosti vysokorychlostních tratí (Brno –) Přerov – Ostrava a Praha – Wrocław. Pro pilotní úseky VRT zadá SŽDC předprojektové práce v podobě geodetických prací a odborných průzkumů, které následně zrychlí proces získávání územního rozhodnutí. Bude také pokračovat příprava přechodu na jednotnou (střídavou) trakční soustavu zpracováním studií proveditelnosti pro přepnutí oblastí Ostravsko a Přerovsko a Mělnicko a Ústecko.

Zlepší se stav železničních mostů

SŽDC zahájí projekt rozšíření parku speciálních vozidel o inspekční vůz pro diagnostiku mostních objektů, který zrychlí výkon prohlídek a zvýší jejich technickou úroveň především v těžce přístupných částech staveb. Cílem programu stabilní provozuschopnosti mostů je zavedení systému snižování počtu mostních konstrukcí, které vyžadují opravu většího rozsahu nebo rekonstrukci. Z hlediska bezpečnosti bude důležité vytvoření koncepce rušení železničních přejezdů, a to jak v rámci přípravy nových staveb, tak i při výkonu běžné činnosti.

I v letošním roce bude SŽDC udržovat současný minimální rozsah pomalých jízd a realizaci plánovaných opravných prací vytvoří podmínky pro předcházení vzniku nových omezení provozu. Kromě toho se uskuteční větší opravy v traťových úsecích Železný Brod – Tanvald a Domoušice – Hřivice. Dále je třeba zmínit chystané vyhlášení veřejné zakázky na dodávku čtyř moderních speciálních vozidel pro údržbu trakčního vedení.

SŽDC připravuje zapojování dalších traťových úseků do dálkového řízení z Centrálních dispečerských pracovišť (CDP) v Praze a v Přerově. K realizaci tohoto cíle bude potřebné zahájit přípravu výstavby nového traktu ke stávající budově CDP Přerov.

Nový web s informacemi o stanicích

Cestující ocení dokončení oprav dalších osobních nádraží, na které SŽDC letos vynaloží více než půl miliardy korun. Novou podobu získají například výpravní budovy v Kolíně, Frýdku-Místku nebo Českém Krumlově. Kromě toho začnou rozsáhlé práce na fasádě a střeše historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží, za zmínku stojí i zahájení rekonstrukce v Havířově. SŽDC se rovněž zaměří na rozšíření provozní doby a vybavenosti veřejných WC a na zvýšení úrovně úklidu a čistoty ve stanicích, na čemž se budou svými podněty podílet vlastní zaměstnanci. Podrobnější informace o stanicích se cestující dozví na nových webových stránkách.

Zásadní novinkou roku 2019 pro železniční dopravce je skutečnost, že SŽDC nově zajišťuje dodávku trakční elektřiny. Současně dochází ke spuštění tzv. hybridního modelu účtování spotřeby trakční elektřiny jednotlivým dopravcům. Ten umožňuje účtovat a fakturovat spotřebu jak u elektrických hnacích vozidel disponujících systémem měření spotřeby, tak i u vozidel bez tohoto systému. Zákazníkům z lokální distribuční soustavy železnice bude k dispozici webový portál, jeho prostřednictvím budou moci elektronicky komunikovat s energetiky SŽDC, a to včetně zadávání požadavků či řešení reklamací.

22. 01. 2019 Železničáři zastavili demolici staveb na hlavním nádraží v Brně. Historické věže chtějí památkáři zachránit

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2713154-zeleznici-zeleznici-zastavili-demolici-stavedel-na-hlavnim-nadrazi-v-brne-historicke-veze>)



Správa železniční dopravní cesty na žádost památkářů pozastavila v Brně plánovanou demolici staveb z 19. století. Ta měla jít k zemi při modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na hlavním nádraží. Projektant bude teď hledat řešení, jak stavědla zachovat. Může se tak ale prodloužit současná výluka hlavního nádraží. Vížky z režného zdiva, kterých na Severní dráze císaře Ferdinanda z 19. století stály desítky, se dnes v původní podobě zachovaly tři. Dvě stavědla stojí na brněnském hlavním nádraží. Stavědla sloužila až do prosince loňského roku k přestavování výhybek. Pak začala demontáž vnitřního zařízení a příprava na demolici. V místech, kde vížky stojí, má vést hlavní trasa kabelovodu a má tam fungovat dočasný příjezd na staveniště.

Stavědla jsou unikátní historické železniční stavby

Když se to dozvěděl architekt Mikuláš Medlík, který se železničním stavbám věnuje jako svému koníčku, lekl se. „Snažil jsem se dělat všechno pro to, abych informoval památkovou péči nebo SŽDC, abych zabránil té demolici. V podstatě je ta stavba dochovaná přesně tak, jak ji před těmi sto lety postavili, v tomhle smyslu je to unikátní,“ vysvětlil Mikuláš Medlík. Stavědla jsou podle památkářů neodmyslitelnou součástí brněnského panoramatu. Vytvářejí optickou protiváhu katedrály svatého Petra a Pavla. „Jedná se o poslední stavby svého druhu nejen na území ČR, ale v podstatě v celé střední Evropě,“ řekl vedoucí evidence památek Národního památkového ústavu Brno Karel Sklenář.

V seznamu památek ale nejsou

Správa železniční dopravní cesty chystané bourání na poslední chvíli zastavila. Nyní s památkáři jedná. V současnosti je památkově chráněná nádražní budova s poštou. Řadu let trvá proces prohlášení skladu Malá Amerika s viadukty přes Hybešovu a Křídlovickou za památku. Stavědla ale nejsou výslovně jako součást souboru jmenována. „Je cílem SŽDC najít možnost, jakým způsobem vyjít vstříc památkářům. Není to o tom, že objekty chceme zdemolovat,“ řekla mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová.

Výluka hlavního nádraží se může protáhnout

V zahraničí podobné stavby fungují jako muzea nebo tam lidé chodí na kávu. Podle architekta by tomu tak mohlo být i v Brně. „Například stavědlo číslo pět má krásný výhled, tam bych si dovedl

představit kavárnu. Myslím, že by se provozovatelé poprali, kdo by ji chtěl v této atraktivní lokalitě mít," řekl Mikuláš Medlík.

Projektant by měl náhradní řešení navrhnout do konce tohoto týdne. „Při případném novém řešení lze ale předpokládat nedodržení termínu ukončení prací letos v prosinci," podotkl Josef Skřivánek ze SŽDC. Znamenalo by to podle něj prodloužení roční výluky hlavního nádraží, kvůli které musí dvě třetiny cestujících jezdit v Brně z jiných nádraží než z hlavního.

23. 01. 2019 Leo Express chce posílat vlaky na Ukrajinu, čeká na povolení polských úřadů (Praha – Mostyska)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-chce-posilat-vlaky-na-ukrajinu-ceka-na-povoleni-polskych-uradu-1355627>)

Český dopravce Leo Express plánuje prodloužit svou železniční linku z Prahy do Krakova až na území Ukrajiny. Informace přinesl server Zdopravy.cz. Společnost už podala žádost k polskému drážnímu úřadu UTK. Ta uvádí, že by vlaky měly na Ukrajinu jezdit až čtyřikrát za den. Provoz prodloužené linky měl začít 11. prosince. Spojení na Ukrajinu nabízí Leo Express zatím v podobě kombinace vlaku a autobusu přes slovenské Košice, kde je přestupní stanice. Prodloužení železniční linky by znamenalo další možnosti pro cestující. „Pracujeme na dalším rozšiřování našeho provozu v Polsku, prodloužení současné trasy spoju Leo Express jsme avizovali při spuštění. Zároveň se dlouhodobě soustředíme na posílení našich spojení na Ukrajinu," řekl pro Zdopravy.cz mluvčí Leo Expressu Emil Sedlařík. Leo Express se loni stal prvním zahraničním soukromým osobním železničním dopravcem, který pronikl do Polska s mezinárodní linkou (Praha – Krakov). Na tahu je nyní polský drážní úřad. Ten čeká rozhodnutí, zdali plány Leo Expressu projdou takzvaným testem hospodářské vyváženosti, tedy zda komerční spoje české firmy neohrozí některé jiné spoje na trase, které jsou v závazku veřejné služby.

Navrhovaná linka by měla končit ve stanici Mostyska, která se nachází na území Ukrajiny nedaleko za hranicemi. Dále už pokračuje jen železnice s širším rozchodem. Plánovaný jízdní řád počítá s odjezdy vlaků z Prahy v 8:09, 10:09, 12:09 a 16:09. Na státní hranici Polska a Ukrajiny by vlaky měly dojet za necelých deset hodin. Na prodloužené části trasy za polským Krakovem by měly vlaky stavět ve stanicích Bohnia, Tarnow, Řešov a Přemyšl.

24. 01. 2019 Ledovka brzdí české koleje. SŽDC si najme dieselové vlaky pro vyprošťování

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/szdc-pronajem-lokomotivy-ledovka-snih-porucha.A190123_452710_eko-doprava_rts)

Správce železnic si pronajme dieselové lokomotivy. Měly by pomáhat elektrickým vlakům, které nezvládly zimní počasí a uvízly na trati. Při nedávných problémech s ledovkou pomáhaly osobním dopravcům lokomotivy nákladní dcery Českých drah ČD Cargo. Jenže než dojezdy na místo a problém vyřešily, železniční doprava v postižených úsecích stála. Začátkem loňského prosince ochromila železniční dopravu na hlavní trase z Čech na Moravu ledovka. Kvůli námraze na trolejích v okolí České Třebové zůstaly vlaky poháněné elektrickými lokomotivami v řadě případů stát i několik hodin, než je dorazily vyprostit dieselové stroje. Podobný problém způsobený strženými elektrickými dráty zastavil o dva týdny dříve vlaky vyjíždějící z pražského hlavního nádraží a o den později podobná nehoda vyřadila téměř na celý den elektrický provoz na pražském Masarykově nádraží. Problémy tak podle SŽDC vyřeší pronájem. Státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce podobné situaci předejít pořízením dieselových lokomotiv i se strojvedoucími, kteří by v případě poruchy trakčního vedení vyjely zachraňovat nepohyblivé elektrické vlaky. Po více než šestnácti letech od rozdělení státních železnic na dopravce České dráhy a správce kolejí tak bude SŽDC zřejmě mít k dispozici lokomotivy i s personálem. Pronajme si je od některého z železničních dopravců. V současnosti správa železnic dokončuje návrh dohody, se kterou se plánuje obrátit na vybraného dopravce. „Každopádně to bude formou pronájmu jak hnacích vozidel, tak personálu," řekl MF DNES mluvčí správy železnic Marek Illiaš. Kolik vozidel a strojvedoucích si správce kolejí nakonec pronajme, podle něj vzejde až z následných jednání s vybranou společností.

Při nedávných problémech s ledovkou pomáhaly osobním dopravcům lokomotivy nákladní dcery Českých drah ČD Cargo. „Na mimořádnosti v důsledku ledovkové kalamity druhého a třetího prosince roku 2018 poskytlo ČD Cargo v lokalitě Česká Třebová SŽDC celkem šest hnacích vozidel a deset strojvedoucích," řekl MF DNES výkonný ředitel nákladního dopravce Tomáš Tóth.

Postrky pro náklad

Podobnou flotilu tentokrát elektrických lokomotiv plánuje SŽDC pronajmout i pro potřeby nákladních dopravců při průjezdu tratí z Brna do Prahy přes Havlíčkův Brod. S nimi nyní projednává, kolik lokomotiv a na jak dlouhou dobu pronajmout. V ideálním případě by státní lokomotivy mohly začít nákladním vlakům pomáhat zdolávat hornatější havlíčkobrodskou trať od konce letošního roku. Kromě vhodného počtu lokomotiv dohodu komplikuje i maximální délka nákladních vlaků, kterou limituje rozměr odstavných kolejí ve stanicích. Podle státního provozovatele železnic by neměla překročit 530 metrů, což je ale o 200 metrů kratší než mají vlaky projíždějící přes Třebovou.

Podle výkonného ředitele sdružení nákladních dopravců Žesnad. CZ Oldřicha Sládka může omezení délky způsobit, že se přesměrování nákladní dopravy nebude ekonomicky vyplácet. Vozit náklad přes tuto trať se ale nevyplácí už nyní. „I kdyby SŽDC nabídla dopravní cestu zadarmo, náklady na druhou lokomotivu a strojvedoucího budou vyšší než průjezd přes Pardubice a Českou Třebovou,“ uvedl Sládek. Dopravci proto už druhým rokem usilují o to, aby provoz postrkových lokomotiv po dobu rekonstrukce hlavní tranzitní trasy platil stát. I na této trase ale budou mít nákladní vlaky problém vtěsnat se mezi osobní vlaky. Přestože je v současnosti trať přes Havlíčkův Brod výrazně méně využívaná než severní trasa přes Českou Třebovou, po roce 2020 se na ní kvůli plánovaným výlukám severní trasy přesune významná část osobní dálkové dopravy mezi Prahou a Brnem.

25. 01. 2019 České vlaky dál jezdí po polské trati třicítkou, možná ale přibude zastávka (Glucholazy)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/jesenik-glucholazy-ceske-vlaky-polska-trat-chatrani-oprava-turiste.A190125_453381_olomouc-zpravy_stk)

Budoucnost železniční trati z Jeseníku do Krnova přes polské Glucholazy měla být mnohem zářivější než jen ta, že po zaostalém úseku přes Polsko budou vlaky jezdit stále jen třicetikilometrovou rychlostí. Jenže ani po pěti letech od setkání politiků a expertů z obou států se toho mnoho nezměnilo. Na trati, kterou brázdí pár souprav denně a s výjimkou pátku a neděle jsou využívány jen minimálně, by měla přibýt staronová zastávka, o kterou usilují Glucholazy. Cílem je zatraktivnit železnici do Polska pro Jesenícko a turisty. „Opravujeme budovu, kde byla zastávka do roku 2004 a poté byla zrušena. Pak už bude záležet jen na státu a státní firmě starající se o polské tratě, kdy zastávku povolí,“ řekl mluvčí Glucholaz Pavel Szymkowicz. Podle něj bude jen 300 metrů od historického centra. „Věříme, že to pomůže rozvoji turistiky a z Česka k nám vlakem začnou jezdit lidé,“ dodal. Pro Jesenícko je to aspoň jedna dobrá zpráva, místní jsou ale skeptičtí. „Jsem zvědavý, kdy zastávka bude, v Polsku všechno trvá hodně dlouho. Myslím, že už dávno mohla být otevřená. V každém případě by se vlaky staly zajímavější pro lidi z Jesenícka a pro české turisty,“ míní šéf Sdružení měst a obcí Jesenícka Lubomír Žmolík. Nyní vlak zastavuje mimo město, odkud je to do centra několik kilometrů a nejede tam městská doprava. Pro cesty za nákupy či turistikou je tak pro lidi nezajímavý.

Bez propojení zůstane trať pro Poláky nezajímavá, míní starosta

Poslední zastávkou na českém území před vjezdem do Polska jsou Mikulovice. I tam jsou lidé zklamaní, že trať zůstává stejně neatraktivní jako před lety. „Je to tak, že Poláci na ní nemají žádný zájem, protože není propojená do polského vnitrozemí. Pokud se nepodaří dostat na ni polské dálkové spoje, tak nepočítám, že se něco podstatného změní k lepšímu,“ míní starosta Mikulovic Roman Šťastný. Sám před časem jednal se starostou Glucholaz a bavili se i o chystané zastávce. „Oni o tu zastávku v centru moc stojí stejně jako my, ale starosta si posteskl, že samosprávy nejsou pro stát rovnocenný partner,“ řekl Šťastný. Oprava celé trati na vyšší rychlost tak zůstává jen zbožným přáním. „Zastávka je jen část potřebných změn. Pokud se neopraví trať a vlaky tam nebudou jezdit rychleji, tak to pomůže jen částečně,“ přemítá Žmolík.

Velké jednání, kde se obě strany bavily jak o zřízení zastávky v centru Glucholaz, tak o opravách zanedbané tratě, se konalo před pěti lety přímo ve vlaku. Česká strana zvažovala možnost financovat obnovu kolejí, které jsou pro Poláky nechtěné, protože je pro své spoje nevyužívají. Tehdejší olomoucký hejtman Jiří Rozbořil s ministerstvem dopravy ujišťovali, že resort bude dál jednat s Poláky o dlouhodobém pronájmu trati přes Glucholazy, aby ji Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) mohla opravit a umožnit vlakům vyšší rychlost a také ji poté udržovat v provozuschopném stavu. SŽDC tehdy sdělila, že je připravena postarat se o šestnáctikilometrový úsek, pokud dojde s polskou stranou k dohodě.

Plán byl pronájem a následná oprava za české peníze

Roky však uplynuly a nic se nestalo. „Z polské strany další mezinárodní jednání o obnově této trati nepokračují,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš s tím, že bez změny v zákoně a dohody na mezinárodní

úrovni nemůže SŽDC investovat do tratí, které nemá ve správě. Dnes brázdí polské území mezi Jeseníkem a Krnovem regionální vlaky, které zajišťují České dráhy. Z jejich strany zájem o opravu i zastávku v centru Glucholaz neutuchá. „Pravidelně v této souvislosti oslovujeme polskou státní železnici PKP. Z naší strany zájem trvá, ale rozhodnout musí polská strana,“ sdělila mluvčí ČD Vanda Rajnochová. Dráhy zde vypravují čtyři páry spěšných vlaků denně. „Předpokládáme, že v horizontu dalších pěti let budou na objednávku Olomouckého a Moravskoslezského kraje spoje nadále jezdit,“ řekla.

Čas na opravu předtím, než trať „shnije“, se krátí

Rovněž ministerstvo dopravy se podle mluvčí Lenky Rezkové snaží s Poláky o osudu trati jednat. „Železniční spojení přes Glucholazy je pro nás důležité z pohledu rozvoje přeshraničních vazeb a posílení mobility. Během posledního jednání s polskou stranou loni jsme se tématu peážní dopravy opět věnovali, nad výslednou podobou a provedení rekonstrukce tohoto přeshraničního úseku ale zatím ještě nepanuje shoda,“ sdělila Rezková.

Mnohamilionovou ztrátu z provozu vlaků kryje Olomoucký a Moravskoslezský kraj. „Když už platíme velké peníze, chceme, aby trať byla atraktivnější pro lidi. A jestli se jí nepodaří opravit, tak tam ani nevyužijeme nové vozy, které hodláme koupit pro regionální dopravu na Jesenicku. Snažíme se opravu protlačit, ale hlavní slovo mají vlády a ministerstva dopravy,“ řekl náměstek olomouckého hejtmána Jan Zahradníček. Oprava je podle něj nutná i proto, že se stav trati stále zhoršuje a hrozí, že jednou nebude provozuschopná a bude nutné vlaky přes Polsko zrušit. Potká letité koleje pod Zlatými Horami dřív oprava, či zánik provozu?

27. 01. 2019 Miliardový obchod nabírá zpoždění. Správce železnic koupí pozemky Českých drah nejdříve v létě

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/miliardovy-obchod-nabira-zpozdeni-spravce-zeleznic-koupi-pozemky-ceskych-drah-nejdrive-v-lete-1355679>)

Zásadní finanční injekce do rozpočtu Českých drah přijde později, než se předpokládalo. Transakce, při které dopravce prodá zhruba čtyřicet milionů čtverečních metrů pozemků Správě železniční dopravní cesty, se neuskuteční dříve než v létě. Důvodem je protahující se právní příprava transakce. „Správa železniční dopravní cesty a České dráhy kontrolují a schvalují obsah převáděného majetku, aby mohl být jasně vymezen předmět kupních smluv. SŽDC zahájila specifikaci majetku, která bude podkladem pro znalecké posudky a kupní smlouvy. Ukončení všech těchto procesů očekáváme do konce druhého čtvrtletí 2019. Dříve prodej pozemků nemůže proběhnout,“ řekla deníku E15 Radka Pistoriusová, mluvčí SŽDC. Že nejsou kupní smlouvy dokončeny, potvrdil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Šéf státního dopravce Miroslav Kupec přitom loni v říjnu v rozhovoru pro E15 prohlásil, že „jsou obě strany ve finále, mají pozemky přesně definované a že se transakce brzy uskuteční“. „Příprava prodeje pozemků stále probíhá, stále diskutujeme se SŽDC o finální podobě metodiky, kterou budou pozemky oceněny,“ řekl Joklík. Právě rozdílnost obou stran v pohledu na to, jakou metodou mají být pozemky oceněny, transakci nejvíce zdržuje. Jak zjistil deník E15 dříve, posudek Českých drah oceňuje pozemky na dvacet miliard korun a posudek SŽDC na šest miliard. Transakce zahrnuje nejen pozemky pod kolejemi, ale také okolní parcely.

27. 01. 2019 Výrobce lokomotiv CZ Loko prorazil na slovinském trhu, další stroje dodal do Itálie

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vyrobce-lokomotiv-cz-loko-prorazil-na-slovinskem-trhu-dalsi-stroje-dodal-do-italie-1355715>)

Vstup na nový evropský trh se podařil českému výrobcí posunovacích lokomotiv CZ Loko. Výrobce uspěl v tendru slovinského dopravce Slovenske železnice, kterému dodá čtveřici lokomotiv EffiShunter 1000. Stroje bude provozovat nákladní divize dopravce v přístavním městě Koper. Se stejným modelem výrobce uspěl také v Itálii. Také v dalších letech se firma podle vyjádření pro E15.cz bude snažit prorazit na trzích, kde dosud nepůsobila.



CZ Loko byl jediným účastníkem užší části tendru slovinského dopravce, který za čtyři lokomotivy podle veřejných zdrojů zaplatil 7,46 milionu eur (asi 191 milionů korun). V rámci modernizace vozového parku slovinský dopravce poptává minimálně dalších patnáct lokomotiv v různých kategoriích. Další dvě posunovací lokomotivy dodá CZ Loko také na sever Itálie. Dvojici strojů

zakoupila regionální přepravní společnost TPER, jejíž dceřiná společnost starší typ lokomotiv od českého výrobce delší dobu provozuje. Nové stroje budou sloužit jak pro posun ve stanicích, tak traťovou službu v okolí logistických center. Italský přepravce si rovněž ponechal opci na nákup dalších čtyř lokomotiv.

V loňském roce společnost z České Třebové vyrobila celkem 80 lokomotiv. Téměř tři čtvrtiny obratu firmy zajistily zakázky ze zahraničí, například z Lotyšska nebo Bulharska. Z českých firem si loni nové lokomotivy převzala například mladoboleslavská Škoda Auto nebo Třinecké železářny. „V současnosti máme zakázky na více než tři roky,“ uvedl pro E15 vedoucí marketingu CZ Loko Jan Hošek. Zároveň dodává, že v posledních letech se proměňují preference zákazníků. „Výrazně vzrůstá poptávka po komplexních službách, kdy klient nepoptává lokomotivu jen jako takovou, ale očekává i dodávku následné údržby a servis,“ dodává Hošek, podle kterého chce firma v dalších letech cílit hlavně na trhy, kde dosud nepůsobila. V loňském fiskálním roce výrobce utržil více než 2,2 miliardy korun, zisk po zdanění dosáhl 72 milionů.

28. 01. 2019 Studie proveditelnosti nové trati Praha – Drážďany postoupila do druhé části

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

Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany postoupila do další fáze. Společnost CEDOP a francouzský Egis Rail ukončily dílčí první etapu. Celá studie bude hotová do konce letošního června. Výstavba nové tratě mezi českou a saskou metropolí přinese nejen konkurenceschopné spojení těchto dvou měst, ale i napojení Česka na vysokorychlostní síť v Německu. Její součástí bude 26 kilometrů dlouhý přeshraniční tunel pod Krušnými horami, který bude sloužit rovněž nákladní dopravě. „Komplexní vyhodnocení první etapy jednoznačně doporučilo změnu trasy nové trati RS4 mezi Prahou a Drážďany tak, aby bylo přímým zapojením trati obsluženo krajské město Ústí nad Labem, kde má vzniknout nové centrální osobní nádraží společné pro vlaky ze všech směrů,“ upřesnil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Díky dlouhodobě probíhající činnosti geologických služeb, které jsou součástí česko-saského projektu, byly v rámci vyhodnocení využity i aktuální poznatky z inženýrskogeologických průzkumů. I z nich vychází průchod Českého středohoří východní trasou jako výrazně vhodnější, než další sledování západní trasy zakotvené v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje.

Počáteční výstupy prognózovaných přepravních proudů pro rok 2050 předané zpracovatelem studie, které se mezi Ústím n. L. a Prahou pohybovaly v desítkách tisíc cestujících denně, byly ve srovnání s dřívějšími odhady vnímány jako nadhodnocené. Ve vzájemné spolupráci všech stran včetně Ministerstva dopravy se podařilo nejasnosti odstranit, a i přes provedené korekce nedošlo k zásadní změně očekávaného využití tratě cestujícími. Zpracovatelem navržené provozní a technické řešení tedy bylo v této fázi vyhodnoceno jako ekonomicky efektivní. Pro optimální využití nové trati a využití přínosů z její realizace se podle dosavadních výstupů ukazuje jako velmi vhodné v méně zatížených úsecích provozovat trať ve smíšeném provozu spolu s nákladní dopravou, vedle přeshraničního tunelu pod Krušnými horami se jedná například o tzv. Litoměřický tunel nebo větev RS42 do Mostu.

V druhé etapě studie se budou dále prověřovat a vyhodnocovat dílčí podvarianty návrhu, které vycházejí z varianty 2 první etapy studie, a budou porovnávány odlišné způsoby etapizace celého záměru. Prověřovaných technických a provozních modifikací je několik desítek, ať už se jedná o návrh krátkých nových spojek, alternativy překonání Labe v Ústí nad Labem nebo zavedení nových linek osobní dopravy. Po realizaci navrhovaných staveb dojde ke zcela zásadnímu zkrácení jízdních dob na 30 minut či méně nejen v relacích Praha – Ústí nad Labem a Ústí nad Labem – Drážďany, ale také mezi Prahou a Litoměřicemi a díky vedlejší větvi RS42 i z Prahy do Loun a Mostu. RS42 tak současně položí základ možného konkurenceschopného spojení po železnici z Prahy do Karlových Varů.

28. 01. 2019 Výluka nádraží v Brně se protáhne, historická stavědla zůstanou (Brno hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vyluka-nadrazi-v-brne-se-protahne-historicka-stavedla-zustanou/1714778>)

Roční výluka brněnského hlavního nádraží se prodlouží o několik týdnů, asi až do začátku roku 2020. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se rozhodla na žádost památkářů zachovat obě historická stavědla



z konce 19. století, musí ale změnit projekt na modernizaci zabezpečovacího zařízení. Stavědla zakonzervuje, než pro ně najde využití, řekla ČTK mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Na stavědla, což jsou malé budovy z červeného režného zdiva, odkud až do prosince zaměstnanec SŽDC přehazoval výhybky, se nevztahuje památková ochrana. Ta se zatím nevztahuje ani na viadukty a skladiště Malá Amerika, které se stavědly tvoří celek. U nich se však již několik let vede správní řízení, a jako na památku tak na ně zákon nahlíží. Podle památkářů jsou ale stavědla historicky cenná a ve středoevropském prostoru již unikátní. Přesto při přípravě stavby nikdo nevznesl námitku, že by se stavědla neměla bourat. Výluka měla původně trvat rok do letošní prosincové změny jízdního řádu, takto pravděpodobně skončí v prvních měsících roku 2020. "Budeme pro stavědla hledat nové využití. Hledání však komplikuje fakt, že se nacházejí v těsné blízkosti kolejí a momentálně k nim není zajištěn přístup využitelný veřejností. Situace se výrazně zjednoduší po ukončení provozu na současném nádraží a přestěhování vlaků na nádraží nové," uvedla Šubová. Kdy se nové nádraží začne stavět, natož kdy se dostane do provozu, není zatím zřejmé.

29. 01. 2019 České dráhy chtějí koupit všechny elektrické jednotky Leo Expressu

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-chteji-koupit-vsechny-elektricke-jednotky-leo-expressu-1355797>)

Národní železniční dopravce má zájem o vlaky svého konkurenta. České dráhy podaly nabídku na odkup pěti elektrických jednotek Stadler Flirt, které provozuje Leo Express. S odvoláním na své zdroje to píše server Zdopravy.cz. České dráhy ani Leo Express nechtěly probíhající jednání komentovat, zároveň jej ale ani nepopřely. Leo Express soupravy koupil před šesti lety za částku přesahující miliardu korun a stále je splácí. Podle poslední výroční zprávy za rok 2017 nesplacená výše úvěru stále dosahovala 406 milionů korun. Jak uvedly některé zdroje Zdopravy.cz, Leo Express by za železniční jednotky mohl získat i 750 milionů, další jsou ale opatrnější, když cenu odhadují na méně než půl miliardy korun. České dráhy by stroje nasadily především na trati z Prahy do Děčína.



Jednotky Stadler jsou jediné elektrické vlakové soupravy, které má nyní Leo Express k dispozici. Kromě nich má pronajato 15 motorových vozů. Firma také objednala nové elektrické jednotky od čínského výrobce CRRC, ty ale zatím nemají ani schválení pro provoz v Evropské unii. Leo Express se za dobu své existence ještě nikdy nevymanil ze ztráty. Podle posledních dostupných údajů v roce 2017 prodělal 28,2 milionu korun. Ztráta firmy tak meziročně klesla o 47 milionů. Dařilo se zvyšovat i tržby, rostlo ale i zadlužení společnosti, o 134 milionů na 891 milionů korun.

29. 01. 2019 České dráhy hlásí rekordní čísla za rok 2018, meziročně přepravily o 4,5 milionu cestujících více

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30404/>)

Rok 2018 byl pro národního dopravce mimořádně úspěšný. Jeho služeb využilo nejvíce zákazníků za posledních deset let a najezdili 8,225 miliardy kilometrů, což je vůbec nejvíce v historii akciové společnosti. „Loni se nám podařilo oslovit nové zákazníky a celkem jich s námi cestovalo 179,23 milionu. To představuje meziroční nárůst o více než 4,5 milionu. Podstatně rostl i přepravní výkon. Hodnota 8,225 miliardy osobokilometrů je dokonce nový rekord v historii akciové společnosti od založení v roce 2003,“ říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. Podle něj přibývali národnímu dopravci zákazníci už v prvním pololetí, což je důsledek nasazování komfortních vlaků a zkvalitňování služeb: „Zavedení státních slev pro žáky, studenty a seniory od září loňského roku pak tento trend ještě podpořilo a dodalo mu vyšší dynamiku. Některou ze státních slev dnes využívá asi 40 procent našich zákazníků,“ doplňuje.

Počet cestujících ve vlacích Českých drah roste trvale od roku 2010. Nejvíce se tento trend odráží v příměstské dopravě velkých aglomerací a v dálkové dopravě. „Moderní příměstské bezbariérové vlaky, hlavně v Praze, představují zajímavou alternativu k pomalé jízdě auty v kolonách. Cesta ze stanic za hranici hlavního města do centra Prahy trvá vlakem 20 až 30 minut, což je autem nedosažitelné,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod, a dodává: „V dálkové dopravě se nám daří hlavně tam, kde jezdí moderní soupravy po rychlé modernizované trati. To je například případ Západních a Jižních expresů nebo vlaků mezi Prahou a moravskými regiony. Segment dálkové dopravy, včetně našich komerčních

spojů, loni rostl vůbec nejvíce. Přepavní výkon v dálkové dopravě se meziročně zvýšil o zhruba 8 až 9 procent.“

Kvůli růstu počtu cestujících České dráhy trvale posílily během podzimu řadu dálkových spojů, například Slovácké, Jižní a Západní expresy, vlaky mezi Prahou a Ostravou nebo rychlíky z Prahy do Hradce Králové a z Brna do Jihlavy. Do dálkových vlaků tak přidaly pravidelně několik desítek vozů navíc. „Pracujeme i na další modernizaci vozidel. V aktuálním jízdním řádu jsme například začali nasazovat zcela nové RegioPantery na spoje mezi Plzní a Horažďovicemi a také jsme částečně omladili soupravy na rychlících z Prahy do Ústí nad Labem a Děčína. Pro dálkovou dopravu jsme loni objednali 50 nejmodernějších vozů klasické stavby a soutěžíme desítky dalších vozidel pro regionální dopravu i vozů pro dálkové vlaky. V příštích pěti letech bychom chtěli do modernizace naší flotily investovat cca 40 miliard korun,“ uzavírá Miroslav Kupec.

Počet přepravených cestujících a přepravní výkon ČD

ukazatel	rok 2018	rok 2017	změna 2018 / 2017
počet cestujících (v mil.)	179,230	174,669	+ 2,6 %
přepravní výkon (mil. oskm)	8 225	7 778	+ 5,7 %

29. 01. 2019 Český hokej zamířil na dráhu, má svoji lokomotivu (362.161)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30405/>)

Český hokej zamířil na železnici. Dnes dostal svoji reklamní lokomotivu. Ta bude propagovat jeden z našich nejpobulárnějších a nejúspěšnějších sportů na tratích v České republice. Lokomotiva by měla dopravit i několik hokejových „speciálů“ mezi Prahou a Bratislavou pro fanoušky cestující na hokejový šampionát v Bratislavě. „České dráhy nadále nabízejí využití lokomotivy a vlakové soupravy jako netradiční a velmi atraktivní reklamní nosič. Mohou oslovit tisíce cestujících ve vlacích i tisíce lidí, kteří se pohybují kolem tratí. Navíc nestojí jen na jednom místě, ale jedna lokomotiva může oslovit veřejnost v Praze a za několik hodin třeba v Brně,“ upozorňuje na výhody propagačního designu na vlacích Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „V současnosti u nás jezdí několik desítek vozidel v různobarevných propagačních nátěrech. Některé z nich jsou klasicky komerční a objednávají si je různé subjekty, jiné jsou realizovány ve spolupráci s objednavateli dopravy a propagují třeba regiony, města a turistické cíle. Další skupinu propagačních nátěrů pak realizujeme v rámci společenské odpovědnosti a propagace neziskových nebo přímo charitativních projektů. Vozidla k propagaci služeb a produktů Českých drah používáme i my sami,“ doplnil Michal Štěpán.



Většina současných vozidel Českých drah nese korporátní nátěr označovaný podle grafického studia jako Najbrt. Vedle těchto lokomotiv a několika desítek vozidel s neobvyklým reklamním designem provozují České dráhy i několik vozidel v nostalgických nátěrech, které připomínají například prototypová vozidla nebo původní design hnacích vozidel, kdy stejnosměrným vozidlům dominovala zelená, střídavým červená a více systémovým modrá barva.

Přehled některých vozidel v propagačním designu

- 151.006 25 let Univerzity Pardubice
- 162.011 ČD Muzeum
- 163.094 In Karta
- 163.065 ČD pro Vás
- 362.039 Šachový vlak
- 362.081 eShop ČD
- 362.110 Webová prezentace ČD www.cd.cz
- 362.027 RunCzech.com
- 371.001 Národní lokomotiva
- 380.011 100 let ČSD/ČD – parní lokomotiva 375
- 380.002 Sportuj s námi
- 380.003 Kometa expres

- 380.004 Czech Tourism – 100 let republiky
- 380.013 0 let Slovenské strely
- 471.011 20 let PID
- 471.018 25 let PID
- 814.166 Loutky
- 841.002 Velké Meziříčí
- 841.003 Třebíč
- 841.004 Žďár nad Sázavou
- 841.006 Jaroměřice nad Rokytnou
- 841.008 Region Náměštsko
- 841.009 Chotěboř
- 841.010 Nové Město na Moravě
- 841.011 Bystřice nad Pernštejnem
- 841.014 Kraj Vysočina

Přehled vozidel vyčleněných aktuálně pro retro nátěry bývalých ČSD / ČD.

- Stejnoseměrný systém: 151.023, 111.011, 460.079/080, 163.234.
- Střídavý systém: 560.023/024
- Vícesystémové lokomotivy: 363.001, 078, 371.005
- Motorové lokomotivy: 714.009, 754.067 (zatím Najbrt, retro bude provedeno v rámci plánované údržby a provedení nového laku)
- Motorové vozy: 810.100, 678

29. 01. 2019 Slevy v dopravě v listopadu stály 488 mil. Kč, méně než v říjnu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/slevy-v-doprave-v-listopadu-staly-488-mil-kc-mene-nez-v-rijnu/1715424>)

Ministerstvo dopravy vyplatilo dopravcům za loňský listopad 488,3 milionu korun jako kompenzace za slevy ve veřejné dopravě, což je méně než v říjnu. Nejvíce dostaly České dráhy, a to 207,5 milionu korun. ČTK to sdělila mluvčí ministerstva Lenka Rezková. Dohromady slevy za první tři měsíce fungování od září 2018 stály 1,46 miliardy korun. Ročně by slevy měly vyjít na šest miliard korun. Studenti do 26 let a senioři nad 65 let mohou od 1. září využívat ve vlacích a autobusech slevu 75 procent z jízdného, kterou loni schválila vláda. Slevy podle dopravců zatím zvýšily počet cestujících v jednotkách procent. Dosud nejvíce dopravci za slevy vyfakturovali v říjnu, stát jim tehdy zaplatil 512 milionů korun. Naopak nejméně stát za slevy zaplatil v září, což však bylo zapříčiněno především začátkem školních roku na univerzitách až v závěru měsíce. Podle Rezkové se tak zatím nic nemění na předpokládaných ročních výdajích na slevy ve výši zhruba šesti miliard korun. Ačkoliv České dráhy dostaly ze všech dopravců největší díl z kompenzací za listopad, jde o dosud nejmenší částku pro státního dopravce od začátku platnosti slev. Celkově dráhy za tři měsíce dostaly přes 657 milionů korun. Na druhém místě byl v listopadu RegioJet s 29 miliony korun. Z autobusových dopravců nejvíce vyfakturovala Arriva Morava, a to 16,8 milionu korun. Slevy platí na všech vnitrostátních dálkových regionálních autobusových a železničních linkách, v rámci integrovaných dopravních systémů a také na linkách městské hromadné dopravy, které zajíždějí za hranice města. V rámci železniční dopravy platí pouze ve vozech druhé třídy.

Přehled dopravců s největším objemem faktur za listopad:

Železniční dopravci

Dopravce	Fakturovaná částka v Kč
České dráhy	207,537.986
RegioJet	29,072.092
Leo Express	8,814.290
GW Train Regio	1,668.657

Autobusoví dopravci

Dopravce	Fakturovaná částka v Kč
ARRIVA MORAVA, a.s.	16,808.520
ARRIVA CITY s.r.o.	15.302,725
STUDENT AGENCY, k.s.	15,012.527

30. 01. 2019 V sobotu 2. února se změní jízdní řád vlaků na Pražském semmeringu, lepší spojení umožnila oprava tratě (S65)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30409/>)

Na železniční trati Pražského semmeringu z Hostivice přes Zličín, Jinonice a Smíchov na hlavní nádraží se v sobotu 2. února změní jízdní řád. Přibude tu nový ranní vlak ve špičce všedních dní a zlepší se návaznosti některých spojů. Úpravu jízdních řádů umožnila velká podzimní rekonstrukce tratě, kterou zajistila Správa železniční dopravní cesty. Podzimní oprava tratě vyšla na více než 63 milionů korun. Vznikla při ní nová zastávka Praha-Jinonice přímo u stanice metra a několikanásobně se zvýšila kapacita této jednokolejné tratě. Nově se mohou vlaky potkávat mezi Zličínem a Smíchovem také ve Stodůlkách, v Jinonicích a na Žvahově, což dříve nešlo. Díky tomu může po trati projet více vlaků a je možné jízdní řád vylepšit. Největší novinkou je prodloužení ranního vlaku, který dosud končil na Zličíně, až do centra Prahy. „Jde o vlak, který teď jede z Noutonic přes Středokluky a Hostivici na Zličín. Opravená trať ale umožní jeho další cestu ze Zličína přes Cibulku, Jinonice a Žvahov až na Smíchov a na hlavní nádraží. Díky tomu pojedou ráno mezi 7. a 9. hodinou z Hostivice přes Zličín do centra vlaky každých 30 minut,“ říká František Petrtýl, radní Středočeského kraje pro oblast dopravy, s tím, že přímé spojení s centrem Prahy ocení i obyvatelé obcí, jako jsou Hostouň, Dobrovíz, Středokluky či Tuchoměřice nebo Noutonice, které přímé vlakové spojení do centra hlavního města neměly v pracovní dny ráno už dlouhá léta. „Velký dík patří Správě železniční dopravní cesty, že se pustila do intenzivních oprav tratí v celém Středočeském kraji. Opravuje se na desítkách míst a opravovat se bude i nadále, je to velká změna k lepšímu,“ dodal Petrtýl.

Lepší přípoje z Kladna

Další změny na trati Pražského semmeringu ocení ti, kteří cestují z Kladna nebo naopak do Kladna. Ranní vlak z Hostivice na Smíchov bude nově navazovat těsně před sedmou hodinou v Hostivici na rychlejší spěšný vlak od Kladna a není to jediná novinka. „O víkendu jezdí na této trati také Pražský motoráček KŽC. Nově bude na Zličíně navazovat na spoje Českých drah od Hostivice, a tedy i od Kladna. Dosud si tyto vlaky na Zličíně těsně ujížděly, ale trať před rekonstrukcí to bohužel neumožňovala jinak. Nově mezi nimi budou moci lidé pohodlně přestoupit. To znamená, že o víkendu bude po většinu dne možné cestovat z Prahy 5 do Kladna vlakem každou hodinu, dosud to šlo jen jednou za dvě hodiny,“ říká ředitel ROPID Petr Tomčík. „Pokud využijete jízdenky Pražské integrované dopravy, nemusíte řešit, se kterým dopravcem jedete, platí u obou,“ doplnil Tomčík.

Trať si našla své cestující

Pražský semmering patří mezi tratě, na kterých narostl počet vlaků v posledních letech několikanásobně. „Pokud byste se podívali do deset let starého jízdního řádu v roce 2009, našli byste tu z pražského hlavního nádraží do Hostivice jen čtyři vlaky za celý pracovní den. Dnes tu jezdí linka S65, která je plnohodnotnou součástí systému Pražské integrované dopravy a má v tomto směru 17 spojů denně. Řada lidí dříve říkala, že Pražský semmering je pro osobní vlaky mrtvý a že už nikdy nevstane z popela. Ukázalo se, že během pár let je všechno jinak, Praha se Středočeským krajem tu objednávají osobní vlaky tak často jako nikdy předtím a lidé se s nimi rychle naučili jezdit,“ říká Jakub Goliáš, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah pro Prahu a Středočeský kraj.

30. 01. 2019 Nákup jízdenek ČD bude od února přehlednější a výhodnější, národní dopravce zjednoduší nabídku

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30410/>)

Přehlednější nabídka jízdních dokladů a rozšíření počtu relací s dynamickým jízdním, to jsou hlavní výhody změn, které od 1. února 2019 zavádějí České dráhy. Reagují tak na poptávku svých zákazníků, kteří si zároveň v rámci rozsáhlého průzkumu vybrali nové názvy jízdenek. „Flexi, Flexi

zvýhodněná a Vázaná, to jsou tři druhy jízdenek, které nahradí naše dosavadní tarifní nabídky. Tyto názvy podle průzkumu nejlépe vystihují jejich parametry. Hlavní motivací změny je zjednodušit systém a usnadnit lidem nákup v daném okamžiku nejlevnější jízdenky,“ připomíná hlavní výhody člen představenstva a náměstek generálního ředitele CD pro obchod Michal Štěpán, a pokračuje: „Nový systém nám zároveň umožňuje mnohem dynamičtěji pracovat s cenami tak, jak je to obvyklé u našich železničních a autobusových konkurentů nebo třeba u leteckých společností.“ Nejlevnější tak budou jízdenky Flexi zvýhodněná a Vázaná v časech nejnižšího zájmu cestujících během týdne, nejdražší ve špičkových časech, zejména v pátek a v neděli, kdy je poptávka největší. „Právě tyto dvě zvýhodněné jízdenky budou nově k dispozici na většině relací na delší vzdálenosti. Zároveň platí, že zákazníci s některou naší slevovou aplikací na In Kartě a ti, kteří nakupují s předstihem, budou jezdit nejvýhodněji,“ doplňuje Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD.

Nové typy jízdenek od 1. února 2019

- Flexi jízdenka (FJ) – platí v kterémkoliv vlaku v daný den, je maximálně flexibilní, cena je stálá, nemění se v závislosti na čase. Tyto jízdenky se budou jako doposud vydávat ve všech prodejních kanálech.

- Flexi zvýhodněná jízdenka (FZJ) – platí v kterémkoliv vlaku na dané relaci v daný den, je cenově výhodnější a cena se dynamicky mění podle reálné poptávky do vyčerpání stanoveného počtu jízdenek. Nejdražší je proto ve dnech a časech přepravní špičky. FZJ budou ČD nabízet na většině dálkových relací. Tyto jízdenky se budou vydávat ve všech prodejních kanálech, kromě přenosných pokladen průvodčích ve vlacích. Zahájení prodeje u průvodčích předpokládáme v průběhu roku.

- Vázaná jízdenka (VJ) se bude vydávat na konkrétní datum a vlak, který je nutný v rámci přepravní trasy (vyhledaného spojení) využít. VJ se budou nabízet na většině relací dálkové dopravy. Výdej bude zatím možný jen na e-shopu (vč. aplikace Můj vlak). Zhruba v polovině roku budou Vázané jízdenky v prodeji už i v pokladnách.

Díky novým jízdenkám bude pro cestující nabídka jízdného srozumitelnější a pro řadu z nich cestování vlakem ČD také výhodnější. A to i proto, že při nákupu jízdenky z bodu, odkud dříve nebyla nabízena žádná zvýhodněná nabídka (Akční jízdenka nebo SuperAkční jízdenka), bude možné zakoupit nové cenově výhodné Vázané a Flexi zvýhodněné jízdenky.

30. 01. 2019 Leo Express meziročně zvýšil počet cestujících o pětinu, obrat stoupl o 120 procent

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-mezirocne-zvysil-pocet-cestujících-o-pětinu-obrat-stoupl-o-120-procent-1355836>)

Soukromý dopravce Leo Express loni přepravil svými vlaky a autobusy 1,8 milionu cestujících, což je meziročně o 20 procent více. Obrat skupiny za rok 2018 vzrostl o více než 120 procent a dosáhl 800 milionů korun. Společnost o tom informovala v tiskové zprávě. Dopravce začne v závěru roku jezdit na regionálních tratích. Počet cestujících loni rostl i u konkurence. „Finančně jsme více než zdvojnásobili tržby za celou skupinu a v České republice více než ztrojnásobili ukazatel EBITDAR na 90 milionů,“ uvedl výkonný ředitel společnosti Peter Koehler. V roce 2019 chce skupina zvýšit obrat přes miliardu korun. Na růstu obratu se podle firmy podílelo zejména navýšení provozu v Německu na lince Berlín – Stuttgart, spuštění nové vlakové linky z Prahy do Krakova a návrat páté železniční soupravy do provozu. Jednotka byla mimo provoz více než rok po nehodě v červnu 2017. Nejvíce cestujících přibýlo v Polsku, na Ukrajině a v Německu. Leo Express loni uspěl v krajských soutěžích na zajištění dopravy v Pardubickém kraji na tratích na Orlicku, a ve spolupráci a partnerem také v kraji Zlínském. Na tratích od letošního prosince vystřídá České dráhy. „Pro regionální dopravu jsme zajistili vůbec nejmodernější motorové jednotky v historii české železnice a vnímáme, že tuzemští objednatelé chtějí výrazně zlepšit kvalitu regionální dopravy,“ dodal Koehler.

Zvyšování počtu cestujících ohlásili v minulých dnech také konkurenti. České dráhy loni převezly celkem 179,2 milionu cestujících, což je meziročně o 4,5 milionu více. Zároveň se pro státního dopravce jedná o nejúspěšnější rok za posledních deset let z hlediska přeprav. Společnost uvedla, že hospodaření firmy bylo loni ziskové. Meziročně více lidí cestovalo také vlaky RegioJetu. Jeho dálkové soupravy loni přepravily 5,9 milionu cestujících, což je meziroční růst o 1,2 milionu. Důvodem je z velké části zásadní zvýšení počtu spojů, které spojují Prahu s Brnem, Bratislavou a Vídní. Podle předběžných výsledků společnost Radima Jančury loni dosáhla zisku 100 milionů korun, což je nejlepší výsledek od roku 2011, v němž vstoupila na železnici.

Český soukromý dopravce Leo Express zahájil svůj provoz v roce 2012 na lince Praha – Ostrava. V současnosti provozuje síť vlakových i autobusových spojení v sedmi zemích střední a východní Evropy.

30. 01. 2019 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Letohrad

Zdroj: Drážní úřad (https://www.ducr.cz/images/drurad/2019/2019_01_29_letohrad_vyhlaska.pdf)

Stavba na trati Lichkov st. hranice – Letohrad, Letohrad – Týniště nad Orlicí a Letohrad – Ústí nad Orlicí řeší především rekonstrukci žst. Letohrad na prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D4. Po rekonstrukci dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy a komfortu pro cestující, všechny prostory stanice budou bezbariérově přístupné. Výměnou železničního spodku a svršku dojde ke snížení hlukové zátěže z dopravy.

V žst. Letohrad bude vybudováno nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo a současně bude provedeno technologické začlenění žst. Lanšperk do žst. Letohrad, což umožní dálkové řízení z CDP Praha. Dále bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati v úseku Letohrad – Žamberk, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti a variability dopravy. Stávající TZZ v úseku trati Letohrad – Jablonné n. O. a Letohrad – Lanšperk budou upraveno a zavázáno do SZZ v žst. Letohrad. V oblasti Lichkov – Ústí nad Orlicí bude zřízeno dálkové ovládání, které zajistí plynulost dopravy a začlenění oblasti do dálkově ovládané trati Česká Třebová – Kolín.

V žst. Letohrad bude v místě stávající koleje č. 3 zřízeno nové ostrovní nástupiště délky 200 m, výška 550 mm nad temenem kolejnice, nástupiště bude přístupné schodištěm a výtahem, napojeným na nový podchod, který bude vybudován pro zpřístupnění ostrovního nástupiště a bude spojuvat prostor města, výpravní budovy, 1. nástupiště, autobusového nádraží a místní část Kunčice. Před výpravní budovou u nové koleje č. 4 bude vnější nástupiště 1a délky 96 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice, nástupiště bude rovněž napojeno schodištěm a výtahem na nový podchod. U nové koleje č. 2 bude vnější nástupiště č. 1 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice.

Nástupní hrany nástupišť budou zřízeny z prefabrikátů L bez konzolových desek s rozšířenou nášlapnou plochou šířky 250 mm. Pochozí plocha nástupišť bude ze zámkové dlažby min 200 x 200 mm bez zkosených hran. Na koncích nástupišť bude osazeno zábradlí výšky 1,1 m. Schodiště na ostrovní nástupiště a na nástupiště u VB bude provedeno se zastřešenými výstupy. Ostrovní nástupiště a nástupiště u VB bude nově zastřešeno. Vrámci objektu budou zřízeny zpevněné plochy v okolí výpravní budovy, které budou tvořit propojení nových nástupišť na okolní chodníky a parkoviště v majetku města.

Kolejiště v žst. Letohrad bude kompletně obnoveno a upraveno (GPK). Hlavní koleje 1 a 3 (dříve 5), které povedou okolo ostrovního nástupiště, jsou navrženy na průjezdnou rychlost 80 km/hod. a budou rekonstruovány železničním svrškem 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Ostatní rekonstruované koleje jsou navrženy pro rychlost 50 km/hod.: předjízdna kolej č. 2 pro obsluhu nástupiště č. 1, kusá kolej č. 4 pro obsluhu nástupiště č. 1a, dále koleje č. 5, 7, 9 s využitím pro nákladní dopravu – všechny budou rekonstruovány svrškem 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Dojde k obnově stávajících propustků a trativodů pro zajištění odvodnění stanice a bude provedena rekonstrukce vybraných mostních objektů. Dále dojde stavebním úpravám objektů stavebníka pro umístění nové technologie, nový kabelovod délky 434 m, na kusé koleji č. 6 bude postavena garáž pro MUV, dále budou postaveny tři nové technologické budovy pro DAK, TS a EPZ. Na přejezdech, které jsou v současné době zabezpečeny výstražnými kříži, bude zřízeno přejezdové světelné zařízení, přejezdové zařízení přejezdu P4066 bude doplněno o závory.

30. 01. 2019 Místo pomalé jízdy údolím Orlice pojedou vlaky u Chocně tunely. Jeden z nich bude nejdelší v zemi (Ústí nad Orlicí – Chocně)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2719751-misto-pomale-jizdy-udolim-orlice-pojedou-vlaky-u-chocne-tunely-jeden-z-nich-bude>)

Po prosincovém otevření ejpovického železničního tunelu na koridoru mezi Prahou a Plzní se Správa železniční dopravní cesty chystá na další rozsáhlou stavbu tunelů – a to na pátevní trati, která spojuje Čechy s Moravou. Dva tunely by měly vzniknout mezi Chocní a Ústím nad Orlicí nedaleko Třebové, cestu by zrychlily o pět minut. V současné podobě se trať jinak modernizovaného koridoru na zmíněném úseku klikatí údolím řeky Tichá Orlice. To vlakům umožňuje dosahovat nanejvýš

osmdesátikilometrové rychlosti. Správa železnic by pohyb po této části trati ráda urychlila – tím, že ji napřímí. Zcela nový železniční úsek má vedle současných kolejí propojit Choceň a Ústí nad Orlicí. Trať se dostane na povrch pouze u Brandýsa nad Orlicí, jinak má být zanořena pod zem. Počítá se tak hned se dvěma tunely, přičemž jeden z nich by byl s plánovanou délkou pěti kilometrů vůbec nejdelší v republice.



Paralelní tratě

Protože frekventovaným úsekem denně projede asi 150 vlaků a už dnes se za něj při dopravních komplikacích jen těžko hledá náhrada, vybralo ministerstvo dopravy variantu, která zachová i původní koleje podél Tiché Orlice. „Je to proto, aby se zvýšila propustnost daného úseku. Díky dvěma kolejím budou od sebe odděleny rychlé osobní dopravní vlaky od těch pomalejších nákladních,“ vysvětluje mluvčí resortu Lenka Rezková.

Začátek stavby nejdříve v roce 2026

U místních ovšem budí záměry železničářů rozporuplné reakce. „Máme strach z toho, že nám tady zůstanou hlučné nákladní vlaky a že ty tiché a rychlé se schovají do kopce, takže naše městečko na tom nezíská,“ obává se Zdeněk Držmíšek, který stojí v čele spolku Brandýs ve světě. Právě tento spolek i radnice jedenáct let požadují, aby trať vedla co nejdál od města. A veřejnost bude mít podle všeho ještě silné slovo – celý projekt musí získat několik povolení. Podle Správy železniční dopravní cesty by se tunely mohly začít stavět nejdříve v roce 2026.