

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2019

OBSAH

03. 03. 2019	„ASI DO VĚŽÍ...“ A TŘEBA I KE KOLEJÍM. KARLŠTEJSKÉ NÁDRAŽÍ PO REKONSTRUKCI VÍTÁ TURISTY	3
04. 03. 2019	U ČÁSLAVI SE SRAZILY VLAKY. PĚT LIDÍ SKONČILO V NEMOCNICI, VRTULNÍK ODLETĚL PRÁZDNÝ (RONOV NAD DOUBRAVOU).....	3
04. 03. 2019	POČET INCIDENTŮ NA ŽELEZNICI PRUDCE ROSTE, LETOS JICH BYLO UŽ 220.	4
05. 03. 2019	V BRNĚ SE SRAZILY DVA VLAKY, JE 23 ZRANĚNÝCH, ŠKODA 500 000 KČ	4
05. 03. 2019	ČD ZNOVU PROJEDNÁJÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ A ZVÁŽÍ DALŠÍ KONTROLY	5
06. 03. 2019	ZAČÍNÁ REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE ŘETENICE ZA TĚMĚŘ MILIARDU KORUN	6
07. 03. 2019	VĚTŠINA RYCHLÍKŮ ZŮSTANE ČESKÝM DRAHÁM, OZNÁMILO MINISTERSTVO. DALŠÍ „ROZSTŘELÝ“ SE SOUKROMNÍKY NEBUDOU	6
07. 03. 2019	MILOVNÍCI ŽELEZNICE SMUTNÍ, VYHOŘELÉ NÁDRAŽÍ BYLO HISTORICKY CENNÉ (LIBEREC ÚTD).....	8
07. 03. 2019	MEIN ZUG. ČESKÉ DRÁHY VYTVOŘÍ PRO RAKOUSKÉ KOLEGY REZERVAČNÍ SYSTÉM	8
08. 03. 2019	SŽDC ZAČÍNÁ LETOS OPRAVOVAT VELKÉ VÝPRAVNÍ BUDOVY	8
08. 03. 2019	STAVBA ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU DO ČESKÝCH BUDĚJOVIC NABÍRÁ ZPOZDĚNÍ (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE)	9
18. 03. 2019	OPUŠTĚNÉ TRATĚ NA JIHU MORAVY NAŠLY PO LETECH KUPCE, MOHOU NA NĚ I DREŽÍNY	10
19. 03. 2019	JARNÍ SEZONA NA ŽELEZNICI ZAČÍNÁ, UŽ O TOMTO VÍKENDU VYJEDOU TURISTICKÉ VLAKY	11
19. 03. 2019	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE A ELEKTRIZACE TRATI OLDŘICHOV U DUCHCOVA – LITVÍNOV	13
20. 03. 2019	ŽELEZNIČNÍ STANICE MIKULÁŠOVICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ PROJDE ZÁSADNÍ MODERNIZACÍ	13
22. 03. 2019	ČD ZŮSTANOU HLAVNÍM ŽELEZNIČNÍM DOPRAVCEM V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI.....	13
22. 03. 2019	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – HUSTOPEČE NAD BEČVOU.....	15
23. 03. 2019	CHYBÍ PRAXE A NEHOD PŘIBÝVÁ. STROJVŮDCI SE PŘIPRAVUJÍ MÍSTO LET JEN MĚSÍCE.....	15
23. 03. 2019	BOJ ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ POKRAČUJE. ZÍSKALI ZAKÁZKY, TEĎ NUTNĚ POTŘEBUJÍ STOVKY LIDÍ.....	17
24. 03. 2019	DO TÝNA NAD VLTAVOU SE PO LETECH VRÁTÍ VLAKY. NADŠENCI CHTĚJÍ UKÁZAT KRAJI, ŽE JE NEMĚL RUŠIT	19
26. 03. 2019	V NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA OVLIVNÍ DÁLKOVÉ SPOJE ČD I VLAKY NOČNÍHO PRAŽSKÉHO ROZJEZDU (31. BŘEZNA 2019).....	19
27. 03. 2019	SŽDC POKRAČUJE V ZAVÁDĚNÍ SYSTÉMU ETCS NA ČESKÉ ŽELEZNICI	20
28. 03. 2019	DO ČESKA PŘITEČOU PRVNÍ MILIARDY NA LEPŠÍ KOLEJE (CEF BLENDING CALL).....	22
29. 03. 2019	TRASA ČESKÉHO RYCHLOVLAKU: NEJDŘÍV KOLEM LABE, PAK VYSOČINA (RS1 PRAHA – BRNO)	22

29. 03. 2019	ČESKÉ DRÁHY OBJEDNALY PĚT VLAKŮ PUSH-PULL U SPOLEČNOSTI ŠKODA	23
29. 03. 2019	ČESKÉ DRÁHY UZAVŘELY RÁMCOVÝ KONTRAKT NA DODÁVKU AŽ 50 ELEKTRICKÝCH JEDNOTEK PRO REGIONÁLNÍ VLAKY	24
29. 03. 2019	SŽDC ZAHAJUJE KOMPLETNÍ REKONSTRUKCI STANICE LETOHRAD ZA MILIARDU KORUN (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	25
29. 03. 2019	SŽDC LETOS ZAČNE S OPRAVOU VÝPRAVNÍ BUDOVY V BEROUNĚ	26
29. 03. 2019	NA CHRUDIMSKU VYKOLEJILA LOKOMOTIVA, ŠKODA JE PŘES MILION (KOSTELEČ U HEŘMANOVA MĚSTCE).....	26

03. 03. 2019 „Asi do věží...“ a třeba i ke kolejím. Karlštejnské nádraží po rekonstrukci vítá turisty

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2747171-asi-do-vezi-a-treba-i-ke-kolejim-karlstejske-nadrazi-po-rekonstrukci-vita-turisty>)

Těsně před zahájením turistické sezony dokončila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) opravu nádražní budovy ve stanici Karlštejn. Za rekonstrukci zaplatila necelých šest milionů. Budova má novou fasádu, střechu, nebo bezbariérové toalety. SŽDC zrekonstruovala kromě fasády a střešní konstrukce také interiér a nástupiště. Vyměnila i okna a dveře. „Ve vnitřních prostorách jsme rozšířili čekárnu s pokladnou. Opravili jsme i zázemí pro výpravčí v přízemí výpravní budovy,“ popsala mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Cestující pak mohou využít zrekonstruované veřejné toalety, které jsou nově bezbariérové a mají i přebalovací pult. Za celkovou opravu nádražní budovy v Karlštejně SŽDC zaplatila 5,8 milionu korun.



Starosta: Za opravu jsme rádi

SŽDC postupně opravuje několik výpravních budov, které jsou ve špatném stavu. „Karlštejn jsme zařadili mezi první, jelikož jde o zajímavou lokalitu, a to zejména kvůli turistům. Rekonstrukce se dočkala i stanice Nižbor, která leží také ve Středočeském kraji,“ vysvětlila Pistoriusová. „Hrad Karlštejn navštíví za rok okolo milionu návštěvníků. A to jde pouze o turisty, kteří si zaplatí vstupné. Odhadem dalších třeba dvě stě tisíc lidí se jde na hrad jen podívat bez vstupenky. Tudíž jsme za opravu nádraží rádi. Oproti tomu, co to bylo, jsem s opravou spokojený,“ uvedl starosta Karlštejna Petr Rampas.

04. 03. 2019 U Čáslavi se srazily vlaky. Pět lidí skončilo v nemocnici, vrtulník odletěl prázdný (Ronov nad Doubravou)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2750495-u-caslavi-se-srazily-dva-vlaky-az-12-lidi-je-zranenych>)

Na trati z Čáslavi do Třemošnice se srazil osobní vlak s nákladním. Pět lidí utrpělo zranění, oznámila policie i záchranná služba. Příčinu nehody zatím vyšetřuje Drážní inspekce i policie. Pravděpodobně k ní přispěla lidská chyba. Provoz na trati už byl obnoven. Nehoda se stala po poledni mezi stanicemi Ronov nad Doubravou a Žleby. „Došlo k čelní srážce manipulačního vlaku s osobním vlakem z Třemošnice do Čáslavi,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.



Po trati do Třemošnice jezdí malé motorové vozy řady 810, jeden z nich se střetl s vlakem sestaveným z dieselové lokomotivy a tří nákladních vozů. Podle mluvčí hasičů Venduly Horákové bylo v osobním vlaku asi patnáct lidí. „Hasiči vyprostili pomocí vakuových a vanových nosítek pět osob z vlaku, ty byly okamžitě předány do péče zdravotníků,“ dodala. Podle mluvčího záchranné služby Aleše Malého utrpěli dva lidé středně těžká zranění a další tři lehká poranění. Všech pět odvezly sanitky do nemocnic v Pardubicích a Čáslavi, upřesnil. Záchranná služba povolala i vrtulník, ten se ale vracel prázdný. Doprava na celé trati mezi Čáslaví a Třemošnicí byla zastavena a místo vlaků jezdily autobusy. Před 18:00 byl potom provoz na trati obnoven. Jak se stalo, že proti sobě jely dva vlaky, není zatím zřejmé. „V tuto chvíli nelze vyloučit, že k nehodě došlo v důsledku lidské chyby,“ připustil však mluvčí drah. Je to možné i podle vyšetřovatelů Drážní inspekce, oficiální výstup z vyšetřování ale ještě nezazněl od inspektorů ani od policie. „Na místě je výjezdová skupina, která dokumentuje místo události, ohledává lokomotivu i manipulační vlak,“ uvedla policejní mluvčí Markéta Janovská s tím, že vyšetřovatelé mají podezření, že došlo k obecnému ohrožení.

V poslední době nejde na české železnici o první takový incident. Nehody se v posledních dvou týdnech staly již tři. K první došlo 23. února, kdy se při posunu na českobudějovickém nádraží srazily dvě lokomotivy. V následujícím týdnu narazila posunující lokomotiva do osobního vlaku na jihlavském nádraží a v Havlíčkově Brodě se střetl posunový díl s nákladním vlakem. Navíc se ještě staly dva incidenty, kdy vlak projel návěst Stůj a přiblížil se jinému. První případ se stal 22. února v Ejpovicích na Rokycansku, kde projel návěst expres z Prahy do Mnichova a zastavil na dohled od osobního vlaku, další 2. března, kdy soupravný vlak bez cestujících projel návěst na pražském smíchovském nádraží a zastavil 37 metrů od pracovního vlaku.

04. 03. 2019 Počet incidentů na železnici prudce roste, letos jich bylo už 220

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/pocet-incidentu-na-zeleznici-prudce-roste-letos-jich-bylo-uz-220/1728704>)

Počet mimořádných událostí na železnici v letošním roce strmě roste. Inspektoři za první dva měsíce letošního roku řešili 220 incidentů, což je meziročně o zhruba 26 procent více. Mírně se naopak snížil počet usmrčených a zraněných. Vyplývá to ze statistik Drážní inspekce. Počet mimořádných událostí v posledních letech roste pravidelně. Zatím poslední incident se stal dnes u Ronova nad Doubravou, kde se po poledni srazil osobní vlak s manipulačním vlakem. Podle záchranářů bylo zraněno asi šest lidí. České dráhy uvedly, že není vyloučena lidská chyba.

Počet zaznamenaných incidentů za letošní první dva měsíce je nejvyšší minimálně od roku 2015. V lednu inspekce řešila 111 incidentů, v únoru dalších 109. Jde zejména o přejetí návěstidla na červenou. Těchto prohřešků neustále přibývá, loni se jich podle Drážního úřadu stalo 142, meziročně o 13 procent více. I přes výrazný nárůst mimořádných událostí je zatím statistika usmrčených a zraněných osob na železnici pozitivnější. Letos na kolejích zemřelo celkem 26 lidí, loni jich bylo za první dva měsíce 29. Mírně se letos snížil také počet zraněných.

Počet incidentů na železnici se v posledních letech nepřetržitě zvyšuje, i když ne tak výrazně, jako letos. Loni inspekce řešila celkem 1 168 incidentů, což je o deset procent více, než se jich stalo před čtyřmi lety. Velká část pochybení je způsobena lidskou chybou. České dráhy proto minulého týdne zpřísnily kontroly práce strojvedoucích. "Kontroloři namátkově vykonávají kontroly přímo při jízdě vlaků a zaměřují se například na styl jízdy a dodržování důležitých bezpečnostních pravidel. Na případné chybné postupy na místě strojvedoucí ihned upozorňují," uvedl šéf státního dopravce Miroslav Kupec. Dráhy zároveň chtějí prosadit kontroly, zda strojvůdci ve volném čase místo odpočinku nejezdí u konkurence, což vede k jejich přetěžování.

Drážní inspekce aktuálně řeší několik incidentů z posledních dní. Mezi nimi je například případ z Vysočiny, kde osobní vlak jel šest kilometrů bez strojvůdce. U Ejovic zase expres přejel návěstidlo na červenou a vjel na jinou kolej. Od srážky s dalším vlakem jej dělilo 34 metrů. Stejnou příčinu měl incident v pražském Smíchově, kde rychlík po nedovoleném projetí semaforu zastavil zhruba 30 metrů od jiného vozu.

05. 03. 2019 V Brně se srazily dva vlaky, je 23 zraněných, škoda 500 000 Kč

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-brne-se-srazily-dva-vlaky-je-23-zranenych-skoda-500-000-kc/1728949>)

Na hlavním nádraží v Brně se ráno srazily na jedné koleji dva vlaky. Záchranáři v souvislosti s nehodou ošetřili nakonec 23 lidí, z toho 15 bylo převezeno do nemocnice, řekla dnes ČTK mluvčí záchranné služby Michaela Bothová. Železniční doprava byla kvůli nehodě zastavena zhruba na hodinu, řekla ČTK mluvčí Českých drah Vanda Rajnochová. Policie nehodu vyšetřuje pro podezření z obecného ohrožení, alkohol byl u strojvůdců vyloučen. Škoda dosáhla téměř půl milionu korun. Kompletně byl provoz obnoven v 11:40. Nehoda se stala po 8:00, podle záběrů z místa se vlaky srazily na výhybce. "V Brně na hlavním nádraží projel osobní vlak jedoucí z Brna hlavního nádraží do Březové nad Svitavou návěst zakazující jízdu a následně se srazil s přijíždějícím osobním vlakem, který jel z Letovic do Brna," řekl ČTK mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Doplnil, že škoda na drážních vozidlech byla zatím vyčíslena na 450 000 korun.



Záchranáři zraněné rozvezli do čtyř zdravotnických zařízení v Brně, konečný počet ošetřených v souvislosti s nehodou se vyšplhal na 23 lidí. Šlo především o odřeniny, zhmožděny, vykloubení, ale i podezření na zlomeniny. "Na místě jsme se postarali o 21 pacientů, z nich 13 bylo po ošetření odvezeno do nemocnice. Posléze přibyla ještě jedna pacientka, byla účastnicí nehody, ale až doma se její zdravotní stav zhoršil," uvedla mluvčí záchranné služby s tím, že posádka ženu po vyšetření převezla do nemocnice. K celkovému počtu nakonec přibyla také mladá vlakvedoucí, za kterou se záchranáři vrátili na nádraží. "Její zdravotní stav se zhoršil, šlo o lehké poranění a zřejmě i o stresovou reakci. Tuto pacientku jsme také převezli po poskytnutí přednemocniční péče do nemocnice," dodala mluvčí Bothová. Záchranáři museli evakuovat z vlaků kolem 250 lidí. Podle mluvčí Rajnochové nehoda asi na hodinu zastavila provoz, od 08:50 se už jezdilo v úseku Židenice – hlavní nádraží po jedné koleji. Dráhy musely odřeknout desítku vlaků. Provoz na trati byl podle

Drápala obnoven v 11:40. "Drážní inspekce šetří okolnosti mimořádné události v místě jejího vzniku s tím, že na základě dosavadního šetření je pravděpodobnou příčinou mimořádné události selhání lidského faktoru," dodal Drápal.

Ředitel Českých drah Miroslav Kupec dnes uvedl, že v reakci na střet vlaků v Brně svolává poradou úseku provozu. "Chci výsledky zavedených zpřísněných kontrol strojvedoucích a návrh dalších opatření pro minimalizaci rizika selhání jednotlivců. Pro poškozené cestující na webu zveřejníme kontakt pro uplatnění nároků na odškodné," uvedl Kupec. Na nehodu reagovala i Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) s tím, že výrazně upozorní provozní zaměstnance, jako jsou výpravčí a dispečerů na dodržování předpisů. Podle SŽDC jsou na brněnském nádraží instalovány moderní typy zabezpečovacího zařízení. "Bezpečnost jízdy vlaků na hlavním nádraží v Brně byla zajištěna novým elektronickým zabezpečovacím zařízením ovládaným z jednotného obslužného pracoviště, instalovaným v rámci modernizace celé stanice. Taktéž při konstrukci jízdního řádu SŽDC zohledňuje kapacitu tratí a uzlů s důrazem na zajištění bezpečnosti," uvedl v tiskovém prohlášení mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

Počet mimořádných událostí na železnici letos strmě roste. Inspektoři za první dva měsíce roku řešili přes 220 incidentů, meziročně zhruba o 26 procent víc. Mírně se naopak snížil počet usmrcených a zraněných. Za předchozí týdny jde již o několikátou mimořádnou událost. V úterý 19. února jel osobní vlak mezi Martinicemi a Velkým Meziříčím téměř šest kilometrů bez strojvůdce. Vlak s 11 cestujícími, zastavil sám, nikomu se nic nestalo. V pátek 22. února projel v Ejovicích za Plzní na červenou rychlík do Mnichova. Souprava vjela na jinou trať a strojvedoucí zastavili vlaky 34 metrů od sebe. Ani v tomto případě nebyl nikdo zraněn. V sobotu 23. února se v Českých Budějovicích srazily dvě posunovací lokomotivy. Jeden strojvedoucí byl lehce zraněn. Ve středu minulý týden se v Havlíčkově Brodě střetl nákladní vlak s lokomotivou. V pondělí se střetly dva vlaky u Ronova nad Doubravou, pět lidí bylo zraněno. České dráhy koncem února uvedly, že v souvislosti s incidenty na železnici zvýší kontrolu práce strojvedoucích.

05. 03. 2019 ČD znovu projednají bezpečnostní opatření a zváží další kontroly

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-znovu-projednaji-bezpecnostni-opatreni-a-zvazi-dalsi-kontroly/1729057>)

Vedení Českých drah bude ve středu mimořádně jednat o haváriích na železnici. Podnik chce zanalyzovat dosavadní kontroly strojvedoucích a zváží nová bezpečnostní opatření a zpřísnění kontrol. ČTK to sdělil mluvčí společnosti Radek Joklík. Dráhy minulý týden zintenzivnily kontroly svých strojvůdců. Premiér Andrej Babiš (ANO) dnes před odletem do USA uvedl, že po dnešní srážce vlaků v Brně hovořil o situaci na železnici s ministrem dopravy Danem Ťokem (za ANO). Podle premiéra je nejprve nutné příčiny nehod vyšetřit. "České dráhy určitě vyvodí nějaké opatření, aby se to neopakovalo," řekl Babiš. Řízení Českých drah spadá do kompetence ministerstva dopravy.

Státní dopravce svoláním mimořádného jednání reaguje na přibývajících železničních nehody. Zatím poslední případ se stal dnes ráno v Brně na hlavním nádraží, kde se srazily dva vlaky. Podle Drážní inspekce bylo 22 cestujících zraněno, záchranáři evakovali z vlaků 250 lidí. Policie i inspekce nehodu vyšetřují pro podezření z obecného ohrožení, alkohol byl u strojvůdců vyloučen. Počet mimořádných událostí na železnici letos prudce vzrostl, za první dva měsíce jich inspektoři museli řešit už 220, meziročně o čtvrtinu více. České dráhy v reakci na nárůst incidentů od minulého týdne zpřísnily kontroly práce strojvedoucích. "Kontroloři namátkově vykonávají kontroly přímo při jízdě vlaků a zaměřují se například na styl jízdy a dodržování důležitých bezpečnostních pravidel. Na případné chybné postupy na místě strojvedoucí ihned upozorňují," uvedl šéf státního dopravce Miroslav Kupec. Dráhy zároveň chtějí prosadit kontroly, zda strojvůdci ve volném čase místo odpočinku nejezdí u konkurence, což vede k jejich přetěžování.

Podle poslance Pirátů Ondřeje Polanského je hlavní příčinou mimořádných událostí na železnici především zpoždění při zavádění moderního zabezpečovacího zařízení na české železnici. "O nasazení zabezpečovačů typu ETCS se v ČR rozhodlo již v 90. letech, přičemž celá dodávka měla být ukončena někdy po roce 2010. Zvolený dodavatel, společnost AŽD Praha, má však s dodáním zabezpečovacího systému kritické zpoždění," uvedl dnes Polanský. Poslanec proto vyzval vládu, aby s dodavatelem přehodnotila spolupráci a důrazněji vynucovala dodržování termínů. Alternativou podle něj je využití zahraničních společností, které mají se zaváděním ETCS zkušenosti.

Za předchozí týdny se Drážní inspekce musela zabývat několika mimořádnými událostmi. V úterý 19. února jel osobní vlak mezi Martinicemi a Velkým Meziříčím téměř šest kilometrů bez strojvůdce. Vlak s 11 cestujícími zastavil sám, nikomu se nic nestalo. V pátek 22. února projel v Ejovicích za Plzní na červenou rychlík do Mnichova. Souprava vjela na jinou trať a strojvedoucí zastavili vlaky

34 metrů od sebe. Ani v tomto případě nebyl nikdo zraněn. V sobotu 23. února se v Českých Budějovicích srazily dvě posunovací lokomotivy. Jeden strojvedoucí byl lehce zraněn. Ve středu minulý týden se v Havlíčkově Brodě střetl nákladní vlak s lokomotivou. V pondělí se srazily dva vlaky u Ronova nad Doubravou, pět lidí bylo zraněno.

06. 03. 2019 Začíná rekonstrukce železniční stanice Řetenice za téměř miliardu korun

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahajuje rekonstrukci železniční stanice Řetenice na trati z Ústí nad Labem do Chomutova. Vedle přestavby samotné stanice řeší i úpravu navazujících mezistaničních úseků směrem na Teplice v Čechách, Oldřichov u Duchcova a Úpořiny. Stavba přinese kromě zkrácení jízdní dob také zvýšení bezpečnosti cestujících vybudováním mimoúrovňových nástupišť s bezbariérovým přístupem.

Zhotovitelem stavby za 945 milionů korun je Společnost ChT + EŽ Řetenice, kterou tvoří firmy Chládek & Tintěra a Elektrizace železnic Praha. Dnes začíná předávání staveniště zhotoviteli, v příštích 15 měsících proběhne rekonstrukce železničního svršku a spodku, trakčního vedení i umělých staveb, jako jsou mosty, propustky a opěrné zdi. Stanice dostane i nové sdělovací a zabezpečovací zařízení, které v budoucnu umožní implementaci systému ETCS. V Řetenicích vznikne nové ostrovní nástupiště o délce 120 metrů a vnější nástupiště dlouhé 50 metrů. Přístup na nově vzniklá nástupiště umožní stávající lávka doplněná o schodiště na ostrovní nástupiště a o dva výtahy. Současně se na místě objektu bývalé vozové služby vybuduje nová technologická budova. Rozsáhlá přestavba železniční stanice si vyžádá i omezení železničního provozu. Od 25. dubna jsou naplánovány denní výluky na výstavbu základů stožárů pro nové trolejové vedení, pažení mostních objektů a demontáž postradatelných kolejí. Od 3. června pak budou postupně probíhat nepřetržité výluky tak, jak to bude vyžadovat postup stavby. Dokončení rekonstrukce se plánuje na květen příštího roku.

07. 03. 2019 Většina rychlíků zůstane Českým drahám, oznámilo ministerstvo. Další „rozstřely“ se soukromíky nebudou

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2753540-vetsina-rychliku-zustane-ceskym-draham-oznamilo-ministerstvo-dalsi-rozstrelly-se>)

Ministerstvo dopravy uzavře s Českými drahami smlouvy na všechny dálkové linky, které zatím nasmlouvané nemá. Oznámilo to na úřední desce. Ty nejvýznamnější – mezinárodní spojení z Prahy do Berlína, Vídně a Budapešti či český úsek trasy Vídeň – Varšava – budou dráhy provozovat dalších deset let. Některé vnitrostátní rychlíkové linky naopak dostanou dráhy jen na rok nebo dva a ministerstvo chce jejich dopravce v dohledné době vysoutěžit.

Ministerstvo dopravy v prosinci přidělilo několik rychlíkových linek konkurentům Českých drah – RegioJetu a Arrivě. Nyní však rozhodlo, že ty zbylé zadá národnímu dopravci. Podle informací ministerstva dopravy dostanou dráhy přímým zadáním smlouvy na devatenácti linkách, platit budou od letošního prosince. Jde o linky, jejichž zadání ministerstvo již dříve notifikovalo a nikdo kromě ČD o ně neměl zájem. „Nemáme informace o nabídkách dopravců ve vztahu k linkám, které byly zveřejněny na úřední desce,“ ujistila mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. Mluvčí konkurenčního RegioJetu Aleš Ondrůj poznamenal, že „čeho jsme měli zájem se účastnit, toho jsme se účastnili“. Nové kontrakty pro jednotlivé linky ale budou různě dlouhé. Dalších deset let zůstane drahám dálkové mezistátní spojení z Prahy do Berlína, Vídně a Budapešti, z Vídně do Varšavy i z Ostravy do Žiliny. Expresy z Prahy přes Plzeň do Mnichova budou zajišťovat od letošního prosince nejméně pět let a do Českých Budějovic a Lince šest. Na pěti rychlíkových linkách naopak budou dráhy jezdit jenom krátce. Ministerstvo chce jejich dopravce v dohledné době vysoutěžit. Na linky Ústí nad Labem – Liberec a Olomouc – Opava – Ostrava by měla být smlouva pouze jednoletá. U spojení Prahy a Brna přes Havlíčkův Brod, rychlíků Praha – Trutnov a Kolín – Ústí nad Labem pak dvouletá. To odpovídá harmonogramu soutěží na dálkové železniční linky, který schválila vláda před dvěma lety. Počítá s tím, že zmíněných pět linek a také rychlíky Pardubice – Liberec, na které získaly dráhy smlouvu již dříve, se budou soutěžit jako první, tak aby na nich vítězný dopravce mohl jezdit od prosince 2020 nebo 2021. Některé linky, o kterých se hovořilo jako o adeptech na rychlé vysoutěžení v minulosti, naopak zůstanou drahám celou dekádu – především rychlíky z Prahy do Děčína a přes Ústí nad Labem do Chebu.

Pozice Českých drah v dálkové železniční dopravě přesto letos v prosinci, kdy začne platit nový jízdní řád, oslabí. Ministerstvo zadalo několik smluv na rychlíky po „rozstřelech“, kdy si vybíralo z nabídek více dopravců. Ti měli zájem o vybrané předem notifikované linky. Nešlo ovšem o otevřené soutěže, pouze srovnání více nabídek před přímým zadáním. „Rozstřely“ se týkaly sedmi dálkových linek, dráhy uhájily jen dvě z nich – expresy z Prahy přes Vsetín na Slovensko a rychlíky Praha – Luhačovice. Naopak rychlíkovou linku Brno – Bohumín převezme soukromý RegioJet a čtyři kratší linky motorových rychlíků v Čechách zadalo ministerstvo Arrivě, která patří do skupiny německého národního dopravce Deutsche Bahn.

V Česku v současnosti provozuje dálkové vlaky pět společností. Kromě Českých drah jsou to RegioJet, Leo Express a Arriva jezdící na komerčních linkách a GW Train Regio provozující rychlíky mezi Plzní a Mostem. Poté, co získali alternativní dopravci několik zakázek od státu a také krajů, však jako by konkurence Českým drahám zmizela. Když hledal dopravce pro osobní vlaky Plzeňský kraj, byly jediným uchazečem, podobné to bylo v soutěži pro Jihočeský kraj. Ten nakonec tendr zrušil a zakázku zadal přímo.

Jak dlouho budou ČD jezdit na dálkových linkách podle nových smluv

- Ex1, Ostrava – Mosty u Jablunkova – Slovensko/Petrovice u Karviné – Polsko: 10 let (do roku 2029)
- Ex3, Praha – Břeclav – Rakousko/Slovensko: 10 let (do roku 2029)
- Ex4, Rakousko/Slovensko – Břeclav – Bohumín – Polsko: 10 let (do roku 2029)
- Ex5, Praha – Děčín – Německo: 10 let (do roku 2029)
- Ex6, Praha – Plzeň – Cheb/Německo: 5 let (do roku 2024)
- Ex7, Praha – České Budějovice – Rakousko: 6 let (do roku 2025)
- R9, Praha – Havlíčkův Brod – Brno: 2 roky (do roku 2021)
- R10, Praha – Hradec Králové – Trutnov: 2 roky (do roku 2021)
- R11A, Plzeň – České Budějovice: 6 let (do roku 2025)
- R11B, Brno – České Budějovice: 7 let (do roku 2026)
- R12, Brno – Šumperk: 8 let (do roku 2027)
- R14B, Ústí nad Labem – Liberec: 1 rok (do roku 2020)
- R15, Praha – Ústí nad Labem – Cheb: 10 let (do roku 2029)
- R16, Praha – Plzeň – Klatovy: 5 let (do roku 2024)
- R17, Praha – Tábor – České Budějovice: 6 let (do roku 2025)
- R19, Praha – Česká Třebová – Brno: 10 let (do roku 2029)
- R20, Praha – Děčín: 10 let (do roku 2029)
- R23, Ústí nad Labem – Kolín: 2 roky (do roku 2021)
- R27, Ostrava – Opava – Olomouc: 1 rok (do roku 2020)

Rychlíkové linky, které zadalo ministerstvo dopravy již dříve různým dopravcům

- Ex2, Praha – Vsetín – Horní Lideč – Slovensko: v období 2019 – 2028 České dráhy
- R8, Brno – Bohumín: v období 2019 – 2026 RegioJet
- R13, Brno – Břeclav – Olomouc: v období 2015 – 2025 České dráhy
- R14A, Pardubice – Liberec: v období 2018 – 2020 České dráhy
- R18, Praha – Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice: v období 2019 – 2028 České dráhy
- R21, Praha – Turnov – Tanvald: v období 2019 – 2022 Arriva
- R22, Kolín – Česká Lípa – Nový Bor: v období 2019 – 2022 Arriva
- R24, Praha – Kladno – Rakovník: v období 2019 – 2022 Arriva
- R25, Plzeň – Most: v období 2016 – 2026 GW Train Regio
- R26, Praha – Písek – České Budějovice: v období 2019 – 2022 Arriva

07. 03. 2019 Milovníci železnice smutní, vyhořelé nádraží bylo historicky cenné (Liberec ÚTD)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/pozar-liberec-nadrazni-budova-historicky-cenna-milovnici-zeleznice.A190307_110247_liberec-zpravy_jape)

Zatímco její „sestřičky“ v Mimoni nebo Rynolticích v minulosti vyhrály titul Nejkrásnější nádraží roku, liberecká cihlová budova takové štěstí neměla. V úterý večer zachvátil kdysi konečnou stanici Severočeské transversálky rozsáhlý požár. Plameny olizovaly střešní trámy a hustý kouř stoupal i nad nedalekou arénu, kde Bílí Tygři právě vyhráli nad Vítkovicemi. Zatímco fanoušci hokejistů se ten večer radovali, milovníci železnice smutní. „Je to obrovská škoda, opravdu hrůza. Budova je zajímavá svým začleněním do historicky pozoruhodného souboru staveb původní Ústecko-teplické dráhy. V podstatě jde o podobné budovy, jako jsou nádraží v Horním Růžodole, Křížanech, Zdislavě, Rynolticích nebo v Jablonném v Podještědí či Mimoni,“ přibližuje dopravní specialista a železničář Jindřich Berounský a vysvětluje, proč cestující od Děčína či České Lípy opouštěli vlak z dnešního pohledu daleko od centra. „Tenkrát před velkou Česko-německou výstavou v roce 1906, než se dostalo nádraží do současného prostoru, bylo zázemí v těchto místech. Jak dráhy postupně vznikaly, tak na sebe ne úplně navazovaly,“ říká dopravní expert. Cihlová stavba jako nádraží už nesloužila desítky let. Podle bývalého přednosty libereckého nádraží Petra Hanuše ji České dráhy nedlouho po revoluci prodaly soukromé firmě z Ostravy.



„Romové kradli vodu a elektřinu.“

„Bydleli v tom pak Romové. Kradli nám vodu a dokonce měli z nějaké buňky natažený kabel a neoprávněně odebírali elektřinu,“ vzpomíná Hanuš. Podle Daniela Mlčocha ze sboru krajských hasičů je firma v insolvenční a nekomunikuje. „Nebyli jsme schopni dohledat majitele ohledně výše škody. My jsme ji odhadli na milion korun, uchráněná hodnota pak činí půl milionu korun,“ míní Mlčoch. Příčinu požáru nyní zkoumá policie. Ta na místo vyslala vyšetřovatele včetně psůvoda se psy.

07. 03. 2019 Mein Zug. České dráhy vytvoří pro rakouské kolegy rezervační systém

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-rakousko-obb-rezervace-jizdenek-ceske-drahy.A190307_162244_eko-doprava_cfr)

Čeští vývojáři z dceřiné firmy Českých drah, ČD – Informační systémy a CHAPS vytvoří rezervační systém pro rakouské dráhy ÖBB. Českou technologii budou využívat internetové i mobilní vyhledávače spojení rakouských státních drah, stejně jako prodavačky jízdenek v kamenných prodejnách. Pro České dráhy představuje zakázka příjem v rádu milionů eur. Systém slouží k rezervaci míst, lůžek, lehátek či aut ve vlacích nejen ÖBB, ale i všech ostatních železničních dopravců napojených na tohoto přepravce. Dosud ho pro rakouskou firmu provozovaly Německé dráhy, tak jako řadě dalších evropských železničních dopravců. „Jde o nesporný úspěch a významnou referenční zakázku,“ uvedl předseda představenstva ČD-IS Miloslav Kopecký. Očekává, že nezůstane pouze u tohoto projektu, zájem o spolupráci v odbavování cestujících mají i další přepravci. Firma zakázku získala společně s firmou CHAPS, kterou koupila v roce 2017 za 400 milionů korun. CHAPS byl dodavatelem prodejních systémů drah a provozovatelem webu idos.cz.

Podle výroční zprávy společnost ČD-IS hospodařila v roce 2017 s čistým ziskem 32 milionů korun a tržbami téměř 610 milionů korun. Firma patří do skupiny Českých drah, kterou tvoří osobní dopravce a nákladní ČD Cargo a patří do ní rovněž Výzkumný ústav železniční nebo poskytovatel datových služeb ČD Telematika. České dráhy loni přepravily celkem 179,2 milionu cestujících. Rakouský přepravce ÖBB podle údajů na webových stránkách přepraví ročně 459 milionů cestujících.

08. 03. 2019 SŽDC začíná letos opravovat velké výpravní budovy

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

Během následujících měsíců zahájí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) opravy a rekonstrukce desítek výpravních budov po celém Česku. Vedle řady menších projektů se začnou realizovat i velké investiční akce za desítky milionů korun, například rekonstrukce na nádražích v Berouně, Praze-Smíchově či Havířově, opravovat se letos začne i fasáda historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. „Také letos budeme pokračovat v rekonstrukcích nádražních budov. Desítky jsme už po převzetí jejich správy před více než dvěma lety opravili, další postupně přijdou na řadu. V letošním roce zahájíme opravy i velkých nádražních budov,“ uvedl generální ředitel SŽDC

Jiří Svoboda. Zřejmě nejsledovanějšími projekty budou oprava fasády Fantovy budovy na největším českém osobním nádraží a dále oprava budovy v Praze na Smíchově. První z projektů se začne realizovat v dubnu a vyjde na 171 milionů korun. V případě Smíchova se jedná o náklady ve výši 400 milionů korun a stavební práce by měly započít během léta letošního roku. V rámci opravy Fantovy budovy se nezasáhne do vnitřních prostor objektu, bude se obnovovat pouze fasáda, okna a částečně i střecha. Na Smíchově proběhne kompletní rekonstrukce celé výpravní budovy, cílem bude její maximální využití, oživení prostor a zvýšení cestovního komfortu. Mimo jiné zde dojde k rozšíření nabídky doplňkových služeb pro cestující, například nově zde vznikne komerční prostor pro supermarket. V případě hladkého průběhu stavebního řízení se rovněž zahájí práce na rekonstrukci objektu bývalé kliniky v Jeseniově ulici v Praze.

Kompletní rekonstrukcí projdou budovy v Berouně a v Písku

Z dalších velkých investičních akcí se letos rozběhne kompletní rekonstrukce výpravní budovy v Berouně, která začne v červenci a vyjde na 233 milionů korun. Zde se stavební práce zaměří na modernizaci odjezdové haly i sousedního administrativního objektu, který bude i nadále sloužit svému účelu. Opravené kanceláře obsadí zaměstnanci SŽDC. Na podzim pak odstartují stavební práce v Písku, kde se za 35 milionů korun provede celková rekonstrukce budovy. V jejím přízemí vznikne nové sociální zařízení pro veřejnost. Počítá se zde také s vybudováním administrativních prostor a nových parkovacích míst.

Největším projektem na Moravě bude rekonstrukce výpravní budovy v Havířově

Již v dubnu začne rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Havířov, což bude na Moravě největší letos realizačně zahajovaný projekt. V Havířově nezíská rekonstruovanou podobu jen hala, ale i její levá administrativní část, kde vznikne čekárna pro cestující a odpočinková místnost pro vlakové čety. Vnitřní prostory nádražní budovy budou nabídnuty externímu nájemci. Náklady na přestavbu, která potrvá přibližně 24 měsíců, budou 138 milionů korun. Souběžně s výše uvedenou akcí bude probíhat úprava přednádražních prostor, kterou realizuje město Havířov. V Bohumíně začne v září poslední fáze rekonstrukce výpravní budovy započatá ještě původním vlastníkem, tedy Českými drahami. Opravy se dočkají plochá střecha na části objektu, dále prostory dopravní kanceláře včetně zázemí pro zaměstnance a prostory zničené požárem v roce 2016. Zajímavým moravským projektem bude rekonstrukce nádražní budovy v Hanušovicích, kde se odbourá část současného objektu, výrazně selepší zázemí pro cestující a proběhne řada dalších stavebních úprav. V roce 2019 bude zahájena mj. rovněž rekonstrukce výpravních budov ve Frenštátu pod Radhoštěm, Šternberku, Křižanově či Třebíči.

Vedle těchto velkých investičních akcí bude SŽDC v letošním roce realizovat i stovky akcí po celé republice v rámci oprav a údržby nádražních a provozních budov. V Čechách lze zmínit například opravu střechy a inženýrských sítí budovy v Praze-Holešovicích, opravu střechy a revitalizaci veřejných WC v Mostě, opravu střechy a přístřešku na nástupišti v Českém Krumlově či různé stavební práce v Horázdovicích, Velkém Oseku a Rumburku. Na východě republiky pak letos proběhnou opravy nádražních budov například v Krnově, Vyškově na Moravě nebo Frýdku-Místku.

08. 03. 2019 Stavba železničního koridoru do Českých Budějovic nabírá zpoždění (Sudoměřice u Tábora – Votice)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stavba-zeleznicniho-koridoru-do-ceskych-budejovic-nabira-zpozdeni-1356990>)

Jeden z největších probíhajících projektů na české železnici nestihne plánovaný termín dokončení. Stavba nového úseku IV. železničního koridoru na České Sibiři se kvůli potížím při vydávání stavebního povolení zdrží o půl roku, potvrdila Správa železniční dopravní cesty. Na zrychlení trasy z Prahy do Českých Budějovic o avizovaných 20 minut si tak cestující budou muset počkat. Stavba koridoru mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi se zadržela na administrativě. Zatímco ražba tunelu u Deboreče začala v závěru loňského roku, práce na druhém tunelu u Mezna stojí. „Nutnou podmínkou k zahájení trhacích prací při realizaci tunelu Mezno je vybudování nových vodárenských objektů a jejich zprovoznění. Z důvodu pozdního vydání stavebního povolení na tyto objekty došlo k posunu celkového dokončení stavby na leden 2022,“ uvedla pro E15 mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. Druhou příčinou zpoždění je překládka některých inženýrských sítí, se kterou se původně nepočítalo.

Nová dvoukolejná trať, která má nahradit stávající jednokolejku, měla být podle původních plánů dokončena v srpnu 2021. Tento termín ale pravděpodobně stihne jen druhá traťová kolej, tedy ta pravá ze směru do Českých Budějovic. Zprovoznění první koleje nyní SŽDC předpokládá v listopadu

2021, úplné dokončení stavby o dva měsíce později. Práce na železničním koridoru začaly loni v létě. Trať povede převážně mimo trasu stávající jednokolejky a umožní vlakům jezdit rychlostí 160 kilometrů za hodinu. Kromě dvou tunelů na ní vyrostou i několik nových mostů. Celkové náklady mají přesáhnout sedm miliard korun. Výběrové řízení na samotnou stavbu vyhrála společnost OHL ŽS s cenou 4,4 miliardy korun. Během stavby bude několikrát přerušena provoz na trati a cestující budou mezi Olbramovicemi a Chotovinami vozit autobusy. Už nyní dochází ke krátkodobým výlukám v méně frekventovaných časech všedních dní a o víkendech. První dlouhodobá výluka je naplánována od 30. března do 24. dubna. Druhá úplná uzavírka trati proběhne během dokončovacích prací, pravděpodobně v červenci a srpnu 2021.

18. 03. 2019 Opuštěné tratě na jihu Moravy našly po letech kupce, mohou na ně i drezíny

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/brno/zpravy/opustene-zeleznicni-trate-kupci-uhrice-cejc-hevlin-dreziny.A190316_464174_brno-zpravy_krut)

Vlaky na nich nejezdí už víc než deset let. Opuštěné železniční koleje celou tu dobu zarůstají travou a zapomíná se na ně. Pro dvě tratě, které stát prodává na jihu Moravy, se však brzy najde využití. Na obě už má stát kupce. Poslední vlak projel po trati z Uhřic do Čejče v říjnu roku 2006, od té doby jsou koleje opuštěné. Když se stát před pěti lety rozhodl patnáctikilometrový úsek trati prodat, jeho cena se v prvním kole prodeje vyšplhala nad 46 milionů korun. A i když se cena několikrát snížila, potenciální zájemce přesto dlouho odrazovala. Teprve ve třetím kole nabídkového řízení se Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) podařilo najít kupce. Novým majitelem trati, která se složitě kroutí okolo Klobouk u Brna, Krumvíře nebo Terezína, by se měla stát společnost TMŽ. „Předložila nabídku s vítěznou cenou 2,8 milionu korun,“ potvrdil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. V tom, jestli trať skutečně převezme, má poslední slovo vláda. „Na její rozhodnutí dosud čekáme,“ dodal Illiaš.

Pro nás jsou podmínky příliš přísné, stěžují si obce

Jaké plány firma s tratí má, není zcela jasné. S jednatelem TMŽ Martinem Dvořákem se MF DNES nepodařilo spojit. Zkušenosti z dopravy však podle všeho nemá. Další firmy, v nichž je zapojený, podnikají zejména v oblasti financí a ekonomického poradenství. Podle obchodního rejstříku je taktéž zainteresovaný v provozu letiště v Ústí nad Labem, i když tamní správce tvrdí, že tam Dvořák již nepůsobí. Samotná TMŽ, jejímž předmětem podnikání je pronájem nemovitostí, byla založena pouze půl roku před tím, než stát uzavřel příjem nabídek na odkoupení trati. Jinou činnost zatím nevyvinula. Faktem je, že při koupi trati velkou konkurenci neměla. Dalšího zájemce přeplatila a obce, které o trať dlouho stály, nakonec nabídku nepodaly. Odradila je nejprve vysoká cena a pak hlavně podmínky prodeje. Jejich součástí je totiž i zachování dráhy v provozuschopném stavu na dalších pět let. Starostům vadí, že stát po kupcích chce něco, co sám léta nedělá. Obce v okolí trati chtěly koleje nahradit cyklostezkou, podobně jako to učinily v navazujícím úseku od Uhřic do Ždánic. „Náš zájem stále trvá, ale vzhledem k tomu, že i ve třetí výzvě trať stát stále nabízel za podmínek pětiletého udržování a provozování železniční trati, jsme se nepřihlásili,“ komentoval to starosta Dambořic Zbyněk Pastyřík (SNK). Starostům vadilo i to, že zájemci museli skládat finanční jistinu. „Pro nás jsou tyto podmínky příliš přísné. Sami teď čekáme, co se bude s tratí dít. A překvapuje nás, jak dlouho se její prodej vleče,“ poznamenal.

Drezíny mohou sloužit také cyklistům

Pětileté udržitelnosti provozu trati se naopak nebojí v Hevlíně na Znojemsku, kde chtějí koupit zrušenou trať vedoucí do Hrušovan nad Jevišovkou, a to i s budovou hevlínské nádraží. Stát za ně chce zhruba milion a půl. „Trochu jsme předběhli dobu a máme už partnera, který by s námi trať provozoval. Rýsuje se více možností. Může tam jezdit vlak, nebo také drezíny, které jsou v současné době poměrně moderní,“ naznačil starosta Hevlína Antonín Pichanič (Moravané). Nabídku odeslali v pátek, kdy končil termín pro podávání nabídek na koupi necelých sedmi kilometrů trati. Zároveň složili více než sedmdesátitisícovou finanční jistinu. Plány mají Hevlínští smělé. Pokud Hevlín nenajde konkurenta, mohly by po tamější trati jezdit výletní drezíny podobně jako asi třicet kilometrů na jih mezi dolnorakouskými Asparnem a Ernstbrunnem. Pokud by vše ideálně fungovalo, mohli by drezínu mezi Hrušovany nad Jevišovkou a Hevlínem využít třeba i cyklisté, kteří by i s koly mohli část své trasy překonat na kolejích poháněni vlastní silou. V samotném Hevlíně by se pak mohli pokochat expozicí v železničním muzeu ve výpravní budově. Ta je mimochodem od roku 2012 kulturní památkou.

Podobných tratí, které stát vyřadil z provozu, je na jižní Moravě hned několik. Například již zmiňovaná trať ze Ždánic do Uhřic u Kyjova, která se proměnila v cyklostezku. Podobně dopadla také trať z Mutěnic do Kyjova. Všechny byly v provozu více než sto let.

19. 03. 2019 Jarní sezona na železnici začíná, už o tomto víkendu vyjedou turistické vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30451/>)

V sobotu 23. března začíná jarní turistická sezona na železnici. Po zimní přestávce vyjedou vlaky Českých drah pro turisty, cyklisty i výletní Cyklohráček do Slaného pro rodiny s dětmi. Své cestující si najdou také historické výletní vlaky dopravce KŽC, které vyrazí letos poprvé v sobotu 30. března. Na trať se vrátí legendární lokomotivy bardotky na vlcích podél Sázavy, na Křivoklátsko nebo třeba na vlaku do Brd. Uplnou novinkou budou okružní parní jízdy v západní části Prahy. Chystá se i celá řada jarních akcí pro fanoušky vlaků nebo starých autobusů nebo železniční spoj, který pojedou přímo do velkopopovického pivovaru. „Z Prahy se rozjedou turistické vlaky do všech stran. Sezona začne na Posázavském pacifiku, vyjede také spěšný vlak Český ráj přes Nymburk, Kopicino a Jičín do Turnova nebo třeba vlak Cyklo Brdy z Prahy do Příbrami a Březnice. Už teď jednáme o jeho prodloužení až do jihočeské Blatné,“ říká náměstek pražského primátora Adam Scheinherr. „Právě v čele vlaku Cyklo Brdy a také na Posázavském pacifiku se budou i letos objevovat legendární motorové lokomotivy bardotky, za kterými se do Česka sjíždí železniční fandové i ze zahraničí. Jsou to nádherné a unikátní stroje.“

Cyklohráček častěji do Zlonic

Tuto sobotu 23. března vyjede letos poprvé také vlak Cyklohráček, který je velkou dětskou hernou na kolejkách. Už šestým rokem bude vozit výletníky na Okoř a do Slaného. „Letos jsme pro Cyklohráček připravili velkou novinku. V minulých sezonách pokračoval vždy jednou za měsíc ze Slaného až do Zlonic, kde je oblíbené železniční muzeum. O jízdy do Zlonic byl takový zájem, že letos pojedou Cyklohráček do Zlonic každé dva týdny. Poprvé se tam podívá v sobotu 30. března. Muzeum upravilo i otevírací dobu tak, aby vyhovovala jízdnímu řádu Cyklohráčku,“ říká ředitel ROPID Petr Tomčík a doplňuje: „Pracujeme také na novém hracím vagonu do Cyklohráčku, poprvé se s ním cestující svezou už během letošního jara.“

Lepší spojení na Sázavu a cyklobus v Brdech

Letos se zlepšuje přímé spojení z Prahy na střední Sázavu k Ledečku, Kácovu a Zruči nad Sázavou. „V sobotu i v neděli ráno sem pojedou přímý vlak z Prahy krátce před půl devátou. V sobotu odpoledne pojedou zpět od Sázavy do Prahy jeden přímý vlak, v neděli pak dva,“ říká ředitel regionálního obchodního centra Českých drah Jakub Goliáš. „Až do konce června tu bohužel komplikuje situaci výluka, všechny vlaky dojedou jen do Ledečka. Ze Sázavy dál do Zruče nad Sázavou jezdí náhradní autobusy.“ Od 6. dubna začne jezdit také Cyklobus PID, který bude v Dobřichovicích navazovat na vlaky z Prahy a vyveze cestující i s jejich koly do Řitky, Mníšku pod Brdy a Kytína.

Historické výletní vlaky

Historické výletní vlaky dopravce KŽC vyrazí na koleje letos poprvé v sobotu 30. března. „Vyjede oblíbený Rakovnický rychlík na Křivoklát, Kokořínský rychlík do Mšena nebo třeba Podtrosecký rychlík do Prachovských skal,“ pokračuje ve výčtu těch nejzajímavějších historických vlaků radní pro oblast dopravy Středočeského kraje František Petrtýl. Kromě těchto výletních spojů do regionu jezdí na Pražském semmeringu z hlavního nádraží přes Žvahov na Zličín a zpět několikrát denně také Pražský motoráček. „Všechny spoje zajišťujeme historickými vozidly, která se vyráběla v Československu. Některé vlaky tvoří historické motorové lokomotivy a retro vozy, některé přímo historické motoráky, nejčastěji takzvané kredence řady M 262,“ říká jednatel KŽC Doprava Bohumil Augusta a pokračuje: „Nesmíme zapomenout ani na Posázavský motoráček. I ten začne jezdit v sobotu 30. března a pojedou vždy v sobotu dopoledne a v neděli odpoledne z Prahy přes Davlí do Čerčan a zpátky. Letos navíc v lepších trasách než loni.“ Novinkou letošní sezony bude nasazování legendárních motorových vozů, kterým se říká krokodýl (M 286.1), právě na vlaky Posázavského motoráčku. Tyto motorové vozy kdysi jezdily i na slavné Vindoboně.

Ve všech vlcích jízdenky PID

Všemi zmiňovanými turistickými vlaky obou dopravců, tedy Českých drah i KŽC, můžete cestovat v Praze a ve Středočeském kraji na jízdenky Pražské integrované dopravy. „Jízdenky Pražské integrované dopravy vyjdou často výhodněji než jednorázová jízdenka dopravce. Určitě doporučuji obě cenové varianty porovnat. Navíc si jízdenky PID můžete koupit z mobilu přes aplikaci PID Lítačka nebo u kterékoliv pokladny Českých drah v Praze a Středočeském kraji. Určitě si o jízdenku PID řekněte,“ doporučuje Martin Jareš, zástupce ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje.

Kozel expres přímo do pivovaru

Do své druhé sezony letos vstupuje Kozel expres, společný projekt Českých drah a Plzeňského Prazdroje. Tento speciální vlak bude jezdit od začátku dubna do konce září vždy v sobotu z pražského hlavního nádraží přes Strančice do Velkých Popovic a zpět. Jízdy bude zajišťovat historický motorový vůz M 152.0002. Předprodej jízdenek bude zajištěn ve všech pokladnách a v e-shopu ČD i na portálu GO OUT. Jízdenka bude stát 390 Kč, v ceně bude zahrnuto jízdné do zvláštního vlaku a prohlídka pivovaru s ochutnávkou piva.

Párou Prahou – novinka pro letošní turistickou sezonu

Úplnou novinkou bude parní vlak s historickými vozy ze čtyřicátých a padesátých let s bufetovým vozem, který pojedje okružní trasou po nejkrásnějších tratích na území Prahy. „Tímto novým projektem chceme oslovit mimo jiné i zahraniční návštěvníky Prahy. Partnerem těchto parních jízd je Prague City Tourism,“ říká Jakub Goliáš z Českých drah a doplňuje: „Vlak bude začínat na Smíchově, vystoupá zalesněným Prokopským a Dalejským údolím do Rudné u Prahy, odkud dál zamíří do Hostivice a po trase původní takzvané Buštěhradské dráhy, pro kterou se díky přírodním scénériím a dvěma historickým viaduktům vžil název Pražský semmering, zdolá stopadesátimetrové klesání zpět k Vltavě.“ Cílovou stanicí vlaku bude Praha-Smíchov. Vlak pojedje během roku celkem čtyřikrát, o sobotách 6. dubna, 11. května, 22. června a 19. října, a každý z těchto dnů projede okruh dvakrát. Odjezdy ze Smíchova budou vždy v 10:25 a 14:16. Jízdenky za zvláštní jízdné bude možné koupit u všech pokladen ČD, doprodej volných míst bude zajišťovat vlakový personál.

Akce nejen pro dopravní fandky

S jarními měsíci se chystá také celá řada dopravních akcí, které zaujmou fanoušky starých vlaků i autobusů. Mezi nejbližší patří tyto akce:

- 30. března – Den Cyklohráčku ve Slaném
- 6. dubna – první letošní jízda Párou Prahou
- 13. dubna – Autobusový den v Letňanech
- 27. dubna – Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou

Den Cyklohráčku ve Slaném

Výletní vlak pro děti a jejich rodiče Cyklohráček letos oslaví už páté narozeniny. Slavit se bude v sobotu 30. března ve Slaném a ve Zlonicích, kde bude ten den slavnostně otevřít letošní sezonu zlonické železniční muzeum. Kromě Cyklohráčku se představí také historické autobusy na okružních jízdách po Slaném nebo na cestě do Zlonic či Hornického skanzenu Mayrau ve Vinařicích u Kladna, ale i historický motorový vůz přezdívaný kredenc. Ten přiveze návštěvníky z Loun a zajistí i speciální vlaky do Zlonic a do Kralup nad Vltavou.

Autobusový den v Letňanech

Jarní akce se neomezí jen na železnici, v pražských Letňanech se uskuteční 13. dubna velký autobusový den. Představí se zde celá řada autobusů, kterými se můžete svézt v systému Pražské integrované dopravy, a chybět nebudou ani autobusové veteráni a speciální projížďky historickými autobusy, kterými běžně cestovali naši rodiče nebo prarodiče.

Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou

Na jízdy historických vlaků a autobusů, výstavu železničních vozidel včetně takzvaného stříbrného šípu, komentované prohlídky knihovny a archivu ČD nebo zámků Nelahozeves a Veltrusy se mohou fanoušci veřejné dopravy těšit v sobotu 27. dubna. Připravené budou jízdy parních a motorových vlaků po okolí Kralup nad Vltavou a na pravidelných vlcích mezi Prahou a Kralupy se cestující svezou InterPanterem nebo soupravou s patrovými vozy a lokomotivami bobina a kyklop. Stejný den pojedje také tradiční parní vlak Sv. Jiří z Prahy přes Kralupy nad Vltavou, Ctiněves, Zlonice a Slaný znovu do Kralup nad Vltavou a odtud se po stejné trase okruhem přes Zlonice vrátí zpět.

Den dětí v Braníku

Oblíbený den dětí je letos naplánován přesně na 1. června. Připravené budou jízdy zvláštních vlaků, výstava železničních vozidel, prohlídka depa metra na Kačerově a samozřejmě zábavný program pro děti na branickém nádraží.

Pražský železniční den

V sobotu 7. září oslaví železničáři a všichni příznivci veřejné dopravy Den železnice. Celodenní program bude připravený na smíchovském nádraží, odkud bude vyrážet parní vlak a další historická vozidla po pražských tratích. Zvláštní vlaky také pojedou na městské slavnosti do Hostivice.

Oslavy 125. výročí Sedlčanky

V neděli 22. září vypraví ČD parní vlak z Prahy přes Olbramovice do Sedlčan a zpět. Na pravidelných vlacích mezi Olbramovicemi a Sedlčany bude nasazena historická souprava. Na nádraží v Sedlčanech bude zajištěn celodenní program spojený s oslavami 125. výročí tratě.

Mikulášské jízdy Prahou

Okružní jízdy z Prahy-Smíchova po pražských tratích a okolí s mikulášskou nadílkou pro nejmenší děti jsou plánované na víkend 30. listopadu a 1. prosince.

Další tradiční jízdy

Nostalgické vlaky během roku zavezou cestující také do dalších tradičních míst. V sobotu 4. května vyrazí parní vlak na Audienci u Karla I. v Brandýse nad Labem, který poveze dokonce i Ferdinandův salonní vůz z roku 1909. Po loňské úspěšné premiéře ČD znovu vypraví výletní parní vlak na Svatoanenský jarmark ve Žlebech (pojede v sobotu 20. července) a nebudou chybět ani tradiční jízdy do železničního muzea v Lužné u Rakovníka, do Posázaví nebo na Křivoklát. Detaily cestující najdou na webu www.cd.cz/zazitky.

19. 03. 2019 Stavební povolení: Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov

Zdroj: Drážní úřad (https://www.ducr.cz/images/drurad/2019/2019_03_19_vyhlaska_2.pdf)

Jedná se o elektrifikaci a rekonstrukci stávající jednokolejné železniční trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Hlavním cílem je výstavba trakčního vedení v jejím koncovém úseku, tj. mezi Loukou u Litvínova a Litvínovem (cca 1,6 km) a úpravou stávající trakce ve zbývající části trati z Louky u Litvínova na zhlaví Oldřichova. Stavba zahrnuje rekonstrukci žel. svršku a spodku v řešeném úseku vč. odvodnění. V souvislosti s novým sdělovacím a zabezpečovacím zařízením budou položeny nové kabelové trasy. Dojde též ke změně konfigurace stanic, vybudování nových nástupišť a jejich přístřešků zastávce Háj u Duchcova, žst. Osek, zastávce Lom u Mostu, žst. Louka u Litvínova a žst. Litvínov vč. venkovního osvětlení kolejiště a dálkově ovládaného zařízení v celém úseku stavby.

20. 03. 2019 Železniční stanice Mikulášovice dolní nádraží projde zásadní modernizací

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

V severočeských Mikulášovicích vystřídají v příštích měsících vlaky stavební stroje. Právě v těchto dnech začíná rozsáhlá modernizace kolejiště i zabezpečovacího zařízení na tamním dolním nádraží. Dodavatelem stavebních prací jsou společnosti PORR a AŽD Praha, investorem pak Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Plánovaná výše investice dosáhne částky 121 milionů korun.

Náplní rekonstrukce stanice Mikulášovice dolní nádraží je především modernizace staničního zabezpečovacího zařízení s cílem zkrátit staniční provozní intervaly. Umožní to instalace moderního zabezpečovacího zařízení, které nahradí stávající systém ručního přestavování výhybek a jejich uzamykání výměnovými zámky. V rámci projektu proběhne také úprava konfigurace kolejiště a zvýšení nástupních hran do normové výšky 550 milimetrů nad kolejnicí. Kromě vnějšího nástupiště před výpravní budovou zde vznikne další, tentokrát poloostrovní. K němu bude přístup přes centrální přechod zabezpečený výstražnou signalizací. Nové zabezpečení získá železniční přejezd přes silnici III. třídy v blízkosti zastávky Vilémov u Šluknova, kde je dnes trvalé omezení traťové rychlosti. Realizace projektu si samozřejmě vyžádá i nepřetržitou výlukou železničního provozu. Ta bude trvat přibližně čtyři měsíce a začne v květnu. Vlaky by se na mikulášovické nádraží měly vrátit v září, definitivně hotovo pak bude letos v listopadu.

22. 03. 2019 ČD zůstanou hlavním železničním dopravcem v Moravskoslezském kraji

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30452/>)

Národní dopravce obhájil pozici z minulých let a bude nadále majoritním dopravcem v železniční regionální dopravě v Moravskoslezském kraji. Na základě přímého zadání jsou s Českými drahami postupně uzavírány smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti kraje v letech 2020 až 2025. V rámci spolupráce s objednatelem dojde k další modernizaci vozidlového parku.

České dráhy budou v grafikonu 2019/20 provozovat regionální železniční dopravu na celkem 569 kilometrech železničních tratí kraje s výkonem 7,150 mil. vlakokilometrů (vlkm). V jízdním řádu 2020/2021 pak výkon naroste na 7,277 mil. vlkm. „Tam, kde jezdí vozidla pořízená s příspěvím Regionálního operačního programu, běží dál současná smlouva. Podepsaný už máme také kontrakt na trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí/Franštát pod Radhoštěm, pro kterou nakoupíme nové jednotky push-pull a využijeme na ně dotaci z Operačního programu Doprava. Výrobce těchto nových patrových jednotek jsme již vybrali,“ upřesňuje postup uzavírání kontraktů předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., Miroslav Kupec a pokračuje: „Dnes jsme s panem hejmanem podepsali takzvanou velkou smlouvu, která zahrnuje většinu tratí v kraji. Jako poslední nás v nejbližší době čeká ještě podpis tzv. malé smlouvy pro zbývající výkony na tratích 270 Suchdol nad Odrou – Bohumín a 320 Bohumín – Čadca.“

Přehled smluv na závazkovou dopravu v kraji

- Na tratích s již nasazenými vozidly zakoupenými s příspěvím Regionálního operačního programu pokračuje nynější smlouva do roku 2025 pro vozidla ř. 471 a do roku 2027 pro vozidla ř. 650.

- V souvislosti s nasazením jednotek push-pull na trati 323 (linka S6 Ostrava hl. n. – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město, na jejichž nákup bude využita dotace z programu OPD II, byla uzavřena smlouva 27. září 2018.

- Na většinu zbývajících tratí v MSK byla podepsána tzv. velká smlouva 22. března 2019.

- Pro zbývající výkony na trati 270 (dopravní výkony vyjma linek S2 Ostrava-Svinov – Bohumín; S3 Bohumín – Suchdol nad Odrou a S4 Mošnov, Ostrava Airport – Bohumín) a 320 (dopravní výkony vyjma linky S2 Bohumín – Mosty u Jablunkova zastávka) v územní působnosti Moravskoslezského kraje, tedy mimo vozidel ROP bude uzavřena tzv. malá smlouva v nejbližší době.

Nová a modernizovaná vozidla

Na trati 323, lince S6 Ostrava hl. n. – Frenštát pod Radhoštěm budou ještě před plánovanou elektrizací tratě nasazeny během roku 2021 moderní nízkopodlažní a klimatizované soupravy push-pull. „Po dohodě s Moravskoslezským krajem jsme vybrali pro trať mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem a Frenštátem pod Radhoštěm koncept netrakových patrových jednotek push-pull. Jejich velkou výhodou je snadná změna trakce po plánované elektrizaci tratě. Koncept push-pull od společnosti Škoda Transportation bude vycházet z nových vozů vyvinutých pro německé železnice pro provoz na vysokorychlostní trati Norimberk – Mnichov. Budou tak splňovat nejnovější nároky na bezpečnost a komfort při cestování,“ popisuje nová vozidla Miroslav Kupec. Patrové soupravy jsou mimo jiné uzpůsobené pro přepravu až třiceti jízdních kol. Pět vratných souprav push-pull budou do zavedení elektrického provozu zajišťovat modernizované motorové lokomotivy řady 750.7. Investice ČD do tohoto záměru s výrazným příspěvím z programu OPD II je schválena a před vlastní realizací. Pro menší regionální tratě je připravována modernizace starších motorových vozů ř. 809 a 810. Kompletní renovace zahrnuje zejména dosazení klimatizace, nových sedadel, USB zásuvek, Wi-Fi, LCD panelů atd. V přípravě je také řešení financování vozidel na linky R61 a S1 z Opavy přes Ostravu do Českého Těšína. Jedná se konkrétně o devět elektrických nízkopodlažních jednotek s minimální kapacitou 240 sedících cestujících, které budou splňovat požadavky na moderní regionální vozidla.

Novinky a aktivity ROC ČD Ostrava

V rámci spolupráce Českých drah a společnosti KODIS připravujeme nové způsoby bezkontaktního odbavení cestujících u našich nových vozidel (push-pull a EJ 240). V jednání jsou i nové přímé vlaky ze Štramberku do Ostravy a zpět vedené motorovými vozy ř. 842. „Aktivity Regionálního obchodního centra ČD Ostrava tím ale nekončí. Pro cestující letos chystáme zvláštní vlaky na otevírání turistické sezóny v Hradci nad Moravicí, cyklovlak na cykloturistickou akci Bílý kámen, tradiční parní jízdy na Dny Karviné i Regionální den železnice. Součástí smluv o zajištění dopravní obslužnosti jsou i zvláštní vlaky pro účastníky oblíbených festivalů Colours of Ostrava a Beats for Love. Nedílnou součástí aktivit ČD je i provozování pravidelných vlaků na letiště v Mošnově, kam budou zavedeny i zvláštní vlaky během Dnů NATO,“ vyjmenovává chystané akce Miroslav Klich, ředitel Regionálního obchodního centra Ostrava.

Infrastruktura SŽDC

V současné době vrcholí stavební práce SŽDC na koridoru Český Těšín – Dětmárovice s návazností na trať 321 Český Těšín – Ostrava-Svinov. Na trati 321 bude v roce 2020 zprovozněna nová zastávka Ostrava-Zábřeh, která zajistí komfortní dostupnost železnice obyvatelům této oblasti, včetně zajištění odbavení v osobní pokladně ČD. Ve stanici Ostrava hl. n. pokračuje modernizace vestibulu, kde po již realizovaném dosazení výtahů budou nainstalovány eskalátory umožňující jízdu do všech podlaží.

V příštím roce by měly být zahájeny práce na modernizaci vestibulu stanice Havířov, které přinesou nové odbavovací prostory pro naše zákazníky v regionálně dopravě. Zrekonstruovány budou rovněž přednádražní prostory. Dále byla započata jednání k modernizaci uzlu Ostrava a k modernizaci nejvytíženější jednokolejné regionální tratě 323 – zdvoukolejnění do Frýdku Místku a elektrifikace minimálně do Frýdlantu nad Ostravicí.

22. 03. 2019 Stavební povolení: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Zdroj: Drážní úřad

(https://www.ducr.cz/images/drurad/2019/2019_03_21_Hustopece_nad_Becvou_vyhlaska.pdf)

Za účelem zvýšení traťové rychlosti bude provedena rekonstrukce části dvoukolejné železniční trati Horní Lideč, st. hr. – Hranice na Moravě, konkrétně mezistaničního úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Začátek kolejových úprav je v km 15,962 na kolejových spojkách v železniční stanici Hustopeče nad Bečvou, konec kolejových úprav je v oblouku před vjezdem do železniční stanice Valašské Meziříčí před železničním přejezdem v km 24,233 (P8052). Na trati bude dosaženo traťové třídy zatížení D4/120 UIC a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC. Budou rekonstruovány železniční mosty a propustky, bude vybudován nový železniční most – budoucí podjezd pod tratí. V železniční stanici Lhotka nad Bečvou bude provedena rekonstrukce hlavních a předjízdových kolejí, včetně výhybkových zhlaví a zapojení vlečky společnosti DEZA. Bude rekonstruováno zařízení pro cestující, tj. nástupiště, podchod včetně bezbariérového přístupu a zastřešení, informační zařízení. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce dvou železničních přejezdů, rekonstrukce trakčního vedení a ukolejnění, sdělovacích, zabezpečovacích, silnoproudých zařízení a rozvodů včetně osvětlení, budou realizovány protihlukové zdi.

23. 03. 2019 Chybí praxe a nehod přibývá. Strojvůdci se připravují místo let jen měsíce

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/nehody-zeleznice-strojvudce-praxe.A190321_133412_domaci_bur)

V Česku se dramaticky zkrátila doba na přípravu nových strojvůdců. Zatímco dřív se noví mašinfírové připravovali roky, dnes jsou „hotoví“ za sotva půl roku. V Česku je jich totiž nedostatek. Přibývá tak nehod způsobených strojvůdci bez potřebných zkušeností. Jedenapadesátiletý Martin z Teplic toužil být strojvedoucím od dětství. Sen se mu splnil, ale cesta byla dlouhá. Nejprve vystudoval čtyřletý „železničářský“ obor na průmyslovce, poté strávil dva roky v depu, absolvoval kurzy a zkoušky, vozil lokomotivy do haly, posunoval jimi a až pak ho dráha pustila do provozu. Tak to bylo dříve, dnes je to jiné. Někdejší důkladná výchova mašinfírů šla stranou, o železničářské školy nemají děti zájem, zkušenosti strojvedoucí odcházejí do důchodu a nemá je kdo nahradit. V celém Česku jich chybějí tři stovky. Povinný výcvik se smrskl na teoretický kurz a 12 týdnů jízd. Kdo splní podmínky, může si sednout do kabiny už za půl roku. Zkušební kolegové upozorňují, že spousta nováčků řídí příliš brzy a nejsou připraveni, jak by bylo potřeba. Strojvedoucí si navíc stěžují, že je dopravci kvůli nedostatku lidí přetěžují a nutí jezdit i v době, kdy mají čerpat povinné bezpečnostní přestávky. A nehod na železnici přibývá.

V lednu spěšný vlak v Liberci nezastavil před návštěvníkem, jež mu zakazovalo jízdu, a vykolejil. Strojvedoucí se svěřil, že řídí teprve rok a tohle byla jeho první směna na namrzlé koleji. Pár dní nato vykolejil osobní vlak u Lovětína, v únoru další u Kamenice nad Lipou, dva vlaky se srazily v Českých Budějovicích, Jihlavě a Havlíčkově Brodě, u Velkého Meziříčí jel vlak s jedenácti cestujícími bez strojvedoucího, který omylem vypustil vzduch z brzd, vlak se rozjel, on už naskočit nemohl, neboť se automaticky zavřely dveře. Vlak ujel šest kilometrů, než se zastavil v kopci. Následovaly další incidenty, v březnu se při srážce dvou vlaků na Chrudimsku zranilo pět cestujících, den nato v Brně dalších 22. Poslední nehodu nejspíš zavinil jedenapadesátiletý přeškolený výhybkář. Také on řídil asi rok. Podle statistik Drážní inspekce přibylo nehod o třetinu v porovnání s předchozím rokem a většinu nehod způsobí strojvedoucí do pěti let praxe starší padesáti let. Za posledních šest let projeli 203 „zakázaných“ návštěvníků, nejvíce ze všech skupin podle odježděných let. „Problém je v tom, že se zastavila výchova a zavřely školní železničářské obory,“ soudí teplický mašinfíra Martin. Mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček s ním souhlasí: „Praxe mladým strojvedoucím chybí.“ Cesta do kabiny vlaku je dnes totiž mnohem kratší a jednodušší než dřív. Adepti už nemusí mít odborné vzdělání. „Máme kolegy vysokoškoláky, kteří mají humanitní zaměření,“ říká mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček. Dopravci nabízí práci strojvůdce také železničářům, jejichž profese už

nejsou kvůli modernizaci železnice tolik potřeba. Zájemci stačí po zdravotní prohlídce a psychotestu absolvovat 120hodinový kurz zakončený zkouškou, po které získá licenci na řízení. Pak projde jízdním výcvikem, jehož délka je podle ministerské vyhlášky minimálně dvanáct týdnů, další týden až měsíc na dílně, nakonec zkouška odborné způsobilosti a pak už může řídit. „Když to nepožaduje žádný právní předpis, tak proč by ho měl dopravce mít někde ve výcviku a dávat mu plat, aniž by jezdil? Vezme to podle minimálních podmínek, co říká vyhláška odborné způsobilosti strojvedoucího, a hotovo,“ komentuje to generální inspektor Drážní inspekce Jan Kučera. Jednotliví dopravci ale mají výcvik různě dlouhý. Třeba České dráhy, jimž chybí 120 až 150 strojvůdců, podle mluvčího Radka Joklíka natáhly jízdy na 16 až 24 týdnů, výcvik trvá až jeden rok a dopravce se ho chystá podpořit i trenažery simulujícími různé provozní situace. Nicméně pořád to nedosahuje dřívější důkladnosti, kdy si dopravci mohli vychovávat strojvedoucí už od středních škol.

Škola pro strojvůdce netáhne

Federace strojvůdců to chce vrátit. A nejen ona. „Ministr dopravy Dan Ťok již podpořil myšlenku obnovy železničního školství, jež bude po letech konečně znovu odborně připravovat budoucí adepty strojvůdcovské profese,“ říká Poláček. Jenže žáci nemají o profesi zájem. Tradiční průmyslovka v Děčíně neustále shání studenty pro obory, jež je předurčují pro práci na železnici a konkrétně i práci strojvedoucího. České dráhy a ČD Cargo lákají na stipendijní programy – studenti během studia získají až 134 tisíc korun, všechny odborné zkoušky i pracovní smlouvu. Ani na to ale neslyší. „Nějaké děti máme, ale je jich málo,“ potvrzuje ředitelka děčínské průmyslovky Jana Vacková. „Navíc i ti, kteří od nás odcházejí a mohli by jít na mašinu, si říkají, tak mašinfíra dobrý, ale já chci zkusit ještě vysokou školu a jdou klidně i na jiný obor, třeba na ekonomku,“ dodává.

Nedostatek strojvedoucích působí i další nepříjemnosti. Někteří musí dělat přesčasy i v době, kdy by měli odpočívat. „Stalo se, že jsem po dvanáctihodinové šichtě sedl v Mladé Boleslavi do auta a jel domů. Byla tam sice ubytovna, ale tu bych vám nepřál. Věděl jsem, že další šichtu mám až večer, takže si doma v pohodě odpočinu. Jenže mi volali, že musím za někoho zaskočit už přes den a já s cestováním domů a zpátky do práce jsem najednou neměl ani povinnou šestihodinovou přestávku,“ líčí jeden ze strojvedoucích z Děčína. U drah kvůli tomu po třech letech skončil. A to i když musel vrátit přes 40 tisíc korun ze stipendia, které dostal, když se jako student děčínské průmyslovky zavázal, že odřídí v ČD nejméně pět let. „Není výjimkou i deset či čtrnáct nočních směn v měsíci. Strojvůdci jsou pak, ať chtějí, či nikoliv, unavení a apatičtí,“ říká další z nich.

Tři nehody a konec

Ministr Ťok zvažuje pro strojvedoucí bodový systém, který by platil podobně jako pro řidiče aut. Pokud by strojvedoucí způsobil tři až pět mimořádných událostí, přišel by o odbornou způsobilost, případně o licenci. I když jde zatím jen o úvahy, Federace strojvůdců to odmítá i proto, že by to mohlo odradit zájemce o práci. České dráhy chtějí narůstajícím incidentům na železnici bránit častějšími kontrolami strojvedoucích, které chtějí cvičit na trenažérech stejně jako nováčky.

Zakázané projetí návěstidla

Délka praxe	Počet případů
do 5 let	203
6 až 15 let	1 031
16 až 25 let	55
26 až 35 let	128

Závažné incidenty na železnici z poslední doby

- 19. února – osobní vlak jel mezi Martinicemi a Velkým Meziříčím téměř šest kilometrů bez strojvůdce. Vlak, ve kterém bylo 11 cestujících, nakonec zastavil sám a nikomu se nic nestalo
- 22. února – projel v Ejpovicích za Plzní na červenou rychlík do Mnichova. Souprava vjela na jinou trať a strojvedoucí zastavili vlaky 34 metrů od sebe. Ani v tomto případě nebyl nikdo zraněn
- 23. února – v Českých Budějovicích se srazily dvě posunovací lokomotivy. Jeden strojvedoucí byl lehce zraněn.
- 27. února v Havlíčkově Brodě se střetl nákladní vlak s lokomotivou. Vlaky nevykolejily, nikdo se nezranil.
- 2. března – vlak RegioJetu projel návěstidlo se signálem stůj na Smíchově, tím poškodil výhybku. Nikomu se nic nestalo, zastavil se ale provoz na trati mezi hlavním a Smíchovským nádražím
- 4. března – u Ronova nad Doubravou se srazil osobní vlak s manipulačním, zranilo se pět lidí.

- 5. března – srážka osobních vlaků v Brně, jejímž výsledkem byly dvě desítky zraněných.
- 12. března – posunovaný vlak se v Jindřichově Hradci srazil se stojící soupravou pro osobní vlak.

23. 03. 2019 Boj železničních dopravců pokračuje. Získali zakázky, teď nutně potřebují stovky lidí

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2768270-boj-zeleznicnich-dopravcu-pokracuje-ziskali-zakazky-ted-nutne-potrebuji-stovky-lidi>)

Mnohem pestřejší než dnes budou od poloviny prosince nádraží v Česku. Konkurenti Českých drah začnou jezdit na více místech, převezmou některé rychlíky i regionální linky. Začíná kvůli tomu ještě jeden souboj – po přízni ministerstva dopravy a krajů se nyní začínou dopravci přetahovat také o zaměstnance. Dráhy opakují, že i přes ztrátu výkonů nechtějí propouštět, soukromníci ale potřebují více strojvedoucích a vlakový personál – minimálně 700 lidí. Narychlo musí sehnat i vozidla, se kterými budou jezdit. České dráhy v takzvaných rozstřelech, kdy si ministerstvo dopravy vybíralo z více nabídek pro přímé zadání zakázky na dálkovou železniční dopravu, nedokázaly uhájit pět rychlíkových linek. Ve čtyřech případech jde o motorové rychlíky v Čechách, třeba spojení z Prahy do Jizerských hor, v jednom o prestižní spojení druhého a třetího největšího města. Z Brna do Ostravy bude napřesrok jezdit Regiojet, který ale avizoval, že se nevzdá ani komerčních vlaků, které provozuje nyní, a proto musí sehnat nové lidi i nová vozidla. „Budeme dělat nábor zhruba 160 zaměstnanců, jak strojvedců, tak stevardek,“ uvedl majitel mateřské Student Agency Radim Jančura. Regiojet si také přivezl první dva vozy, které by mezi Brnem a Ostravou mohly jezdit. Jde o modernizované vagonu typu PUMa z Německa, které jezdily od konce 90. let v regionální dopravě. Dopravce ale ještě nemá jasno, zda o ně opravdu stojí. „Koupili jsme dva a teď zkoumáme, jestli budou vhodné pro provoz v České republice,“ uvedl Radim Jančura. Zdůraznil, že není jiná možnost než pořizovat ojeté vozy. „My jsme na nákup vozů měli pouze osm měsíců, takže nezbyvá než využít toho, co dneska v Evropě je,“ vysvětlil. Vozy PUMa (což je akronym pro PFA Umbau-Konzept mit Aluminiumaufbau – Koncept firmy PFA pro přestavby s hliníkovou strukturou) v minulosti jezdily u německého národního dopravce Deutsche Bahn, od kterého odebere vozidla pro své rychlíky také Arriva. Ta získala od ministerstva dopravu zakázky na čtveřici motorových linek.

Arriva má pro rychlíky postarší motoráky. Novější pošle na regionální linky

Půjde o motorové jednotky řady 845, které již Arriva na českých kolejích provozuje. Podle mluvčího společnosti Martina Faráře jich bude potřeba 27. „Od dubna je budeme z Německa převážet a budou se upravovat v České republice,“ uvedl. Také Arriva se poohlídí po nových lidech. „Celorepublikově sháníme pro provoz vlaků téměř 350 zaměstnanců. Jde nám zejména o strojvedce, stevardy, ale i o ostatní personál, jako jsou elektrikáři a podobně,“ shrnul Farář. Arriva bude paradoxně na dálkové linky posílat starší motoráky než na regionální spoje. České dráhy totiž budou muset vyklidit část pozic i v regionální dopravě a Arriva by od příštího roku měla zaštiťovat provoz na několika linkách na Vsetínsku a Uherskohradištsku. A zatímco na rychlících budou jezdit jednotky z 80. let, na osobních a spěšných vlacích to budou nízkopodlažní klimatizované jednotky LINT, které si Arriva půjčí od Leo Expressu. Leo Express bude zároveň nově jezdit na části tratí v Pardubickém kraji, kde by se rovněž měly objevit jednotky LINT. A také on hledá nové pracovníky. „Leo Express nabízí na Pardubicku zaměstnání 12 strojvedoucím, 12 vlakvedoucím, pěti pracovníkům údržby nebo sedmi pokladním,“ uvedl mluvčí Leo Expressu Emil Sedlařík. A tím to nekončí, protože svoji působnost v Česku by měla rozšířit také společnost Länderbahn. Působí zatím hlavně v Německu a většinu v ní mají italské Státní železnice (FS).

Hledá se 700 lidí

O zaměstnance se tak zřejmě strhne boj. Soukromníci a Arriva (která prostřednictvím mateřské skupiny DB patří německému státu) na jedné straně potřebují v součtu asi 700 lidí, dráhy na druhé straně avizovaly, že si i přes ztrátu výkonů chtějí zaměstnance udržet. Příští rok resp. letošní prosinec, kdy začne platit nový jízdní řád, přinese největší jednorázovou změnu v historii, co se týká počtu linek, které převezmou noví dopravci. Další změny by mohly následovat, ale půjde to již pomaleji. Ministerstvo dopravy chce začít soutěžit rychlíkové linky, což by se ale v následujícím roce mělo týkat pouze dvou linek.

Na kterých linkách ve veřejném závazku budou v příštím roce jezdit alternativní dopravci (tj. kromě ČD)

ARRIVA

- dálková doprava: linky R21 – R24, R26

- regionální doprava:

- Liberecký kraj: Liberec – Stará Paka

- Středočeský kraj a Praha: Praha – Roztoky u Prahy

- Zlínský kraj: Frenštát pod Radhoštěm – Vsetín – Bylnice, Uherské Hradiště – Bylnice, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

AŽD

- regionální doprava:

- Ústecký kraj: Lovosice – Most

GW TRAIN REGIO

- dálková doprava: linka R25

- regionální doprava:

- Jihočeský kraj: Č. Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí, Strakonice – Volary

- Moravskoslezský kraj: Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

KŽC DOPRAVA

- regionální doprava:

- Středočeský kraj a Praha: Praha Masarykovo n. – Praha-Čakovice, Čelákovice – Mochov

LÄNDERBAHN

- regionální doprava:

- Ústecký a Středočeský kraj: Lužná u Rakovníka – Jirkov, Chomutov – Vejprty, Most – Louny – Rakovník

LEO EXPRESS

- regionální doprava:

- Pardubický a Olomoucký kraj: Ústí nad Orlicí – Lichkov, Lichkov – Mlýnský Dvůr, Dolní Lipka – Hanušovice

- Zlínský kraj: jako subdodavatel pro Arrivu

REGIOJET

- dálková doprava: linka R8

- regionální doprava:

- Ústecký kraj: Ústí nad Labem – V. Březno – Děčín, Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina a Most – Žatec, část spojů Most – Bílina, Teplice – Litvínov a Ústí n. L. – Štětí

Jak dlouho budou ČD jezdit na dálkových linkách podle nových smluv

- Ex1, Ostrava – Mosty u Jablunkova – Slovensko/Petrovice u Karviné – Polsko: 10 let (do roku 2029)

- Ex3, Praha – Břeclav – Rakousko/Slovensko: 10 let (do roku 2029)

- Ex4, Rakousko/Slovensko – Břeclav – Bohumín – Polsko: 10 let (do roku 2029)

- Ex5, Praha – Děčín – Německo: 10 let (do roku 2029)

- Ex6, Praha – Plzeň – Cheb/Německo: 5 let (do roku 2024)

- Ex7, Praha – České Budějovice – Rakousko: 6 let (do roku 2025)

- R9, Praha – Havlíčkův Brod – Brno: 2 roky (do roku 2021)

- R10, Praha – Hradec Králové – Trutnov: 2 roky (do roku 2021)

- R11A, Plzeň – České Budějovice: 6 let (do roku 2025)

- R11B, Brno – České Budějovice: 7 let (do roku 2026)

- R12, Brno – Šumperk: 8 let (do roku 2027)

- R14B, Ústí nad Labem – Liberec: 1 rok (do roku 2020)

- R15, Praha – Ústí nad Labem – Cheb: 10 let (do roku 2029)

- R16, Praha – Plzeň – Klatovy: 5 let (do roku 2024)

- R17, Praha – Tábor – České Budějovice: 6 let (do roku 2025)
- R19, Praha – Česká Třebová – Brno: 10 let (do roku 2029)
- R20, Praha – Děčín: 10 let (do roku 2029)
- R23, Ústí nad Labem – Kolín: 2 roky (do roku 2021)
- R27, Ostrava – Opava – Olomouc: 1 rok (do roku 2020)

Rychlíkové linky, které zadalo ministerstvo dopravy již dříve různým dopravcům

- Ex2, Praha – Vsetín – Horní Lideč – Slovensko: v období 2019 – 2028 České dráhy
- R8, Brno – Bohumín: v období 2019 – 2026 RegioJet
- R13, Brno – Břeclav – Olomouc: v období 2015 – 2025 České dráhy
- R14A, Pardubice – Liberec: v období 2018 – 2020 České dráhy
- R18, Praha – Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice: v období 2019 – 2028 České dráhy
- R21, Praha – Turnov – Tanvald: v období 2019 – 2022 Arriva
- R22, Kolín – Česká Lípa – Nový Bor: v období 2019 – 2022 Arriva
- R24, Praha – Kladno – Rakovník: v období 2019 – 2022 Arriva
- R25, Plzeň – Most: v období 2016 – 2026 GW Train Regio
- R26, Praha – Písek – České Budějovice: v období 2019 – 2022 Arriva

24. 03. 2019 Do Týna nad Vltavou se po letech vrátí vlaky. Nadšenci chtějí ukázat kraji, že je neměl rušit

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2765432-do-tyna-nad-vltavou-se-po-letech-vrati-vlaky-nadsenci-chteji-ukazat-kraji-ze-je>)

Do Týna nad Vltavou opět pojedou osobní vlaky. Sice jen v létě a nikoli díky kraji, který před šesti lety o zrušení osobní dopravy rozhodl, ale spíše kraji navzdory. O oživení trati z Čičenic do Týna nad Vltavou přezdívané „tejnka“ se snaží společnost nadšenců, kteří sehnali peníze i motorák pro turistické spoje. Jízdní řád platný v roce 2013 byl poslední, ve kterém byla tabulka s číslem 192 s přehledem vlaků jezdících od hlavní trati z Čičenic do Týna nad Vltavou. V prosinci s novým jízdním řádem jezdit přestaly, podle kraje byly příliš prázdné a provoz zbytečně nákladný. Nepomohly protestní letáky cestujících ani vzdor místních politiků.

Letos v létě čeká „tejnku“ zmrtvýchvstání. O letních víkendech od 22. června na ní bude společnost KPT Rail vypravovat dvakrát denně motorák. Fakticky jde o spolek nadšenců, kteří se s rozhodnutím kraje nikdy nesmířili. „Očekáváme, že můžeme kraji dokázat, že doprava na této trati má význam,“ podotkl Jaroslav Kugler z KPT Rail. Na provoz přispějí některá města na trase, například Týn nad Vltavou dá podle starosty Ivo Machálka (Svobodní) 50 tisíc korun. Další peníze má nový dopravce od sponzorů. Přínosem má být zvýšení turistického ruchu v regionu. Letní motoráky ožíví kromě týnské lokálky také nedalekou trať Dívčice – Netolice. Po ní pravidelné osobní vlaky nejezdí již od roku 2011. Argumenty pro zastavení dopravy byly tehdy podobné jako později v případě „tejnky“ – autobusy z Netolic do Českých Budějovic jsou levnější a také rychlejší, protože přes Dívčice je to zajížďka. Do Netolic se ale bude jezdit jen o čtyřech prázdninových víkendech. KPT Rail bude cestující do Týna nad Vltavou vozit motorovým vozem podobným těm, které sem do roku 2013 posílaly České dráhy. Půjde ale o vozidlo zapůjčené od soukromého dopravce z Kladna. Podle Jaroslava Kuglera bude přes týden odstavené v remíze na týnském nádraží.

26. 03. 2019 V neděli začíná letní čas, změna ovlivní dálkové spoje ČD i vlaky nočního pražského rozjezdu (31. března 2019)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30455/>)

V noci ze soboty 30. na neděli 31. března začne platit letní čas a hodinové ručičky se posunou o hodinu dopředu. Kvůli chybějícím 60 minutám se „zpozdí“ nejen sedm nočních dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na své trase, ale také regionální spoje tzv. nočního pražského rozjezdu. České dráhy se budou snažit vzniklé zpoždění snížit například zkrácením pobytu vlaků ve stanicích. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by ale měli počítat s tím, že i tak budou

mít noční vlaky zpoždění řádově desítky minut. Přechod na letní čas znamená pro České dráhy zavedení speciálních opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenášela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

Přehled dálkových vlaků ČD, které ovlivní přechod ze středoevropského (SEČ) na středoevropský letní čas (SELČ)

- EN 406 Chopin Bohumín – Warszawa pojedí z Bohumína (pravidelný odj. ve 3:18) se zpožděním cca 60 minut; v Bohumíně bude zachován přechod přímých vozů z vlaků EN 443 a NJ 456, které jedou z Prahy, Vídně a Budapešti.
- EN 407 Chopin Warszawa – Bohumín přijede do Bohumína včas (v 01:29), přechod vozů na vlaky EN 442 do Prahy a NJ 457 do Vídně a Budapešti bude zajištěn.
- EN 442 Slovakia Humenné – Praha pojedí v úseku z Bohumína (pravidelný odj. v 03:23) do Prahy se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude dodržen přechod přímých vozů od vlaku EN 407 z Varšavy.
- EN 443 Slovakia Praha – Humenné pojedí v úseku Ostrava-Svinov (pravidelný odj. v 02:15) – Humenné se zpožděním cca 60 minut, zpoždění se bude v závislosti na provozní situaci postupně snižovat. V Bohumíně bude dodržen přechod přímých vozů na EN 406 do Varšavy.
- NJ 456 Wien – Berlin pojedí v úseku Bohumín (pravidelný odj. v 02:15) – Berlín se zpožděním cca 60 minut, v Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak EN 406 do Varšavy.
- NJ 457 Berlin – Wien pojedí v úseku Bohumín (pravidelný odj. v 02:20) – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, v úseku Břeclav – Vídeň se zpožděním 15 – 30 minut. V Bohumíně bude zajištěn přechod přímých vozů od vlaku EN 407 z Varšavy, v Břeclavi pak na vlak EN 477 do Budapešti.
- EN 476 Metropol Budapest – Břeclav pojedí bez zpoždění (příj. do Břeclavi ve 23:01), bude zajištěn přechod vozů na vlaky NJ 456 do Varšavy a Berlína a na vlak IC 572 do Prahy.
- EN 477 Metropol Břeclav – Budapest pojedí se zpožděním cca 30 – 40 minut, v Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů od vlaků IC 573 z Prahy a NJ 457 z Berlína a Varšavy.
- U přímého vozu z Curychu do Prahy, který jede na spojích 467/463/1540, předpokládáme na českém území zpoždění do 30 minut.

Vliv změny času na regionální dopravu

Víkendová změna času se dotkne také regionálních spojů v okolí Prahy. Vliv bude mít na spoje tzv. nočního pražského rozjezdu, tedy vlaků, které ve 2:30 ráno odjíždějí z pražského hlavního nádraží do většiny směrů (do Kolína přes Český Brod i Nymburk, do Kralup nad Vltavou, Mělníka, Kladna-Ostrovce, Berouna přes Řevnice i Rudnou u Prahy, Benešova u Prahy a Čerčan přes Vrané nad Vltavou). Tyto vlaky odjedou z pražského hlavního nádraží ve 3:30 nového, letního času (SELČ). Z tohoto důvodu přijedou do cílových stanic se zpožděním cca 60 minut. S hodinovým zpožděním přijedou už noční vlaky, které z vyjmenovaných směrů mají podle jízdního řádu přijet do Prahy krátce po druhé hodině ranní. Vzájemné přestupy mezi všemi těmito vlaky ale zůstanou zachovány. České dráhy zároveň připravují i další opatření, která mají zamezit přenášení zpoždění z osobních vlaků bezprostředně ovlivněných změnou času na další vlaky v ranních hodinách.

27. 03. 2019 SŽDC pokračuje v zavádění systému ETCS na české železnici

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zvyšuje bezpečnost na železnici. V závěru minulého roku zprovoznila evropský vlakový zabezpečovač ETCS na trase 1. tranzitního koridoru z Kolína do Břeclavi a na státní hranice s Rakouskem a se Slovenskem. Dopravci však výhody ETCS dosud nevyužívají. SŽDC nicméně pokračuje v zavádění tohoto moderního systému i na další tratě.

Systém ETCS umožňuje spolehlivě a kontinuálně kontrolovat jízdu vlaků. Použitá technologie dohlíží na to, zda se vlak pohybuje v přesně vymezeném úseku tratě. Pokud například strojvedoucí nerespektuje návěst Stůj, chybu zjistí a vlak může bezpečně zastavit. K implementaci systému ETCS se Česká republika zavázala Evropské unii. Části národních koridorů, které jsou součástí hlavní sítě transevropské dopravní sítě TEN-T, musí být takto zabezpečeny do roku 2030, u dalších tratí zařazených do této sítě platí termín do roku 2050. „SŽDC půjde cestu implementace ETCS a připraví jasný scénář zavádění tohoto systému na české železnici. ETCS znamená zcela zásadní přínos v oblasti bezpečnosti železničního provozu, neboť představuje moderního nástupce národního

liniového vlakového zabezpečovače LS. Ten sice ve své době přinesl razantní zvýšení bezpečnosti, nicméně dnes je již překonán,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Systém ETCS je mezinárodním vlakovým zabezpečovačem, které splňuje nejen evropské právní předpisy a technické specifikace pro interoperabilitu, ale je také u SŽDC aplikován tak, aby splnil požadavky národních předpisů z hlediska vybavení infrastruktury potřebným zabezpečovacím zařízením. V návaznosti na právní předpisy České republiky platí u investičních akcí spolufinancovaných z fondů EU podmínka, že v případě modernizace tratě pro rychlost vyšší než 100 km/h vždy vzniká povinnost jejího zabezpečení systémem ETCS. Na tratích SŽDC se aktuálně instaluje jeho úroveň 2 (Level 2), která vyžaduje použití datových přenosů v síti GSM-R, což je obdoba mobilní sítě GSM s funkcemi a úpravami pro železnici.

ETCS nekontroluje pouze pohyb a polohu vlaku ve vztahu k návěstidlům s návěstí Stůj, ale dohlíží i na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku a nejvyšší dovolené rychlosti vlaku. Při jejím překročení zabezpečovač zasáhne do řízení vozidla. Před zahájením provozního nebo nouzového brzdění ale nejdříve varuje strojvedoucího, aby měl možnost změnou způsobu řízení vozidla sám snížit rychlost, případně zastavit, a tím zásah systému odvrátit. V rámci systému ETCS úrovně 2 probíhá komunikace mezi traťovou částí zabezpečovacího systému (rádioblokovou centrálou) a palubními (mobilními) částmi ve vlacích. „V praxi to znamená, že radiobloková centrála má k dispozici informace od konvenčních zabezpečovacích zařízení z celé tratě, vlaky poskytují informace o své poloze a na základě těchto informací se vlakům vydává oprávnění k jízdě. Informace o poloze vlaků se v systému ETCS zjišťuje jak z konvenčních systémů pro detekci vlaků, tak formou dráhy ujeté od eurobalíz, což jsou další traťové prvky systému ETCS umístěné v koleji,“ uvádí Jiří Svoboda. Nutnost zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení si vyžádala především skutečnost, že v současné době existuje v členských státech Evropské unie celá řada typů vlakových zabezpečovacích zařízení. Ta vykazují kromě zcela zásadní rozdílnosti v konstrukci a technickém řešení také odlišnou úroveň zajištění bezpečnosti železničního provozu. Jejich hlavní nevýhodou ale je, že vlaky v mezinárodní přepravě musí být vybaveny různými typy zařízení, která komunikují s vlakovými zabezpečovací státy, na jehož území se právě nachází. Jeden společný systém tento nevyhovující stav odstraní.

První úsek je připraven pro komerční provoz

Jako první na síti SŽDC byl systém ETCS dokončen v části prvního tranzitního koridoru Kolín – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko. Na konci minulého roku byl uveden do 3. etapy ověřovacího provozu, která umožňuje komerční provoz, tedy jízdu plně pod dohledem systému ETCS. Nyní záleží jen na jednotlivých dopravcích, kdy přistoupí k provedení testů kompatibility palubních jednotek tohoto zabezpečovače, po jejichž úspěšném absolvování a splnění dalších legislativních náležitostí mohou využívat systém ETCS v úseku Kolín – Břeclav jako plnohodnotné vlakové zabezpečovací zařízení. Na konci loňského roku byl také schválen příslušný předpis SŽDC potřebný pro zajištění provozu vlaků pod dohledem ETCS. Aktuálně probíhá školení zaměstnanců z výše uvedeného předpisu a z obsluhy a údržby traťové části ETCS. Pro zahájení zcela běžného provozu vlaků pod dohledem tohoto systému bude nutno realizovat kroky i na straně dopravců, například zajistit potřebné proškolení strojvedoucích.

Jednou z podmínek pro běžný provoz vlaků pod dohledem ETCS je prokázání korektní součinnosti jeho traťové a palubní části. K tomu slouží testy kompatibility. „Tyto zkoušky dosud neproběhly pro žádné vozidlo, žádný dopravce ani jiný subjekt o jejich provedení dosud nepožádal. Bez prokázání korektní součinnosti by mohlo docházet k různým provozním omezením, například k nepožadovanému zastavování vlaků pod dohledem ETCS. Přitom na základě výsledků testů kompatibility by mohly být příčiny zjištěny a odstraněny,“ konstatuje generální ředitel Jiří Svoboda.

Instalace traťové části ETCS v současnosti probíhá v úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, ukončení stavby předpokládáme koncem letošního roku, odhadované náklady dosahují 684 milionů korun. V tabulce jsou uvedeny další úseky vybavované systémem ETCS s předpokládanou cenou i zahájením a ukončením realizace.

Zavádění ETCS na dalších úsecích

Název stavby	Cena bez DPH (v mil. Kč)	Zahájení realizace	Konec realizace
ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín	296,5	08/2018	04/2023
ETCS Přerov – Česká Třebová	300	06/2018	06/2020
ETCS Praha Uhřetěves – Votice	183	08/2018	08/2020
ETCS Plzeň (mimo) – Cheb	1 013	10/2018	05/2021

Pozn.: Ve stavbě Plzeň – Cheb je kromě ETCS zahrnuta rovněž výstavba staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Cheb pro možnost zapojení ETCS a nové traťové zabezpečovací zařízení v úseku Cheb – Františkovy Lázně.

28. 03. 2019 Do Česka přitečou první miliardy na lepší koleje (CEF Blending Call)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/do-ceska-pritecou-prvni-miliardy-na-lepsi-koleje-1357522>)

Česko získá od Evropské investiční banky první peníze z celkového balíku sta miliard korun určeného na rozvoj dopravní infrastruktury. Správa železniční dopravní cesty dostane od finančního domu úvěr ve výši tří miliard korun. Deníku E15 to řekl šéf SŽDC Jiří Svoboda. Informaci potvrdil mluvčí ministerstva financí Michal Žurovec. SŽDC získá díky úvěru první část z dříve dohodnutého a vládou schváleného úvěru pro tuzemskou železnici v celkové výši 11,5 miliardy korun. Finanční prostředky načerpá SŽDC prostřednictvím ministerstva financí. „Předpokládáme, že veškerá dokumentace bude podepsána do pondělí,“ sdělil Žurovec. „Od EIB jsou to dlouhé peníze, umožování zabere několik let, úrok bude fixní, což je výhoda,“ dodal Svoboda. Úvěrová smlouva zajistí financování modernizace tratí ve dvou úsecích, Správce železnic načerpá první miliardy na investice a to Velim – Poříčany a Dětmárovice – polská hranice. Aby správa železnic peníze získala, musela se zavázat k modernizaci celkem osmi úseků prvního a druhého železničního koridoru, která vyjde na 24 miliard korun. K nynějším třem miliardám úvěru může EIB do budoucna poskytnout dalších 8,5 miliardy. Zbývající část potřebná na modernizaci bude financována z národních zdrojů, ke kterým přibude ještě jedna miliarda z programu CEF (Connecting Europe Facility) na propojení Evropy. „Jsme první dopravní složka státu, která peníze ze stamiliardového balíku skutečně získá,“ uvedl Svoboda. „Cílem je zvýšit bezpečnost železničního provozu a propustnost dlouhých úseků mezi stanicemi,“ doplnil. Investice budou zaměřeny hlavně na rekonstrukce mostů a přejezdů a na modernizaci stanic.

29. 03. 2019 Trasa českého rychlovlaku: nejdřív kolem Labe, pak Vysočina (RS1 Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/rychlovlak-praha-brno.A190328_466589_eko-doprava_rts)

Páteří vysokorychlostní trať spojující Prahu s Brnem povede zřejmě severní trasou souběžně s dálnicí D11 přes Poříčany a Kolín. Proti jižní variantě, která by dvě největší česká města spojovala přes Benešov a Vlašim, bude levnější na výstavbu, ale i následný provoz. Jižní trasa pro rychlovlaky navíc podle předběžných výsledků ze studie proveditelnosti nepřinese žádné výraznější benefity s výjimkou mírného zkrácení dojezdového času vlaků sjíždějících na koridorovou trať do Českých Budějovic.

„Z pohledu vedení krajiny se jeví severní varianta jako výhodnější, protože vede příhodnějším terénem, více kopíruje vedení existujících dálnic a je již ve velké části zanesena do územních plánů,“ řekl MF DNES mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Vhodnější terén se pak projeví i na nižších nákladech na provoz tratí i samotných vysokorychlostních vlaků, které budou muset při průjezdu vynaložit méně energie. Přestože se už nyní železničáři přiklánějí k severní trase, definitivní rozhodnutí ještě nepadlo. Správa železnic ještě čeká na výsledky takzvaného modelování provozu, které by mělo odpovědět na otázku, kolik cestujících a tedy i příjmů z jízdenek mohou jednotlivé varianty přinést. Expertiza by měla být zpracována v polovině letošního roku, potenciál vyššího počtu obslužených cestujících má však opět severní trasa. Její výstavba by podle výsledků územně technických studií měla vyjít na 122 miliard korun, zatímco jižní trasu s větším počtem tunelů a mostů studie odhadla na 159 miliard korun.

Snazší průjezd Prahou

„Dá se říct, že už je téměř rozhodnuto, přestože není studie proveditelnosti ještě finálně uzavřená,“ uvedl poslanec a člen správní rady SŽDC Martin Kolovratník. Kromě nižší ceny se totiž preferovaná

Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR

Rychlé spojení
 — plánované směry
 - - - - - alternativní směry
 možné budoucí spojení



Plánuje: Ministerstvo dopravy ČR

varianta lépe vypořádává s kritickými místy, jako je průjezd přeplněnou Prahou nebo trasování kolejí v okolí Vodní nádrže Švihov (Želivka), ze které proudí pitná voda pro hlavní město. Vedení rychlovlaků z hlavního nádraží do Vršovic a pražského Edenu by proti variantě přes Libeň zkrátilo cestovní čas pouze o jednu minutu, náklady na výstavbu celého spojení by to však podle Kolovratníka zvýšilo až o dvacet procent. Významný náklad by podle Martina Vachtla, vedoucího projektanta ze společnosti Sudop Praha, představovaly zejména tunely mezi pražským Zahradním Městem a Benešovem, které by překonávaly hustě zastavěné území na okraji hlavního města a kopcovitý terén v okolí Velkých Popovic. Hlavní město přitom už plánuje kvůli nedostatečné kapacitě kolejí vedoucích na hlavní nádraží vybudování podzemních tratí směřujících do nově vzniklé podzemní části nádraží ze směru od Karlína, Smíchova, Bubnů a Edenu označované jako Nové spojení II. Stávající koleje totiž nebudou schopné pojmout nové spoje. Do tunelů se tak budou muset přesunout buď nově přidané rychlovlaky, nebo naopak příměstská doprava. Na druhém konci trasy u Brna je situace jednodušší. Přestože i zde je více variant napojení, nejschůdnější je trasa kopírující dálnici D1, kterou favorizuje město i kraj.

Cestující citliví na cenu

Kolik cestujících může spojení rychlovlakem přilákat, zatím spočítáno není. Částečný odhad před šesti lety prováděl jihomoravský koordinátor dopravy Kordis. Z šetření, které však zahrnovalo jen cestující z Prahy do Brna, mu vyšlo, že spojení rychlovlakem by využilo ve všední den na 19 tisíc cestujících, pokud by vlak trasu urazil za hodinu a jízdenka stála do tří set korun. O půl hodiny pomalejší vlak by podle Kordisu odradil tři tisíce potenciálních cestujících, kteří by se raději vrátili k jízdě vlastním automobilem. Významnější odliv cestujících by však přineslo zvýšení ceny. Pokud by se jízdenky na zhruba 250 kilometrů dlouhou trasu prodávaly v cenovém rozpětí mezi třemi a čtyřmi sty korunami, jízdu vlakem by zvolilo jen devět tisíc cestujících denně.

29. 03. 2019 České dráhy objednaly pět vlaků push-pull u společnosti Škoda

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30471/>)

České dráhy uzavřely s konsorciem společností Škoda Transportation a Škoda Vagonka kontrakt na dodávku pěti moderních patrových vlaků typu push-pull, které budou jezdit na severní Moravě na trati z Ostravy do Frýdku-Místku, Frýdlantu nad Ostravicí a Frenštátu pod Radhoštěm. „Po dohodě s Moravskoslezským krajem jsme vybrali pro trať mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem, Frýdlatem nad Ostravicí a Frenštátem pod Radhoštěm koncept netrakčních patrových jednotek push-pull. Jejich velkou výhodou je snadná změna trakce po plánované elektrifikaci tratě z Ostravy směrem na Frýdlant nad Ostravicí. Zpočátku může provoz jednotky zajistit motorová lokomotiva, kterou pak vyměníme za elektrickou. Nové vlaky nabídnou veškerý současný komfort, jako jsou bezbariérový nástup, klimatizované oddíly, Wi-Fi připojení k internetu, elektrické zásuvky pro napájení elektroniky cestujících nebo dostatečně velké prostory pro cestování osob na vozíku, přepravu kočárků, kol a v zimě lyží,“ vyjmenovává přednosti nových netrakčních jednotek předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec.



Netrakční jednotky se budou skládat z tří vozů, jednoho řídicího se stanovištěm strojvedoucího, ze kterého je možné dálkové ovládat lokomotivu, a dvou vozů vložených. „Cestující se mohou těšit na dvoupatrovou soupravu nové generace, které plně odpovídají západoevropským standardům. Soupravy vycházejí z koncepce vozů, které v současnosti dodáváme Deutsche Bahn. V základní sestavě budou třívozové soupravy složené ze dvou vložených a jednoho řídicího vozu s celkovou kapacitou až 356 míst k sezení. Na vozidla mimo jiné poskytujeme nadstandardní záruku v délce pěti let od dodání do provozu,“ říká předseda představenstva a prezident skupiny Škoda Transportation Petr Brzezina.

Komfort a bezpečnost na palubě vlaků push-pull

- moderní světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy ve dvou úrovních;
- bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výši moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, pro cestující na vozíku budou vybaveny rampou pro překlenutí prostoru mezi nástupištěm a podlahou vozu;

- moderní bezpečné předsvuné dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokováné již před rozjezdem vlaku, navíc pro nevidomé a slabozraké budou jedny dveře řídicího vozu jednotky vybavené dálkovým ovládním obsluhovaným slepeckou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem;
- prostorné bezbariérové WC přístupné také osobám na vozíku s uzavřeným systémem a vybavené sklopným stolem pro přebalování kojenců bude umístěno v čelním řídicím voze;
- doplňkové služby, jako jsou elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících, např. mobilní telefony, tablety atp. včetně USB portů, Wi-Fi, sklopné nebo rozkládací stolky podle rozmístění sedaček;
- v každém voze budou vytvořeny dostatečně velké prostory pro umístění kočárků, jízdních kol nebo lyží, třívozová jednotka nabídne místo až pro 4 invalidní vozíky, několik kočárků nebo pro celkem až 30 jízdních kol a v zimě pro uložení až 40 párů lyží;
- moderní audiovizuální informační systém poskytující informace o jízdě vlaku a zastávkách všem cestujícím včetně nevidomých, slabozrakých nebo neslyšících osob, pro nevidomé a slabozraké budou uvnitř soupravy k dispozici také informační štítky v Braillově písmu;
- jednotky mohou jezdit rychlostí až 160 km/h a budou vybavené moderním evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS.

Celková hodnota uzavřeného rámcového kontraktu včetně dodávky náhradních dílů je 1,039 miliardy Kč. Vlastní soupravy v hodnotě 986 milionů Kč budou dodány za 25 měsíců od podpisu kontraktu, tedy na jaře roku 2021.

29. 03. 2019 České dráhy uzavřely rámcový kontrakt na dodávku až 50 elektrických jednotek pro regionální vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30470/>)

České dráhy uzavřely s konsorciem společností Škoda Transportation a Škoda Vagonka rámcový kontrakt na dodávku až 50 nízkopodlažních dvouvozových elektrických jednotek typu RegioPanter se 140 místy k sezení. Z rámcového kontraktu byla hned zadána výroba 31 vlaků. „Soutěž na rámcovou dodávku až 50 moderních elektrických jednotek jsme vyhlásili už loni, abychom mohli jednotlivým regionům nabídnout co nejrychleji další obnovu vozidlového parku. Ta se odvíjí od smluv na zajištění dopravní obslužnosti od prosince 2019, které s kraji postupně uzavíráme,“ vysvětluje postup předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec a pokračuje: „Aktuálně máme uzavřené nové smlouvy na dopravní obslužnost, které znamenají práci pro 31 nových souprav. Jejich výrobu jsme zadali hned při podpisu rámcového kontraktu. Díky tomu nasadíme první jednotky z uvedeného kontraktu už za 25 měsíců, tedy na jaře roku 2021. Pokud bychom soutěžili nové vlaky až po uzavření všech kontraktů na dopravní obslužnost, byly by první jednotky nasazeny přibližně o rok později.“



Potvrzená je nyní výroba 31 jednotek pro linku spěšných vlaků Plzeň – Cheb – Karlovy Vary (4 kusy), pro linku P2 Klatovy – Plzeň – Beroun (11 kusů), pro kraj Vysočina (6 kusů) a Jihočeský kraj (10 kusů) v hodnotě 3,6 miliardy korun. „České dráhy získávají špičkově vybavený a technologicky pokročilý vlak, který významně zvyšuje komfort cestování na našich regionálních železnicích. Díky nově uzavřené zakázce budou naše moderní RegioPantery v provozu ve většině krajů České republiky. Na nové vlaky se mohou cestující těšit v Plzeňském, Karlovarském, Jihočeském kraji a na Vysočině. Podstatná část jednotek bude dodána už v roce 2021,“ říká předseda představenstva a prezident skupiny Škoda Transportation Petr Brzezina.

Konsorciem společností Škoda Transportation a Škoda Vagonka bylo jedním ze dvou uchazečů, kteří předložili nabídky na výrobu moderních vlaků pro České dráhy. Vítěz soutěže dodá dvouvozové elektrické jednotky z rodiny RegioPanter. České dráhy v současnosti provozují 12 jednotek RegioPanter řady 440, 8 jednotek řady 640, 17 jednotek řady 650 a 14 jednotek pro dálkovou dopravu InterPanter řady 660 a 661.

Regionální vlaky s komfortem expresů

Moderní vlaky nabízejí cestujícím světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými sedačkami s textilním potahem. Nástup usnadňuje nízkopodlažní uspořádání. Výška podlahy vlaku je ve výšce moderních nástupišť, díky tomu je snadný nástup do vlaku i pro malé děti, seniory nebo osoby se zdravotním postižením. Osoby na vozíku mohou navíc využít plošinu, která usnadní překonání mezery mezi vlakem a nástupištěm nebo výškový rozdíl u starších nástupišť. Nevidomí pak

mohou použít k ovládní nástupních dveří vlaku speciální vysílačku pro nevidomé. Sociální zařízení je s uzavřeným systémem, takže může být použité i ve stanici. Je řešeno jako bezbariérové přístupné i pro osoby na vozíku a je navíc vybaveno i sklopným pultem pro přebalování kojenců.

Soupravy jsou vybaveny také Wi-Fi připojením k internetu, elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. Cestující mají k dispozici také bohatě dimenzované úložné prostory pro zavazadla včetně univerzálního prostoru pro uložení kočárků, jízdních kol nebo zvlášť objemných spoluzavazadel. Soupravy budou vybaveny moderním audiovizuálním informačním systémem s LCD monitory, který informuje cestující o průběhu jízdy, např. o cílové stanici, směru jízdy následující zastávce, a také o mimořádnostech na trase. Nástupní dveře jsou posuvné. Ovládají se snadno tlačítky a jejich pohyb zajišťuje elektropneumatický pohon. Za jízdy jsou dveře blokovány proti otevření. Uzavření a také jejich blokování proti otevření se provádí již před rozjezdem vlaku.

Jednotky RegioPanter budou dvusystémové (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC), což jim umožní nasazení prakticky na jakékoli elektrifikované trati v České republice. Jejich kapacita bude 140 míst k sezení. Vlaky ve špičce mohou nabídnout až trojnásobnou kapacitu díky možnosti spojení až 3 jednotek řízených jedním strojvedoucím. Maximální rychlost vlaků bude 160 km/h, výkon 1 360 kW a vybaveny budou nejmodernějším evropským zabezpečovacím zařízením ETCS. Hodnota rámcového kontraktu včetně dodávek náhradních dílů bude 5,89 miliardy korun.

Cestující se mohou těšit na moderní vlaky, které jim nabídnou:

- moderní světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy;
- bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výši moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, pro cestující na vozíku budou vybaveny plošinou pro překlenutí prostoru mezi nástupištěm a podlahou vozu, na zastávkách s nižšími nástupišti usnadní nástup dodatečný výsuvný schod;
- moderní bezpečné pedsuvné dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokováné již před rozjezdem vlaku, navíc pro nevidomé a slabozraké budou čelní dveře jednotky vybavené dálkovým ovládním dveří obsluhované slepeckou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem;
- prostorné bezbariérové WC přístupné také osobám na vozíku s uzavřeným systémem a vybavené také sklopným stolem pro přebalování kojenců;
- doplňkové služby, jako jsou elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících, např. mobilní telefony, tablety atp. včetně USB portů, Wi-Fi, sklopné nebo rozkládací stoly podle rozmístění sedaček a zásuvky 230 V pro dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků;
- dostatečné velké prostory pro umístění kočárků a 8 jízdních kol;
- moderní audiovizuální informační systém poskytující informace o jízdě vlaku a zastávkách všem cestujícím včetně nevidomých, slabozrakých nebo neslyšících osob, pro nevidomé a slabozraké budou uvnitř soupravy k dispozici také informační štítky v Braillově písmu.

29. 03. 2019 SŽDC zahajuje kompletní rekonstrukci stanice Letohrad za miliardu korun (slavnostní zahájení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila rekonstrukci stanice Letohrad v Pardubickém kraji, která spočívá v kompletní přestavbě kolejiště a nástupišť. Stavební práce zajistí Společnost Rekonstrukce žst. Letohrad, jejími společníky jsou firmy Chládek a Tintěra Pardubice a Elektrizace železnic Praha. Rekonstrukce železniční stanice Letohrad zvýší kapacitu dopravní cesty a sníží hluk od projíždějících vlaků. „Přínosem bude i zkrácení jízdních dob a úspora provozních nákladů na infrastrukturu a řízení provozu. Současně bude zvýšena i bezpečnost železniční dopravy,“ říká Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem celého projektu.

Do poloviny příštího roku proběhne rekonstrukce stávajícího kolejiště a trolejového vedení. Postaví se podchod pro cestující pod celým nádražím a nové ostrovní nástupiště, které doplní dvě jednostranná nástupiště. Ta budou bezbariérová, přístup pro osoby se sníženou pohyblivostí či pro cestující s dětskými kočárky bude zajištěn výtahy. Stanice získá nový kamerový a informační systém. Rekonstruovány budou také železniční přejezdy. Tři budou doplněny závorami, další dva ve směru na Žamberk budou zabezpečeny světelnými výstražníky.

Vzhledem k tomu, že jde o zásadní přestavbu důležitého železničního uzlu, rozsáhlé budou i dopady výlukových prací na železniční provoz. Od 1. června začnou výluky jednotlivých staničních kolejí, které

budou probíhat postupně od výpravní budovy směrem ke kunčické straně tak, jak bude probíhat výstavba podchodu. Od dubna do června příštího roku pak proběhnou nepřetržité výluky na obou kolejových rozvětveních ve stanici.

Celkové investiční náklady akce s názvem Rekonstrukce žst. Letohrad činí 1 005 708 244 Kč bez DPH. Projekt je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020. V případě jeho schválení může příspěvek EU činit až 755 439 395 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

29. 03. 2019 SŽDC letos začne s opravou výpravní budovy v Berouně

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

Kompletní rekonstrukci nádražního objektu v železniční stanici Beroun připravuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Tento týden zahájila výběrové řízení na zhotovitele. Předpokládané investiční náklady na modernizaci komplexu tří vzájemně propojených budov dosáhnou částky 228 milionů korun. Investiční akce s názvem „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Beroun“ bude zahrnovat kompletní rekonstrukci nádražního objektu, který tvoří odjezdová hala, administrativní budova a provozní prostory. V odjezdové hale dojde k větším dispozičním změnám, přemístění pokladen a vzniku dalších komerčních prostor. Cílem modernizace je oživení prostor a zvýšení cestovního komfortu. Stavební práce začnou v červenci letošního roku a budou trvat 24 měsíců.

Rekonstrukce bude zahrnovat novou fasádu a její zateplení, novou střechu, výměnu oken a dveří, úpravu povrchů stěn a stropů, nášlapné vrstvy podlah i výměnu interiérových dveří. Pro celý komplex budov se vybudují nové rozvody (kanalizace, voda, topení, elektroinstalace). Nově bude objekt osobního nádraží vybaven systémem chlazení a výměny vzduchu. Stavební práce se dotknou i podzemních podlaží, kde se bude realizovat nová hydroizolace stěn pod úroveň terénu, sanace sklepních prostor i odstranění vlhkosti. Rekonstrukce bude dále řešit rozšíření informačního a kamerového systému.

29. 03. 2019 Na Chrudimsku vykolejila lokomotiva, škoda je přes milion (Kostelec u Heřmanova Městce)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/manipulacni-lokomotiva-vykolejeni-kostelec-u-hermanova-mestce-chrudimsko-drazni-inspekce.A190329_162030_pardubice-zpravy_klu)

Dražní inspekce vyšetřuje další nehodu na české železnici. V Kostelci u Heřmanova Městce na Chrudimsku dopoledne vykolejila manipulační lokomotiva. Nehoda se stala pět minut před jedenáctou hodinou na křížení několika kolejí. „Na výhybce číslo 2 vykolejila lokomotiva manipulačního vlaku. Při mimořádné události nebyl nikdo zraněn,“ konstatoval mluvčí Dražní inspekce Martin Drápal. Lokomotiva skončila mimo koleje v podstatě celým podvozkem. „Škoda na lokomotivě byla odhadnuta na milion a na trati na padesát tisíc korun. Provoz na trati není přerušen,“ vypočítal mluvčí. Příčiny nehody inspekce vyšetřuje, stejně jako dalších několik událostí z poslední doby, které rozvířily debatu o bezpečnosti a také možné přetížení personálu na železnici v Česku.



Na Chrudimsku se začátkem března u Ronova nad Doubravou srazil osobní motorový vlak s manipulační lokomotivou táhnoucí nákladní vagonů. Podle konečné bilance záchranářů se zranilo pět lidí, přičemž úraz dvou z nich hodnotili jako vážnější. Podle odborníků se v Česku dramaticky zkrátila doba na přípravu nových strojvůdců. Zatímco dřív se noví mašinfírové připravovali roky, dnes jsou „hotoví“ za sotva půl roku. V Česku je jich totiž nedostatek. Přibývá tak nehod způsobených strojvůdci bez potřebných zkušeností.