

SSL EXPRES

29.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 29-06-2026 Rekonstrukce železniční trati Hamburk–Berlín je výrazně dražší

Rekonstrukce železniční trati Hamburk-Berlín se kvůli týdennímu zpoždění výstavby výrazně prodražila. Celkové náklady na modernizační projekt nyní činí přibližně 2,7 miliardy eur, uvádí se v odpovědi Spolkového ministerstva dopravy na dotaz poslance Levicové strany Christiana Görkeho. Tuto odpověď má k dispozici Německá tisková agentura. Dříve se odhadované náklady na výstavbu pohybovaly kolem 2,2 miliardy eur. Dále byl plánován rizikový polštář ve výši přibližně 300 milionů eur. Podle odpovědi byl tento polštář vyčerpán. Odpověď ponechává otevřenou otázku, zda by se restrukturalizace mohla stát ještě nákladnější.

„Za tyto obrovské náklady se dosáhlo příliš málo,“ uvedl Görke. „Především nový Evropský systém řízení vlaků (ETCS) nemohl být instalován podle původního plánu a už jen z tohoto důvodu dojde za pět až deset let k další velké výluce.“ Görke má na mysli digitální systém řízení vlaků ETCS. Tato technologie má zvýšit kapacitu železnic a původně se měla používat i na trati Hamburk-Berlín. V současné době však ani po rekonstrukci nebudou vlaky na této trati moci s ETCS jezdit. Výtahy navíc nefungovaly správně a vlaky nejezdily ihned po otevření.

„Kvůli tomuto chabému výsledku musely tisíce dojíždějících deset a půl měsíce cestovat autobusem přes půl světa a snášet obrovské výpadky,“ kritizoval Görke.

Rekonstrukce železniční trati Hamburk-Berlín je součástí rozsáhlejšího programu, v jehož rámci si železniční společnost klade za cíl do poloviny 30. let 21. století komplexně zrenovovat desítky zchátralých tratí, a udržet je tak po mnoho let bez nutnosti výstavby. Koridory budou kvůli těmto pracím uzavřeny po celé měsíce. Železniční trať Hamburk-Berlín byla od začátku srpna 2025 uzavřena pro dálkovou, regionální a nákladní dopravu. Zatímco dálkové vlaky byly přesměrovány přes Stendal a Uelzen, což vedlo k mírně delší době jízdy, regionální cestující se museli měsíce spoléhat na náhradní autobusy. Nákladní doprava musela využívat dlouhé a drahé objíždky. Koridor měl být původně znovu otevřen začátkem května. Týdny mrazů v lednu a únoru však způsobily značná zpoždění, protože práce nemohly být prováděny kvůli zmrzlé zemi. Vlaky znovu jezdí až od poloviny června.

Koncept komplexních renovací se setkává v oboru s mnoha kritikou, zejména kvůli rozsáhlým uzavírkám. Vysoké náklady jsou také opakovaným bodem kritiky. První komplexní rekonstrukce proběhla v roce 2024 na trati Riedbahn mezi Frankfurtem nad Mohanem a Mannheimem. I tato rekonstrukce byla dražší, než bylo původně plánováno, a nakonec stála 1,5 miliardy eur místo 500 milionů eur.

P.S. Sozialismus mit dem deutschen Ordnungsgesicht



SSL Express 29-06-2026 Dohoda o budoucí infrastruktuře v SRN

Parlamentní skupiny CDU/CSU a SPD schválily řadu pozměňovacích návrhů k zákonu o budoucnosti infrastruktury (InfZuG) s cílem urychlit plánování a výstavbu. 82stránkový

dokument předložily Spolkovému sněmu v pátek, kdy bylo naplánováno druhé a třetí čtení InfZuG. „Zákonem o infrastruktuře nyní zavádíme změnu paradigmatu,“ řekl spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU). Jasně definuje, která infrastruktura je pro Německo strategicky důležitá. Podle návrhu budou vodní cesty, námořní přístavy, letiště, parkoviště pro nákladní automobily podél dálnic, výstavba mostů a údržba tunelů rovněž prohlášeny za projekty nadřazeného veřejného zájmu. Díky tomu získají přednost před ostatními projekty. „Je pro nás důležité, aby se všemi druhy dopravy bylo zacházeno stejně,“ řekla DVZ Isabel Cademartori (SPD). Je mluvčí své strany pro dopravní politiku a pomáhala s vyjednáváním legislativy. Pátečním čtením se CDU/CSU a SPD držely svého vlastního harmonogramu dokončení legislativy před letní přestávkou, ujistila politička.

„Naším cílem je zajistit, aby finanční prostředky ze speciálního fondu ‚Infrastruktura a klimatická neutralita‘ mohly být rychle vyplaceny,“ pokračoval Cademartori. Aby toho bylo dosaženo, plánuje se zrušit posuzování vlivů na životní prostředí pro náhradní výstavbu na železnici. U mostů přestavěných na stejném místě bude vyžadováno pouze stavební povolení namísto plného postupu schvalování. Procedurální redundance způsobené postupy územního plánování nebo stanovením trasy mají být zefektivněny a schvalovací procesy pro modernizaci železniční infrastruktury a tzv. přejezdová opatření mají být zjednodušeny. Podle novely se tzv. individuální opatření vyňatá z plánovacího zákona rozšíří i na další infrastrukturní projekty, včetně projektů v oblasti digitalizace, napájení železnic, protihlukových stěn, železničních vlečků, signalizačních a zabezpečovacích systémů, železničních přejezdů, předjížděcích kolejí a seřazovacích nádraží. Seznam „zvláště významných“ dálničních a federálních dálničních projektů v zákoně o federálních dálnicích byl komplexně aktualizován a rozšířen.

Na rozdíl od předchozího návrhu z prosince 2025 je zahrnuto zavedení konečného data. Plánuje se také zjednodušení požadavků na ochranu přírody a životního prostředí pro správu. U některých projektů převažujícího veřejného zájmu bude možné vyplácet kompenzační platby. Dopravní výbor schválil pozměněný návrh zákona ve středu 24. června. Spolková vláda schválila zákon o financování ochrany před infekcemi (InfZuG) v prosinci 2025. Od té doby Spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury (BMVI) a Spolkové ministerstvo životního prostředí jednají o jednotlivých bodech. Takzvaný zákon o požadavcích na přírodní oblasti, který měl být původně schválen současně s InfZuG, byl oddělen. Nyní by měl být předložen spolkové vládě začátkem července.

     SSL Express 29-06-2026 Rhenus a Cosco plánují spolupráci v Cuxhavenu

Společnosti Rhenus a Cosco podepsaly dohodu o záměru navázat strategické partnerství v přístavu Cuxhaven. Zaměření bude kladeno na přepravu těžkých nákladů, projektových nákladů a speciálních přeprav.

Konkrétně Cosco Shipping Specialized Carriers, dceřiná společnost čínské státní společnosti specializující se na tento segment, plánuje nasadit části své flotily více než 200 specializovaných plavidel v terminálech Rhenus v Cuxhavenu. Rhenus do společného podniku přispívá terminálovým prostorem, skladovací kapacitou a železničním a vnitrozemským vodním spojením.

Obě společnosti hodlají nabízet bezproblémové přepravní služby pro společné zákazníky a rozvíjet integrovaná logistická řešení prostřednictvím terminálu v Cuxhavenu. Podle společnosti Rhenus to zahrnuje přepravu kusových zásilek, přepravu automobilů, těžkého zboží a speciálních nákladů, jako jsou tzv. poloponorné přepravy, a distribuci typu end-to-end.

