

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2015

OBSAH

01. 05. 2015	KOZÍ DRÁHA SVEZE V NEDĚLI CESTUJÍCÍ Z DĚČINA, KRAJ CHCE PROVOZ OBNOVIT (3. KVĚTNA 2015, DĚČÍN – TELNICE)	3
01. 05. 2015	RYCHLOVLAKY EUROSTAR SPOJILY PŘÍMOU LINKOU LONDÝN A MARSEILLE	3
01. 05. 2015	V PODĚBRADECH ZAČALA OPRAVA VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ	3
01. 05. 2015	LEO EXPRESS ZMENŠIL ZTRÁTU, KLESLY MU ALE TRŽBY A NAROSTLY DLUHY	4
03. 05. 2015	TRAŤ Z NÁCHODA DO KUDOWY STAVĚLI ZAJATCI I ŽENY JAKO DAR PRO HITLERA	5
04. 05. 2015	Z PRAHY DO SLOVENSKÉHO TRENČÍNA MOTORÁKEM. ARRIVA CHYSTÁ RYCHLÍK	6
04. 05. 2015	ZAČALA REKORDNĚ DLOUHÁ STÁVKA NA NĚMECKÉ ŽELEZNICI (4. – 10. KVĚTNA 2015)	6
04. 05. 2015	ŽOK: KOMISE SE BRZY VYJÁDŘÍ K PŘEVODU NÁDRAŽÍ NA SŽDC	7
06. 05. 2015	EUROTUNEL SLAVÍ 21 LET, CHYSTÁ SE DALŠÍ PODMOŘSKÝ PROJEKT (PRVNÍ VLAK 6. KVĚTNA 1994)	7
07. 05. 2015	ČESKÉ DRÁHY BOJUJÍ S VÝLUKAMI. NÁHRADNÍ AUTOBUSY ZDRAŽILY DVOJNÁSOBNĚ	9
07. 05. 2015	DRÁHY SI ZACHOVALY INVESTIČNÍ RATING	10
08. 05. 2015	NĚKDO JEN UDĚLAL ČÁRU, PLÁNOVANÁ RYCHLODRÁHA TAK VEDE SKRZ ZÁMEK (ÚSEK BEROUN – KRÁLŮV DVŮR)	10
11. 05. 2015	RUSKO INVESTUJE DO VÝSTAVBY ŽELEZNICE PŘES BILION RUBLŮ, POMŮŽE I ČÍNA	11
11. 05. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI HRADEC KRÁLOVÉ – JAROMĚŘ – TRUTNOV	12
11. 05. 2015	JIHOČESKÝ KRAJ ZAVEDE INTEGROVANOU JÍZDENKU, I KDYŽ BUDE ZTRÁTOVÁ	12
11. 05. 2015	EK ČESKU SCHVÁLILA 127 MILIARD V OPERAČNÍM PROGRAMU DOPRAVA	12
13. 05. 2015	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ VE VOZECH WI-FI, INTERNET ALE NESMÍ ZAPNOUT	13
13. 05. 2015	EK DALA PODMÍNĚNÝ SOUHLAS K PŘEVZETÍ EUROSTARU FRANCOUZSKOU SNCF	14
14. 05. 2015	REGIOJET SPUSTÍ NOČNÍ VLAKY Z KOŠIC DO PRAHY A BRATISLAVY	14
14. 05. 2015	MOLDAVSKÁ HORSKÁ DRÁHA SLAVÍ 130 LET, K VÝROČÍ VYCHÁZÍ ZNÁMKA	15
14. 05. 2015	ZAČÍNÁ REVITALIZACE TRATI 238 V ÚSEKU CHRUDIM – HLINSKO V ČECHÁCH	15
16. 05. 2015	ZLATÉ ČASY ŽELEZNIČNÍCH STAVARŮ. MAJÍ TOLIK PRÁCE, ŽE JI MUSÍ ODMÍTAT	16
18. 05. 2015	TALLINN RUŠÍ VLAKOVÉ SPOJENÍ S MOSKVOU. JEZDÍ MÁLO RUSKÝCH TURISTŮ	17
18. 05. 2015	NA NĚMECKÉ ŽELEZNICI ZAČNE V ÚTERÝ DALŠÍ STÁVKA STROJVŮDCŮ (OD 19. KVĚTNA 2015)	17
18. 05. 2015	PÁRA BUDILA POZORNOST. PŘES LÉTO POJEDE KAŽDOU SOBOTU NA KRÁLICKO (LETOHRAD – HANUŠOVICE)	18
19. 05. 2015	STÁT ZVAŽUJE PŘESUN MILIARD ZE SILNIC NA KOLEJE. KVŮLI EVROPSKÝM FONDŮM	19

19. 05. 2015	ČESKÉ DRÁHY OPĚT VYBÍRAJÍ „HOSPODSKÉHO“ PRO JÍDELNÍ VOZY. NA ŠEST LET	20
19. 05. 2015	MÍSTO SIBIŘE ČESKÁ KOTLINA. Z PRAHY VYJEL LEGIOVLAK	20
20. 05. 2015	ČÍNA A BRAZÍLIE OZNÁMILY INVESTICE A OBCHODY ZA 53 MILIARD USD (BRAZÍLIE – PERU).....	21
20. 05. 2015	RYCHLOTRAŤ ZNOVU SKONČILY U ÚOHS (TECHNICKO-PROVOZNÍ STUDIE – TECHNICKÁ ŘEŠENÍ VRT)	21
21. 05. 2015	ČD CARGO PODALO TRESTNÍ OZNÁMENÍ KVŮLI STAMILIONOVÝM ZTRÁTÁM PŘI PRONÁJMU SKLADU V LOVOSICÍCH.....	22
21. 05. 2015	STÁVKA NĚMECKÝCH STROJVŮDCŮ SKONČILA, BĚŽNÝ PROVOZ BUDE V SOBOTU.....	22
22. 05. 2015	U BLUDOVA UJELY CISTERNY S CHEMIKÁLIEMI, NARAZILY DO STOJÍCÍHO VLAKU.....	23
22. 05. 2015	ÚŘADY S OBNOVOU LOKÁLKY ZNIČENÉ SESUVEM NA D8 OTÁLEJÍ, TURISTŮ UBÝVÁ (TRAŤ Č. 097).....	23
22. 05. 2015	PRŮLOM: NOVÁ LOKOMOTIVA ŠKODA MŮŽE DO NĚMECKA (109E)	24
22. 05. 2015	V PRAZE BY MOHLO VZNIKNOT 29 NOVÝCH ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK.....	25
22. 05. 2015	KAMERA ČT NAHLÉDLA DO BUDOVANÉHO TUNELU U EJPOVIC – MÁ ZPOZDĚNÍ	25
25. 05. 2015	ŽELEZNIČÁŘI CHYSTAJÍ PRO PRAHU NOVÝ MOST (PRAHA HL. N. – PRAHA-SMÍCHOV)	26
25. 05. 2015	NA JIHU SE OTEVÍRÁ ČÁST KORIDORU. VLAKŮM UMOŽNÍ RYCHLOST AŽ 160 KM/H (HORUSICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ)	27
26. 05. 2015	FANTOVU KAVÁRNU SI PRONAJME INDICKÁ CAFÉ COFFEE DAY (PRAHA HL. N.).....	27
27. 05. 2015	FAIVELEY POSTAVÍ V ČESKU NOVOU TOVÁRNU NA DÍLY PRO VLAKY	28
27. 05. 2015	ČD ROZŠÍŘILY SÍŤ POKLADEN S BEZHOTOVOSTNÍMI PLATEBNÍMI TERMINÁLY O 66 STANIC NA CELKEM 255 NÁDRAŽÍ	28
27. 05. 2015	OSLAVTE DEN DĚTÍ NA NÁDRAŽÍ V PRAZE-BRANÍKU A ČD MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (30. KVĚTNA 2015)	29
28. 05. 2015	SPOR O DVĚ PÍSMENKA. ČESKÝM DRAHÁM SE NELÍBÍ ZKRATKA REGIOJETU (RJ – RAILJET/REGIOJET)	30
28. 05. 2015	KLEŠTĚ SE OSVĚDČILY. ČESKÉ DRÁHY JE PO OSMI LETECH VRACEJÍ DO VLAKŮ.....	31
28. 05. 2015	ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-HOSTIVAŘ ZMĚNÍ VÝRAZNĚ PODOBU (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	31
29. 05. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI TRUTNOV – TEPLICE NAD METUJI	32
29. 05. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ELEKTRIZACE TRATI Č. 293 ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU 2. ČÁST	33
31. 05. 2015	SPRÁVA ŽELEZNIC OPĚT NABÍDNE K ODPRODEJI NEVYUŽÍVANÉ TRATĚ.....	34

01. 05. 2015 Kozí dráha sveze v neděli cestující z Děčína, kraj chce provoz obnovit (3. května 2015, Děčín – Telnice)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/provoz-kozi-drahy-3-kvetna-2015-dg8-/usti-zpravy.aspx?c=A150430_2159590_usti-zpravy_alh)

Na podkrušnohorskou Kozí dráhu vyjedou v neděli opět vlaky. Turisty svezou stejně jako v minulých letech mezi Děčínem a Telnicí. Na provoz na zrušené trati přispívá Ústecký kraj, město Děčín a okolní obce, pro letošní rok objednal spoj od společnosti Rail system. Na trať vyjede motorový vůz vyrobený v šedesátých letech minulého století, který nedávno prošel rekonstrukcí. Pojme padesátku cestujících a z Děčína do Telnice pojede třikrát. Z Děčína vyrazí v 8:30, 11:30 a 15:30 hodin, z Telnice se pak vrací v 9:30, 13:30 a 16:30 hodin. Cena jízdného se pohybuje od 10 do 40 korun. V Telnici se mohou návštěvníci těšit na Den záchranářů s ukázkou zásahu policejních těžkooděnců, psůvodů i hasičů.

Trať původně vedoucí z Děčína do Oldřichova u Duchcova zavřel kraj kvůli její ztrátovosti v roce 2007. Později začal přispívat na obnovenou dopravu pro turisty. Nyní dokonce vybírá provozovatele, které chce od příštího roku sám platit. „Soutěž připravujeme. Provoz budeme platit z peněz odboru dopravy silničního hospodářství krajského úřadu. Ušetřili jsme výběrem dopravců autobusové dopravy,“ řekl krajský radní Jaroslav Komínek. Jaká částka by mohla být k dispozici, však nevedl.

Obce o provozu jednájí

Radnice přesto s penězi na trať budou dál ve svých rozpočtech počítat. „Pokud bude provoz financovat kraj, bude to pro nás výhodnější. Za naše peníze budeme pořádat doprovodné akce, podobné jakou v neděli dělá Telnice,“ uvedl náměstek děčínské primátorky Jiří Anděl. Děčín má letos na Kozí dráhu v rozpočtu 350 tisíc. Peníze má připravené i kraj. „Sumu nesdělíme, ale pokud si obce požádají o příspěvek na provoz turistické trati, dostanou ho,“ sdělila krajská mluvčí Lucie Dosedělová. Další termíny vedle nadcházející neděle ještě nejsou jasné, obce o provozu Kozí dráhy teprve jednájí.

01. 05. 2015 Rychlovlaky Eurostar spojily přímou linkou Londýn a Marseille

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlovlaky-eurostar-spojily-primou-linkou-londyn-a-marseille/1211172>)

Železniční dopravce Eurostar, nabízející spojení rychlovlaky mezi Londýnem a několika evropskými metropolemi, má novou přímou linku do jihofrancouzského Marseille. První vlak dnes podnikl téměř šestiapůlhodinovou cestu a do cíle podle jednoho pasažérů, který se svěřil na Twitteru, dorazil s pouhým osmivteřinovým zpožděním. Eurostar se tak opět pokouší konkurovat letecké dopravě, i když vzdušná cesta trvá mezi oběma městy jen půldruhé hodiny.

Vlak, který vyjel z londýnského nádraží svatého Pankráce, navzdory tomu, že jde o přímý spoj, přece jen zastavoval ještě v Lyonu a Avignonu na jihovýchodě Francie. Zpáteční cestu do Londýna bude komplikovat více než hodinové zdržení v severofrancouzském Lille, kde musejí pasažéři podstupovat celní a imigrační kontrolu. Z Marseille do Londýna má cesta má trvat sedm hodin a 50 minut, upozornila zpravodajská televize France 24. Zpáteční jízdenka z Londýna do Lyonu je nabízena za 89 liber (3 333 Kč) a do Marseille za 99 liber (přes 3 700 Kč). V plné sezóně by mělo být vypravováno obousměrně pět vlaků týdně.

Společnost Eurostar zahájila provoz v roce 1994. Z Londýna jezdí vlaky do Paříže, Bruselu a Ženevy. Od té doby již společnost tunelem pod Lamanšským průlivem přepravila více než 145 milionů cestujících. Předloni roční počet cestujících poprvé překonal hranici deseti milionů osob. Britská vláda se v březnu dohodla na prodeji svého čtyřicetiprocentního podílu ve společnosti Eurostar v rámci snahy o snížení státního dluhu. Podíl koupí za zhruba 757 milionů liber (28,6 miliardy korun) britsko-kanadské konsorcium Patina Rail.

01. 05. 2015 V Poděbradech začala oprava vlakového nádraží

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-podebradech-zacala-oprava-vlakove-nadrazi/1211182>)

V Poděbradech začala rekonstrukce vlakového nádraží. Opraveny budou fasáda, střešní krytiny, ale také interiér a okolí budovy. Práce by měly skončit v létě tohoto roku, náklady ve výši 12 milionů korun zaplatí České dráhy (ČD). ČTK to řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Nádraží by opět mělo připomínat původní architektonický návrh. Na opravách se pracuje za účasti památkářů, součástí prací je také

vytvoření kopií některých oken a dveří. V interiéru řemeslníci doplní a opraví obklady, vymalují a obnoví původní vstup na venkovní posezení restaurace směrem z haly. Počítá se i s vybudováním chodníku u výpravní budovy nebo s opravou přístřešku. "Výsledkem bude vzhled budovy odpovídající původnímu architektonickému návrhu, například svým původním barevným provedením," řekl ČTK Štáhlavský.

Výpravní budova stanice je z roku 1926. Byla postavena ve funkcionalistickém slohu podle projektu architekta Vojtěcha Krcha. Byla to první funkcionalistická stavba na českých železnicích, v minulosti byla označována jako nejhezčí nádražní budova v republice. Poděbrady loni zprovoznily i nové autobusové terminály, které nahradily původní autobusové stanoviště u vlakového nádraží. Stavba byla součástí projektu za více než 30 milionů korun, ve kterém se zároveň propojilo několik slepých ulic v okolí. Asi 70 procent nákladů zaplatily evropské fondy. Původní velké autobusové nádraží podle radních nebylo potřeba. Čtyři nové autobusové terminály vznikly přímo před vlakovým nádražím.



01. 05. 2015 Leo Express zmenšil ztrátu, klesly mu ale tržby a narostly dluhy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-zmensil-ztratu-dfw-eko-doprava.aspx?c=A150501_145638_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce Leo Express loni poprvé otočil svůj provoz do zisku, ale jen pokud do výsledků nezapočítá odpisy a úroky z úvěru. Jinak zůstává ve ztrátě. Ta se ale oproti roku 2013 snížila. Vyplyvá to z výroční zprávy, kterou v pátek soukromý dopravce zveřejnil. Leo Express loni prodělal 136 milionů korun oproti 159 milionů v roce 2013. Firmě loni sice přibýlo 11 procent cestujících a jejich počet stoupl na 890 tisíc, tržby z osobní dopravy přesto klesly nepatrně na 156,9 milionů korun. Výrazně klesly příjmy z prodeje občerstvení na palubě. Firma to vysvětluje tím, že catering převedla na jinou firmu a uvedené tržby jsou v podstatě zisk. Naopak Leo Express více získal od státu na kompenzacích za povinně nařízené slevy, hlavně za studenty.

Více cestujících a nižší tržby ukazují další pokračování cenové války na trase mezi Prahou a Ostravou, tu ale Leo Express sám rozjíždí dál snížením některých cen pod sto korun. Leo Express se proto chce zaměřit na expanzi do zahraničí či mimo trasu Praha – Ostrava. Podle výroční zprávy ukazatel EBITDA (zisk bez odpisů, úroků a daní) dosáhl 8,8 milionů korun oproti ztrátě 15,6 milionů korun. Firma loni bojovala s následky jí nezaviněné srážky s osobním autem na přejezdu, kvůli které byla sedm týdnů bez jedné ze svých souprav. „Pětinu naší kapacity jsme neprovozovali téměř dva měsíce. Když se započítá i úhrada od pojišťovny, tržby rostly o pět procent,“ dodal jeden z akcionářů firmy Peter Köhler.

Novotný kritizuje dotování vlaků

Firma zlepšení vysvětluje hlavně snížením nákladů, například na mzdových nákladech. Chlubí se tím, že jeden vlakokilometr stojí nákladově 90 korun, zatímco podle jejího tvrzení je to u pendolina přes 300 korun. Ve výroční zprávě se majitel a šéf Leo Express Leoš Novotný obouává tvrdě i do stávajícího systému, jakým se v Česku objednávají a dotují vlaky. „Státní dráhy provozují vlaky na tratích, kde je vlastně nikdo nepotřebuje,“ napsal Novotný do výroční zprávy. Podle něj by měla být veřejná doprava řízena jako byznys. „Dokazujeme, že i nedotovaná železnice může být zisková. Pokud České dráhy začnou jezdit za své náklady a stát přestane dotovat ztráty státních drah na linkách, kde lze dosahovat zisku, budeme rádi v Česku spouštět každý rok novou linku s moderními vlaky,“ dodal.

Akcionáři musí půjčovat další peníze

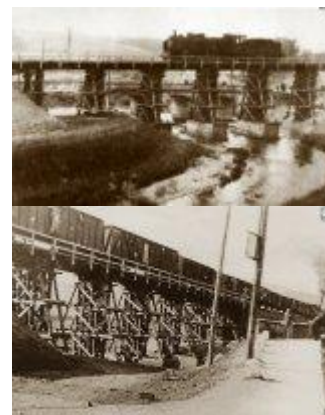
Jeho firma Aakon Capital musí do Leo Express ale pumpovat další peníze. Loni ji půjčila čtyřikrát. „Skupina je závislá na finanční podpoře akcionářů,“ uvádí výroční zpráva. Závazky Leo Express loni přesáhly miliardu (1,171 miliardy), stouply zejména krátkodobé závazky. Naopak o sto milionů se snížil objem bankovních dlouhodobých úvěrů. „Navýšilo se akcionářské financování. To dokazuje, že akcionáři Leo Express podporují a věří mu, a tudíž nemají problém navyšovat zdroje,“ dodala mluvčí firmy Petra Valentová. Firmu ovládá přes holandskou společnost Leoš Novotný, minoritní podíl v řádu procent mají ve firmě Rockaway Rail Jakuba Havrlanta a Peter Köhler. Za hlavní úvěr od Credit Suisse ručí Leoš Novotný starší, někdejší majitel Hamé. Nově také firma podepsala smlouvu na provozní financování od Raiffeisen bank.

03. 05. 2015 Trať z Náchoda do Kudowy stavěli zajatci i ženy jako dar pro Hitlera

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/zeleznicni-trat-z-nachoda-do-kudowy-d6w-/hradec-zpravy.aspx?c=A150429_153924_hradec-zpravy_tuu)

I když Náchod a polské lázně Kudowa Zdrój leží takřka nadosah, žádné železniční spojení nemají. Jedinou krátkou epizodu představuje trať, kterou Němci nechali postavit narychlo před sedmdesáti lety. Projelo ale po ní jen pár vlaků během jara 1945, pak válka skončila a poté i železnice. Jen zarostlé násypy, několik kamenných mostů a malebné nepoužívané nádraží zbylo z někdejší železniční spojky mezi pruskými lázněmi Kudowa a Náchodem.

Zbytky trati na nynějším polském území lákají leckterého „železničního archeologa“, ale na české straně už není patrně téměř nic. Železnici nechali budovat Němci kvůli zásobování posouvající se frontové linie a hotova byla 20. dubna 1945. „Němci měli hlavně zájem, aby byla železniční spojka hotova 20. dubna a mohl to být jeden z posledních dávků Hitlerovi k jeho narozeninám, což se jim jakž takž podařilo,“ říká historik Václav Sádlo, který se věnoval stavbě trati v knize Náchod za Protektorátu.

**Trať se potýkala s výškovými rozdíly**

Běloveský kronikář Antonín Samek popisuje, že už v roce 1940 přijela na hranice komise německých drážníků a vojenských odborníků, aby posoudila vhodnost vybudování už dříve zamýšlené železniční spojky Náchod – Levín. Tehdy však spojku odmítli kvůli velkým výškovým rozdílům. Železniční spojka se stavěla od února do dubna 1945. Na násyp se navážely stovky vagonů hlíny i lomového kamene. „Otrocké práce prováděly Židovky z koncentračního tábora v Žakši, německy Sackisch, dále sovětští zajatci a asi padesát českých nasazených dělníků,“ popisuje Václav Sádlo.

Místní nosili lidem na stavbu jídlo

Podmínky na stavbě byly těžké. Denně se pracovalo dvanáct hodin bez stravy. Ženy českých celníků s Běloveskými napekly pro zajatce přes tisíc domácích buchet. „Mnoho místních lidí donášelo zajatcům chléb, ale dělali to tak nešikovně, že vše nejčastěji zabavili strážci,“ říká Antonín Samek. V prádelně ve sklepě celnice dokonce vznikla ilegální kuchyně, kde ženy celníků vařily z donesených darů, krup, kysaného zelí či brambor, jejich mužové opatřovali maso na jatkách, shromažďovalo se i plátno na košile pro zajatce. Součástí tratě byl i provizorní pilotový most přes řeku Metuji, který vznikl blízko Slánského mostu, po němž vedla silnice z Náchoda na hranici. Zatěžkávací zkoušky pilotového mostu provedly lokomotivy DRB 38 a ČMD 524,1.

Projelo jen několik vlaků

„Zkušební jízda s několika vagony ale potvrdila neúnosné stoupání. Proto do týdne byl doslova pekelným tempem táhlý násyp před mostem směrem k Náchodu zvýšen. V kronice města Náchoda z roku 1945 se píše, že z Náchoda byl už dne 3. května v 11:36 vypraven první řádný osobní vlak do Chudoby. Byl zde také zapřažen vůz Červeného kříže a dva vagóny, ve kterých jelo asi 20 osob. O nákladní dopravě nejsou žádné zprávy,“ píše Samek v knížce Běloveské události roku 1945 očima svědků. Další vlak – tentokrát vojenský – projel z Chudoby na náchodské nádraží 5. května 1945, ale hned se vracel, protože ruští vojáci už byli v Kladsku, vzpomíná Miloslav Řezníček z Bělovsí. Kdosi na vlak podle kronikáře Samka vystřelil z kopce a vojáci střelbu opětovali. „Byl to obrněný německý vlak, z nějž vystřelili na starou celnici, kde jsme jako rodina bydleli,“ vypráví Řezníček, jemuž bylo třináct let, když se 9. května strhl ozbrojený konflikt ustupujících Němců na běloveské celnici. Poslední vlak odvázející válečné zajatce projel na trati 12. května 1945.

Spojka zanikla, ale na polské straně je patrná

Ještě v roce 1946 se podél náchodské trati rozšiřoval násyp pro druhou kolej, ale na její stavbu nikdy nedošlo. Rusové vytrhali koleje na polské straně, roku 1947 ženijní oddíl z Pardubic zničil koleje a dřevěný provizorní most na české straně. Po někdejších násypu na české straně vede nyní mezinárodní silnice k hranici. „Za hranicemi na polské straně je ale trať v terénu dobře vysledovatelná a je docela zážitek si její trasu projít,“ zve k vycházce středoškolský učitel Jan Ježek na svém webu Bohemia Orientalis. Lidé tam dosud najdou železniční zářezy nebo mosty, místy se trať změnila v lesní cestu nebo ji překryly zahrádky a průmyslové areály.

Železniční spojení přes česko-polskou hranici

- trať z Chocně do Broumova se stavěla v letech 1873 až 1875, dál se dalo cestovat z Meziměstí do pruského Waldenburgu (polsky Wałbrzych)

- v roce 1902 se otvíralo železniční spojení mezi Kladskem (německy Glatz, polsky Kłodzko) a pruskými lázněmi v Chudobě (německy Bad Kudowa, polsky Kudowa Zdrój), přímé vlaky jezdily až do Berlína, roku 2013 se po tříleté modernizaci znovu otevřel úsek Kudowa Zdrój – Duszniki Zdrój
- roku 1903 byla trať z Kudowy prodloužena do pohraniční obce Slone (česky Slaný, dnes součást města Kudowa Zdrój), kde končila kousek před českými hranicemi v Bělovsi, tam se měla napojit na trať Choceň – Meziměstí
- před 70 lety 20. dubna roku 1945 vznikla železniční spojka mezi Náchodem a Kudovou pro zásobování posouvající se frontové linie, ale roku 1948 definitivně zanikla

04. 05. 2015 Z Prahy do slovenského Trenčína motorákem. Arriva chystá rychlík

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-planuje-vlak-praha-trencin-dl4-eko-doprava.aspx?c=A150504_094959_eko-doprava_suj)

Další dopravce na české železnici chce vstoupit na trh dálkových vlaků. Společnost Arriva vlaky patřící majetkově pod německé státní Deutsche Bahn, chce od příštího jízdního řádu spustit linku mezi Prahou a slovenským Trenčínem. Znovu oživuje i plány na příměstské vlaky z Prahy do Benešova. Arriva už zažádala o přidělení kapacity na trati u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Firma chce na trasu nasadit své motorové jednotky 845, které se však dosud používaly spíše na kratší vzdálenosti. Z Prahy má jet vlak přes Olomouc, Uherské Hradiště a Vlárský průsmyk. Většina trasy je elektrifikovaná, Arriva přesto nasadí dieselový vlak.

Nové spojení bude jen víkendové a hlavně pro studenty. V pátek odpoledne by jel vlak z Prahy do Trenčína, zpět by se vrátil v neděli v podvečer. Arriva prozatím požádala o přidělení trasy, o vlastním zahájení provozu rozhodne až v průběhu léta po získání definitivního schválení pro provoz jednotky řady 845 i na území Slovenska. Cesta z Prahy do Trenčína by trvala pod pět hodin, což je méně, než jezdí většina autobusů. „Reálné to je, bude to pro nás i pilotní projekt ostrého dálkového provozu, abychom se co nejlépe připravili na soutěže, které připravuje ministerstvo dopravy. Tato trasa má podle nás potenciál,“ tvrdí obchodní ředitel Arrivy Jiří Nálevka. Vlaky pojedou na komerční riziko bez dotací. Stát bude, podobně jako všem jiným dopravcům u komerčních spojů, doplácet jen slevy pro studenty a další skupiny, které musí firmy poskytovat. Arriva, která u nás patří k největším autobusovým dopravcům, zatím kromě provozu na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou stále na české železnici nejedí. Naposledy těsně prohrála soutěž o jihočeské lokálky, ani loni neuspěla se snahou získat provoz dotovaných rychlíků z Plzně do Mostu.

Spěšné vlaky z Prahy do Benešova

Arriva si do objednávky na kapacitu zahrnula i spěšné vlaky z Prahy do Benešova. Ty už dříve firma chtěla provozovat, neuspěla však v jednáních se Středočeským krajem a Prahou o získání dotace na tyto spoje. Spěšné vlaky mají jezdit ve dvouhodinovém intervalu, vlak by zastavil v Čerčanech, Senohrabech a Mnichovicích. „Rychlé příměstské spojení od Benešova tu stále chybí, tato trasa má podle našeho názoru potenciál a chceme mít pro tuto linku rezervovanou kapacitu tratě,“ dodal Nálevka. Podmínkou rozjetí linky je ale přesvědčit Prahu a Středočeský kraj, aby vlaky objednal. „Nechceme jezdit na vlastní komerční riziko, to nemá v oblastech pokrytých integrovaným systémem smysl. Znovu budeme jednat o integraci těchto vlaků otevírat,“ upřesnil Nálevka. Firma už dříve zkusila jezdit bez dotací z Prahy do Kralup nad Vltavou, kvůli ztrátám ale spojení ukončila po pár týdnech.

04. 05. 2015 Začala rekordně dlouhá stávka na německé železnici (4. – 10. května 2015)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacala-rekordne-dlouha-stavka-na-nemecke-zeleznici/1212247>)

Začala stávka strojvůdců nákladních vlaků na německé železnici. Protest, k němuž se v noci připojí i strojvůdci osobních vlaků, má trvat do nedělních 9:00 SELČ. Má jít o nejdelší stávku v dějinách Deutsche Bahn (DB). Provoz na trati mezi Prahou a Berlínem bude zajištěn pouze do Drážďan. Strojvůdci nákladních vlaků práci zastavili v 15:00 SELČ. Stávku, kterou vyhlásil odborový svaz strojvůdců (GdL), odsoudili mnozí němečtí politici, podle nichž protest způsobuje nepřiměřené škody německé ekonomice. Nepříjemně stávka dolehne i na běžné občany. V osobní dopravě protest začne v úterý v 02:00 SELČ a potrvá do neděle. Podle agentury DPA však vyjede zhruba třetina dálkových spojů. DB zavádí náhradní jízdní řády, platné zatím pro úterý a středu.

Stávka prakticky neomezí dopravu na hraničních přechodech mezi Českou republikou a Německem. Bude zajištěn také provoz vlaků na přechodu Děčín/Bad Schandau v úseku Praha – Drážďany. Pro další cestu z Drážďan do německého vnitrozemí už ale cestující musí postupovat podle instrukcí DB. Cestující také mohou jízdenky vrátit. Spoje linky U28 Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk zajišťované Českými drahami pojedou bez omezení. Stávkou nebudou dotčeny ani osobní vlaky linky Marktredwitz – Cheb nebo provoz vlaků EC/Ex z Prahy do Mnichova. Naopak spěšné vlaky z Chebu do Norimberka budou zrušeny bez náhrady.

Svaz GDL se dlouhodobě pře s vedením DB o pracovní podmínky strojvůdců. Požaduje zvýšení mezd o pět procent, zkrácení pracovní doby z 39 na 38 hodin a omezení přesčasů. Dopravce odborům minulý týden nabídl zvýšení mezd o 4,7 procenta a vyplacení jednorázové prémie 1 000 eur (27.400 Kč), svaz GDL to však odmítl. Důvodem současné stávky je také spor o postavení svazu GDL v rámci DB. Odborový svaz chce v rámci společnosti zastupovat kromě strojvůdců i průvodčí a personál jídelních vozů. Za ně dosud vyjednávaly konkurenční a početnější odbory EVG.

04. 05. 2015 Ťok: Komise se brzy vyjádří k převodu nádraží na SŽDC

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tok-komise-se-brzy-vyjadri-k-prevodu-nadrazi-na-szdc/1212160>)

Evropská komise v příštích týdnech sdělí České republice, jak vysokou cenu nebude při plánovaném převodu nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) pokládat za nepovolenou veřejnou podporu. Po jednání s eurokomisařkou pro hospodářskou soutěž Margrethou Vestagerovou to dnes v Bruselu ČTK řekl ministr dopravy Dan Ťok. Právě taková cena by se pak podle něj měla velmi brzy objevit v návrhu pro vládu, který se bude převodu nádraží týkat. "Během 14 dní, tři týdnů by mohli takový dopis odeslat do České republiky. Nám by to dovolilo zahájit proces převodu nádraží," poznamenal ministr. Jeho úřad už od loňska chce od Evropské komise vyjádření, zda převod majetku ze státního dopravce na státní podnik nepředstavuje veřejnou podporu. O konkrétní výši budoucí ceny dnes Ťok nechtěl spekulovat, její určení bude podle něj věcí komise.

Podle ministerstva dopravy představuje převod majetku dokončení transformace Českých drah a zároveň umožní rekonstrukci nádražních budov. Odhady ceny, ta kterou by měla SŽDC budovy odkoupit, se nyní pohybují od čtyř miliard korun, dráhy původně hodnotu majetku vyčíslily na dvojnásobek. Správa železnic už dříve uvedla, že do opravy nádraží hodlá v prvním kole investovat 8,2 miliardy korun a opravit tak 200 nejvytíženějších nádraží v zemi. Tato nádraží měla být opravená do tří let poté, co budou převedeny do majetku SŽDC.

Celkem má SŽDC od Českých drah získat 1 600 objektů, z nichž zhruba 1 000 připadá na nádražní budovy. V utěšeném stavu je ale necelá polovina z nich a zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Zhruba 40 objektů, například nádraží v Plzni, Sokolově, Bílině, v Berouně a ve Strakoncích, patří mezi nejvíce zdevastovaná nádraží. Na jejich stavu se podepsala zdoluhavá jednání o tom, kdo má v Česku nádraží vlastnit. ČD proto dlouhodobě do oprav investovaly nezbytné minimum, i tak jde ale o stovky milionů korun ročně.

06. 05. 2015 Eurotunnel slaví 21 let, chystá se další podmořský projekt (první vlak 6. května 1994)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/310259-eurotunnel-slavi-21-let-chysta-se-dalsi-podmořsky-projekt/>)

Psal se 6. květen 1994, když nově vybudovaným tunelem pod kanálem La Manche mezi Francií a Británií projel první vlak. Projekt, který mnozí označovali za stavbu století, představoval naplnění dávných snů o spojení ostrovů s kontinentem. A přestože po sobě zanechal obří dluh a málem zbankrotoval, dnes se mu nejspíš blýská na lepší časy. V Evropě se navíc chystá další podmořské spojení, tentokrát mezi Německem a Dánskem. Nápad propojit Británii s kontinentální Evropou tunelem pod kanálem La Manche je starý několik staletí. Například v roce 1802 francouzský inženýr Albert Mathieu navrhl Napoleonu Bonapartovi vybudovat obří podmořské potrubí, v němž by jezdily kočáry. K dalšímu pokusu došlo v roce 1881, kdy hloubení tunelu skutečně začalo. Podařilo se ale dokončit jen dva kilometry, protože britský tisk rozpoutal kampaň a varoval před "nebezpečím invaze



tunelem". Britové se báli o svoji ostrovní nezávislost.

Dlouhou dobu považovali lidé podmořský tunel mezi Francií a Británií spíše za pouhou výstřednost než skutečný plán. Konkrétnější obrysy získal až začátkem osmdesátých let dvacátého století, kdy se stavbou začaly Francie a Spojené království vážně zabývat. Odvážnému projektu dala v roce 1986 zelenou takzvaná Dohoda z Canterbury. Osm let poté začaly tunelem jezdit vlaky. Jako první si cestu 6. května 1994 vyzkoušela královna Alžběta II. ve směru z Británie do Francie. Zpáteční cestu s ní ještě týž den neabsolvoval nikdo jiný než tehdejší francouzský prezident Francois Mitterand.



První rychlovlak pro veřejnost projel tunelem až 14. listopadu 1994. Ze dvou spojů denně to železniční dopravce Eurostar dotáhl na několik stovek vlaků, které každý den pendlují mezi Londýnem a několika evropskými městy. Úspěšně konkurují především letecké dopravě, protože vlaky jsou na zhruba 500 kilometrů dlouhé trase rychlejší (navíc cestující odvezou až do center měst). Kromě letadel tunel konkuruje i trajektům spojujícím obě strany Lamanšského průlivu. Vlaky totiž převážejí nejen lidi, ale také náklad, osobní automobily, autobusy a kamiony.

Od bankrotu k miliardovým ziskům

Ekonomická situace tunelu nebyla vždy růžová. Když se v osmdesátých letech projekt připravoval, stanovila si tehdejší britská premiérka Margaret Thatcherová podmínku, že stavbu musejí financovat výhradně soukromí investoři. Plánované náklady ale tunel překročil o celých 80 procent (v době otevření činily 9 miliard liber), takže se potýkal s finančními problémy. Vše vyvrcholilo v roce 2006, kdy firma Eurotunnel, která je provozovatelem dopravní tepny, skončila kvůli dluhu v přepočtu 250 miliard korun v restrukturalizaci. Zadlužení se podařilo snížit na polovinu a hned v následujícím roce vykázal tunel mírný provozní zisk. Od té doby se podmořské spojnici vcelku daří. V současné době těží z oživení britské ekonomiky a zlepšujícího se hospodářství ve zbytku Evropy. Jen loni vydělal Eurotunnel 498 milionů eur (13,5 miliardy korun), což představuje sedmiprocentní nárůst oproti roku 2013. Pro letošní a příští rok firma předpokládá další růst – provozní zisk by se měl vyšplhat až na 580 milionů eur. Hospodářských výsledků nicméně dosahuje firma díky relativně vysokým poplatkům, na což si podniky a cestující dlouhodobě stěžují. Že cesta tunelem není levnou záležitostí, se odráží i ve struktuře pasažérů – expresní vlaky z britských ostrovů na kontinent využívají převážně byznysmeni.

Z Londýna přímým vlakem až do Marseille

Nabídka železničních spojů projíždějících tunelem se od letošního května rozšířila. Eurostar, který dosud provozoval vlaky z Londýna do Paříže, Bruselu a Ženevy, spustil přímou linku do jihofrancouzského Marseille. První vlak vyrazil na téměř 6,5hodinovou cestu minulý pátek. Jak se na Twitteru pochlubil jeden z pasažérů, do cíle dorazil s osmivteřinovým zpožděním. Linkou do Marseille se dopravce opět pokouší konkurovat především letecké dopravě. Časové srovnání ale vychází v jeho neprospěch, protože letadlo dorazí z Londýna do Marseille za 1,5 hodiny.

Většinovým majitelem Eurostaru je francouzský železniční dopravce SNCF s podílem 55 procent; pět procent drží belgická železniční firma SNCB. Zbýlých čtyřicet procent akcií ještě donedávna vlastnila britská vláda. Ta se ale v březnu rozhodla svůj podíl prodat za 757 milionů liber (28,6 miliardy korun) britsko-kanadskému konsorciu Patina Rail. Ministr financí George Osborne si výslednou cenu pochvaloval – prodej byl součástí širšího vládního plánu získat privatizací státního majetku 20 miliard liber. "Je to velmi dobrá dohoda. Umožní nám snížit státní dluh a investovat do naší infrastruktury," prohlásil Osborne.

Dvě stě miliard za spojení Dánska a Německa

Vášeň pro velké projekty ani po všech peripetiích tunelu pod kanálem La Manche Evropu neopustila. Už za šest let by mělo vzniknout další podmořské spojení. Dánský parlament totiž koncem dubna schválil výstavbu tunelu pod Fehmarnskou úžinou mezi Dánskem a Německem. Zhruba 20kilometrový silniční a železniční tunel mezi dánským ostrovem Lolland a německým ostrovem Fehmarn bude stát odhadem 7,4 miliardy eur (203 miliard korun). Tunel výrazně zrychlí cestování mezi Hamburkem a Kodaní a díky již existujícímu mostu mezi Dánskem a Švédskem přes úžinu Öresund usnadní cestu do jihošvédského Malmö. Náklady na projekt ponese Dánsko. Naopak Německo musí podle mezistátní smlouvy na svém území napojit tunel na dálnici a železnici. Na německé straně se však očekává zpoždění, neboť v zemi ještě neskončilo připomínkové řízení. Samotný tunel by měl být podle současných předpokladů hotov do roku 2021 (Německo k němu přivede železnici nejdříve v roce 2024).

Eurotunnel v číslech

- měří 51 kilometrů (z toho 39 kilometrů pod mořskou hladinou), což z něj činí druhý nejdelší tunel na světě, který vede pod vodou
- začíná v anglickém Folkestonu nedaleko Doveru a končí v městečku Coquelles poblíž francouzského Calais
- tvoří jej dva stejné, 30 metrů vzdálené tunely, které jsou každých 375 metrů propojeny se služebním tunelem
- rychlovlaky projíždějí v hloubce zhruba 40 metrů, v nejnižším místě ale hloubka dosahuje až 75 metrů

Doprava v Eurotunelu

- rychlost vlaků uvnitř tunelu činí 160 kilometrů za hodinu, z jednoho břehu na druhý se tak dostanou zhruba za dvacet minut
- cesta z Londýna do Paříže či Bruselu trvá asi dvě hodiny
- denně projede tunelem průměrně 400 vlaků, které přepraví 50 000 pasažérů, 6000 aut, 180 autobusů a 54 000 tun nákladu
- v prvních dvaceti letech existence (1994 až 2014) přepravily vlaky přes 330 milionů lidí a 65 milionů vozidel (z toho více než 20 milionů kamionů)

07. 05. 2015 České dráhy bojují s výlukami. Náhradní autobusy zdražily dvojnásobně

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rekordni-rok-vyluk-na-zeleznici-komplikuje-provoz-cd-pdq-eko-doprava.aspx?c=A150506_173756_eko-doprava_suj)

Českým drahám letos kvůli největšímu počtu výluk v historii české železnice výrazně vzrostou náklady na náhradní autobusovou dopravu. V řadě případů budou náhradní autobusy pro dopravce nakonec dražší než provoz vlaků. Dočasné komplikace mají ale zlepšit a zrychlit cestování po tuzemské železnici. „Všechny výluky ještě nemáme autobusy pokryté, ale náklady jdou určitě do stovek milionů korun,“ říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Smlouva s ministerstvem dopravy nepočítá, že by stát vícenásobně na výluky drahám proplácel. Správa železniční dopravní cesty letos plánuje na železnici prostavět 40 miliard korun, nejvíce v historii. Důvodem je snaha maximálně dočerpát evropské peníze.

Na první pohled by se mohlo zdát, že České dráhy na autobusové dopravě ušetří. Od státu a kraje dostávají většinou kolem 100 až 120 korun za každý ujetý kilometr vlaku, zatímco cena u autobusů bývá kolem třiceti korun. Podle Českých drah jsou ale náklady nakonec vyšší: většinou je totiž potřeba více autobusů najednou. Nejde přitom jen o náklady na autobusy: dráhy potřebují kvůli výlukám i více strojvedoucích nebo průvodčích či vlakvedoucích. Zatímco dříve stačila na jízdu vlaku jedna souprava, kvůli výluce jsou potřeba dvě včetně personálu. „V důsledku změny řazení vlaků jsou zvýšené nároky kladeny i na technické složky, například posunovače nebo vozmisty,“ dodal Štáhlavský. Další lidé musí koordinovat provoz při výlukách.

Sehnat autobusy je pro České dráhy čím dál větší problémem

Dopravci se navíc o přesných termínech výluk dozvídají relativně krátce před omezením. Řada původně naplánovaných výluk se totiž posouvá, například kvůli problémům s výkupy pozemků nebo odvoláním se neúspěšných soutěžících. „Vzhledem k množství staveb jsou pak podklady obecně k dispozici s minimálním předstihem,“ dodal Štáhlavský. Přehled o výlukách mají České dráhy na svém webu nebo Twitteru.

Oproti minulosti dochází k nahrazování autobusy na delších úsecích, aby nemuseli lidé tolik přestupovat. Zejména dlouhodobé výluky ale mívají vliv i na tržby za jízdné, lidé utíkají například do vlastních aut. Kvůli výlukám musely České dráhy posílit i své kontaktní centrum. Oproti jiným letům narostl počet dotazů za první čtvrtletí o 70 procent. „Situaci v současnosti zvládáme, nedochází k vážnějším problémům, nicméně k nárůstu přesčasové práce skutečně dochází, a proto jsme přijali i preventivní opatření v oblasti čerpání dovolených a pracovního volna,“ dodal Štáhlavský. Letošní výluky se týkají navíc i tras, kde jezdí hodně lidí a jeden autobus nestačí. Například mezi Velkým Osekem a Hradcem Králové nebo Pardubicemi a Hradcem Králové. Sehnat autobusy místo vlaků je pro České dráhy čím dál větší problémem, zejména v oblastech, kde se staví nejvíce. Například na Královéhradecku musel dopravce zajistit 50 autobusů najednou. Převís poptávky se projevuje

na cenách. Vedlo to v posledních měsících až ke stoprocentnímu nárůstu nabídkové jednotkové ceny za kilometr od dopravců ucházejících se o náhradní dopravu.

07. 05. 2015 Dráhy si zachovaly investiční rating

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-si-zachovaly-investicni-rating-1187246>)

Ratingová agentura Moody's v nejnovější zprávě ponechala rating Českých drah na úrovni Baa3 se stabilním výhledem; národní dopravce tak po dvojnásobném snížení v minulých letech udržel vysvědčení v investičním pásmu. Oznamoval to mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Dráhy si tak mohou nadále půjčovat na trzích za relativně výhodných podmínek. „To nám umožní pokračovat v modernizaci společnosti a zlepšování služeb,“ uvedl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Zachování ratingu pro něj přitom dost možná znamená i zachování místa v čele drah. Ministr dopravy Dan Ťok se totiž před nedávnem nechal slyšet, že bude Krtkovo působení hodnotit zhruba po půl roce; tato lhůta se právě naplňuje. Drahám pomohly loňské hospodářské výsledky, když se skupina vymanila z dvoumiliardové ztráty a přehoupla do zisku 156 milionů korun. Pomohlo mimo jiné výrazné snížení nákladů na naftu a elektřinu a také zvýšená dotace za osobní dopravu. Do zisku skupinu táhlo především nákladní ČD Cargo.

Dráhy jsou předlužené, kritizuje Jančura

Vedle agentury Moody's tradičně vystavuje Českých drahám vysvědčení i majitel konkurenčního RegioJetu Radim Jančura, který hospodaření národního dopravce pozorně sleduje. Ve svém soudu je příkrý. Podle něj dráhy investovaly miliardy do nových vlaků, aniž by se zásadně navýšil počet cestujících. „Výsledkem je hlavně předlužení firmy ve výši 36 miliard,“ uvedl Jančura. Počet cestujících ale v posledních letech ovlivňuje i výrazná stavební činnost na kolejích, kterou provádí Správa železniční dopravní cesty. Výluky provozu lidí vyhánějí z vlaků.

08. 05. 2015 Někdo jen udělal čáru, plánovaná rychlodráha tak vede skrz zámek (úsek Beroun – Králův Dvůr)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/planovana-rychlodraha-do-berouna-je-nakreslena-skrz-zamek-p3r-praha-zpravy.aspx?c=A150504_2160057_praha-zpravy_nub)

Do budoucna je plánovaná rychlodráha vedoucí z Prahy do Berouna, na které by jezdily novým koridorem rychlovlaky. Trasa však dělá starosti obcím Beroun a Králův Dvůr, které s ní musí počítat v územních plánech. V Králově Dvoře byla navíc dráha naplánovaná tak, že by vedla skrz zámek. „Pevně věřím, že paskvil, který udělali komunisté v osmdesátých letech v podobě dálnice, která rozdělila Králův Dvůr na dvě poloviny, už není možný,“ zahání královodvorský starosta Petr Vychodil starosti, které jemu a jeho kolegům na radnici způsobil plán vybudování vysokorychlostní tratě (VRT). V Králově Dvoře byla trasa dokonce zakreslena skrz zámek, který město s pomocí dotací koupilo a postupně ho rekonstruuje. Nově v něm našla místo knihovna a také třeba klub seniorů. „Někdo prostě udělal čáru, aniž se podíval, kudy vede. Navíc jsme v údolí, takže další doprava by tu jen zvýšila hluk a znečištění,“ řekl Vychodil.

Ministerstvo dopravy v roce 2012 požadovalo, aby pro VRT byla v územních plánech vymezena podle schválených Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje rezerva v šířce 200 až 300 metrů. Proti tomu se ohradil Králův Dvůr i Beroun. „Vedli jsme marný spor se Středočeským krajem, který je v tom ale vlastně nevině. Pouze zanáší do plánů územního rozvoje, co dorazí z ministerstva,“ upozorňuje Vychodil.

Do aktuálního územního plánu proto Královodvorští zakreslili koridor v takové šíři, aby se vyhnul zámku. „Kdyby někdy došlo na původní plány, jsem si jist, že by se tisíce lidí k zámku na protest přivázaly,“ míní Petr Vychodil, kterému se tak podařilo zabránit nejhoršímu. Nyní čeká na novou studii ZÚR, která má být hotová do konce roku. „Sice jsme to na úrovni úředníků projednali s krajem, ale pokud ministerstvo řekne, že to bude jinak, nic už s tím nenaděláme,“ říká starosta. V Králově Dvoře se už kvůli takzvané územní rezervě v územním plánu objevil první stěžovatel. „V březnu jsme dostali první žádost o náhradu od majitele, který koupil pozemky podél řeky Litavky. Pořídil je v době, kdy ještě nynější změny nebyly v plánu. Obávám se, že se podobné případy budou množit,“ říká starosta, který problém řešil s právníkem města. Podle něj zatím škoda nevznikla, protože územní rezerva není trvalá.

Možná dojde k znehodnocení pozemku

„Pokud se ale stát zastoupený resortem dopravy rozhodne, že tudy někdy v budoucnu trať povede, dojde skutečně ke znehodnocení pozemku,“ doplňuje Vychodil. V sousedním Berouně vyvolávají plány na budování VRT stejně jako v Králově Dvoře obavy ze zhoršení životních podmínek. „Vedle dálnice by už byla vysokorychlostní trať úplně zoufalá,“ podotýká starostka Berouna Šárka Endrlová, a jak dodává, akceptovatelná by trať byla pouze v původním provedení, kdy měla být ukrytá v tunelu. Změna plánů, jež trasu vyvedla na povrch, je pro ni neakceptovatelná.

Vlaky měly původně z Prahy na Beroun skutečně uhánět dvěma jednokolejnými tunely o délce pětadvacet kilometrů. „Toto řešení ale v rámci aktualizované studie proveditelnosti III. tranzitního železničního koridoru pro úsek Praha – Plzeň rozporovala Iniciativa JASPERS (bezplatná pomoc expertů EU, pozn. red.). Podle ní je ekonomicky příliš nákladné a navíc problematické i z hlediska bezpečnosti. Proto jsme museli hledat přijatelnou alternativu,“ vysvětluje změnu mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

Vedení trasy VRT a požadovaná územní rezerva donutila berounskou radnici zastavit nový územní plán. Přestože jde o stavbu, která se zřejmě dostane na pořad dne až ve vzdálené budoucnosti, nechťejí v Berouně dostat své nástupce do potíží kvůli projektu, který by město připravil o možnost nakládat podle svého se „strategickými“ pozemky. „Není to skutečně na spadnutí, ale znamená to zakonzervovat určitá území, na nichž nikdo nic nepostaví,“ vysvětluje starostka Šárka Endrlová. Podle jejích slov je pro Beroun prioritní, aby koridor VRT neomezil připravovanou stavbu obchvatu města. Ideální by podle ní bylo podobné zúžení územní rezervy, které se snaží prosadit v Králově Dvoře.

Miliardy na úpravu tratě

Je otázka, s čím přijde ministerstvo dopravy, které má ohledně VRT připravenou řadu dalších variant. „Nyní prověřujeme vedení nové železniční stopy formou územně technické studie, která bude v letošním roce pokračovat svou druhou fází. Naším cílem je nalézt ekonomicky efektivní a zároveň územně průchodné řešení mezi Prahou a Berounem, případně Hořovicemi. Finální vedení nové stopy tak není dosud rozhodnuto,“ dodává mluvčí resortu Tomáš Neřold. Původní plány vysokorychlostního koridoru jsou podle jeho slov opravdu zatím jen na papíře. Ministerstvo proto zatím řeší modernizaci stávající trasy vlaků. „S ohledem na čerpání prostředků z Operačního programu Doprava, potřebu dokončení úprav III. tranzitního železničního koridoru a nevyhovující technický stav stávající tratě muselo ministerstvo primárně navrhnout řešení spojené s úpravou stávajícího stavu tratě vedené na povrchu údolím řeky Berounky,“ upřesnil Tomáš Neřold. V následujících letech se prozatím zaměří na takzvané optimalizace tří úseků železnice: Smíchov – Černošice, Černošice – Beroun a Beroun – Králův Dvůr. Hotovo by mělo být do tří až pěti let a předpokládaná cena úprav je zhruba 9 miliard korun.

Důvody stavby VRT

- Zvýšení konkurenceschopnosti železnice a nabídka atraktivní, bezpečné a ekologické alternativy k automobilové a letecké dopravě.
- Uvolnění kapacit stávající železniční sítě pro rozvíjející se příměstskou a nákladní dopravu.
- Mají zabránit, aby se Česko stalo „periferií“ Evropy (reakce na budování kvalitní dopravní infrastruktury v sousedních zemích), zapojení ČR do evropského systému VRT.

11. 05. 2015 Rusko investuje do výstavby železnice přes bilion rublů, pomůže i Čína

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rusko-investuje-do-vystavby-zeleznice-pres-bilion-rublu-pomuze-i-cina-1187887>)

Čínská společnost China Railway Construction Corp (CRCC) se zapojí do plánované masivní výstavby železnice v Rusku. Plány počítají i s propojením oblasti jižní Sibíře se západní Čínou. Firma podepsala memorandum o porozumění. Celková hodnota všech investičních záměrů dosud není vyčíslena, podle prezidenta Vladimira Putina ale čínský podíl jenom na projektu trati z Moskvy do Kazaně dosáhne 300 miliard rublů (144 miliard korun). Jde o jednu z série dohod o spolupráci, které v Moskvě uzavřel při příležitosti oslav konce války čínský prezident Si Ťin-pching. Stavební firmu China Civil Engineering Construction Corporation, dceru zmíněné CRCC, čeká spolupráce s ruskou Tuva Energy na výstavbě více než 400 kilometrů dlouhé tratě z Elegestu u hranic s Mongolskem do Kuraginu. Čínská společnost zaujme roli konzultanta a pomůže i s financováním. Zapojí se také do projektů, které mají oblast jižní Sibíře propojit se západní Čínou. Firmy z obou zemí spolu ale podepíší kontrakt, až zajistí financování výstavby. Podrobnosti o výši nákladů nesdělily. Minulý týden ruský ministr dopravy Maxim Sokolov nicméně uvedl bližší detaily k dalšímu dopravnímu projektu,

který do roku 2020 přivede železnici z Moskvy do Kazaně. Investice si vyžádá bilion rublů (480 miliard korun). Prezident Vladimir Putin upřesnil, že čínský podíl dosáhne výše zmíněných 300 miliard rublů (144 miliard korun).

11. 05. 2015 Stavební povolení: Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150511rozhodnuti.pdf>)

Stavba bude prováděna ve vybraných úsecích železniční tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov. Jde o železniční trať číslo 505 Hradec Králové – Jaroměř a trať 509 Jaroměř – Trutnov hl. n., začátek stavby je v km 23,455; konec stavby je v km 123,883. Účelem stavby je odstranění morální a fyzické zastaralosti dnešního zabezpečovacího zařízení, optimalizace jízdních dob, odstranění trvalých omezení rychlostí, rekonstrukce vybraných zastávek, zabezpečení přejezdů na trati a rekonstrukce nástupišť. V rámci této stavby je navržena i změna zabezpečení na vytipovaných přejezdech za účelem zvýšení bezpečnosti pohybu silničních a drážních vozidel. Nově zřizované kabelové trasy v mezistaničních úsecích tratě budou situovány podél kolejí na pozemku dráhy.

11. 05. 2015 Jihočeský kraj zavede integrovanou jízdenku, i když bude ztrátová

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/politika/jihocesky-kraj-zavede-integrovanou-jizdenku-i-kdyz-bude-ztratova-1188030>)

Od prvního července začne turistům na jihu Čech sloužit integrovaná jízdenka. Bude platit jak ve vlacích, tak v autobusech i ve vozech městské hromadné dopravy. "Protože Jihočeský kraj je nejméně lidnatý a druhý největší v zemi, bude ztrátový projekt dotovat Jihočeský kraj, letos zhruba 3,6 milionu korun," prohlásil hejtman kraje Jiří Zimola (ČSSD). „Avizovali jsme, že letos probíhá na jihu Čech nejmasivnější program rekonstrukce silnic, chceme našim turistům situaci ulehčit, proto chceme projekt Jihočeské jízdenky spustit," uvedl hejtman. Projekt bude zajišťovat krajský koordinátor dopravy JIKORD. Z rozpočtu kraje bude hrazen tisk jízdenek, jejich distribuce k dopravcům a do informačních center, a také prokazatelná ztráta dopravců. „Za 250 korun se ve všedních dnech s jednodenní jízdenkou svezou jeden dospělý a jedno dítě od šesti do 15 let, o víkendech dokonce dva dospělí a tři děti," upřesnil hejtman. Jihočeská jízdenka bude platit nejen v už dotovaných spojích základní dopravní obslužnosti, ale také v rychlících a dálkových autobusových linkách.

Není to jediná dotovaná služba v dopravě pro turisty. Tradičně kraj spolu s ČEZ přispějí na jízdy takzvaných cyklobusů a také zelených autobusů v Národním parku Šumava. Nově pak také od posledního červnového víkendu začnou dotovat Lipenský pobřežní bus. „Až do začátku září by měl obsloužit dvěma páry autobusů denně oblast kolem Lipna, a to z Nové Pece přes Horní Planou, Frymburk, Lipno, Vyšší Brod až po rakouský Bad Leonfelden," řekl hejtman. Kraj také dotuje 3,5 milionu korun akce na podporu turistického ruchu v rámci projektu Jižní Čechy husitské. Jedním z vyvrcholení bude 30. května otevření zrekonstruovaného rodného domu mistra Jana Husa v Husinci. Účast přislíbil premiér Bohuslav Sobotka. Kraj potom na konci června znovuzprovozní i zrekonstruovaný památník Jana Žižky a husitství v Trocnově.

11. 05. 2015 EK Česku schválila 127 miliard v operačním programu Doprava

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/zahranicni/politika/ek-cesku-schvalila-127-miliard-v-operacnim-programu-doprava-1188018>)

Evropská komise schválila České republice další operační program. V OP Doprava je do roku 2020 možné z evropských fondů čerpat až 4,7 miliard eur (asi 127 miliard korun). Program má například přispět k rozvoji stávající železniční a silniční infrastruktury. Vicepremiér a ministr financí Andrej Babiš, který o čerpání fondů jednal v Bruselu, připomněl, že ČR má dneškem potvrzené čtyři operační programy. „Je to celkově 60 procent z nového programovacího období 2014 až 2020," upozornil ministr. V nejbližších dnech by podle něj komise mohla schválit další program, v příštích týdnech pak ty zbývající. V novém období má Česká republika možnost z různých unijních fondů čerpat až 23,83 miliardy eur (nyní 653,35 miliardy korun). Podle eurokomisařky pro regionální rozvoj Coriny Crețuové dopravní cesty spolufinancované z evropských peněz propojí české regiony nejen mezi nimi navzájem, ale také je spojí do celoevropské dopravní sítě. „Budou tak dostupnější a atraktivnější pro podnikání a investice," soudí eurokomisařka. Čeští občané podle ní také budou těžit z bezpečnější i ekologičtější dopravy.

Peníze půjdou především na páteřní dálniční síť

„Chceme evropské prostředky využít především na páteřní dálniční síť, tedy R35 spojující Hradec Králové a Olomouc, Pražský okruh, spojení s Rakouskem přes D3 a Polskem přes D11,“ reagoval na oznámení český ministr dopravy Dan Ťok. Důležité jsou ale podle něj také projekty na železnici, například modernizace trati Plzeň-Domažlice, která by měla zrychlit spojení na Mnichov či dráha na pražské letiště. „Nově budeme z programu financovat i obnovu vozového parku na železnici a městskou kolejovou dopravu, tedy infrastrukturu pro tramvaje, metro a trolejbusy,“ dodal ministr.

Program by měl podle údajů Evropské komise mimo jiné napomoci renovaci či zlepšení 140 kilometrů železničních tratí, osmi kilometrů tramvajových linek či tratí metra, nebo 95 kilometrů dálnic a rychlostních silnic. Renovováno a zlepšeno má v jeho rámci být také 40 kilometrů významných silnic v regionech České republiky. Podle ministerstva dopravy jsou právě velké infrastrukturní projekty v oblasti silniční a železniční dopravy hlavními prioritami. Pamatováno je ale také na projekty městské hromadné dopravy nebo podporu rozvoje takzvaných inteligentních dopravních systémů. Program má na železnici také napomoci zavádění Evropského systému řízení železničního provozu i modernizaci vozového parku pro nadregionální i regionální linky. Pamatováno je třeba též na rozvoj překladišť kombinované dopravy.

Podpora MHD

Program má na železnici také napomoci zavádění Evropského systému řízení železničního provozu i modernizaci vozového parku pro nadregionální i regionální linky. Pamatováno je třeba též na rozvoj překladišť kombinované dopravy. Silněji než v minulém období má mít podporu využívání veřejné hromadné dopravy ve městech, především metra, tramvají a trolejbusů, tedy „zelenějších“ dopravních prostředků. Například podpora výstavby linky D pražského metra či tramvajového napojení univerzitního kampusu v Brně. Na železniční infrastrukturu je vyčleněno skoro 2,4 miliardy eur (asi 64,8 miliardy korun), na silniční infrastrukturu a infrastrukturu pro veřejnou dopravu 1,3 miliardy eur (přes 35 miliard korun). Na menší silnice 0,9 miliardy eur (přes 24 miliard korun) a na technickou pomoc 70 milionů eur (asi 1,9 miliardy korun).

Priority OPD 2014 – 2020 (příklady projektů)

Silniční doprava:

- modernizace dálnice D1 (např. úseky: Mirošovice – Hvězdonice, Humpolec – Větrný Jeníkov)
- výstavba dálnice D1 (např. Říkovice – Přerov – Lipník nad Bečvou)
- výstavba dálnice D3 (např. Bošilec – Ševětín – Borek)
- výstavba dálnice D11 (např. Hradec Králové – Jaroměř)
- výstavba silnice R11 (např. Trutnov – st. hranice)
- výstavba silnice R6 (např. Lubenec, obchvat, I. etapa)
- výstavba silnice R35 (Opatovice – Časy – Ostrov – Vysoké Mýto – Litomyšl)
- výstavba silnice R48 (např. Rybí – Rychaltice)

Železniční doprava:

- dokončení modernizace 4. koridoru na České Budějovice (např. úsek Sudoměřice – Votice)
- modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně
- modernizace trati Brno – Přerov, II. etapa Nezamyslice – Přerov
- modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice
- modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
- optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín

13. 05. 2015 České dráhy mají ve vozech wi-fi, internet ale nesmí zapnout

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-potize-se-zakazkou-na-wifi-u-ceskych-drah-fl0-eko-doprava.aspx?c=A150512_170931_eko-doprava_suj)

Do absurdní situace se dostaly České dráhy se snahou pokrýt další své vagony bezdrátovým připojením k internetu. Třicítka vozů má už přes měsíc wi-fi, ale nesmí mít zapnutý internet. Dodavatel – dceřiná firma Českých drah – totiž zapomněl požádat Drážní úřad o schválení. „Ze strany Českých drah jde o politováníhodné opomenutí, které by se nemělo stávat,“ říká šéf Drážního úřadu Jiří Kolář.

Jak už dříve upozornil iDNES.cz, jde o zakázku, kterou dostala firma, jež s instalací takové technologie neměla žádné zkušenosti.

Zakázku za pět milionů bez řádné soutěže získala ČD-Telematika. Dráhy tehdy zadání obhájily tím, že na dceřinou společnost se mohou plně spolehnout. Teď se ale ukázalo, že nemohou. Pochybení nastalo právě na straně ČD-Telematiky, která dodala potřebné papíry ke schválení až minulý týden, navíc zprvu neúplné. „Běžný postup je, že nejprve přinese firma dokumentaci ke schválení a teprve potom dělá na voze úpravy,“ dodal náměstek ředitele Drážního úřadu Ondřej Fanta. Podle zákona o dráhách musí Drážní úřad schvalovat každý významnější zásah do vozidla, jinak není možné vozidlo provozovat. „Na pomyslné stupnici závažnosti této změny od jedničky do desíti je toto zhruba na úrovni jedničky,“ říká Fanta. Kvůli úpravám ale musel dopravce například zasáhnout do elektroinstalace.

Dráhy zatím mohou s vozy dál jezdit, nesmí v nich ale mít wi-fi zapnutou. Podle smlouvy měly být vozy hotové do 7. dubna, což se nestalo. „ČD-Telematika má podle smlouvy instalovat technologii a samozřejmě také zajistit veškerá s tím související povolení. V tuto chvíli má zhruba měsíční zpoždění a České dráhy ji v souladu se smlouvou budou penalizovat,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. ČD-Telematika na otázky iDNES.cz neodpověděla.

13. 05. 2015 EK dala podmíněný souhlas k převzetí Eurostaru francouzskou SNCF

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ek-dala-podminen-y-souhlas-k-prevzeti-eurostaru-francouzskou-sncf/1215577>)

Evropská komise dnes dala podmíněný souhlas k úplnému převzetí provozovatele rychlovlaků Eurostar francouzskou státní společností SNCF. Učinila tak poté, co se SNCF zavázala, že případným konkurentům, kteří by chtěli využívat rychlostní tratě Eurostaru, umožní přístup do stanic a k servisním službám. SNCF se k tomuto ústupku odhodlala poté, co komise konstatovala, že dohoda o plném převzetí Eurostaru francouzským státním operátorem by mohla poškodit nové konkurenty a posílit dominanci Eurostaru na rychlostních tratích Londýn – Brusel a Londýn – Paříž. Podle komise by to rovněž mohlo omezit možnost výběru služeb cestujícími. Eurostar – tvořený SNCF a také belgickou společností SNCB, která je menšinovým podílníkem – následně nabídl, že umožní konkurentům využívat pokladny a informační služby na nádražích ve Francii a v Belgii. Přístup by měli mít i do servisních center. Eurostar také slíbil, že tratě, po nichž jeho vlaky jezdí, budou konkurenti moci využívat i ve špičkových hodinách.

14. 05. 2015 RegioJet spustí noční vlaky z Košic do Prahy a Bratislavy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-spusti-nocni-vlaky-z-kosic-do-prahy-a-bratislavy/1215885>)

Společnost RegioJet začne od 14. června provozovat noční vlaky mezi Prahou a Košicemi a Bratislavou a Košicemi. Budou zatím jezdit ve čtvrtek, v pátek a v neděli, dopravce na ně nasadí běžné vozy s místy k sezení. Společnost podnikatele Radima Jančury v nich chce nabízet širší servis, než jaký poskytuje v denních spojích, uvedl v tiskové zprávě Jančura. Vlaky pojedou v podobné časy jako spoje českých a slovenských státních drah.

Vzhledem k tomu, že současné vlaky státních dopravců nabízejí především lůžková či lehátková místa, půjde o konkurenci jen z části. Například z Prahy do Košic jezdí v celém vlaku pouze dva vozy k sezení. RegioJet nasadí vozy s polohovatelnými sedačkami, na něž jsou cestující zvyklí ze stávajících spojů. Ceny chystá stejné jako na denních spojích, například jízdenka z Prahy do Košic začíná na devíti eurech (250 korun). Z Prahy bude vlak vyjíždět dvě hodiny před půlnocí, opačně o půl hodiny dříve. Na vnitrostátní slovenské trase je odjezd v obou směrech zhruba půl hodiny před půlnocí. "Chceme nabídnout cestujícím nový koncept nočního cestování, který bude bezpečný i pohodlný. Na bezpečnost bude kromě personálu dohlížet i bezpečnostní služba," uvedl Jančura. Cestující si budou moci také zapůjčit malé zámky k uzamčení zavazadel. Ve vlaku má fungovat od 1:00 do 4:00 noční klid, kdy nebudou stevardi roznášet občerstvení a nabídnou cestujícím deky. Během nočního klidu bude pro občerstvení vyčleněn jeden vůz, kam si mohou cestující přesednout. Ráno personál nabídne všem zdarma snídaní. V případě zájmu bude obsluha cestujících také budit.

Jančurovy vlaky začaly do Košic jezdit z Prahy loni na podzim, z Bratislavy v prosinci. Na příští rok si zažádal o dvojnásobnou kapacitu na lince z Bratislavy, zároveň však připustil jako krajní variantu zrušení vnitrostátní dopravy na Slovensku kvůli tomu, že vyjma spojů InterCity jezdí studenti a důchodci na Slovensku ve vlacích státního dopravce zdarma.

14. 05. 2015 Moldavská horská dráha slaví 130 let, k výročí vychází známka

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/moldavska-horska-draha-slavi-130-let-k-vyroci-vychazi-znamka/1215938>)

Moldavská horská dráha slaví 130 let. K výročí železniční trati, která vedla ze severu Čech do středního Saska, vydává Česká pošta známku. Na původně uhelnou trať se také v sobotu v rámci oslav vrátí parní lokomotiva a historický motorový vůz Hurvínek. ČTK podrobnosti k unikátní železnici řekl Michal Švec z Klubu přátel krušnohorské železnice. Za stavbou severočeské železniční trati z Mostu přes Dubí do Moldavy v Krušných horách stáli uhlobaroni. "Byla potřeba dovézt uhlí do sousedního Saska, kde se prodávalo. Kdyby nebylo dolů, trať by pravděpodobně nevznikla," přiblížil Švec.



Úsek z Hrobu na Moldavu začali budovat dělníci v květnu a v prosinci už ji měli hotovou. "Porovnávali jsem to se stavbou pražských tunelů a je neuvěřitelné, že tehdy dělali 90 procent ručně krumpáči, maximálně měli dynamit, a provedli to rychleji než stavějí dnes s moderní technikou," zmínil Švec. Po druhé světové válce přišla trať zadrátováním hranic o hraniční přechod, který podle Švece citelně chybí dodnes. "O to více se začala rozvíjet osobní a zejména turistická doprava," uvedl. Mezi lety 1952 až 1962 sloužila dráha jako přísunová cesta při stavbě Flájské přehrady. V rámci oslav pořádá Povodí Ohře na přehradě v sobotu den otevřených dveří. V současnosti trať funguje pro rekreační přepravu. Vlaky jezdí o víkendech, svátcích a prázdninách od jara do podzimu. "Když je krásně, vlak, který se vine po vrstevnicích a překonává údolí a skalní útesy, je obsazen do posledního místa," zmínil Švec.

Prodané jsou už všechny jízdenky na sobotní slavnostní cestu historickým vlakem Hurvínek z Mostu a parní lokomotivou z Teplic. Vlaky se spojí v Louce u Litvínova a společně budou pokračovat až na Moldavu. "Program bude ve stanici Osek, kde bude inaugurována poštovní známka," uvedl Švec. Pro grafické ztvárnění příležitostné známky České pošty byla vybrána jedna z rarit tratě, kterou je úvratové nádraží v Dubí. V úvratových stanicích vlaky mění směr jízdy, aby překonaly stoupání bez nutnosti budování pomocných ozubených kolejí či tunelů. Známkou doprovází dva kupony s motivem železničního viaduktu v Mikulově a motivem hraničního mostu na Moldavě. Autorem výtvarného návrhu emise je akademický malíř Adolf Absolon, rytinu zhotovil rytec Martin Srb. V souvislosti s vydáním známky se koná v prostorách informačního centra v Dubí v Domě porcelánu s modrou krví výstava. Přibližuje mimo jiné technické zajímavosti jako jsou čtyři viadukty nebo unikátní řešení 334 metrů dlouhého Mikulovského tunelu postaveného do tvaru písmene "S". Výstava je otevřena do 5. června.

14. 05. 2015 Začíná revitalizace trati 238 v úseku Chrudim – Hlinsko v Čechách

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/chrudim-hlinsko-start.html>)

Výlukou mezi stanicemi Chrudim a Chrudim město začne tuto neděli 17. května zcela nenápadně revitalizace trati mezi Chrudimí a Hlinskem v Čechách. Díky ní se do konce roku v některých úsecích zvýší rychlost až na 100 km/h,lepší se bezpečnost na železničních přejezdech, obnoví se traťové i staniční zabezpečovací zařízení a ve stanicích Chrudim, Slatiňany a Hlinsko v Čechách se vybudují nová ostrovní nástupiště. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty.

Během revitalizace tratě proběhne řada výluk, při kterých České dráhy zavedou náhradní autobusovou dopravu a budou platit upravené jízdní řády. První stavební práce se soustředí do stanice Chrudim. Zde bude v průběhu příštích dvou měsíců vybudováno ostrovní nástupiště, které výraznělepší nástupní možnosti pro cestující. Současně vznikne i kratší nástupiště přímo u výpravní budovy, které bude sloužit pro vlaky směr Moravany. Obnovou projde většina kolejiště v celé stanici. To si vyžádá nejprve výlukou úseku mezi stanicemi Chrudim a Chrudim město, která potrvá do 16. června. Následně bude na dva týdny (do 29. června) vyloučen úsek do Pardubic.

V červenci se stavební činnost přesune na úsek mezi Chrudimí a Chrástí. Bude dokončeno slatiňanské zhlaví stanice Chrudim a zároveň se kompletně obnoví trať z Chrudimi do Slatiňan včetně mostu přes Chrudimku a zabezpečovacích zařízení na všech železničních přejezdech. Současně se začne rekonstruovat stanice Slatiňany, kde se rovněž vybuduje nové ostrovní nástupiště. Během této etapy budou autobusy nahrazovat vlaky v úseku Chrást u Chrudimi – Chrudim. V navazujícím úseku Chrudim – Pardubice pak bude pro vlaky platit výlukový jízdní řád. Komplikací bude současně uzavření přejezdů na důležitých komunikacích, např. na silnici I/37 nebo II/358 mezi Slatiňanami

a Orlem, což prodlouží trasy náhradní autobusové dopravy. Tato výluka je naplánována od 29. června do 3. srpna.

V další etapě od 3. srpna do 25. září bude z provozu vyloučen úsek mezi Slatiňanami a Hlinskem v Čechách. Práce se soustředí do úseku Slatiňany – Chrast u Chrudimi, kde se vymění kolejový rošt, opraví některé mosty, propustky a železniční přejezdy a dokončí přestavba stanice Slatiňany. Dále se vybuduje nová výhybna Čejřov mezi zastávkami Vrbatův Kostelec a Prosetín a začnou stavební práce ve stanici Hlinsko v Čechách. I zde se vybuduje nové ostrovní nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice a zrekonstruuje celé kolejiště včetně zřízení nového zabezpečovacího zařízení. Nová vyvýšená nástupiště se zřídí také u výpravní budovy. I v této etapě budou vlaky nahrazeny autobusy dle výlukového jízdního řádu. Poslední etapa proběhne od 26. září do 12. října a způsobí zastavení provozu mezi Hlinskem v Čechách a Ždírcem nad Doubravou. Během této výluky se dokončí rekonstrukce stanice Hlinsko v Čechách.

V rámci celé revitalizace se obnoví 17,3 km kolejí a 27 výhybek, zrekonstruuje se 14 železničních přejezdů, 6 mostů a 13 propustků. Stavbu zhotoví Sdružení firem EUROVIA CS, GJW Praha, Chládek a Tintěra Pardubice a HOCHTIEF CZ za 854,6 mil. Kč. Dokončení se předpokládá v průběhu listopadu 2015.

16. 05. 2015 Zlaté časy železničních stavařů. Mají tolik práce, že ji musí odmítat

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-finishuje-s-docerpavanim-evropskych-financi-1xi/-eko-doprava.aspx?c=A150515_151125_eko-doprava_fih)

Správa železniční dopravní cesty řeší v českém stavebnictví dlouho nevídaný problém. Zakázek má tolik, že výrazně klesá počet soutěžících a do některých soutěží se dokonce nikdo nehlásí. Důvodem je především příliv peněz do železničních staveb, protože stát finišuje s dočerpáváním evropských financí. Většinu zakázek si nakonec dělí pár firem. Po letech hladovění dochází k přesně opačné situaci: přejídání stavebních firem. Firmy si už pečlivě vybírají, do jaké soutěže půjdou. V praxi tak dochází k paradoxním situacím, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nemůže najít na některé zakázky firmu, která by požadované práce provedla.

Za poslední tři měsíce musela SŽDC zrušit tři zakázky. „Nepřišla ani jedna nabídka,“ vysvětlil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Šlo o zakázky v řádu milionů až desítek milionů korun – například rekonstrukci mostu na trati mezi Brnem a Českou Třebovou, opravu výhybek v Nymburku nebo rekonstrukci přejezdů na trati z Chlumce nad Cidlinou do Trutnova. Podle některých stavebních firem je ale za nepodáním nabídky nikoliv přetlak práce, ale nedostatečná příprava zakázek. „Opravdu neznám žádnou zakázku na SŽDC, která by byla rušena proto, že firmy mají již tolik práce, že se takové soutěže nechťejí zúčastnit. V množství vypisovaných zakázek je jako šafránu těch, které jsou připraveny dobře, velmi často je tomu naopak,“ říká Ondřej Novák, šéf Strabag Rail. Podle něj například u zakázky v Nymburku měla SŽDC nesmyslně nízkou představu o ceně. „Projektant odevzdá projekt a stanoví předpokládanou cenu. Zadavatel z ní srazí bez jakéhokoliv objektivního důvodu třicet, ale i víc procent a stavbu vypíše,“ popisuje situaci Novák. Podle něj navíc dochází k nastavení nesmyslně krátkého času na výluky, které nejsou splnitelné.

SŽDC má letos prostavět přes 40 miliard, částečně jde o zakázky vypsané a uzavřené v posledních letech, ale část z nich je úplně nová a ještě se soutěží. V souvislosti s nárůstem počtu zakázek se mění i jiný údaj: průměrný počet soutěžících. Například v zakázkách SŽDC od února do konce dubna letošního roku soutěžilo v průměru 2,8 firem. Dlouhodobě přitom platí, že větší počet soutěžících dokáže stlačit výslednou cenu. Nyní se ale u většiny zakázek vysoutěžená cena velmi blíží odhadované.

Podle analýzy dat o zakázkách za posledních 16 měsíců, které má iDNES.cz k dispozici od SŽDC na základě zákona o svobodném přístupu k informacím, zadala státní organizace od ledna 2014 do konce letošního dubna zakázky za více než 32 miliard korun. Přes šedesát procent z této sumy končí u desítky největších firem. Nejvíce zakázek získal Strabag Rail, což je někdejší Viamont DSP patřící v minulosti Aleši Řebíčkovi. Následovaný je těsně AŽD Praha a Skanskou. Podíl AŽD bude ale ve skutečnosti ještě vyšší, stejně jako u OHL ŽS. Jsou totiž současně dodavateli zařízení pro další firmy v jiných zakázkách pro SŽDC. AŽD Praha je v současnosti takřka monopolním dodavatelem zabezpečovacích zařízení pro českou železnici, pod OHL ŽS patří monopolní výrobce betonových pražců ŽPSV Uherský Ostroh.

Na rozdíl například od silničních staveb nepůsobí na železnici tolik firem, podmínky pro vstup do byznysu s železničním stavitelstvím jsou těžší, než na silnici. Firmy působící na železnici díky více zakázkám postupně navyšují počty zaměstnanců. „V současné době zvětšené nabídky železničních projektů posilujeme řady našich zaměstnanců především na technických pozicích. Investice se řídí

střednědobým plánem, strojový park obnovujeme průběžně, tudíž větší investice v této chvíli nepředpokládáme," řekla mluvčí Eurovie Iveta Štočková. Díky dostatku práce si firmy mohou soutěžit, do kterých jdou, lépe vybírat. „Velikost zakázky z našeho pohledu nehraje roli. Zakázky důkladně vybíráme, především dle lokality, charakteru prací a možnosti využití vlastních kapacit," říká Lucie Laňková.

Kdo získává nejvíce zakázek na železnici

Firma	Objem v milionech Kč
Strabag Rail	4 097
AŽD Praha	3 253,8
Skanska	3 208,9
OHL	1 810
Metrostav	1 629
Elektrizace železnic	1 533
Chládek a Tintěra Litoměřice + Havlíčkův Brod	1 342,8
Chládek a Tintěra Pardubice + Hroší stavby Morava	1 068
Sudop Group	849,9
Eurovia	784
Sežev-Reko + Sežev Facility	679
Starmon	575
GJW	571
Signabau	528
EDIKT	508

Zdroj: SŽDC. Objem přidělených zakázek Správou železniční dopravní cesty od 1. ledna 2014 do 30. dubna 2015. V případě zakázky pro sdružení více firem je započítána celková částka vedoucímu účastníku sdružení.

18. 05. 2015 Tallinn ruší vlakové spojení s Moskvou. Jezdí málo ruských turistů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tallinn-rusi-vlakove-spojeni-s-moskvou-jezdi-malo-ruskych-turistu-1190054>)

Pasažérské vlaky spojující estonskou metropoli s ruským hlavním městem končí. Poslední vyjede dnes vpoledne z Moskvy a do Tallinnu dojde v úterý dopoledne. Soukromý estonský operátor už o týden dříve ukončil spojení s Petrohradem. O vlakové spojení prý nebyl mezi cestujícími dostatečný zájem, aby se ekonomicky vyplatilo. „Soukromý podnik nemá pouze s vlastními prostředky možnost dále působit na této trati jen na základě příjmů z prodeje jízdenek," uvedl ředitel společnosti Go Rail Alar Pinsel. Bezprostřední příčinou zrušení ztrátových vlaků byl podle něj prudký pokles počtu ruských turistů v Pobaltí kvůli sporům mezi Evropskou unií a Ruskem a kvůli prudkému propadu rublu. Lze podle něho jen doufat, že jednání mezi státními drahami obou zemí skončí dříve či později obnovením vlakového spojení mezi oběma státy. Soukromá společnost Go Rail obsluhovala vlaky na trati mezi Tallinnem a Moskvou od roku 1998. Za tuto dobu přepravila 2,5 milionu cestujících. Počet ruských turistů v Estonsku letos v březnu meziročně poklesl o 43 procent.

18. 05. 2015 Na německé železnici začne v úterý další stávk strojvůdců (od 19. května 2015)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/na-nemecke-zeleznici-zacne-v-utery-dalsi-stavka-strojvudcu-1190405>)

Německou železnici postihne nová stávka. Od úterního odpoledne zastaví práci strojvůdci nákladních vlaků, osobní dopravu protestní akce zasáhne ve středu. Odbory neoznámily, jak dlouho stávka potrvá, podle německých médií se pravděpodobně protáhne do příštího týdne. Předchozí stávky německých strojvůdců narušily i železniční spojení Prahy s Berlínem. Stávka v nákladní dopravě začne v úterý v 15:00 SELČ, v osobní dopravě ve středu v 02:00 SELČ, uvedl v tiskovém prohlášení

Odborový svaz strojířů (GDL). Podle odborů není stávka časově neomezená, přesný termín jejího ukončení však bude oznámen teprve 48 hodin před obnovením práce.

Německá média s odvoláním na zdroje z GDL uvedla, že protestní akce potrvá ještě déle než předchozí stávka z první poloviny května, při níž strojíři zastavili práci na šest dní. Podle médií lze očekávat, že stávka potrvá přinejmenším do pondělí, kdy je v Německu volný den kvůli svatodušním svátkům. Dopravce Deutsche Bahn (DB) vyhlášení stávky odsoudil. „Je to bezohledné a nezodpovědné,“ řekl Ulrich Weber z vedení DB. „Tyto stávky škodí všem, stojí čas a peníze a nijak nás neposouvají k řešení (sporů o pracovní podmínky),“ uvedl.

Dopady na dopravu v Německu zatím nejsou jasné

Zatím není jasné, jak stávka ovlivní dopravu v Německu. Při předchozích protestních akcích jezdila na dálkových trasách třetina vlaků, na regionálních zhruba polovina. Předchozí stávky zasáhly i spojení Německa s Českem: vlaky na trati z Prahy do Berlína končily v Drážďanech. Svaz GDL vyhlásil stávku po víkendovém krachu rozhovorů mezi vedením DB. Vedení DB tvrdí, že přistoupilo na všechny požadavky odborů, podle šéfa GDL Clause Weselskyho však nabídka dopravce neobsahovala žádné konkrétní závazky. Obě strany se rovněž obviňují z neochoty přijmout kompromis.

Budou odbory vyjednávat?

Ministr dopravy Alexander Dobrindt vyzval odbory, aby přistoupily na zprostředkované vyjednávání s dopravcem, což svaz GDL dosud odmítal. „Nerozumím tomu, proč se po mnoha měsících tarifního konfliktu někdo zdráhá vyjednávat přes prostředníka,“ řekl ministr v televizi n-tv. „Zodpovědné sociální partnerství vyžaduje hledání kompromisů, a to se může odehrávat jen u jednacího stolu,“ uvedl. Spor mezi vedením DB a svazem GDL trvá už devět měsíců. Strojvířci žádají zvýšení platů o pět procent a zkrácení pracovní doby z 39 na 38 hodin týdně. Svaz GDL navíc usiluje o větší roli v rámci společnosti, když chce kromě strojířů zastupovat i průvodčí, personál jídelních vozů a posunovače. Za tyto profesní skupiny dosud vyjednával konkurenční odborový svaz EVG.

Proběhlo už osm protestních akcí

Svaz GDL uspořádal od loňského podzimu už osm protestních akcí. Signálem, že se chystá další stávka, bylo dnešní rozhodnutí odborů zvýšit o třetinu náhrady strojířům, kteří se stávky účastní. Strojvířci v době stávky nemají právo na mzdu, odbory jim ale vyplácejí náhrady. Dosud činila výše denních náhrad 75 eur (2000 korun), svaz GDL je chce zvýšit na 100 eur (2700 korun). Zároveň chtějí odbory zrychlit vyplácení náhrad, na které museli dosud stávkující strojíři čekat i několik měsíců, uvedl dnes s odvoláním na zdroje z GDL německý deník Bild. Zatím poslední stávka strojířů byla na počátku května a trvala rekordních šest dní. Protestní akce způsobila velké problémy v zemi, kde železniční síť denně využívá 5,5 milionu cestujících a denně se po železnici přepraví pětina nákladu, tedy 620 tisíc tun.

18. 05. 2015 Pára budila pozornost. Přes léto pojede každou sobotu na Králicko (Letohrad – Hanušovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/od-poloviny-cervna-budou-jezdit-na-kralicku-pani-vlaky-pj5-/pardubice-zpravy.aspx?c=A150518_162815_pardubice-zpravy_jah)

Bafající parní lokomotiva s jedním vagonkem na prvním nástupišti pardubického nádraží byla v pondělí dopoledne středem pozornosti. Vedení kraje spolu s Českými drahami vypravily mimořádný vlak do Moravan, aby informovaly o horké novince letošního léta pro turisty, kteří chtějí objevovat okolí Králického Sněžníku. Od poloviny června totiž budou každou sobotu pendlovat mezi Letohradem a Hanušovicemi sobotní expresy tažené párou. Objevovat východní cíp kraje s množstvím historických památek a krásnou přírodou má být pro turisty díky historickým vlakům mnohem lákavější. „Cílem je především další zatraktivnění turistické oblasti, kde se nachází nejen Králický Sněžník, ale také tvrz Bouda, Vojenské muzeum Králický, Dolní Morava nebo pěchotní srub K-S 14,“ řekl hejtman kraje Martin Netolický při netradiční vyjízdce, která budila zájem lidí podél celé tratě až do Moravan.

První vlak pro cestující vyjede z Letohradu v sobotu 13. června. Navíc České dráhy vypraví každý týden jiný vlak z Depa historických vozidel. Návštěvníci se tak mohou svézt soupravou taženou parní lokomotivou 464.008 vyrobenou v ČKD v roce 1935 zvanou „Ušatá“. Šestkrát za sezonu vyjede vlak s „Velkým bejčkem“, který je deponován v České Třebové a lidé ho můžou pod označením 423.009 znát z každoročních Mikulášských jízd po Orlicku. Do akce bude zapojen i novější červenobílý motorák M 286.0001 zvaný „Krokodýl“.

Příplatek bude spíše symbolický

Rodiny s dětmi se nemusejí bát, že jim zážitek udělá díru do peněženky. Ceník jízdného se bude řídit platným tarifem Českých drah s drobným příplatkem na obnovu a údržbu historických lokomotiv. „Bude to symbolických 15 korun. Poslouží k tomu, abychom mohli i v budoucnu vidět historické lokomotivy v celé jejich kráse a připomínat si tak století páry nejen dnes, ale také v budoucnosti,“ dodal Netolický. Podobnou cestou se vydali zatím jenom na jižní Moravě, kde pravidelně jezdí do Lednicko-valtického areálu motorový vlak. „My máme páru, a to nikdo v České republice nemá,“ řekl hejtman kraje. Trať potěší zejména železniční nostalgiky kvůli množství architektonicky zajímavých mostů a tunelů. „Máme co ukázat veřejnosti. Železnice jako taková má u nás bohatou tradici. O to větší máme radost, když to bude prostřednictvím historických vozů,“ řekl ve skvěle padnoucí uniformě vlakvedoucí Jiří Rokos, který se bude s cestujícími vídat na pravidelných spojih od 13. června do 19. září.

Jak budou jezdit vlaky?

12:20	Hanušovice	11:40
12:27/12:29	Vlaské	11:32/13:34
12:36/12:38	Podlesí	11:22/11:25
12:50/12:54	Č. Potok	11:05/11:10
12:58/12:59	Prostř. Lipka	10:59/11:01
13:05/13:43	Dolní Lipka	10:20/10:53
13:51/13:53	Lichkov	10:00/10:10
13:58/13:59	Mladkov	9:52/9:55
14:05/14:06	Těchonín	9:43/9:46
14:14/14:18	Jablonné n. O.	9:30/9:35
14:32	Letohrad	9:15

19. 05. 2015 Stát zvažuje přesun miliard ze silnic na koleje. Kvůli evropským fondům

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-zvazuje-presun-miliard-ze-silnic-na-koleje-kvuli-evropskym-fondum-1190482>)

Ministerstvo dopravy dumá, jak v následujících měsících urychlit čerpání evropských fondů na dopravní projekty. Podle posledních odhadů nechá český stát v oblasti dopravy ke konci roku ladem v unijních fondech deset až dvanáct miliard korun. To by byl po problémech s čerpáním v minulých letech úspěch, ke kterému ale vede ještě trnitá cesta. Úředníci proto zvažují převod několika miliard ze silničních do železničních projektů. Železnice je totiž v dolování fondů úspěšnější. O peníze zřejmě přijdou hlavní silniční tahy zařazené do páteřní evropské sítě TEN-T, naopak si polepší vedlejší tratě mimo TEN-T. Obnovy by se tak mohly dočkat některé regionální železnice, popřípadě se bude zvyšovat bezpečnost na přejezdech.

Podle některých informací by mohlo jít až o pět miliard korun. Ministerstvo chce využít mimo jiné nového pravidla Evropské komise, které bez zdlouhavé administrativy umožňuje zvýšit peníze v jedné oblasti až o deset procent na úkor jiné. „Tuto flexibilitu bereme jako jeden z nástrojů, které máme k dispozici. Zatím je ale předčasné hovořit o přesné částce či projektech, které jsou ve hře,“ uvedl mluvčí úřadu Tomáš Neřold. U silničních projektů by stát rád uplatnil evropské peníze na poslední chvíli v inteligentních dopravních systémech. Česká republika mohla v rámci operačního programu Doprava získat v období 2007 až 2015 přes 150 miliard korun. To je nejvíce ze všech českých operačních programů. Úspěšnost čerpání ale sráží nepřipravenost projektů, chyby v tendrech a následná desetiprocentní plošná korekce ze strany Evropské komise.

Fázování aneb Času dost

Brusel se snaží usnadnit čerpání fondů i takzvaným fázováním. Nově už netrvá na striktním pravidle, že financovaná stavba musí být hotova do konce roku. Na základě nových pravidel z dubna lze projekty rozdělit na dvě části a proplatit každou zvlášť. Stavebníci tak nemusejí pracovat s pocitem, že při nedokončení celé stavby přijdou zcela o její proplacení z evropských fondů. V tuzemsku se to týká například výrazně zpožděného železničního tunelu u Plzně za čtyři miliardy korun.

19. 05. 2015 České dráhy opět vybírají „hospodského“ pro jídelní vozy. Na šest let

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-soutezi-provozovatele-jidelnich-vozu-fsw-eko-doprava.aspx?c=A150519_091834_eko-doprava_suj)

Po necelých třech letech musí České dráhy znovu vybírat firmu, která poskytuje na palubách jejich vozů cateringové služby. Na rozdíl od současné smlouvy bude nový kontrakt delší. Dodavatel bude mít jistotu provozu šest let. České dráhy (ČD) už vypsaly soutěž, zatím v ní ale tají detaily, jak velká zakázka to bude a co všechno budou požadovat. Zveřejnily pouze kvalifikační požadavky a délku kontraktu. „Další podrobnosti po dobu výběrového řízení nebudeme poskytovat, abychom nenarušili jeho hladký průběh,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Dosavadní kontrakt se společností JLV uzavřely ČD na konci roku 2012. Smlouva ještě běží, ale je nastavena tak, že skončí, až dopravce vyčerpá celkovou částku uvedenou ve smlouvě. Ta je 258 milionů korun. Vzhledem k rozšíření cateringu například do nových railjetů se peníze vyčerpaly dříve, než firma původně předpokládala. „Zájem budeme určitě mít,“ potvrdil obchodní ředitel JLV Jan Valeš. Dopravce má ve firmě minoritní podíl. Podle Valeše je dobré, že smlouva bude na delší dobu. „Je to určitě výhodnější z hlediska plánování investic,“ dodal. V minulé soutěži byli pouze dva zájemci - kromě JLV ještě francouzský Newrest. Nástupce někdejších Jídelních a lůžkových vozů občerstvuje cestující ve vlacích Českých drah už 55 let.

19. 05. 2015 Místo Sibíře česká kotlina. Z Prahy vyjel Legiovlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/312091-misto-sibire-ceska-kotlina-z-prahy-vyjel-legiovlak/>)

Replika legionářského vlaku vyráží na cestu po České republice. Dnes dojedete do Mladé Boleslavi, do roku 2020 projede celou zemi a zavítá i na Slovensko. Jedenáct zrekonstruovaných vagonů představí život a boj československých legií na Transsibiřské magistrále během 1. světové války. Legiovlak je součástí projektu Legie 100, jímž Česká obec legionářská připomíná odkaz zakladatelů moderního československého státu. Replika vlaku, který na počátku 20. století brázdil ruskou Sibíř při bojích s bolševiky, sestává z jedenácti vagonů. Ty se snaží přiblížit jednotlivé části válečného života bojujících Čechoslováků.



Vedle "těplušky", obyčného vozu pro dvanáct až dvacet mužů, je součástí legiovlaku také štábní vagon (pojízdna kancléř pro velitele, písaře a účetní), sanitní vůz, kovářská dílna, prodejní vůz s kantýnou nebo plošinový vagon s obrněným vozidlem. Příští rok by se měl vlak rozšířit na konečný počet třinácti vagonů. "V každém z vagonů je nainstalována výstava panelů a předmětů, které přibližují život a boj československých legionářů na Transsibiřské magistrále," poznamenal Jiří Charfreitag, tajemník projektu Legie 100. Návštěvníci se dozvědí podrobnosti ze života vojáků, prohlédnou si originální součásti výstroje a výzbroje i předměty legionářské každodennosti. Vybrané exponáty si bude možné i osahat, a to včetně některých zbraní. Legiovlak má stálou posádku v replikách legionářských stejnokrojů, kteří exkurze provedou jednotlivými vagony a odpoví na případné dotazy.

Svou pouť zahájil Legiovlak dnes na pražském hlavním nádraží, slavnostního odjezdu do Mladé Boleslavi se zúčastnil předseda vlády Bohuslav Sobotka i velvyslanec Slovenské republiky Petr Weiss. "V Mladé Boleslavi zahájíme výstavu zítra a potrvá jeden týden, poté se přesuneme do Liberce, kde budeme dalších čtrnáct dní a následovat budou další krajská města," informoval velitel vlaku Tomáš Gál; během letošního roku by měly vagony legionářů zavítat celkem do dvanácti měst.

Kde zastaví legiovlak

Praha	19. 5.
Mladá Boleslav	20. 5. – 26. 5.
Liberec	28. 5. – 12. 6.
Martinice v Krkonoších	13. 6.
Jaroměř	14. 6.
Hradec Králové	15. 6. – 28. 6.
Praha	1. 7. – 26. 8.

Pardubice	28. 8. – 13. 9.
České Budějovice	16. 9. – 27. 9.
Jihlava	2. 10. – 18. 10.
Brno	20. 10. – 5. 11.
Zlín	7. 11. – 19. 11.
Břeclav	20. 11. – 24. 11.

20. 05. 2015 Čína a Brazílie oznámily investice a obchody za 53 miliard USD (Brazílie – Peru)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cina-a-brazilie-oznamily-investice-a-obchody-za-53-miliard-usd/1218070>)

Brazílie a Čína se dohodly na vytvoření studie proveditelnosti ambiciózního železničního spojení brazilského pobřeží Atlantiku s přístavem v Peru na pobřeží Tichého oceánu a na 35 investičních a obchodních dohodách v celkové výši 53 miliard dolarů (1,3 bilionu Kč). Oznámila to na tiskové konferenci brazilská prezidentka Dilma Rousseffová po setkání s čínským premiérem Li Kche-čiangem. Čína hodlá pomoci Brazílii hlavně s modernizací infrastruktury a podpořit její zpomalující ekonomiku. Rousseffová zdůraznila důležitost projektu železnice, která má zkrátit čas a snížit náklady na přepravu komodit do Asie. Odhadovaná hodnota projektu je 30 miliard USD, není však zatím jasné, kdy by se se studií proveditelnosti projektu mělo začít. Investoři upozorňují, že vzhledem k neblaze proslulé byrokracii v Brazílii u velkých infrastrukturních projektů bude dokončení trvat mnoho let, jestli se vůbec projekt uskuteční.

Brazílie je první zastávkou čínského premiéra na cestě po čtyřech zemích Latinské Ameriky. Li navštíví také Chile, Peru a Kolumbii. Cesta přichází v době, kdy Latinská Amerika začíná cítit problémy kvůli snížení poptávky Číny po jejích komoditách. Čína je hlavním obchodním partnerem zemí Latinské Ameriky a Karibiku. V roce 2013 hodnota vývozu z regionu do Číny činila 112 miliard dolarů. Investice podepsané v Brazílii zahrnují mimo jiné investice do infrastruktury, energetiky a těžářského sektoru. Čínské banky také podpoří projekty brazilské státní ropné firmy Petrobras za sedm miliard dolarů. To je úleva pro firmu, která se zmítá v korupčním skandálu a má zablokovaný přístup na úvěrové trhy. Čínská vláda také koupí 40 letadel od brazilské firmy Embraerem a postaví průmyslový park pro výrobu aut ve státě Sao Paulo. Čína rovněž zruší zákaz na dovoz hovézího z Brazílie zavedený v roce 2012 kvůli nemoci šílených krav. Analytici však varují před přílišným optimismem z investic a upozorňují, že oznámení investice ještě ne vždy znamená, že se investice opravdu uskuteční. Nicméně příliv investic z Číny přichází ve velmi vhodnou dobu pro Brazílii, jejíž ekonomika by letos měla klesnout o nejméně jedno procento, napsaly agentury AP a Reuters.

20. 05. 2015 Rychlotratě znovu skončily u ÚOHS (Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/rychlotrate-znovu-skoncily-u-antimopolniho-uradu-1190877>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže opět řeší vysokorychlostní tratě (VRT). Na stole mu skončila dvacetimilionová zakázka Správy železniční dopravní cesty s názvem „Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT“. Za krkolomným jménem se skrývá strategický dokument, který určí směr českým železnicím na desítky let. Vítěz se například bude podílet na tvorbě norem pro vysokorychlostní tratě, bude řešit třeba podobu nástupišť, nádraží a dalších parametrů. Dokument tím mimo jiné naznačí šance českých firem podílet se na výstavbě a provozu kolejí budoucnosti.

V klání zvítězilo konsorcium projektantské firmy Sudop Praha a organizace ACRI, tedy Asociace podniků českého železničního průmyslu. Sem patří například plzeňská Škoda. „Dle našeho názoru SŽDC nastavila kvalifikační kritéria této strategické zakázky tak, aby udržela současné monopoly na české železnici,“ řekl Petr Šlegr, šéf Centra pro efektivní dopravu, které podnět k antimonopolnímu úřadu podalo. Požadavky správy železnic na zkušenosti členů řešitelského týmu se podle něj míjejí s předmětem zakázky a diskvalifikují řadu zkušenějších konkurentů. Samotné centrum se hodlalo tendru účastnit se zahraničním partnerem, který má s provozem rychlotratí zkušenosti. Nakonec účast vzdalo. Centrum mimo jiné poukazuje na skutečnost, že některé formulace v zadávacích podmínkách doslovně odpovídaly formulacím na webu ACRI. Správa železnic pochybení odmítá. „Tendr je

otevřený pro všechny odborníky, ať už pocházejí z České republiky nebo ze zahraničí," uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Shodu ve formulacích vysvětluje tím, že jde o definici Centra technické normalizace. Antimonopolní úřad nedávno řešil podobnou zakázku, která řešila přínosy VRT. Železničáři ji zrušili, neboť v soutěži zbyl jediný účastník.

21. 05. 2015 ČD Cargo podalo trestní oznámení kvůli stamilionovým ztrátám při pronájmu skladu v Lovosicích

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/CD_Cargo_trestni_oznameni_sklad_v_Lovosicich.htm)

Na základě forenzního auditu se vedení ČD Cargo rozhodlo podat trestní oznámení na neznámého pachatele ve věci porušení povinnosti při správě cizího majetku. Za pronájem skladů logistického centra v Lovosicích totiž platí ČD Cargo ročně zcela zbytečně desítky milionů korun, haly jsou přitom z velké části nevyužity. „Podle všech zjištění někdo účelově uzavřel nevýhodnou smlouvu, aby bylo možno vyvést stamiliony korun ze státu vlastněného ČD Carga. Jinak si nedokážu vysvětlit, že při uzavírání smlouvy a dodatků nikdo nerozpoznal, že smlouva je pro stát nevýhodná,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Vedení ČD Cargo nyní zvažuje další postup ve věci platnosti nájemní smlouvy se společností Hyparkos, i civilní odpovědnosti statutárních orgánů tak, aby kauzu dořešilo co nejdříve. „Jsme dlouhodobě poškozováni placením nepřiměřeně vysokého nájemného za objekt, jehož dispoziční řešení objektivně dostatečně nemůžeme využít. Navíc z největší pravděpodobnosti došlo i k porušení zákona o veřejných zakázkách, jelikož nájem ani smlouva nebyla transparentně vysoutěžena,“ dodává předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. ČD Cargo dnes za pronájem nedostatečně využitých skladů platí nájem ve výši cca 90 milionů korun. Příjmy pokryjí přibližně třetinu této částky, čímž společnost každoročně přichází o cca 60 milionů korun.

Výsledek auditu ukazuje, že v minulosti mohlo dojít k trestnému činu. „Představenstvo ČD, a.s., které vykonává funkci Valné hromady ČD Cargo, a.s., v této věci s Policií České republiky již komunikuje. Vyšetřovatelé Útvaru pro odhalování korupce a finanční kriminality SKPV si před časem od ČD Carga i od mateřské společnosti vyžádali příslušné podklady. S podáním trestního oznámení na neznámého pachatele pro trestný čin porušování povinnosti při správě cizího majetku souhlasíme a plně spolupracujeme,“ doplnil ke kauze předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek.

Podobné případy se nesmějí opakovat

Ministr dopravy Dan Ťok chce všechny podezřelé zakázky nechat prošetřit. „Trvám na tom, abychom byli zcela transparentní a aby všechna rozhodnutí v resortu měla ekonomickou logiku. Pronájem skladů v Lovosicích byl učebnicovým příkladem vyhazování peněz oknem. Vítám, že se vedení ČD Cargo posunulo ke konečnému vyřešení této dlouho diskutované kauzy. Věřím, že ve spolupráci s policií odhalí všechny osoby, které za nevýhodné nastavení podmínek pronájmu skladů v Lovosicích nesou odpovědnost,“ dodává Ťok.

21. 05. 2015 Stávka německých strojvůdců skončila, běžný provoz bude v sobotu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stavka-nemeckych-strojvudcu-skoncila-bezny-provoz-bude-v-sobotu/1218534>)

Stávka na německé železnici dnes skončí. Po nočních vyjednáváních to časně ráno oznámily vedení dopravce Deutsche Bahn (DB) a Odborový svaz strojvůdců (GDL). Obě strany se také dohodly, že zahájí jednání přes zprostředkovatele o řešení sporu o pracovní podmínky. Společnost DB oznámila, že pracuje na obnovení pravidelného jízdního řádu, zatím ale není jasné, kdy začne platit. Protestní akce začala v úterý v nákladní dopravě a ve středu se k ní připojili i strojvůdci osobních vlaků. Původně byla časově neomezená a média spekulovala, že se protáhne přinejmenším do pondělí, po nočních jednáních však strojvůdci stávku odvolali k dnešním 19:00 SELČ. "Ulevilo se nám, naši zákazníci a spolupracovníci si mohou oddechnout," řekl novinářům Ulrich Weber z vedení Deutsche Bahn. "DB nyní s vysokým nasazením pracují na tom, aby bylo možné vrátit se k normálnímu jízdnímu řádu," uvedl.

I přes dopolední oznámení o ukončení stávky dnes vlaky stále jezdily podle náhradních jízdních řádů: v dálkové dopravě jen třetina a v regionální zhruba polovina spojů. Během dne se však dařilo postupně posilovat provoz městské železnice, která je páteřním dopravním prostředkem velkých německých měst. V pátek DB výrazně posílí nabídku regionálních spojů a nabídnou i několik spojů navíc v dálkové dopravě. Podle pravidelného jízdního řádu začnou vlaky jezdit od soboty. Postupně by se mělo plně obnovit i železniční spojení Německa s Českou republikou. "U dálkových spojů

EuroCity Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk je třeba počítat s omezením a přestupy v Drážďanech na náhradní dopravu ve směru Berlín a Hamburk ještě během pátku. V plném rozsahu by mělo být obnoveno spojení Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk nejpozději od soboty," sdělil ČTK mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. "V průběhu pátku očekáváme také postupné obnovení provozu spěšných vlaků RE z Chebu do Norimberku," uvedl Šťáhlavský. Noční vlak Phoenix s přímými vozy z Prahy do Curychu a Oberhausenu by měl podle něj bez omezení vyjet v noci na sobotu.

Obě strany se dohodly, že příští středu zahájí jednání za pomoci zprostředkovatelů, které potrvá minimálně do 17. června. Svaz GDL slíbil, že do konce jednání žádnou další stávkou nevyvolá. Jako prostředníci by měli v rozhovorech vyjednávat za vedení DB bývalý braniborský zemský premiér Matthias Platzeck, za svaz GDL pak současný durynský zemský premiér Bodo Ramelow. Nynější stávka byla již devátá od loňského podzimu. Svaz GDL ji stejně jako předchozí protestní akce vyhlásil kvůli sporu s vedením DB o pracovní podmínky. Strojvůdci žádají zvýšení platů o pět procent, zkrácení týdenní pracovní doby a omezení přesčasů na maximálně 50 hodin ročně. Svaz GDL navíc usiluje o větší roli v rámci společnosti, když chce kromě strojvůdců zastupovat i průvodčí, personál jídelních vozů a posunovače. Stávka byla původně časově neomezená.

22. 05. 2015 U Bludova ujely cisterny s chemikáliemi, narazily do stojícího vlaku

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/ujete-vagony-bludov-cisterny-dij-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150522_065949_olomouc-zpravy_wlk)

Čtyři cisternové vagony v pátek brzy ráno z neznámých důvodů ujely při posunu na železniční trati u Bludova na Šumpersku. Vagony se rozjely a narazily do stojícího vlaku. Ve třech cisternách byly jen výluhy, čtvrtá byla plná hydroxidu sodného. Vagony po nárazu nevykolejily. „Naštěstí nedošlo k úniku látek,“ uvedla policejní mluvčí Tereza Neubauerová. Nehoda se stala nad ránem. K vlaku, který stál na trati Bludov – Ruda nad Moravou, měly být z vlečky připojeny další vagony. „Po připojení pěti vagonů na vlečce zůstaly ještě čtyři. Tyto čtyři cisterny se z dosud nezjištěných příčin rozjely a narazily do stojícího vlaku,“ popsala nehodu mluvčí policie.



Tři cisterny podle policie obsahovaly jen výluhy, čtvrtá byla plná hydroxidu sodného. Před třetí hodinou ráno na místo vyjeli hasiči z požární stanice Šumperk a drážní jednotka z Přerova. „Hasiči místo události zabezpečili, provedli monitoring stavů cisternových vozidel a kolejového svršku. K žádnému zranění osob nedošlo,“ uvedl mluvčí krajského hasičského sboru Zdeněk Hošák. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal informoval, že provoz na trati byl obnoven v 6:40. „Příčiny nehody jsou zatím v šetření. Škoda byla vyčíslena na 150 tisíc korun,“ doplnil.

22. 05. 2015 Úřady s obnovou lokálky zničené sesuvem na D8 otálejí, turistů ubývá (trať č. 097)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/obnova-zeleznicni-trati-097-znicene-pri-sesuvu-na-d8-fsy-/usti-zpravy.aspx?c=A150522_2164378_usti-zpravy_alh)

Osud turistické lokálky mezi Teplicemi a Lovosicemi, kterou v červnu 2013 poničil sesuv nad rozestavěnou dálnicí D8, je nejistý. Ústecký kraj i ministerstvo dopravy na dotaz, zda ji obnoví, odpovídají vyhýbavě. Cestujících zatím kvůli přestupování do autobusů ubývá, což nahrává zrušení trati. Ještě v únoru kraj i ministerstvo tvrdily, že s obnovou trati 097 počítají, protože jde o linku s velkým turistickým potenciálem, kterou by bylo vzhledem k charakteru Českého středohoří obtížné nahradit autobusy. Jenže pak přišlo Ředitelství silnic a dálnic s informací, že se kraj s ministerstvem dohodl na tom, že trať obnovena nebude. Na dotaz MF DNES, jak to tedy s budoucností trati je, obě strany odpovídají váhavě a mlhavě. „Pro Ústecký kraj je prioritou dostavba dálnice D8, až poté bude aktuální otázka obnovení trati. Předložili jsme ministru dopravy několik návrhů řešení právě kolem obnovy této železniční trasy, zatím nám nikdo neodpověděl,“ sdělil krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek. Obnova trati není prioritou ani pro ministerstvo dopravy. „Primární je v tuto chvíli dokončit dálnici D8. Dále ještě nebudeme předjímat,“ poznamenal bez bližších podrobností mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Ve prospěch obnovy trati se tak vyjádřila jen Správa železniční dopravní cesty, již železnice patří. „Vzhledem k výši nákladů na zprovoznění trati a nízkému využití místní železnice chápeme, že zatím k obnovení poničené trati nedochází. Věříme ale, že pro železnici to není rozhodnutí konečné,“ řekl mluvčí správy Jakub Ptačinský.



Turisty odrazuje přestupování na autobus

Právě váhání nad osudem trati přitom může v konečném důsledku znamenat její zrušení. Například turisté, kteří jezdí z Teplic do Oparenského údolí pod horou Lovoš, musí v Radejčíně z vlaku vylézt, nastoupit do autobusu a poslední tři stanice jet v něm. Přestupování mnohé turisty odrazuje, což se negativně projevuje na vytížení vlaků. „Málokomu se bude chtít přestupovat, natož když s sebou poveze jízdní kolo. A když lidé nebudou trať využívat, tak ji ministerstvo dopravy dříve nebo později zruší,“ říká Michal Tétauer z bílinské Strany zelených, který problematiku kolem trati 097 dlouhodobě sleduje. Částka za opravu trati by přitom podle jeho slov nebyla ve srovnání s miliardovou sanací sesuvu na D8 nijak zvlášť závratná. „Při použití moderních technologií by šlo o desítky milionů korun. Není totiž potřeba budovat betonové podloží, těleso trati je lehké, vždyť zde stálo skoro 120 let,“ upozorňuje Tétauer. Připomíná případ poškozené turistické trati mezi Mělníkem a Mšenem, do jejíž opravy chce stát nalít půl miliardy korun. „A to jde o úsek dlouhý 24 kilometrů. Jenže lidé na Kokořínsku za svou lokálku bojovali a tisíce jich podepsaly petici za její obnovu. U nás je problém opravit 200 metrů,“ poznamenal Tétauer.

Kraj a turistické tratě

Ústecký kraj na provoz vlaků na trati 097 přispívá ročně 23 miliony korun, přičemž cena za kilometr náhradní autobusové dopravy je shodná s cenou za vlak. Dalších více než 12 milionů korun letos kraj rozdělí mezi provozovatele turistických železničních tratí, jakými jsou Kozí nebo Švestková dráha.

22. 05. 2015 Průlom: nová lokomotiva Škoda může do Německa (109E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prulom-nova-lokomotiva-skoda-muze-do-nemecka-1191851>)

Vedení plzeňské Škody Transportation si konečně může oddechnout. Nová lokomotiva 109E, zvaná Emil Zátopek, získala po letech snažení svolení od německého drážního úřadu (EBA) k provozu v Německu. Může tak na celou německou železniční síť, a to s využitím rychlosti až 200 kilometrů v hodině. Škoda tak mimo jiné odvrátila fiasko, které v případě neschválení hrozilo; s lokomotivami totiž počítají České dráhy od provincie pro hamburské expresy. V Německu se tak pro Škodu završilo několikaleté schvalovací martyrium, kterým si firma prošla i ve zbylých sousedních zemích a v Maďarsku. Neustálé oddalování německého úřadu dokonce vedení Škody označilo před nedávnem za papírovou válku. „Zejména EBA je v procesu schvalování naprosto nekompromisní a často v technickém posuzování jde až do nejmenších detailů,“ uvedl hlavní inženýr Škody pro kolejová vozidla Petr Špalek. Celý projekt má několik let zpoždění, což mimo jiné vedlo k arbitráži mezi Škodou a Českými drahami, ve které jde o miliardové odškodné. Dodávku 20 lokomotiv za 2,4 miliardy korun měly dráhy převzít do majetku v roce 2009, první stroje ale převzaly až v roce 2013. Podle Škody jde zpoždění na vrub změny norem TSI, což firma považuje za zásah vyšší moci. Desítky tisíc vývojových hodin prý hodila do stoupy. Dráhy tento výklad neuznávají a žádají smluvní penále. Certifikát TSI získala škodová lokomotiva jako druhá na světě v roce 2013, první byl stroj Vectron od Siemensu.



Definitivní razítko od EBA, které nebývá vůbec samozřejmé, Škodě otevírá dveře na německý trh. Firma mimo jiné může bez obav pokračovat v projektu dodávky šesti elektrických vlaků pro DB Regio, s jejichž nasazením se počítá od konce roku 2016 v Bavorsku. Zakázka má hodnotu 2,6 miliardy korun, Škoda ji považuje za klíčovou referenci pro západní trhy. „Celý proces byl velmi náročný, ale jsem rád, že česká lokomotiva je jednou z prvních High Speed lokomotiv na světě, která tato povolení získala,“ doplnil generální ředitel Škoda Transportation Tomáš Ignačák.

Lokomotiva 109E (Emil Zátopek)

- u Českých drah označená jako řada 380
- třísystémový vysokorychlostní stroj, rychlost v komerčním provozu až 200 km/h
- vývoj stál téměř miliardu
- lokomotivu protíná 30 kilometrů kabelů a přes deset tisíc el. spojů
- při stavbě byly využity vláknové kompozity (jako u F1)
- stěna mezi kabinou a strojovnou odolá požáru 15 minut
- při nárazu v rychlosti 110 km/h do patnáctitunové cisterny zůstane kolem strojvedoucího nepoškozený prostor

22. 05. 2015 V Praze by mohlo vzniknout 29 nových železničních zastávek

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-praze-by-mohlo-vzniknout-29-novych-zeleznicnich-zastavek-1191903>)

Na území Prahy by mohlo v budoucnu vzniknout téměř třicet nových železničních zastávek. Vybudovány mají být v rámci zkvalitnění železničního propojení Prahy a Středočeského kraje. Vyplývá to z materiálu, který na neveřejném zasedání minulý týden projednával magistrátní výbor pro dopravu. Kdy by se výstavba stanic schvalovala, nebo kolik by stála, z materiálu není jasné. Výbor jej zatím neschválil. Zastávky jsou v materiálu rozděleny do tří skupin podle jejich významu pro dopravu v Praze. Celkem je na seznamu 29 nových pražských zastávek rozmístěných po celém území města. „Jednání s Prahou jsou ve fázi vytipování nejvhodnějších lokalit pro vybudování zastávek. Některé zastávky jsou ve stadiu projektové přípravy a jiné jsou již téměř před dokončením,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. V první skupině je jich 13. Mezi nimi například ta v Běchovicích, která vznikne v rámci modernizace trati a s jejím zřízením město již počítá. Modernizace trati by měla přinést vznik nových zastávek i v Praze 10, kde mají vlaky nově stavět na Zahradním Městě nebo v Edenu. Zrušena by byla stávající zastávka ve Strašnicích. Stavět se má i v centru, kdy má být nová zastávka na Výtoni v Podskalí – její výhodou by bylo napojení na tramvaje a nedaleké metro B, v jejím okolí je v docházkové vzdálenosti i několik památek včetně Vyšehradu.

Skupiny jsou, chybí termín a peníze

V rámci rozvoje železnice by pak některé nevznikly zcela nově, ale ty stávající by byly posunuty. To se týká například zastávek ve Velké Chuchli a v Jinonicích, které se posunou blíže k tamní zástavbě. Do druhé skupiny jsou pak zahrnuty plánované zastávky v Liboci, Čakovicích nebo ve Kbelích, kde má být nová zastávka Praha-Nouzov. V poslední, třetí etapě by pak vzniklo dalších sedm zastávek, a to mimo jiné v Michli, na Spořilově nebo v Radlicích. Vznik nových zastávek by přivítaly České dráhy (ČD). „Zřízení nových zastávek přirozeně vnímáme pozitivně. Umožňují další vyšší zapojení železniční dopravy v rámci pražské dopravy. Již dnes využívá železniční dopravu na území hlavního města denně kolem 100 tisíc cestujících,“ uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Kdy by mohly začít nové zastávky vznikat, není z materiálu jasné, stejně tak, kdo by jejich vznik financoval. Podle SŽDC je obvyklá praxe taková, že SŽDC financuje stavbu kolejí a samotné zastávky a Praha zaplatí přístupové komunikace. Nové zastávky vždy buduje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která je následně i jejich majitelem. V loňském roce vznikly v Praze nové zastávky například na Kačerově a nově vlaky zastavují i v Podbabě.

22. 05. 2015 Kamera ČT nahlédla do budovaného tunelu u Ejovic – má zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/312345-kamera-ct-nahledla-do-budovaneho-tunelu-u-ejovic-ma-zpozdeni/>)

Stavba největšího českého železničního tunelu za 4 miliardy má za sebou prvních 500 metrů. Dvojice čtyřkilometrových tunelů je klíčovou stavbou pro nový koridor na trase Praha – Plzeň. Vlaky tudy budou jezdit více než 100kilometrovou rychlostí. Obří stavba měla ale problémy a je několik týdnů ve skluzu. Termín zprovoznění v roce 2017 to ale podle stavbařů neovlivní. Obří razící štít urazí za den až 28 metrů. Technici předpokládali, že denně zvládnou 15 metrů, ale už několikrát se jim podařil rychlejší postup. Přesto ale mají několik týdnů zpoždění. Ražbu zpomalilo podloží – jeho složení bylo jiné, než ukazovaly průzkumy.

František Polák, mluvčí Metrostavu, konstatoval, že ze začátku je geologie překvapila: "V břidlicích byly ještě prachovce, a to je takový lepivý materiál. Ale už jsme to překonali," řekl František Polák. Geologický průzkum podle něj nikdy není detailní, vždycky se zkušební vrty dělají po určitých rozestupech. "Vždycky ta zeměkoule vypadá trochu jinak, než se předpokládalo. To je běžný standard. Proto ty tunely mají určitou poezii, že nikdy nevíte, do čeho se pořádně dostanete. Příroda je mocná a nikdy jí neporučíme – musíme jí vyhovět," konstatoval s nadhledem František Polák. Ideálně se podle něj dělá, když je hornina tvrdá. Pokud je na místě voda, je materiál lepivý a práce bývá podstatně horší, a to samozřejmě zdržuje. Několikatýdenní zpoždění se ale prý u tohoto typu stavby dalo předpokládat. Není to nic,



co by stavbaři podle Františka Poláka nebyli schopni na konci zase dohnat. Teď už prý jedou rychleji, než předpokládali, a doufají, že s geologií už se "dohodnou".

Beton v tunelu má životnost 100 let

První část tunelu má už svou konečnou podobu. Chybí ještě koleje a kabely. "Vidíte, že to neteče, že je to v pořádku a že se to samozřejmě vůbec nehýbe," popsal výhody zvolené metody práce František Polák. Betonový tubus se totiž do vyhloubené díry vkládá vlastně ihned po ražbě a žádné následné práce už se pak nemusí dělat. "Ten beton je tak kvalitní, že vydrží 100 let, což je plánovaná životnost tunelu," řekl František Polák.

Na stavbě tunelu se pracuje nepřetržitě ve 12hodinových směnách. Razicí štít, který je asi 100 metrů dlouhý, je podle mluvčího Metrostavu Františka Poláka vlastně "fabrikou na tunel". Dřív prý raziči viděli na takzvanou čelbu a byli v bezprostředním kontaktu s horninou. Dnes je na přední straně razicího štítu řezný element a člověk, který stroj řídí, sedí v buňce asi 30 metrů za tímto štítem. Řídí ho prakticky joystickem. Ražba probíhá tak, že řezné kolo rozruší 1,5 metru zeminy. Ta se pak transportuje pásy, které jsou u stropu tunelu. Štít popojede o 1,5 metru a na jeho konci se postaví další část vnitřního betonového obložení tunelu o šířce 1,5 metru. Stavbaři betonovým dílům, které do vyhloubené díry vkládají, říkají "tybinky". Na místo je přiváží speciální mechanismus. "Tybinky" se pak zvednou pomocí stroje zvaného erektor, který je umístí do správné polohy, a pak se provizorně sešroubují.

První vlaky tunelem projedou sice až v roce 2017, hustý provoz je tam ale už teď. Jen na dopravnících se za den převeze přes 1 600 kubiků vytěženého materiálu. První ze dvou 4kilometrových tunelů bude vyhlouben letos v listopadu. Pak se začne s ražbou druhého tubusu. Přes sto metrů dlouhý obří vrták tak stráví pod povrchem 22 měsíců. Dvojice ejpovických tunelů je součástí modernizace trati z Prahy do Plzně. Po dokončení tady budou vlaky jezdit až rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Cesta se tak zkrátí z původní hodiny dvacet na méně než hodinu.

25. 05. 2015 Železničáři chystají pro Prahu nový most (Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-chystaji-pro-prahu-novy-most-1192418>)

Správa železniční dopravní cesty připravuje jeden ze svých největších a stavebně nejnáročnějších projektů vůbec. Zhruba za pět miliard korun chce státní investor výrazně vylepšit trať mezi Smíchovem a hlavním nádražím, a konečně tak napojit třetí koridor na centrum Prahy. Železničáři přitom chovají naději, že na konci všeho bude i zbrusu nový most pod Vyšehradem. Ten by měl dělat vzhledově totožné dvojčete historickému železničnímu mostu, který už provozu nestačí. „Je to nejvýznamnější úzké hrdlo celého pražského uzlu,“ řekl deníku E15 šéf správy železnic Pavel Surý. Podle něho je řešením výstavba dvou nových kolejí nad řekou. Na starém mostě by zůstala jediná kolej.



Stavba začne dle aktualizovaných plánů v roce 2019. Právě kvůli mostu a možným hádkám kolem něj je projekt rozdělen do dvou etap. SŽDC nejprve opraví navazující tratě na obou březích, což odhaduje na 3,2 miliardy. Součástí bude například kompletní obnova smíchovského nádraží, rekonstrukce řady mostů včetně toho přes Botič či instalace protihlukových stěn a tlumících rohoží pod koleje. V první fázi také vznikne nová zastávka Výtoň jako přestupní uzel. Její výstavba má však podle železničářů smysl pouze tehdy, pokud vznikne nový most.

Jenže ten nemá nic jistého. Ministerstvo dopravy i město jako klíčoví hráči chtějí mít jistotu, že je výstavba nezbytná. To má potvrdit či vyvrátit studie, kterou nyní SŽDC zpracovává. Hodnotí přitom i variantu zvýšení kapacity starého mostu pomocí moderních technologií. „Vedeme o tom zásadní diskusi. Pakliže bude jednoznačně prokázáno, že nový most je jediná varianta, asi bychom se k ní mohli většinou přiklonit,“ řekl E15 náměstek primátorky pro dopravu Petr Dolínek. Podle něho je třeba tak či onak zvýšit kapacitu trati, neboť město chce zkracovat intervaly mezi spoji.

Železničáři plánují další stavby, rekonstrukce i elektrifikaci tratí

Správa železniční dopravní cesty má velké ambice. Kromě stavby nového mostu pod pražským Vyšehradem, hodlá elektrifikovat trať na jihu Čech. Vedení SŽDC prosazuje elektrifikaci trati z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic. Podle šéfa SŽDC Pavla Surého povznesení trati mimo jiné žádají rakouští železničáři, kteří by rádi viděli přímý spoj z pohraničního Gmündu do Prahy. Tím by rovněž došlo k obnovení přímého spoje z lázní Třeboň na hlavní město. „Otázkou zatím je, jak vyjde ekonomika projektu,“ uvedl Surý. Trať je stavěna na rychlost sto kilometrů v hodině, kdysi po ní jezdily

expresy na Vídeň. Nyní ji ale brzdí motorová Regionova výrazně nižší rychlostí. V případě přestavby by Jihočeský kraj mohl využít regionální vlaky na elektrifikovaném trojúhelníku Veselí nad Lužnicí, České Velenice, České Budějovice. Šéf SŽDC koncem minulého týdne jednal na jihu Čech i o dalších projektech. Správa železnic se mimo jiné chystá odstranit možná největší nádražní ostudu Českých drah, tedy alespoň pokud jde o krajská města. Kdysi honosné českobudějovické nádraží, které je nyní na spadnutí, by mělo projít rekonstrukcí. Budovu získá SŽDC spolu s dalšími nádražími od drah zřejmě ještě letos. „Je to naše priorita,“ řekl Surý. Stavba by prý v případě rychlého převodu mohla začít příští rok. Na opravy nádraží se chce SŽDC zaměřit i v dalších krajských městech, například ve Zlíně.

25. 05. 2015 Na jihu se otevírá část koridoru. Vlakům umožní rychlost až 160 km/h (Horusice – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-jihu-se-otevira-cast-koridoru-vlakum-umozni-rychlost-az-160-km-h-1192911>)

Správa železniční dopravní cesty o dnešní půlnoci otevře pětakilometrový úsek čtvrtého koridoru z Veselí nad Lužnicí k Horusicím. Stavba za 1,3 miliardy korun vede koleje ve zcela nové stopě, vlaky zde budou moci využít rychlost až 160 kilometrů v hodině. V rámci projektu SŽDC zrekonstruovala nádraží ve Veselí nad Lužnicí, kde mimo jiné vznikla nová nástupiště. „Je to další z milníků budování čtvrtého koridoru,“ uvedl mluvčí železničářů Jakub Ptačinský. Otevření dalších nových úseků bude následovat v příštích týdnech. Začátkem června se má otevřít nová zdvojená kolej mezi Veselím a Soběslaví, na konci letních prázdnin pak správa železnic pustí vlaky na novou trať z Tábora na sever do Sodoměřic, jejíž součástí je i zcela nový tunel. Na úseku z Veselí nad Lužnicí k Horusicím vzniklo mimo jiné osm železničních mostů a pět silničních. S těmi souvisejí nutné přeložky silnic druhé a třetí třídy. Čtvrtý koridor je při sečtení všech projektů největší železniční stavbou v republice. Po jeho dokončení by se měla cesta z Prahy do Českých Budějovic zkrátit na hodinu a půl, což je o hodinu méně než dnes. Zatím zde ale cestující trápí řada výluk. Ta nejdelší, mezi Budějovicemi a Tábořem, zítřkem končí.

26. 05. 2015 Fantovu kavárnu si pronajme indická Café Coffee Day (Praha hl. n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/fantovu-kavarnu-si-pronajme-indicka-cafe-coffee-day/1220392>)

Fantovu kavárnu na pražském hlavním nádraží si pronajme kavárenský řetězec z Indie Café Coffee Day. Nájemce pro historickou budovu sháněla Grandi Stazioni spravující pražské hlavní nádraží od konce roku 2013, kdy dokončila opravu střední části Fantovy budovy. V tiskové zprávě to oznámila firma Grandi Stazioni. Kavárna by se pro veřejnost měla otevřít letos začátkem léta. "Nového nájemce Fantovy budovy jsme vybírali velmi pečlivě," uvedl Martin Hamšík, mluvčí tuzemské pobočky italské Grandi Stazioni. Kromě kávy a další klasického kavárenského sortimentu bude nový nájemce na hlavním nádraží nabízet například bagety nebo saláty. Hodnotu kontraktu a délku pronájmu Grandi Stazioni neuvědla. V minulosti jednala s trojicí zájemců, oficiálně ale odmítala sdělit jejich jména. V zákulisí se diskutovalo například o pivovarnické společnosti Heineken.

Hlavní nádraží v Praze patří k nejvýznamnějším secesním památkám v Česku, je národní kulturní památkou. Kavárna byla původně odjezdová hala, později sloužila jako místo k posezení cestujících při čekání na vlak. Je charakteristická vysokou kupolí, jejíž stěny zdobí secesní motivy a sochy připomínající česká města, do nichž v době vzniku nádraží vedla dráha z Prahy. Interiéry vyzdobili sochaři Stanislav Sucharda a Ladislav Šaloun, autorem celé historické budovy je architekt Josef Fanta.

Italská společnost Grandi Stazioni prostory hlavního nádraží opravuje od prosince 2006. Ve vstupní hale vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory, výtahy a řadu obchodů. Výměnou za rekonstrukci hlavního nádraží získala od Českých drah možnost budovu nádraží komerčně využívat po dobu 30 let. Ve výběrovém řízení na obnovu nádraží zvítězila v roce 2002. Rekonstrukce odbavovací haly měla podle společnosti vyjít na 1,15 miliardy korun, práce na Fantově kavárně si dosud vyžádaly desítky milionů korun, dodal Hamšík.

Kromě odbavovací haly a středního traktu s kavárnou má Grandi Stazioni povinnost zrekonstruovat i boční trakty budovy, které dosud využívají České dráhy. Kvůli posunutí termínu z původního podzimu 2016 o dva roky přijel letos na jaře jednat s vedením Českých drah šéf mateřské společnosti Ferrovie dello Stato Italiane Group Michele Mario Elia.

27. 05. 2015 Faiveley postaví v Česku novou továrnu na díly pro vlaky

Zdroj: E15.cz ()

Francouzský dodavatel komponentů pro železniční průmysl Faiveley Transport si od developera VGP nechává na okraji Plzně v Bručné postavit továrnu. Přesune do ní zhruba 450 zaměstnanců, kteří pracují v západočeském závodu Lekov v Blovicích. Podnik patří mezi klíčové dodavatele Škody Transportation. „Dlouho zvažovaná varianta rozšíření firmy dozrála do bodu revoluční změny. Na konci minulého kalendářního roku bylo s definitivní platností rozhodnuto o přestěhování celé továrny do nových prostor,“ uvedl Michel Ledroit, generální ředitel FT Lekov. Celkovou investici do nových výrobních kapacit společnost nesdělila. Projekt však mimo jiné podpořila státní agentura CzechInvest. „Výstavba byla již zahájena. Prostory budou předány ve čtvrtém čtvrtletí 2015,“ sdělila mluvčí VGP Petra Roušarová. Nové prostory ve VGP Parku Plzeň budou mít přes osmnáct tisíc metrů čtverečních výrobních ploch a kolem tří tisíc čtverečních metrů kanceláří. Změny se dočká také název české části firmy. Po desítkách let zanikne název Lekov. Nová entita se bude jmenovat Faiveley Transport Czech.

Firma zaměstnává celkem 5 500 lidí

Mezi referencemi Faiveley Transport vynikají například dodávky pro francouzské rychlovlaky TGV, díly má Lekov též v Česku jezdících pendolinech. Komponenty bude mít rovněž v soupravách InterPanter, které v současnosti Škoda Transportation zhotovuje pro České dráhy. Faiveley Transport zaměstnává ve čtyřiašedesáti zemích 5 500 lidí. Firmu v roce 1919 založil francouzský průmyslník Louis Faiveley. Jeho rodina stále patří mezi hlavní akcionáře skupiny. Loni koncern utržil 982 milionů eur s provozní marží devět procent. Tuzemská část Lekov má podle posledních zveřejněných výsledků tržby kolem půl miliardy korun. V minulých letech byla ve ztrátě jednotek milionů korun. Historie české části firmy začala v roce 1934, kdy Lekov vznikl. Po znárodnění v roce 1948 společnost přešla pod Škodu Plzeň. Roku 1993 největšího tuzemského výrobce elektrických trakčních přístrojů zprivatizovali manažeři. Koncern Faiveley společnost koupil v roce 2001.

27. 05. 2015 ČD rozšířily síť pokladen s bezhotovostními platebními terminály o 66 stanic na celkem 255 nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-24100/>)

České dráhy dokončily instalaci dalších 87 platebních terminálů pro bezhotovostní platby. Na 66 stanicích je možné platit jízdné platebními kartami zcela nově. Dalších 21 platebních terminálů rozšířilo počet pokladních přepážek na stanicích, kde terminály již jsou. Uhradit jízdné platební kartou je tak nyní možné už na 255 nádražích po celé republice. Díky tomu třetina tržeb ČD za jízdenky dnes přichází bezhotovostně, buď nákupem v eShopu nebo bezhotovostním nákupem u pokladny na nádraží.

Cestující dnes mohou bezhotovostně platební kartou uhradit nákup jízdenek v 255 stanicích. V nich je instalováno celkem 421 platebních terminálů. Kartou lze platit jízdné mimo jiné i na jediné lanové dráze Českých drah z libereckého Horního Hanychova na Ještěd. Platební terminál tam funguje v dolní stanici. Nejnověji byla tato možnost rozšířena do 66 stanic v menších městech, například v Háji ve Slezsku, Mostech u Jablunkova, Uničově, Hanušovicích, Okříškách, Bystřici nad Pernštejnem, Hustopečích, Zaječí, Střelčích, Úvalech, Hořicích v Podkrkonoší, Řevnicích, Karlštejně, Dobřichovicích, Slatiňanech, Žamberku nebo v Tanvaldu.

Další možnost pro bezhotovostní nákup jízdenek je prostřednictvím eShopu Českých drah. Pořízení jízdenek v eShopu usnadňuje i populární aplikace „Můj vlak“, která byla spuštěna loni. Díky dostupnosti internetu a moderním telefonům s internetem si tak může cestující koupit jízdenku na vlak bezhotovostně prakticky na jakémkoliv místě České republiky. Jízdenku navíc nemusí tisknout, ale k jejímu ověření stačí ukázat příslušný kód doručený přímo na mobilní telefon.

Za uplynulých 12 měsíců (od dubna 2014 do dubna 2015) tak přijaly České dráhy bezhotovostní platby za jízdné v objemu cca 1,8 miliardy Kč. To je téměř třetina celkových ročních tržeb za vlakové jízdné. Možnost bezhotovostního placení jízdného platební kartou by se mohla v budoucnosti rozšířit také přímo do vlaků. Od léta chtějí České dráhy tuto možnost testovat na deseti upravených přenosných pokladnách POP především na mezistátních vlacích. V případě úspěšného testování by se v dalších letech rozšířila možnost bezhotovostního placení platební kartou i na další přenosné poklady POP a do dalších vlaků.

27. 05. 2015 Oslavte Den dětí na nádraží v Praze-Braníku a ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka (30. května 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-24101/>)

Na sobotu 30. května připravily České dráhy ve spolupráci se SŽDC a dalšími partnery Dětský den v železniční stanici Praha-Braník. Od 10 do 18 hodin tu budou připraveny jízdy parními vlaky v čele s lokomotivami „Čtyřkolák“ a „Karkulka“ do Modřan a vyhlídkové jízdy Regionovou na „Most inteligence“. Regionova ráno svezde cestující do Braníka z hlavního nádraží a odpoledne po skončení akce pojedou zpět. Na Dětský den můžou rodiny s dětmi ve stejný den vyrazit také do železničního muzea v Lužné u Rakovníka.

Historický parní vlak s lokomotivami „Čtyřkolák“ a „Karkulka“ bude odjíždět z Braníka do Modřan v 10:05, 11:05, 12:05, 13:05, 14:05, 15:05, 16:05 a 17:05. Vyhlídkové jízdy Regionovou na „Most inteligence“ budou začínat na branickém nádraží v 10:25, 11:25, 12:25, 13:25, 14:25, 15:25 a 16:27. Na zahájení v Braníku vypraví ČD mimořádný vlak (Regionovu) z Prahy hl.n., odkud bude odjíždět v 9:30. Zpět z Braníka na hlavní nádraží se bude vracet po ukončení akce v 17:30. Zpáteční jízdenka v Regionově bude stát 80 Kč, v parním vlaku pak 100 Kč. V prodeji bude také celodenní jízdenka za 200 Kč. Děti od 6 do 15 let mají 50% slevu, děti do 6 let cestují zdarma. Návštěvníci se mohou na branickém nádraží těšit na jízdy historického motorového vozu „Hurvínek“, projížďku na šlapací drezíně, výstavu lokomotiv ČD a hasičské techniky SŽDC, ukázky tanců a prací výtvarné dílny DDM Praha 5. Součástí zábavného programu budou soutěže o drobné ceny a prodej upomínkových předmětů.

Více informací o akci poskytne Regionální obchodní centrum ČD Praha (tel.: 972 241 629, e-mail: Lemberk@gr.cd.cz) nebo zaměstnanci železničních stanic Praha-Braník (tel. 725 859 426, e-mail Pavlik@zap.cd.cz) a Praha Masarykovo nádraží (tel. 972 246 161).

Jízdní řád parního vlaku Praha-Braník – Praha-Modřany zast. a zpět (30. května 2015)

Praha-Braník	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05
Praha-Modřany zast. (přij.)	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10
Praha-Modřany zast. (odj.)	10:15	11:17	12:15	13:15	14:16	15:15	16:19	17:19
Praha-Braník	10:20	11:22	12:20	13:20	14:21	15:20	16:24	17:24

Vyhlídkové jízdy na „Most inteligence“ (Regionova, 30. května 2015)

Praha-Braník	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:27
Praha-Krč	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:35
Most inteligence (přij.)	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:40
Most inteligence (odj.)	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:44
Praha-Krč	10:54	11:54	12:54	13:54	14:50	15:54	16:52
Praha-Braník	10:59	11:59	12:59	13:59	14:55	15:59	16:57

Jízdní řád Regionovy Praha hl. n. – Praha-Braník a zpět (30. května 2015)

tam	stanice	zpět
09:30	Praha hl. n.	17:47
09:35	Praha-Vršovice	17:43
09:40	Praha-Kačerov	17:38
09:54	Praha-Krč	17:35
09:58	Praha-Braník	17:30

Doprovodný program na nádraží Praha-Braník (30. května 2015)

- 1. nástupiště: vlevo – technika hasičů SŽDC
- 1. kolej: vlevo jízda na šlapací drezíně, uprostřed stylové občerstvení v historickém železničním voze, vpravo nákladní vůz jako pódium s programem DDM

- 2. kolej: vlevo odjezdy a příjezdy soupravy Regionova na „Most inteligence“, uprostřed výstava současných lokomotiv ČD, vpravo odjezdy a příjezdy historického motoráčku M 131 „Hurvínek“ (jezdí zdarma v obvodu nádraží)
- 3. kolej: vlevo – odjezdy a příjezdy parního vlaku do / z Modřan
- 4. kolej: příjezdy a odjezdy pravidelných vlaků
- Letní čekárna (vpravo od odbavovací haly): modulové kolejiště modelářského kroužku ze Slivence

Během dětského dne bude zajištěno občerstvení a prodej drobných upomínkových předmětů se železniční tematikou. Žádáme návštěvníky, aby při pohybu v kolejišti a na vystavovaných vozidlech dbali své osobní bezpečnosti.

Program na pražském hlavním nádraží

Ve Fantově budově na pražském hlavním nádraží mohou zájemci navštívit divadelní představení „Nejlokomotivovatější lokomotiva“. Divadlo bude začínat 29. května a 1. června v 16:30, v sobotu 30. a 31. května v 10:00 a 15:00.

Dětský den v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka (30. května 2015)

Na Den dětí mohou rodiny s dětmi vyrazit v sobotu 30. května také do železničního muzea v Lužné u Rakovníka. V areálu muzea bude přichystán zábavný program a soutěže pro děti i dospělé, výstava parních a motorových lokomotiv a modelové kolejiště. V 10:20 přijede do Lužné parní vlak z Loun v čele s parní lokomotivou 477.043 „Papoušek“. Vlak bude odjíždět z Loun v 8:50, zpět do Loun se bude vracet v 15:05. Jednosměrné jízdenky z Loun až Postoloprty do Lužné budou stát 100 Kč, ze Žatce 80 Kč a z Krupé 20 Kč. Děti od 6 do 15 let pojedou za poloviční jízdné a v úseku Krupá – Lužná zdarma. Vyhlídkové jízdy na úzkorozchodném okruhu budou zdarma. Podrobnosti o této akci naleznete na stránkách www.cdmuseum.cz.

Jízdní řád parního vlaku Louny – Lužná u Rak. a zpět (30. května 2015)

tam	stanice	zpět
příj.	odj.	příj. odj.
	8:50 Louny	16:37
8:53	8:54 Louny střed	16:32 16:32
8:57	8:58 Louny město	16:28 16:28
9:10	9:12 Postoloprty	16:16 16:16
9:25	9:33 Žatec	15:52 15:55
10:04	10:15 Krupá	15:11 15:12
10:20	Lužná u Rakovníka	15:05

28. 05. 2015 Spor o dvě písmenka. Českým drahám se nelíbí zkratka RegioJetu (RJ – railjet/RegioJet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spor-ceskych-drah-a-regiojetu-o-zkratku-rj-fin-eko-doprava.aspx?c=A150526_172152_eko-doprava_suj)

Všechny tuzemské vlaky soukromého dopravce RegioJet budou od 14. června v jízdních řádech i na staničních tabulích nově pojmenované zkratkou RJ namísto současných EC/IC. Zdánlivě kosmetická změna se však nelíbí Českým drahám. Ty používají totiž zkratku rj pro své jednotky railjet. „Chceme mít jedno označení pro všechny naše spoje, které bude korespondovat se jménem dopravce,“ vysvětlil změnu mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Až dosud používá pro své vlaky zkratku IC nebo EC podle toho, zda jede pouze po Česku, nebo i na Slovensko. „Rozhodli jsme se k tomu přistoupit právě s ohledem na lepší propojení označení spoje se jménem RegioJet vůči cestujícím,“ dodal Ondrůj. Na Slovensku se označení změní až v prosinci. Firma si zkratku přihlásila na Úřadu průmyslového vlastnictví loni na podzim. Sjednání zkratk může cestující mást: dva rozdílné vlaky budou označeny stejnou zkratkou. V hlášení bude nádražní rozhlas u railjetů mluvit o railjetech, v případě vlaků RegioJetu bude mluvit o vlaku „er jé“. Podle Českých drah je zkratka RJ už déle zapsaná ve vyhláše Mezinárodní železniční unie UIC pouze pro vlaky railjet. „Provozovatelé dráhy ani jiní dopravci v Evropě podle našeho názoru nesmí zkratku RJ využívat pro označení svých vlaků v jízdních řádech, na informačních zařízeních,“ tvrdí mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Dráhy hrozí žalobou

Dráhy s přidělením zkratky RJ pro svého konkurenta nesouhlasí. Přidělování má u nás na starosti Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). „České dráhy již vyzvaly SŽDC, aby postupovala v souladu s vyhláškami UIC a závaznými normami TSI a upustila od praxe označovat spoje Regiojet zkratkou RJ,“ dodal Štáhlavský. Jinak národní dopravce zvažuje právní kroky. Podle Štáhlavského jde o podobnou situaci, jako kdyby u nás někdo označit vlaky zkratkou francouzských rychlovlaků TGV. ČD koordinují svůj postup s rakouským dopravcem ÖBB, který je vlastníkem značky railjet. „Zkoumáme právní dopady používání zkratky RJ pro jiné vlaky, než railjety. Pokud by došlo k porušení našich práv, podnikneme patřičné kroky,“ řekl mluvčí ÖBB Michael Braun. Podle mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského správce kolejí neřeší autorská práva ani přiměřenost označení. „Děláme sice nějakou supervizi ve smyslu vulgárních nebo nevhodných slov, ale jinak se řídíme spíše technologickou stránkou věci, tedy možnostmi, zda toto zobrazení je technicky možné,“ vysvětlil Ptačinský.

28. 05. 2015 Kleště se osvědčily. České dráhy je po osmi letech vracejí do vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-potvrdily-navrat-ke-klestim-f08-/eko-doprava.aspx?c=A150528_085923_eko-doprava_fih)

České dráhy se po několikaměsíčním testování kleští rozhodly, že je po letech vrátí do výbavy průvodčích. Do konce příštího roku nahradí celkem 2 800 kleští nynější razítka. Nejdříve se objeví v mezistátních vlacích, nakonec v regionálních spojích. Důvodem změny je lepší ochrana proti padělatelům. Novodobé kleště totiž jízdenku nejen proděraví, ale označí razítkem také datum a číslo vlaku. Znehodnocení jízdního dokladu je tak složitější. Návrat ke kleštím doporučuje i Sdružení evropských železnic a policií jednotlivých zemí COLPOFER.

Průvodčí Českých drah, kteří kleště testovali od konce loňského roku zhruba do konce února, jejich pořízení doporučili. „České dráhy se na základě testování rozhodly průvodčí novými kleštěmi vybavit,“ říká mluvčí drah Petr Štáhlavský. Zavádění 2 800 kleští od německé firmy ZIFA je naplánováno postupně až do konce příštího roku. Jako první přijdou na řadu mezistátní vlaky, poté dálkové a jako poslední regionální spoje. „Kleště přinášejí některé podstatné výhody, jednak při snadné a rychlé obsluze při odbavení cestujících, kvalitnější a trvalejší označení všech typů jízdních dokladů příslušným otiskem s datem a číslem vlaku a provádějí také perforaci (proděravění) dokladu, což znemožňuje jeho zneužití,“ dodal mluvčí. Příkladem zneužití jsou například neoprávněné návratky a falšování jízdních dokladů. ČD nicméně nemají informace, že by se objevily nějaké větší případy padělání jízdenek. Bezpečnostní důvody jsou tak spíše preventivní. Důvodem zavádění jsou i nové technologie. Například dříve se na jízdenky nepoužíval termocitlivý papír, ze kterého se otisk současných razítek lépe stírá. Kleště, které pouze jízdenku proděravěly, České dráhy používaly do začátku 90. let. Do roku 1997 byly v provozu kleště, které vyznačily datum a číslo vlaku bez proděravění. Po nich přišla razítka s datem a údajem o vlaku.

28. 05. 2015 Železniční stanice Praha-Hostivař změní výrazně podobu (slavnostní zahájení stavby)

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

Tradičním poklepáním na kolejnici dnes Správa železniční dopravní cesty slavnostně zahájila rekonstrukci železniční stanice Praha-Hostivař. Její přestavba je prvním krokem rozsáhlého projektu, jehož cílem je modernizace pražského železničního uzlu v úseku z Hostivaře až téměř na hlavní nádraží. Přestavba hostivařské stanice je první etapou rekonstrukce železniční trati České Budějovice – Praha v úseku Praha-Hostivař (včetně) – Praha hl. n. (mimo). Hlavním cílem její optimalizace je zvýšení kapacity dráhy pro potřeby příměstské, dálkové i nákladní dopravy, zlepšení přestupních vazeb mezi železniční a městskou hromadnou dopravou, snížení negativních vlivů dopravy na okolní zástavbu a v neposlední řadě uvedení železniční trati, souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. „Vzhledem k velkému rozsahu projektu stavby bylo v průběhu přípravy navrženo jeho rozdělení na dvě oddělené části, které budou realizovány samostatně. První část řeší rekonstrukci stanice Praha-Hostivař, která jako jediná na rameni Benešov u Prahy – Praha nemá zajištěn mimoúrovňový přístup na nástupiště. Současný stav, kdy cestující přicházejí k vlakům přes koleje, je nejen nebezpečný, ale má rovněž omezující vliv na kapacitu dráhy,“ upřesnil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V Praze-Hostivaři dojde ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdnych kolejí, úpravě kolejových rozvětvení (výhybek) a bude vybudováno nové kolejiště, které bude respektovat stávající napojení na Odstavné nádraží Praha Jih a Depo kolejových vozidel Praha ČD a ostatní tratě. Součástí rekonstrukce bude také výstavba nových ostrovních nástupišť s mimoúrovňovým přístupem pro cestující. Ten zajistí nový podchod, který zároveň propojí okolní území dosud rozdělená železnicí. Na všech nástupištích bude zřízeno nové zastřešení a podél trati vzniknou protihlukové zdi. Na stávající projekt bude navazovat druhá část, která řeší úsek mezi stanicí Praha-Hostivař a jižními portály vinohradských tunelů. Součástí řešeného úseku jsou rozsáhlé přestavby mostních objektů přes významné městské komunikace. Trať bude vedena v pozměněné trase, což se mimo jiné projeví na obsluze daného území osobními vlaky. Dosavadní zastávku ve Strašnicích nahradí jednak nová stanice Zahradní Město a jednak zastávka Eden.

Celkové náklady stavby s názvem Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař činí 1 214 319 620 Kč bez DPH. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to ve výši až 836 671 519 Kč. Národní financování projektu zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Dokončení prací je plánováno na červen příštího roku.

Název stavby	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel	Společnost Hostivař Viamont – EUROVIA – GJW (vedoucí: STRABAG Rail a. s., členové: EUROVIA CS a.s. a GJW Praha spol. s.r.o.)
Začátek a konec stavby	km 175,400 až 177,570
Nejvyšší rychlost	120 km/h
Termín zahájení	07/2014
Termín dokončení	06/2016
Celkové náklady stavby	1 214 319 620 Kč
Schválený příspěvek EU	836 671 519 Kč

29. 05. 2015 Stavební povolení: Revitalizace trati Trutnov – Teplice nad Metují

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150529rozhodnuti.pdf>)

Jedná se regionální železniční trať – jednokolejnou neelektrifikovanou trať s převažující osobní dopravou, vlaky nákladní dopravy jsou zaváděny pouze dle potřeby. Na trati je organizován provoz dle předpisu SŽDC D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Organizování drážní dopravy probíhá dirigováním a to dispečerem ze ŽST Teplice nad Metují. V dopravních D3 – Adršpach, Janovice u Trutnova, Radvanice je dovoleno křižování příp. předjíždění vlaků. ŽST Trutnov střed je přílehlou stanicí. Největší traťová rychlost v celém úseku tratě Teplice nad Metují – Trutnov střed je 50 km/h, zábrzdni vzdálenost 400 m. Cílem stavby je zlepšení celkové atraktivity při cestování železniční regionální dráhou (turistika, rekreace, spojení regionálních center) a to odstraněním traťových rychlostních omezení a tím zkrácení cestovních dob. Proběhne rekonstrukce dopravní D3 Adršpach pro současné a výhledové požadavky objednatelů osobní dopravy se záměrem zkrácení intervalů křižování. Stavba dále řeší rekonstrukci železničního mostu v km 5,348 a teplického tunelu, kterou vzhledem k technickému stavu, nelze řešit pouhou údržbou. Investiční akce má garantovat efektivní fungování především osobní dopravy na této trati na následujících několika desítkách let, stabilizaci jízdního řádu a zabezpečení flexibility v případě požadavky na změnu koncepce dopravy navazujících tratí.

Železniční most v žkm 5,348

V tomto úseku dojde ke komplexní přestavbě stávajícího kamenného železničního mostu v km 5,348. Na mostní konstrukci bude provedena rekonstrukce železničního svršku, úprava GPK bude provedena v celé délce oblouku vč. navazujícího oblouku bez mezipřímé. Návrhová rychlost v tomto úseku je 45 km/h, kolej bude z hlediska GPK vyhovovat i výhledové rychlosti s využitím nedostatku převýšení $100 \text{ mm} < I \leq 130 \text{ mm}$ $V_{130} = 55 \text{ km/h}$, využitelné pouze vozidly s omezenými účinky

na trať. Mezi kolejnicovými styky v km cca 5,318 do km cca 5,368 bude odstraněn kolejový rošt a odtěženo šterkové lože na pláň tělesa železničního spodku.

Dopravná D3 Adršpach

V rámci stavby revitalizace dojde v dopravně D3 Adršpach vzhledem k naplnění požadavku ke zkrácení křižování k vybudování staničního zabezpečovacího zařízení se samovratnými přestavníky. Kolejiště bude kompletně zrekonstruováno od výhybky č. 4 (ZV km 24,637) po výhybku č. 1 (ZV km 24,939). Geometrie nově navržených dopravních kolejí č. 1 a č. 2 vyhovuje rychlosti 50 km/h. Vzhledem ke skutečnosti, že samovratné výhybky nejsou ve vazbě s hlavním návěstidlem (návěst dovolující jízdu je závislá na správné poloze výhybky) bude ve staničních kolejích zavedena rychlost $V = 40$ km/h. Koleje č. 2 a 3 budou vytrhány v celé délce včetně výhybek č. 2 a 3. Kolej č. 1 bude vytrhána v délce od výhybky č. 1 po výhybku č. 4 včetně těchto výhybek. Zrušeny budou obě nástupiště. Betonové pražce ze stávajícího kolejiště budou použity také v novém železničním svršku. Šterk bude odtěženo. Pláň tělesa železničního spodku bude upravena do požadovaného sklonu a zhutněna.

Teplický tunel

V rámci této revitalizace bude provedena sanace tunelu z důvodu zatékání vody skrz ostění tunelu a rekonstrukce železničního svršku a spodku v tunelu a přilehlých úsecích. Tunel je dlouhý 230 m. Vjezdový portál je ve stávajícím km 31,221, výjezdový portál ve stávajícím km 31,451. Návrhová rychlost v tomto úseku je 55 km/h. Po stavbě však zůstane v úseku zavedena stávající rychlost 50 km/h. Ve směru do Teplic n. M. by zavedení vyšší rychlosti bylo možné pouze na úseku cca 200 m, neboť je nutné za tunelem ponechat stávající rychlosti 30 km/h z důvodu viditelnosti návěstidla na vjezdu do stanice. V opačném směru je možné zavedení rychlosti na úseku cca 400 m. Vzhledem ke skutečnosti, že v tomto směru je trať ve stoupání cca 20 ‰ není zvýšení rychlosti na takovoto délce využitelné.

Traťový úsek 26,817 až 27,263

Za účelem odstranění propadu rychlosti v tomto vybraném traťovém úseku je nutná úprava GPK. Návrhová rychlost v tomto úseku je 50 km/h. Ze stavebního hlediska bude kolej připravena pro výhledové zavedení rychlosti s využitím nedostatku převýšení $100 \text{ mm} < l \leq 130 \text{ mm}$ $V_{130} = 55$ km/h pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať.

Traťový úsek 29,172 až 29,410

Za účelem odstranění propadu rychlosti v tomto vybraném traťovém úseku je nutná úprava GPK. Návrhová rychlost v tomto úseku je 50 km/h. Ze stavebního hlediska bude kolej připravena pro výhledové zavedení rychlosti s využitím nedostatku převýšení $100 \text{ mm} < l \leq 130 \text{ mm}$ $V_{130} = 50$ km/h pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať.

29. 05. 2015 Stavební povolení: Elektrizace trati č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou 2. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150528rozhodnuti.pdf>)

Předmětem stavby je elektrizace trati č. 293 stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV, která umožní jízdu elektrických jednotek přímé linky Nezamyslice – Šumperk – Kouty nad Desnou bez přestupování v žst. Šumperk. 2. část stavby tvoří úsek trati Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou.

Napájení je zajištěno z trakční měnárny v Šumperku, pomocná měnárna bude vybudována v Loučné nad Desnou u zastávky Filipová (jako samostatná stavba). Trakční vedení je navrženo bez zesilovacího vedení a do rychlosti 100 km/hod, rozpětí stožárů pro rychlost větru max. 35 m/s. ve střední námrazové oblasti. V žst. Petrov nad Desnou bude zatrolejována kolej č. 1 a 2, koleje 3 a 4 budou bez TV. V dopravně Loučná nad Desnou bude zatrolejována kolej č.1, TV bude respektovat výhledové nové kolejové řešení dopravní (bude vybudováno v samostatné stavbě). Bude provedeno ukolejnění jako ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí TV, napájecího vedení a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV. Železniční svršek: úpravy budou provedeny v těchto úsecích:

- u mostu v km 0,397 – úpravy v km 0,375 – 0,418
- u mostu v km 0,960 a podél nástupiště v železniční zastávce Rapotín zastávka – km 0,942 – 1,080
- u mostu v km 3,343 – km 3,230 – 3,363
- podél nástupiště v zastávce Velké Losiny zastávka – km 5,046 – 4,151

- podél nástupiště v zastávce Loučná nad Densou-Filipová – km 7,610 – 7,715
- u mostu v km 10,521 – km 10,490 – 10,552
- podél nástupiště v nz. Loučná nad Desnou-Rejhotice – km 11,610 – 11,708

Nástupiště: v zastávkách budou provedeny úpravy stávajících nástupišť – prodloužení na 90 m, výška nástupišť 0,55 m nad temenem kolejnice, šířky 3 m. Pro přístup na nástupiště budou v zastávkách zřízeny chodníky opatřené zábradlím. V dopravě Loučná nad Desnou bude zřízeno oboustranné poloostrovní nástupiště šířky od 5,14 m se zúžením směrem k šumperskému zhlaví až na 3,72, délka 90 m, výška nástupiště 0,55 m nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště centrálním přechodem na konci nástupiště (směr Kouty nad Desnou). Nástupiště bude používáno jako vnější k rekonstruované traťové koleji. Po zřízení dopravy Loučná nad Desnou (samostatná stavba) budou používány obě nástupištní hrany. V dopravě Kouty nad Desnou je navrženo jedno vnější mimoúrovňové nástupiště u koleje č. 1 v návaznosti na výpravní budovu šířky 3 m, a jedno nové jednostranné poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 šířky 3 m, které bude používáno v mimořádných případech a nenástupní hrana bude opatřena bezpečnostním zábradlím. Obě nástupiště v délce 90 m s výškou nástupní hrany 0,55 m nad TK. Přístup na nástupiště o koleje č. 1 je ze zpevněné plochy před VB novou šikmou komunikace pro pěší šířky 2,65 m. V stanicích a zastávkách budou provedeny úpravy rozvodů nn, stávajícího osvětlení a na prodloužených částech nástupišť a na nových nástupištích bude vybudováno osvětlení nové. Současně budou na stávajících nástupištích upraveny přístřešky pro cestující (vzhledem ke zvýšení hran nástupišť), v dopravě Loučná nad Desnou bude vybudován nový přístřešek typově shodný s přístřešky v ostatních zastávkách.

Zabezpečovací zařízení: v žst. Petrov nad Desnou bude vybudováno nové reléové zabezpečovací zařízení, které bude vyhovovat konfiguraci kolejiště, vybudované v 1.stavbě. Skupinová návěstidla budou nahrazena odjezdovými návěstidly u každé koleje s doplněnou přivolávací návěstí. Pro zřízení zabezpečovacího posunu budou doplněna seřaďovací návěstidla. V dopravě Velké Losiny bude konfigurace kolejiště zachována, kolejiště bude doplněno odjezdovými návěstidly ovládanými z žst. Petrov nad Desnou. V dopravě Kouty nad Desnou bude nová konfigurace kolejiště, které bude doplněno skupinovým odjezdovým návěstidlem ovládaným z žst. Petrov nad Desnou. Kabelizace k vnějším prvkům zab. zař. bude provedena všude nová.

Železniční přejezdy: Stavebně bude upraven pouze přejezd v km 7,730, kde bude rozšířen chodník na požadovanou šířku. Pro dosažení rozhledových poměrů na přejezdech označených a zabezpečených pouze výstražnými kříži bude provedeno omezení délky vozidla dopravními značkami, odstranění dřevin v rozhledovém poli řidiče a na přejezdu v km 11,270 bude provedena terénní úprava k dosažení rozhledových poměrů. Nově bude zabezpečen přejezd v km 0,938 (P9153) zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBI. Všechny kolejové obvody stávajících PZS budou nahrazeny počítači náprav s vnitřní výstrojí umístěnou v reléových domcích jednotlivých přejezdů.

Pozemní objekty: V dopravě Velké Losiny a Kouty nad Desnou budou zřízeny nové rozvodny nn – betonové prefabrikované objekty, Velké Losiny rozměr 5,5 x 2,62 m, světlá výška 2,4 m, Kouty nad Desnou 3,7 x 2,62 m, světlá výška 2,4 m. V rozvodnách bude umístěna technologie pro napájení stávajících i nových zařízení.

Mosty a propustky: U většiny mostních objektů bude provedena lokální sanace povrchu betonových křídel a trhlín, úpravy zídek při přechodu do tratí, zesílené pražcové podloží, případně výměna pozednic. Nová mostní konstrukce bude provedena u mostu v km 3,343 (SO 04-19-03) – bude tvořena železobetonovými monolitickými prostě uloženými deskami se zabetonovanými ocelovými nosníky.

Železniční sdělovací zařízení: podél tratí bude položen dálkový optický kabel s dimenzí 36 vláken SM. Stávající kabelové rozvody, které jdou v souběhu s tratí nebo ji křížují, budou ochráněny, případně stranově či výškově přeloženy.

Protihlukové objekty – individuální protihluková opatření na objektech, které jsou stavbou dráhy nebo stavbou na dráze.

31. 05. 2015 Správa železnic opět nabídne k odprodeji nevyužívané tratě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-opet-nabidne-k-odprodeji-nevyuzivane-trate/1222237>)

Nevyužívané regionální železniční tratě nabídne k prodeji Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Výběrová řízení spustí začátkem června, řekl ČTK mluvčí organizace Marek Illiaš. SŽDC pětici tras,

na kterých vlaky už řadu let nejezdí, nabídla k prodeji už letos v lednu. Kvůli vysokým cenám v řádu desítek milionů korun ale nebyl o tratě zájem. Nyní budou na prodej za miliony korun. Při prodeji majetku musela státní správa železnic postupovat podle stanoveného postupu a nejdříve nevyužívané tratě nabídnout minimálně za ceny platné podle vyhlášky. Například 22 kilometrů dlouhou trať z Kopidlno do Dolního Bousova správa prodávala za minimální cenu 98 milionů korun. V tomto kole už ale může akceptovat i cenu v místě obvyklou a stejnou trasu zájemcům prodat minimálně za 1,38 milionu korun. Jde o cenové kalkulace, které SŽDC stanovila ještě před prvním kolem prodeje a kromě délky trasy zohledňuje například hodnotu železničních staveb v okolí tratě.

Celkem má správa železnic vytipováno 21 nevyužívaných tratí, uvedená pětice z nich představuje první balík prodeje. Přesto se v červnu do prodeje nakonec všechny tyto tratě nedostanou. U tras Čelákovice – Mochov a Čejč – Uhřice vznikly problémy s prokazováním vlastnických vztahů k některým pozemkům, uvedl Illiaš s tím, že jejich prodej je tak zatím pozastavený. Pro případ, že by se ani v tomto kole nenašli zájemci o nevyužívané tratě, může správa železnic cenu snížit ještě o polovinu a teprve poté je nabídnout bezplatně obcím a krajům. Právě obce už v minulosti v mnoha případech o nevyužívané tratě projevily zájem, překážkou ale byla jejich vysoká cena. Příkladem může být například obec Terezín u Čejče, která plánovala na části železniční trasy mezi Terezínem a Klobuky u Brna provozovat koněspřežnou dráhu jako lákadlo pro turisty. Proti rozprodeji nevyužívaných tratí se postavil Svaz cestujících ve veřejné dopravě, podle jehož předsedy Miroslava Vyky jde o krátkozraký krok. "Zastavení provozu na nich nebylo objektivně zdůvodněno, ale došlo k němu vždy na základě jejich nedostatečné údržby a krátkozrakého politického rozhodnutí," uvedl začátkem roku v otevřeném dopisu ministru dopravy Danu Ťokovi.

Trať	Délka v km	Cena podle předpisu o oceňování v mil. Kč	Cena obvyklá v mil. Kč.
Čelákovice – Mochov	4	32	5,7
Čížkovice – Obrnice	35,9	132	5,58
Dolní Bousov – Kopidlno	22,4	98	1,38
Čejč – Uhřice	15,5	46	7,7
Kralovice u Rakovníka – Mladotice	11,3	27	5,7