



Správa železniční dopravní cesty



# 20 let modernizace koridorů a co dál?

Bc. Marek Binko  
ředitel odboru strategie

Praha, 21. listopadu 2013



Správa železniční dopravní cesty

- začátek modernizace tranzitních železničních koridorů v roce 1993
- po 20 letech máme příležitost k zamyšlení
  - jaké jsou skutečné přínosy
  - co se úplně nepovedlo - z neúspěchů (přestože některé byly dány vnějšími okolnostmi) je třeba se poučit!
  - nutno identifikovat cesty k nápravě chyb





Správa železniční dopravní cesty

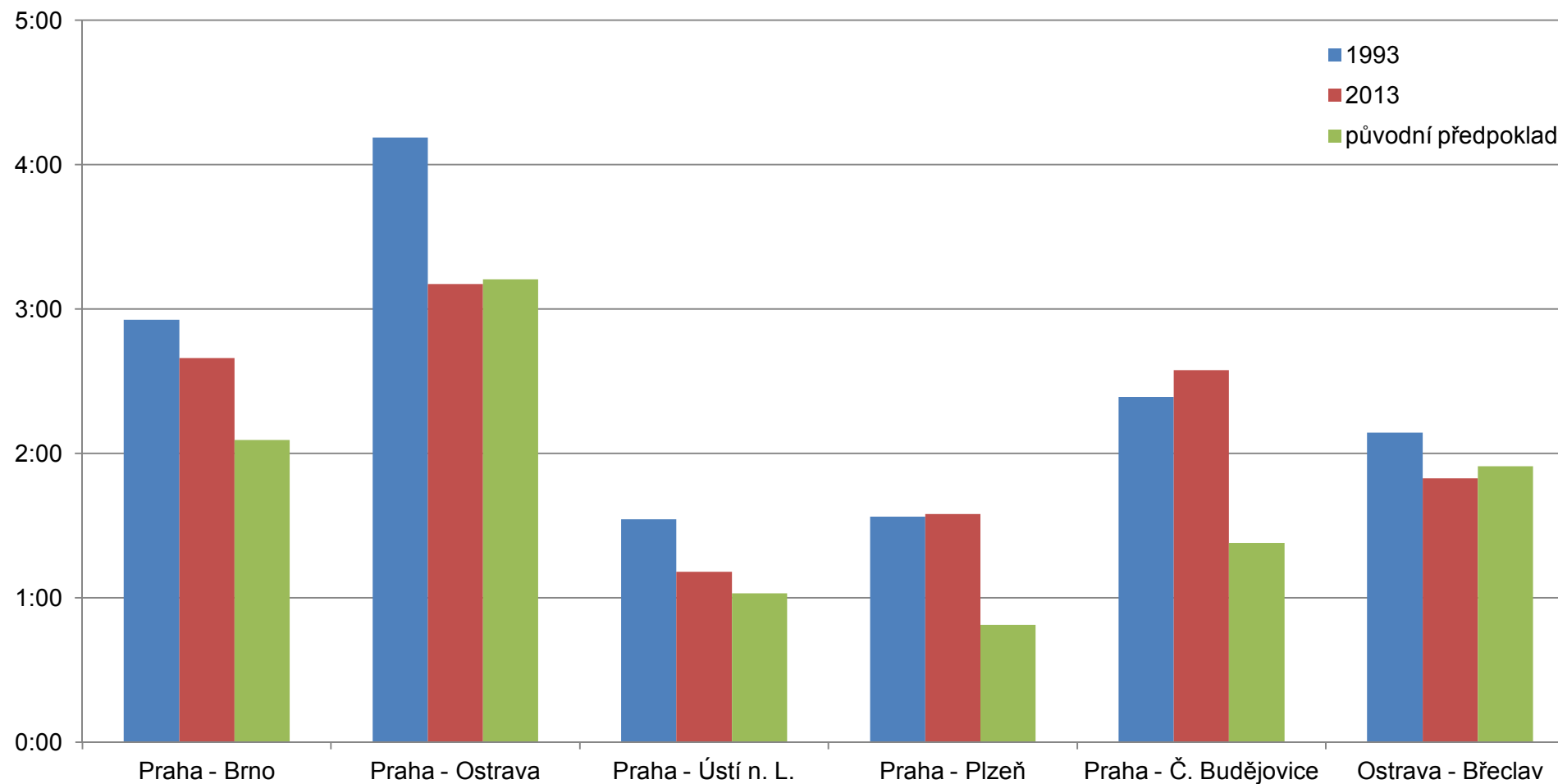
## Největší přínosy modernizace koridorů

- nastavení dlouhodobě udržitelného procesu investic do železniční infrastruktury
  - alespoň na koridorech se podařilo zpomalit technické a morální zastarávání infrastruktury
- zvýšení kvality pro osobní dopravu
  - relativní úspěch osobní dálkové dopravy byl způsoben
    - zavedením intervalového jízdního řádu
    - zvýšením traťových rychlostí, zejm. na rameni Praha - Ostrava



Správa železniční dopravní cesty

## Srovnání cestovních dob osobní dálkové dopravy na TŽK



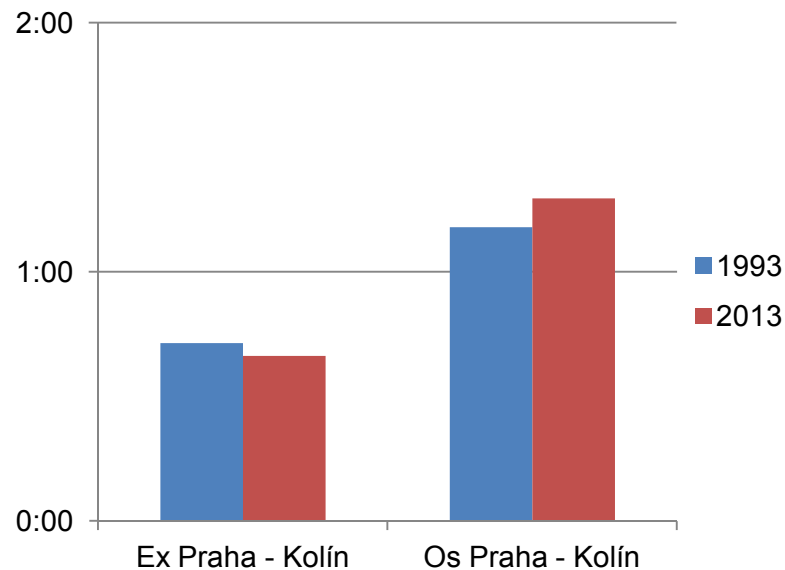


Správa železniční dopravní cesty

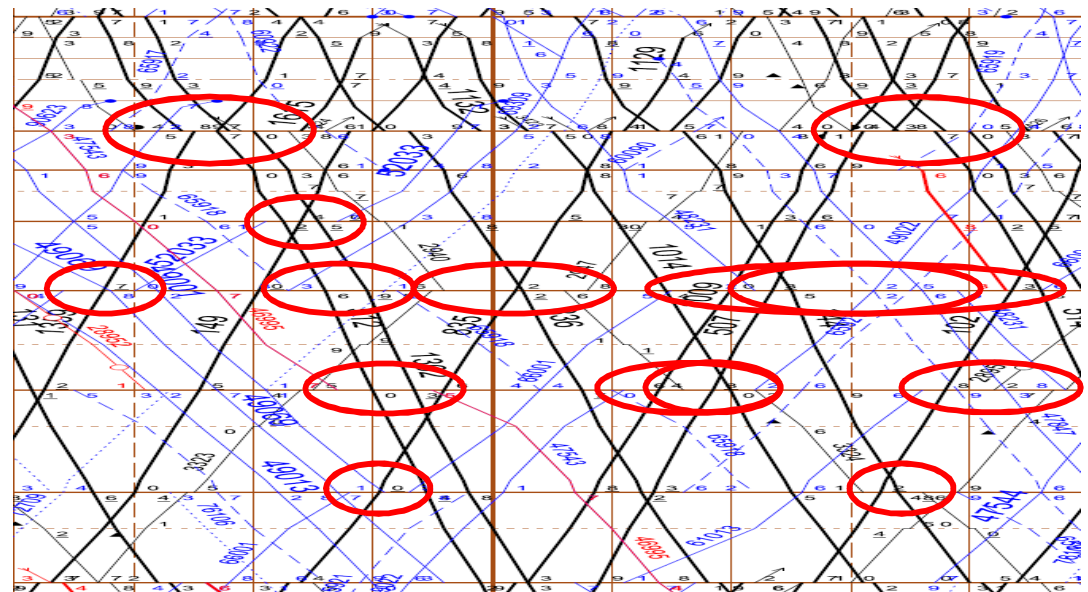
- největší zkrácení cestovních dob na rameni Praha - Ostrava
  - jediné konkurenceschopné spojení vůči silniční dopravě (vč. dílčích relací Praha - Pardubice - Olomouc - Ostrava)
  - nejzatíženější relace v osobní dálkové dopravě na železnici v ČR
  - rozvoj open-access dopravců
  - konkurenční výhoda pro železnici potrvá ještě cca 5 - 10 let
    - v roce 2018 plánováno dokončení dálnice D1 Říkovice - Lipník nad Bečvou, posledního nedokončeného úseku dálnice D1 mezi Prahou a Ostravou
    - v roce 2021 plánováno dokončení rychlostní silnice R35 Opatovice nad Labem - Opatovec u Svitav

- rozvoj osobní dálkové dopravy způsobil snížení kapacity pro osobní příměstskou a především nákladní dopravu
  - nutnost častých předjíždění = prodlužování cestovních dob
  - snižování konkurenceschopnosti nákladní kombinované dopravy
  - potřeba jasně definovat „společenský zájem“ ve vztahu k přidělování kapacity

Cestovní doby v úseku Praha - Kolín:

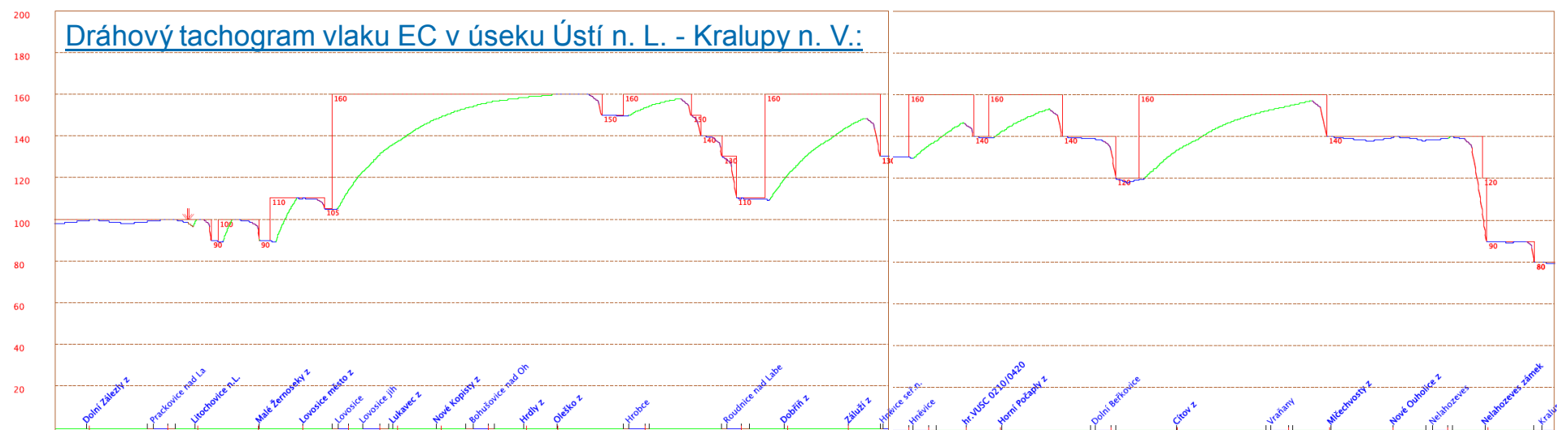


Předjíždění vlaků v úseku Ostrava - Hranice na M.:



## Největší nedostatky modernizace koridorů

- nedostatečná traťová rychlost
  - z počátku projektování zásada držet se historické trasy z poloviny 19. století
  - rychlost 160 km/h na 1. TŽK jen v cca 40 % délky, navíc často v nesouvislých a příliš krátkých (= nevyužitelných) úsecích
  - v důsledku nepříznivá energetická bilance, nekonkurenceschopné jízdní doby = částečné zpochybnění jednoho z cílů modernizace TŽK



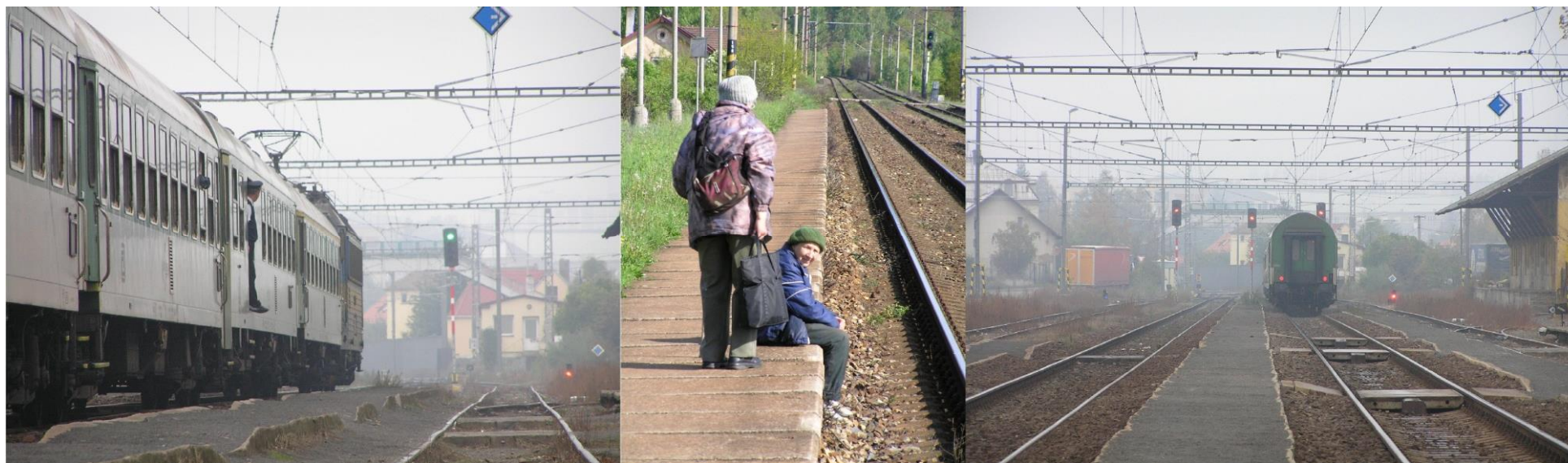


Správa železniční dopravní cesty

- nízká kapacita
  - stavby projektovány na nízký rozsah výhledové dopravy, který byl často překročen ještě před uvedením stavby do provozu
  - zrušení několika železničních stanic, které zejm. při výlukách citelně chybí
    - řeší se už i jejich částečná obnova v podobě kolejových spojek
  - prodlužování traťových oddílů (nedostatečná viditelnost návěstidel přes PHS)
  - v důsledku nižší kapacity, než je potřeba, někdy dokonce nižší než před modernizací
  - nebyly a nejsou v dostatečné míře použity moderní technologie jako integrální součást stavby (dálkové řízení, ETCS)



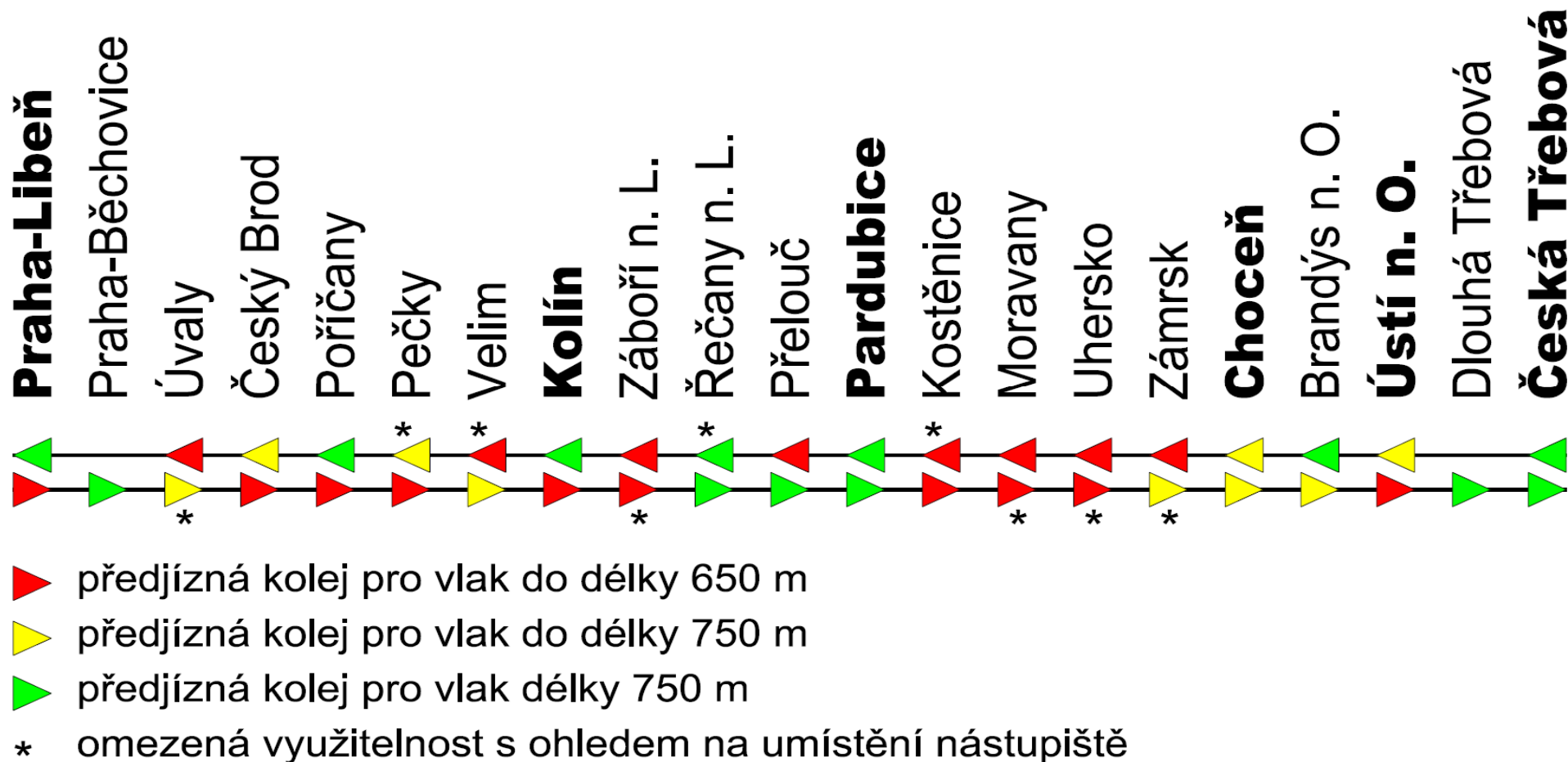
- chybějící peronizace
  - absence peronizace nebo jen stavba poloperonizace
  - v důsledku nízká bezpečnost a komfort cestujících a nízká kapacita
  - problém pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
  - problematické zavedení DOZ, ASVC



- úsporná opatření
  - řada úspor byla převážena pozdějšími vícenáklady na rekonstrukce zabezpečovacího zařízení (vč. zavádění interoperability), trakce, svršku, spodku
  - omezená možnost dále zhodnocovat infrastrukturu např. zvyšováním traťových rychlostí nad 160 km/h nebo postupným přechodem na trakční soustavu 25 kV, 50 Hz
  - nedostatečná spolehlivost (nízká odolnost, časté závady)
  - není možné naplnit cílové parametry TSI bez dalších zásahů do infrastruktury



- o zanedbání parametru na délku staničních kolejí pro nákladní vlaky 750 m (dohoda AGTC z roku 1991) - byl zvolen standard 650 m (nikoliv ve všech žst.), trendy a cíle politiky TEN-T v Evropě jsou délky nákladních vlaků 750 - 1000 m



- nedodržování harmonogramu
  - neustálé prodlužování harmonogramů
  - dramatické dopady výluk na odliv zákazníků v osobní i nákladní dopravě
  - riziko pro budoucí spolufinancování (nepřipravenost, ztráta důvěryhodnosti)
  - mnoho investic čeká na dokončení koridorů
    - ostatní celostátní a regionální dráhy, výstavba vysokorychlostních tratí
    - oddalováním investic se prohlubuje nekonkurenceschopnost železnice





Správa železniční dopravní cesty

## Další úkoly na koridorech

- dokončení 3. a 4. TŽK a odložených staveb
  - Ústí n. O. - Choceň, nelahozeveské a děčínské tunely, železniční uzly
- nové technologie a interoperabilita (ERTMS, dispečerská centralizace vč. automatizačních systémů atd.)
- odstraňování nedostatků již provedených modernizací (např. nástupiště)
- změna systému údržby (nutno respektovat TSI a zvýšit odolnost a spolehlivost)
- do doby zprovoznění VRT má smysl zvyšování rychlostí pro osobní dopravu ( $l=130$  mm,  $l=150$  mm,  $V > 160$  km/h)
- koridory součástí tzv. železničních nákladních koridorů dle nařízení EU č. 913/2010 - další důvod pro odklon osobní dálkové dopravy na VRT
- v souvislosti s výstavbou VRT přechod na trakční soustavu 25 kV, 50 Hz



Správa železniční dopravní cesty

## Poučení pro plánování investic

- nutno více akcentovat evropský potenciál české železniční sítě
- nutno uvažovat celý životní cyklus výrobku (stavby)
- při ekonomickém hodnocení staveb více akcentovat celospolečenské přínosy (evropská přidaná hodnota, bezpečnost, úspory CO<sub>2</sub>, hluk atd.)
- větší podpora vědě, výzkumu a novým technologiím





Správa železniční dopravní cesty

**Opakovat chyby si již nemůžeme dovolit!**

**Konkurence na nás nebude čekat!**

**Bez dostatečné evropské přidané hodnoty**

- atraktivita pro tranzit a mezinárodní dopravu
- dosažení potřebných kvalitativních parametrů (zejm. rychlost, délka vlaku, interoperabilita)
- význam projektů pro EU

**nemůžeme počítat se spolufinancováním ze strany EU!**

**Riziko, že železnice bude v ČR plnit jen okrajovou roli, je příliš vysoké!**



*Správa železniční dopravní cesty*

## **20 let modernizace koridorů a co dál?**

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)**