

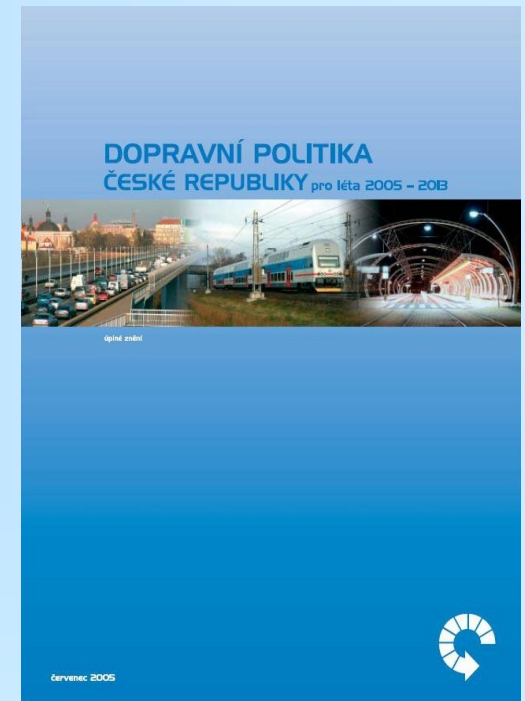


Koncepce železniční dopravy v ČR

Ing. Ivo Vykydal
náměstek ministra dopravy

Dopravní politika ČR

- **Dopravní politika pro léta 2014-2020 s výhledem do roku 2050:**
 - vrcholový strategický dokument v sektoru dopravy pro nadcházející období
 - bude vycházet z evropské dopravní politiky reprezentované novou Bílou knihou a z vyhodnocení stávající Dopravní politiky pro léta 2005-2013
 - termín pro předložení vládě: 31.12.2012
- **Dopravní sektorové strategie:**
 - rozpracování Dopravní politiky v oblasti infrastruktury
 - stanovení jasných priorit pro realizaci dopravních staveb, koncepční přístup k plánování a realizaci staveb
 - provázanost potřeb a disponibilních zdrojů
 - hlavní nástroj přípravy budoucího operačního programu, podmínka EU pro další financování
 - konečný termín: 28.2.2013



Evropská dopravní politika

pro dopravu:

- Železnice je chápána jako
 - páteř dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti (300 – 900 km u osobní dopravy, u nákladní i více)
 - součást bezpečnostní politiky (řešení pro předpokládaný ropný šok a energetickou krizi)
- Zvýšení podílu železnice na přepravních výkonech
- Potřeba v předstihu řešit kapacitu a kvalitu železnice
- Nástroje:
 - jednotný dopravní trh
 - rozvoj infrastruktury
 - rozvoj technologií
 - harmonizace podmínek mezi druhy dopravy

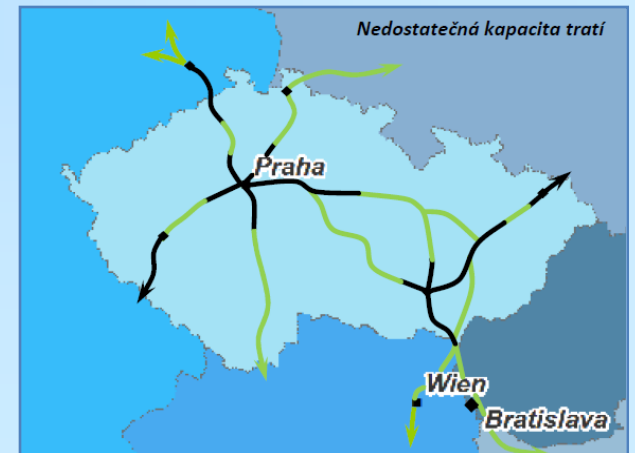
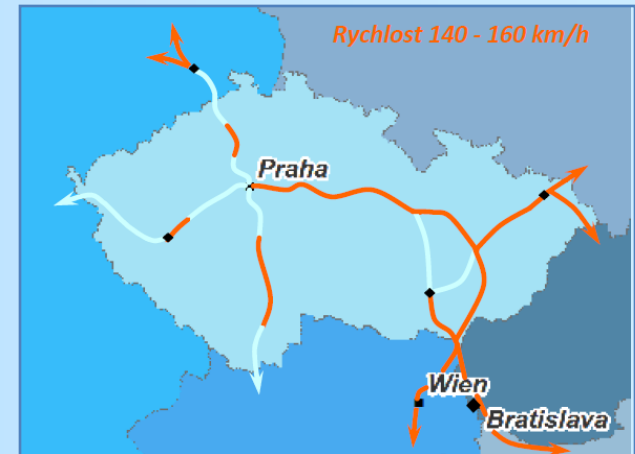


Nástroje v oblasti infrastruktury

- **Revize sítě TEN-T:**
 - návrh nařízení nyní ve stadiu projednávání
 - rozděluje síť TEN-T na hlavní a globální síť
 - na železnici zvlášť prioritní síť pro osobní dopravu a pro nákladní dopravu
- **Nákladní koridory (nařízení č. 913/2010/EU):**
 - povinnost spolupráce v rámci definovaných nákladních koridorů
 - koordinace investic, přidělování kapacity, marketingové strategie, ...
- **Interoperabilita:**
 - faktické umožnění liberalizace trhu odstraněním technických překážek mezi infrastrukturou a vozidly v rámci celé EU postupným naplňováním společných standardů (TSI)
 - TSI pro síť TEN-T kompletní, nyní zahajována příprava TSI pro rozšířený systém
- **Fondy EU:**
 - **CEF (Connecting Europe Facility):** pouze pro hlavní síť, silná preference železnice, soutěž mezi projekty z různých států, spolufinancování 20-50 %
 - **„Kohezní“ CEF:** navíc pro země s HDP menším než 90 % průměru EU, spolufinancování až 85 %
 - **Fond soudržnosti:** pro země s HDP menším než 90 % průměru EU, pro hlavní i globální síť, každý stát má „svůj“ objem prostředků, spolufinancování až 85 %

Je česká železnice připravena?

- Nízké **rychlostní parametry** infrastruktury:
 - historický dluh (nevhodné trasování + navíc řada trvalých i dočasných omezení rychlosti)
 - modernizace převážně ve stávající stopě – pouze omezené zvýšení rychlosti s řadou propadů
 - železnice konkurenceschopná např. pouze u 30 % spojení sousedních krajských měst ⇒ často obrácení rolí (páteřní autobus na dálnici vs. železnice jako „venkovská“ doprava)
- Nedostatek **kapacity**:
 - řada úseků v okolí velkých měst – hustá příměstská a dálková doprava
 - s nástupem „open-access“ konkurence v osobní dopravě se problémy na nejvytíženějších úsecích prohloubí
 - ohrožení zejména pro nákladní dopravu – chybí kapacita pro deklarovaný přesun ze silnice na železnici



Priority na infrastruktuře

V souladu s národní i evropskou dopravní politikou se musí ČR v oblasti infrastruktury zaměřit na následující úkoly:

1. Dokončení modernizace koridorů a uzlů
2. Nová rychlá páteř v dálkové dopravě
3. Kapacita a rychlost pro nákladní dopravu
4. Zajištění základních požadavků interoperability
5. Napojení letiště Ruzyně na železnici
6. Kapacita pro příměstskou dopravu
7. Zlepšování parametrů ostatní sítě
8. Elektrizace tratí
9. Rozvoj technologií
10. Využití regionálních tratí



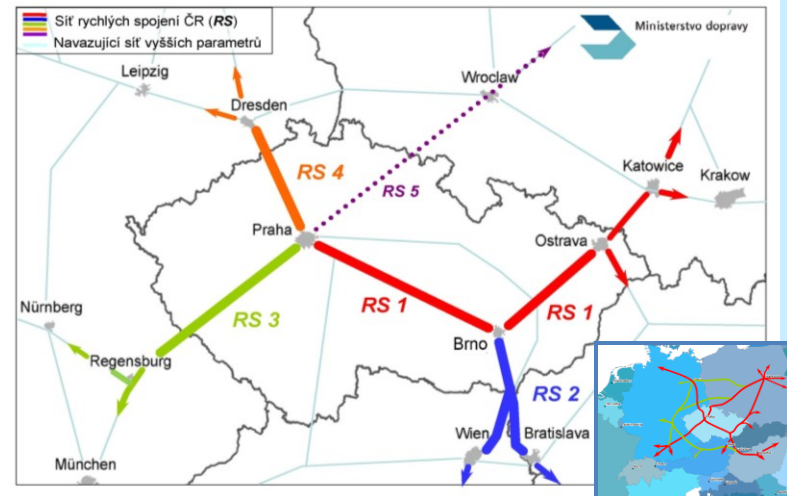
Priority na infrastruktuře

1. Dokončení modernizace koridorů a uzlů

- snaha maximum staveb dokončit ze stávajícího OPD
- některé stavby budou přesto realizovány v příštím finančním období

2. Nová rychlá páteř v dálkové dopravě

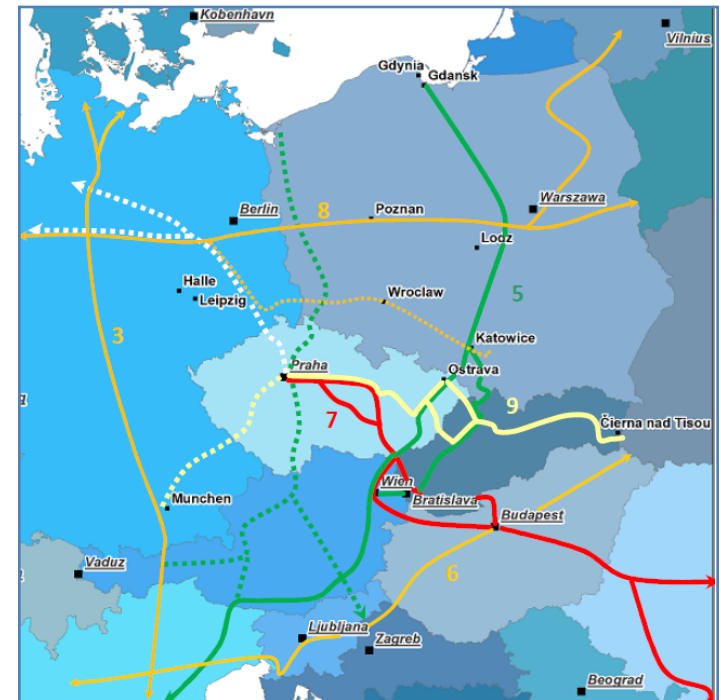
- nová politika TEN-T předpokládá zvýšení konkurenceschopnosti železnice budováním/modernizací tratí pro vyšší rychlosti (200 km/h a více)
- zásadní pro páteřní roli železnice v osobní dopravě + kapacitu v nákladní dopravě
- v podmínkách ČR koncept rozpracován do podoby tzv. **rychlých spojení (RS)**
- pilotní projekt 200 km/h Brno – Břeclav
- zahájení v období 2014-2020: nová trať Praha – Beroun, modernizace Brno – Přerov, Plzeň – Domažlice + příprava dalších úseků
- další nové úseky po roce 2020: prioritou výjezdy z uzlů (zkapacitnění) + Praha – Brno jako jádrový úsek celé sítě



Priority na infrastruktuře

3. Kapacita a rychlost pro nákladní dopravu

- rozvoj konceptu nákladních koridorů
- využití zejména stávajících modernizovaných koridorů + dalších důležitých tratí
- nová kapacita pro nákladní dopravu převedením dálkové dopravy na tratě **RS**
- v období 2014-2020 potřeba modernizace zejm. tratí Kolín – Nymburk – Děčín + Hranice na Moravě – Horní Lideč a dalších
- zachování volné kapacity pro rozvoj nákladní dopravy
- podpora vleček a terminálů = zdroje a cíle



4. Zajištění základních požadavků interoperability

- ETCS primárně v tranzitních směrech: I. koridor do 2015, II. a IV. koridor do 2018
- odstraňování dalších překážek (průjezdny průřez, nápravový tlak atd.)
- vyšší atraktivita pro tranzit = lepší šance na spolufinancování dalších investic
- navrženo jako jedna z oblastí podporovaných v novém operačním programu

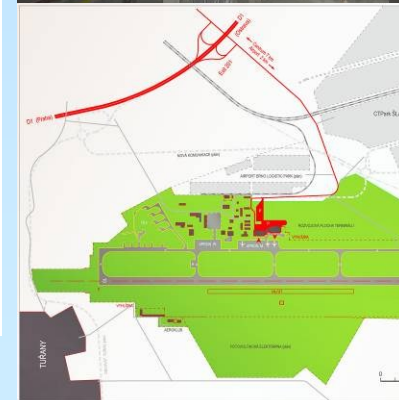
Priority na infrastruktuře

5. Napojení letiště Ruzyně na železnici

- povinnost vyplývající z TEN-T do roku 2030
- Praha jediným letištěm srovnatelné velikosti a navíc v hlavním městě bez kolejového napojení
- průchod Prahou 6 a 7 – neúměrné navýšení nákladů – potřeba hledat ekonomicky udržitelnou variantu (CBA)
- návrh: 1. etapa Letiště/Kladno – Veleslavín, 2. etapa Veleslavín – Masarykovo nádraží
- v přípravě zadání pro studii proveditelnosti

6. Kapacita pro příměstskou dopravu

- prudký rozvoj příměstské dopravy (takt 15 min), další požadavky objednatelů
- zpomalování dálkových vlaků, přenášení zpoždění na příměstské vlaky
- potřeba oddělit „rychlou“ a „pomalou“ dopravu – postupná výstavba tratí **RS** nebo dalších kolejí



Priority na infrastruktuře

7. Zlepšování parametrů ostatní sítě

- zlepšování infrastruktury nejen „velkými“ akcemi, ale i drobnými opatřeními (investiční i neinvestiční), financování hlavně z národních prostředků
- zvyšování rychlosti ve stávající stopě: moderní vozidla = rychlejší průjezd oblouky + kódování = rychlost vyšší než 100 km/h
- odstraňování propadů rychlosti (pomalé jízdy, přejezdy)
- drobné investiční akce – výhybny, spojky atd.
- důležité i z hlediska připravovaných výběrových řízení ze strany MD (vyšší rychlost = menší potřeba vozidel = úspora na kompenzacích dopravcům)
- spolupráce MD a SŽDC na analýze vhodných úseků a opatření

8. Elektrizace tratí

- elektrická trakce nezávislá na ropě, úspora trakčních nákladů, úspora jízdních dob
- potřeba zejména:
 1. u tratí zatížených nákladní dopravou
 2. u tratí se silnou příměstskou dopravou
 3. vytvoření ucelených vozebních ramen v elektrické trakci (elektrizace „posledních několika km“ – odstranění zbytečných přeprahů)

Priority na infrastruktuře

9. Rozvoj technologií

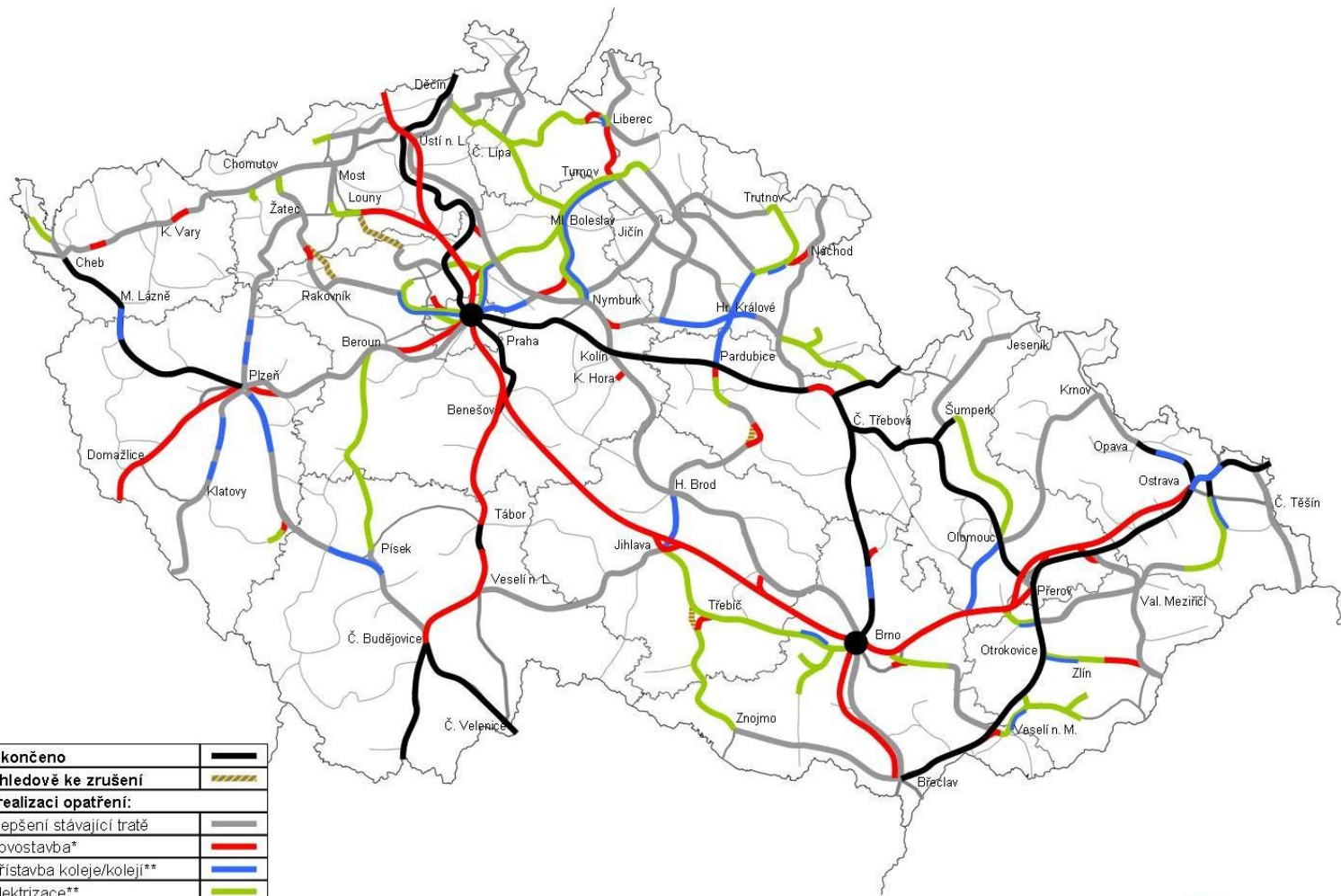
- dálkové řízení:
 - prioritně na vytížených tratích – efektivnější řízení kapacity dopravní cesty
 - postupně celá síť
- telematické systémy

10. Využití regionálních tratí

- další osud závisí na politice objednatelů
- potřeba oddělit tratě s potenciálem a bez něj
- u tratí s potenciálem potřeba zrychlení: průjezdy některých zastávek + odstranění propadů rychlosti v rámci údržby
- často slouží nejen dojížděnce, ale také turistické frekvenci (kola, lyže) – rozvoj hospodářsky slabých regionů



Souhrn hlavních potřeb rozvoje



* včetně modernizací s vyšším podílem nových úseků

** včetně zvýšení rychlosti

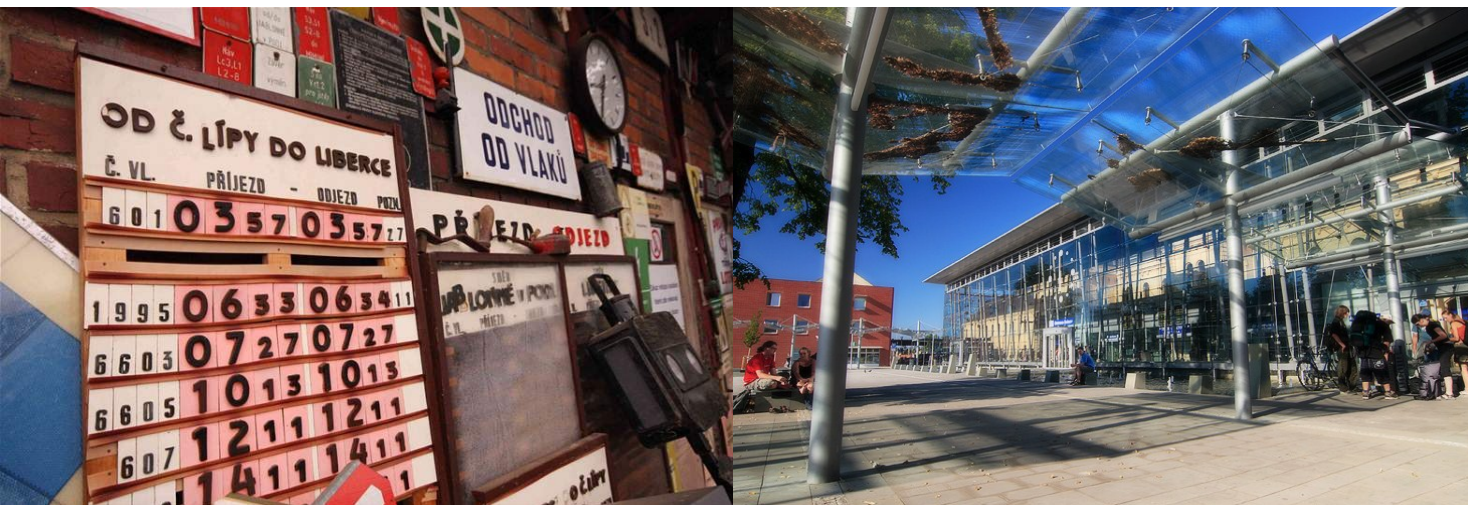
Východiska pro přípravu projektů

- Nedostatek národních finančních prostředků – většina projektů (zejména z okruhů 1-6) bude předkládána ke **spolufinancování z fondů EU**
- Potřeba zajištění včasné přípravy projektů – plánovaných i rezervních
- Tlak na **kvalitu** projektů i příslušné dokumentace:
 - potřeba prokázat soulad s prioritami národní i evropské dopravní politiky – projekty s vyšší přidanou hodnotou, nikoliv pouze „lepší údržba“ za investiční prostředky
 - podmínka pozitivního výsledku CBA – nelze se zaměřovat pouze na dílčí úpravy tratí, ale potřeba přistupovat k traťovým úsekům komplexně, aby bylo možno v CBA identifikovat dostatečné přínosy (zkapacitnění, zvýšení rychlosti, úspora trakčních nákladů, zvýšení bezpečnosti atd.) + hodnocení v logicky provázaných celcích (delší úseky, oblasti) ne po stavbách – snazší vyčíslení přínosů
 - potřeba naplnění parametrů sítě TEN-T, interoperability a dalších povinných požadavků – někdy protisměrné s podmínkou pozitivní CBA (metodika v řešení)
- **Pokud nebude mít česká železnice připraven dostatek kvalitních projektů ⇒ budou z toho profitovat jiné druhy dopravy a zejména jiné státy !!!**

Neinfrastrukturní opatření

- Řady zlepšení lze dosáhnout také na úrovni legislativních a organizačních opatření – tedy bez nároku na investice
- Příprava **nové právní úpravy v oblasti drah**:
 - za posledních 15 let se udála řada změn – zejména na železnici (vstup do EU, liberalizace, transformace, noví dopravci atd.), stávající zákon koncepčně vychází z unitární železnice – potřeba nově definovat celou řadu institutů
 - nová právní úprava vztahů mezi provozovatelem dráhy a dopravci (prohlášení o dráze, přidělování kapacity dopravní cesty, řízení dopravy, organizace výluk apod.)
 - cílem zefektivnit řízení a využívání infrastruktury, odstranit nejasnosti v kompetencích a odpovědnosti
 - posílení pravomocí regulačního orgánu – zachování provázanosti funkcí
 - zjednodušení procesu schvalování
 - řada dalších otázek
- **Harmonogram prací**:
 - 2012: věcný záměr
 - 2013: paragrafové znění zákonů
 - 2014: prováděcí předpisy

Děkuji za pozornost



Ing. Ivo Vykydal