

10. dubna 2018
Ústí nad Labem

Technické a legislativní aspekty rozvoje jednotlivých kategorií drah

Jindřich Kušnír
Ministerstvo dopravy

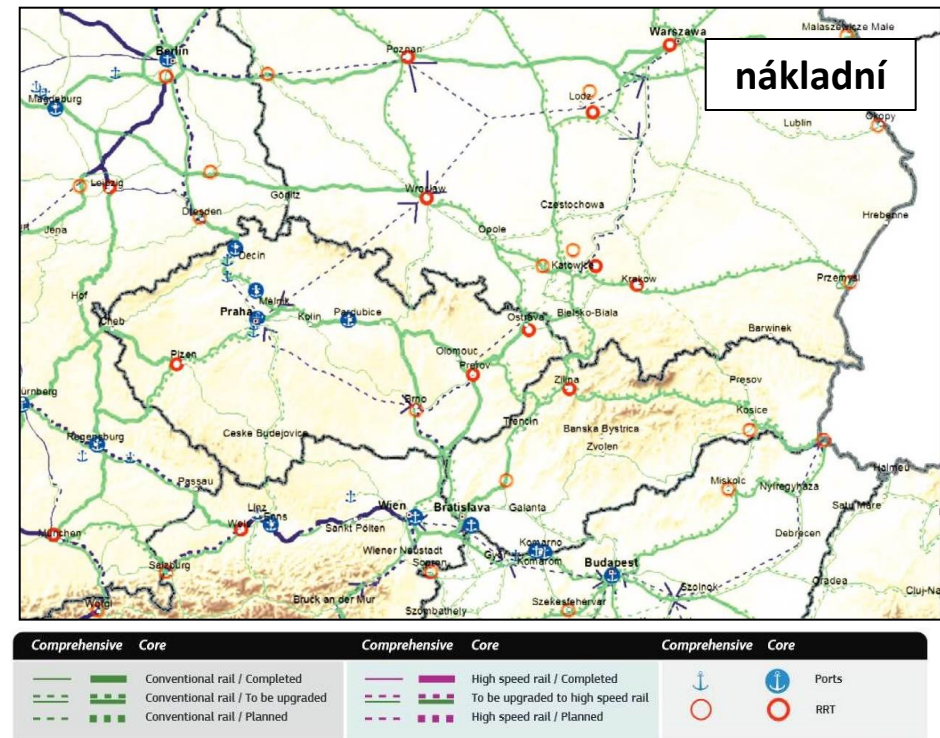
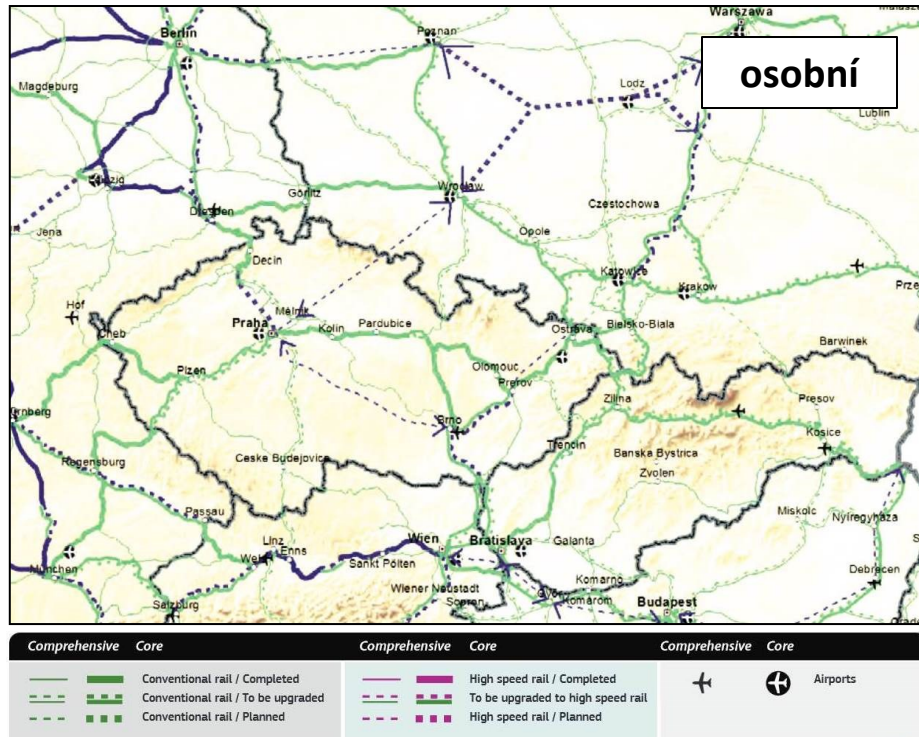
Celostátní - TEN-T

Nařízení 1315/2013/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

- hlavní priority rozvoje sítě TEN-T:
 - na celé síti (do roku 2050) – zavedení ERTMS, plná elektrizace, zmírňování dopadů hluku, zvýšení bezpečnosti přejezdů
 - na hlavní síti (do roku 2030) – plná elektrizace, plné zavedení ERTMS + na nákladní síti 22,5 t na nápravu, minimálně 100 km/h a umožnění délky vlaku 740 m
- výjimky z rychlosti 100 km/h – řádně zdůvodněné, EK rozhodne, nejsou automatické !!!
- dále se na síť TEN-T zejména vztahují požadavky všech TSI
- pouze v oblastech neupravených právem EU platí národní úprava



Celostátní - TEN-T



Příprava VRT

- hlavní legislativní požadavky obsaženy zejména v TSI
- elektrizace pouze systémem AC 25 kV/50 Hz
- zabezpečení pouze systémem ERTMS
- požadavky neupravené v TSI – novely vyhlášek 173/1995 Sb. a 177/1995 Sb. – vyhlášky 47/2018 Sb. a 48/2018 Sb. účinné od 1.4. 2018
- řadu otázek zodpověděla „*Technicko-provozní studie VRT*“
- parametry konkrétních tras vzejdou ze studií proveditelnosti – vedení trasy, rychlost, sklonové poměry, umělé stavby atd.
- režim pro přeshraniční úsek VRT Ústí n. L. – Heidenau včetně krušnohorského tunelu bude stanoven mezinárodní prezidentskou smlouvou



Celostátní - ostatní

- součástí evropského železničního systému – platí TSI přijaté pro „celou síť Unie“
- některé projekty byly oznámeny jako *projekty v pokročilé fázi rozvoje* – ty se pak mohou částečně odchýlit od TSI
- pouze v oblastech neupravených právem EU platí národní úprava
- zabezpečení – povinnost nad 100 km/h, na některých tratích zvážit i jednodušší formy ETCS (level 1, limited supervision)
- požadavky TSI PRM – podchody vs. centrální přechody
 - právní úprava centrálních přechodů – v zákoně o dráhách a vyhlášce 177/1995 Sb. účinná od 1.4.2017
- požadavky ostatních TSI nejsou zásadním problémem



Implementace ERTMS

- povinnost vybavit ERTMS sít' TEN-T do roku 2030 (hlavní sít') a 2050 (základní sít') + vyjmenované koridory ještě před rokem 2030
- požadavek TSI CCS – povinnost ERTMS v případě nové instalace zabezpečovacího systému u projektů spolufinancovaných z EU
- Národní implementační plán ERTMS – aktualizace schválena 2017
- postupné zavádění výhradního provozu ERTMS od 1.1.2025:
 - zvýšení bezpečnosti
 - efektivita vynaložených investičních i provozních nákladů
- podrobnou strategii zavádění zpracuje SŽDC do června 2018
- výjimky – velmi omezené, musí být důkladně podloženo včetně ekonomiky, EK rozhodne, nejsou automatické !!!



Přechod na jednotnou trakční soustavu

- přechod na 25 kV/50 Hz → jedna z podmínek zvýšení výkonnosti železničního systému – zvýšení účinnosti, posílení napájení, energetické mezidobí
- schválena studie „*Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu*“
- zohlednění tohoto cíle u všech nových elektrizačních staveb a v rámci obnovy trakčních zařízení
- konkrétní harmonogram bude upřesněn v rámci „oblastních“ studií
- významné připravované akce s dopadem na přepnutí:
 - Nedakonice – Říkovice
 - Kolín – Lysá n. L. – Děčín



Regionální dráhy

- zatím formálně mimo evropský železniční systém
- u projektů spolufinancovaných z EU to však už zcela neplatí
- problém zejména požadavky TSI PRM a TSI vozidla
- povinnost ERTMS pouze nad 100 km/h
- **navíc** – IV. železniční balíček od 2020:
 - „*směrnice se nevztahuje na sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému Unie a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy, a na podniky využívající výhradně tyto sítě“*
 - „*členské státy mohou vyloučit infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití“*
- klíčový aspekt: „funkční oddělení“ a „místní využití“



Regionální dráhy

- nutno řešit koncepci regionálních drah
- do budoucna 3 skupiny regionálních drah:
 - regionální dráhy interoperabilní – prakticky součást celostátní sítě, elektrizace vs. možnost využití dvouzdrojových vozidel
 - „místní“ dráhy mimo interoperabilní systém – funkčně oddělené od zbytku sítě, pouze pro místní využití, bez nákladní dopravy
 - zrušené dráhy – nevyplátí se provozovat ani v interoperabilním ani v „místním“ režimu



Kontakt:

jindrich.kusnir@mdcr.cz