



Hlavní priority MD v železniční dopravě pro nadcházející období

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel

Odbor drah, železniční a kombinované dopravy

Hlavní strategické dokumenty ČR

- **Dopravní politika EU**
 - zvýšení tržního podílu v osobní i nákladní přepravě na střední a dlouhé vzdálenosti
 - zvýšení bezpečnosti, snižování závislosti na ropě
- **Dopravní politika ČR pro léta 2014-2020**
 - rozpracování cílů evropské dopravní politiky do podmínek ČR
 - stanovení dalších priorit z národního hlediska
 - předpokládá zpracování návazných strategických dokumentů (rychlá spojení, veřejná doprava)
- **Dopravní sektorové strategie, II. fáze**
 - strategie v oblasti investic ve vazbě na možnosti financování
- **Operační program Doprava pro léta 2014-2020 (v přípravě)**
 - podpůrný dokument pro čerpání z fondů EU
 - na železnici 3 oblasti: infrastruktura, technologie, vozidla



Rozvoj infrastruktury – ČR nejen v rámci sítě TEN-T

- Dopravní sektorové strategie, II. fáze
 - multimodální **dopravní model** (prognóza budoucích přepravních proudů v jednotlivých oblastech dopravy)
 - souhrn **opatření** na dopravní infrastrukturu
 - analýza možných **zdrojů** financování infrastrukturních projektů
- Železnice
 - dokončení modernizace **tranzitních železničních koridorů**
 - dokončení modernizace **železničních uzlů**
 - příprava a výstavba prvních úseků sítě „RS“
 - optimalizace/modernizace dalších **významných železničních tratí**

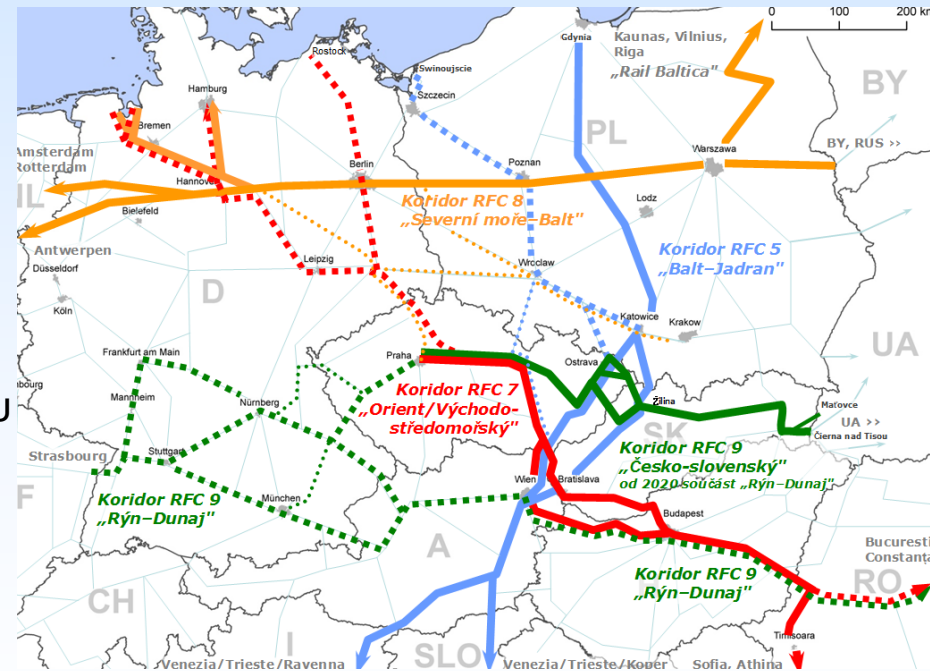


Rozvoj infrastruktury – interoperabilita a technologie

- jeden ze základních nástrojů budování jednotného železničního prostoru EU
- potřeba posílení interoperability české sítě
- **odstranění bodových omezení z hlediska požadavků TSI INF a ENE, TEN-T**
 - zpracována strategie odstranění bodových omezení na již modernizované síti
 - u připravovaných staveb – důležité od počátku navrhovat v souladu s TSI a TEN-T
- potřeba důsledné a co nejrychlejší **komplexní implementace systému ETCS (infrastruktura i vozidla)**
 - vybavení páteřní sítě cca do roku 2020
 - postupný přechod na ERTMS jako jediný systém na síti TEN-T (10-leté migrační období od vybavení tratí)
 - podpora vybavování stávajících vozidel
 - povinnost vybavování nových vozidel
 - zásadní zvýšení bezpečnosti
- **další technologie – DOZ, AVV, ASVC, telematické aplikace**

Rozvoj infrastruktury – nákladní doprava

- harmonizace a zlepšování základních parametrů (délka vlaku – 740 m, průjezdný průřez, nápravový tlak) – odstranění lokálních omezení
- členství v systému nákladních koridorů:
 - vyšší možnost dalšího spolufinancování investic ze strany EU
 - koordinace provozních i investičních otázek
- snaha ČR o začlenění do koridorů na západ:
 - prodloužení „Orient“ koridoru do Hamburku/Rostocku
 - přistoupení k „East-West“ koridoru do Bremerhavenu/Antwerp/Rotterdamu
 - přiřazení „CS“ koridoru k novému „Rhine-Danube“ koridoru
- podpora modernizace a výstavby nových terminálů kombinované dopravy



Rozvoj infrastruktury – elektrizace

- u tratí zatížených **nákladní dopravou**
- u tratí se silnou **příměstskou dopravou**
- **ucelená vozební ramena** v elektrické trakci (elektrizace „poslední míle“ – odstranění zbytečných přeprahů = úspora)
- **stanovení** ekonomických podmínek a geografického **rozsahu další elektrizace sítě**
- **stanovení** krátkodobých a střednědobých **technických požadavků** v souvislosti s dlouhodobou strategií přechodu na střídavou trakční soustavu **25 kV 50 Hz**



Údržba infrastruktury

- často nevyužíváme potenciálu současných tratí – **potřeba posílení údržby**
- **stanovit základní parametry strategie:**
 - postupného odstraňování trvalých i dočasných omezení rychlosti a dalších poruch na síti včetně zamezení jejich nárůstu
 - postupného zvyšování parametrů infrastruktury v rámci údržby



Zpoplatnění infrastruktury

- **strukturální změny v systému zpoplatnění dopravní cesty s cílem:**
 - **zefektivnění využití kapacity dopravní cesty** (zavedení jednosložkové ceny za dopravní cestu minimálně pro segmenty dálková, regionální a nákladní doprava, zavedení podrobnější kategorizace tratí dle účelu a výše zpoplatnění v jednotlivých segmentech, využívání tzv. mark-ups v případě přetížené kapacity, slevy pro málo vytížené a objízdné trasy)
 - **realizace dalších cílů dopravní politiky státu** (vyrovnávání ceny mezi osobní a nákladní dopravou, slevy pro vozidla s ETCS, pro tiché nákladní vozy)





Podpora vozidel z fondů EU

- **podpora obnovy vozidel osobní dopravy**
 - vozidla v závazku veřejné služby
 - nová vozidla = lepší využití parametrů modernizovaných tratí
 - dodržení požadavků interoperability – vybavení GSM-R, ETCS
- **podpora vybavení stávajících vozidel systémem ETCS**
 - souvislost s postupným vypnutím národního systému
 - zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti
 - snížení nákladů SŽDC i dopravců v delším horizontu
- **podpora výměny brzdových špalíků**
 - podpora naplnění požadavků TSI
 - snížení úrovně hluku na vozidlech = úspora investičních nákladů staveb



Legislativa – EU

- **jednotný evropský železniční prostor (základní směrnice č. 2012/34/EU, 2008/57/EU a 2004/49/ES):**
 - administrativně-organizační aspekty – institucionální uspořádání, oddělení infrastruktury, nastavení rozhraní mezi EU a členskými státy ve výkonu státní správy, rozsah a způsob zadávání závazků veřejné služby
 - technické aspekty (interoperabilita) – harmonizace požadavků na rozhraní infrastruktury a vozidel, rozšíření interoperability na celou síť, integrace požadavků na vysokorychlostní a konvenční síť, společné standardy bezpečnosti
- **rozvoj sítě TEN-T (nařízení č. 1315/2013):**
 - budování konkurenceschopné infrastruktury propojující významná centra EU
 - spolufinancování z fondů EU
 - zohlednění ve studiích proveditelnosti a koncepčních materiálech MD a SŽDC

Legislativa – ČR

- **zákon o dráhách:**
 - transpoziční novela stávajícího zákona o dráhách – v termínu do 16. 6. 2015 (směrnice č. 2012/34/EU); regulační orgán, zpoplatnění a financování infrastruktury atd.
 - nový zákon o dráhách – zpoždění oproti původním předpokladům (rozdílné představy různých vedení resortu), objektivní potřeba, obnovení činnosti expertního týmu
- **revize prováděcích předpisů (vyhlášky č. 173 a 177/1995):**
 - dílčí úpravy – reakce na akutní potřeby – odraz aktuálního stavu a technologického vývoje (např. problematika traťového zabezpečení, schvalování vozidel či korekcí v oblasti brzdících procent, využívání kapacity při výlukách apod.)
 - komplexní úpravy – nové vyhlášky v návaznosti na novou zákonnou úpravu v oblasti železnic; zahájení přípravných prací

M08 Traťová zabezpečovací zařízení / Railway signalling systems

- Vlnznáky automatický blok obousměrný / bidirectional three-sig. automatic block system
- automatické hradič bez odřivých návěstí / automatic line block system without block signals
- úsek s hláskou, hradičem nebo aut. hradičem / section with block signals
- reléový poloautomatický s kontrolou volnosti tratě (kolejové obvody nebo počítače náprav) / relay semi-automatic block system with line free control (track circuits or axle counters)
- reléový poloautomatický bez kontroly volnosti tratě / relay semi-automatic block system without line free control
- hradičový poloautomatický / semi-automatic line block
- telefonické dorozumívání / telephone communication
- telefonické dorozumívání, trať je ohraničena jen jedním směrem / telephone communication, line bounded with one direction
- trať provozovaná podle předpisu D3 s dirigováním / line operated according to D3 regulation with controlling



Ing. Jindřich KUŠNÍR
jindrich.kusnir@mdcr.cz

trať soukromého provozovatele / line of private operator
 sídlo dirigujícího dispečera (dispozíčního výpravčího) / base of controlling dispatcher (dispositional station master)

Státní ústřední úřad pro železniční dopravu / State Railway Office of the Czech Republic, Praha, 11. 11. 2012 © Ing. Pavel Krýžek, Ph.D.