

Rok 2022: Výzva pro železnici

Bc. Jiří Svoboda, MBA
Generální ředitel

Pardubice, 8. 9. 2022

Intenzivní modernizace koridorů

- Historická rozestavěnost na železniční síti, především pak na 1. železničním koridoru, má významný dopad na cestování vlaky.
- Správa železnic přikročila k souběhu výluk z provozních, technických a finančních důvodů.
- Tvorba výlukového jízdního řádu byla extrémně náročná a vyžádala si více než rok příprav.
- Odsun prioritních investičních akcí vždy způsobí zhoršování stavu vytížené infrastruktury, která je následně náchylnější na poruchy.
- Dílčí opravy pro zajištění provozuschopnosti koridorů pak vyvolají velké množství výluk s dopadem na včasnost a spolehlivost dopravy.
- Postupy prací jsou optimalizovány i v průběhu realizace staveb, přesto **je potřeba přijmout systémové změny** ve spolupráci všech zúčastněných stran.

Spolupráce při plánování výluk

- Intenzivní komunikace s dopravci a objednavateli
 - **Snížení počtu vlaků bez významnějšího omezení přepravených osob a zboží.**
- Stanovení realizovatelné technologie dopravců při výlukách
 - **Technologie dopravců je mnohdy na hraně jejich možností i za standardního provozu, kdy dochází k přenosu zpoždění v rámci obrátů. Reálné možnosti dopravců musí být zapracovány do výlukových jízdních řádů.**
- Operativní reakce dopravců v případě mimořádností
 - **Komplexní prověření reálnosti oběhů souprav a hnacích vozidel včetně vlakových náležitostí. V případě přenosu většího zpoždění by měli dopravci disponovat záložní soupravou s adekvátním personálním obsazením.**
- Operativní řízení dispečerského aparátu Správy železnic
 - **Oproti sousedním infrastrukturám je provoz na české železnici řízen operativně, a to i v případě výlukových činností. Direktivní řízení, využívané např. u DB, by znamenalo významné omezení podnikatelské činnosti dopravců nebo úplné zastavení provozu.**
- Finanční plánování
 - **Výluky jsou projednávány dva roky dopředu, kdy disponujeme pouze příslibem finančních prostředků.**

Organizace výluk a stavebních prací

- Zachování provozu při stavebních pracích prodlužuje délku výluk a zároveň ovlivňuje dopravu negativními dopady – pomalé jízdy, vypnutí trakčního vedení apod.
- Technologii stavby ovlivňuje také zhoršená přístupnost některých stavenišť (Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí, Brno – Blansko).
- Noční práce mohou probíhat pouze u některých činností a vždy mimo intravilán obcí. Navíc přináší riziko menších výkonů.
- Vytíženost tratí v ČR je násobně vyšší než v sousedních zemích. To ovlivňuje délku a technologii prací.
- Základním předpokladem pro efektivnější koordinaci a organizaci výluk je zajištění stabilního financování na 5 let dopředu, tedy na dobu trvání samotných akcí!
- Zkracování stavebních postupů je nutné plánovat již ve fázi projektové přípravy.

Kapacita dráhy a reálnost přidělení

- V ČR žádá o kapacitu 125 dopravců. To je v evropském měřítku nevídané číslo! Osobní dopravu objednává 15 různých subjektů s různými potřebami.
- Při takovém množství požadavků je téměř nereálné uspokojit všechny zájmy. Jakákoliv mimořádnost na vytížené trati navíc způsobuje rozvrat jízdních řádů i mimo zasažený úsek.
- Kapacita trati nemůže být jízdním řádem využita na 100 %. Ideální rezerva je zhruba 20 %.
- Výlukový jízdní řád, který by počítal s potřebnou rezervou pro případ mimořádností není možné sestavit.
- **Infrastrukturu nelze modernizovat bez dočasné úpravy konceptu dopravy!**



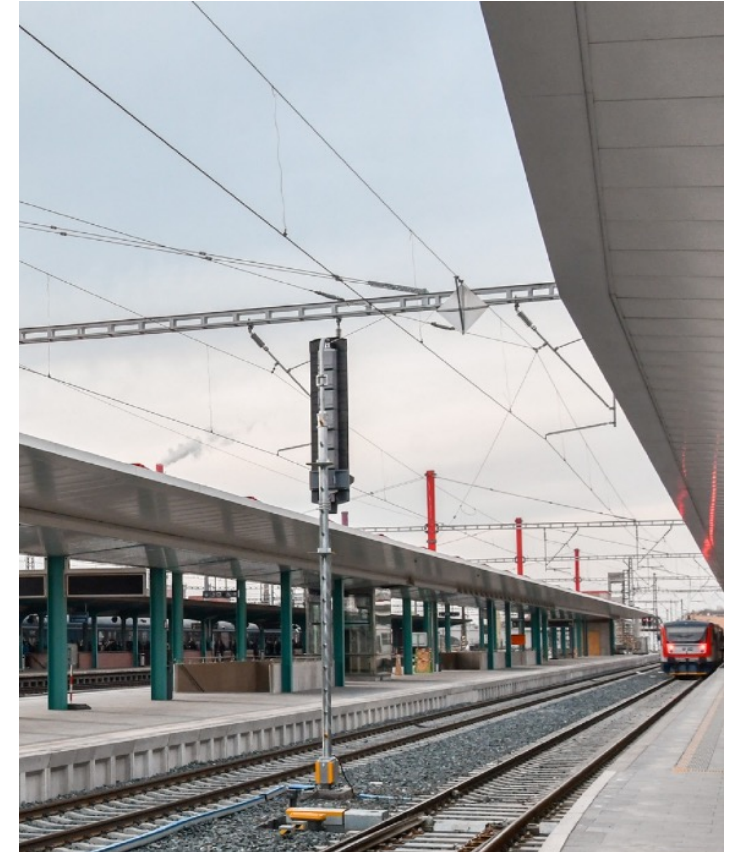
Výluka Poříčany – Kolín zkrácena o 200 dní!

- Výluky traťových kolejí mezi Poříčany a Kolínem skončily 31. srpna 2022.
- Aktuálně probíhají práce na ostrovním nástupišti ve Velimi s minimálním dopadem do dopravy.
- Plně obnovený provoz bez jakéhokoliv omezení zahájíme 2. listopadu 2022.
- Cestující získali nová bezbariérová nástupiště v Cerhenicích a Tatcích a brzy je budou mít i ve Velimi.
- Na trati byly zřízeny dvě odbočky ke zlepšení propustnosti. Pomohou především při mimořádnostech.
- Odstraněny byly trvalé propady rychlostí a zvýšila se bezpečnost a plynulost provozu.



Pardubice: moderní železniční křižovatka

- Modernizace uzlu Pardubice běží podle harmonogramu.
- Do konce října 2022 jsou uzavřeny přístupy na nástupiště z příjezdového podchodu, pracuje se na nových eskalátorech.
- V polovině března 2023 bude zrekonstruovaný odjezdový podchod.
- Probíhají práce na nové lávce přes kolejiště a také na jednotlivých nástupištích. Dokončení hlavních prací předpokládáme v listopadu 2023.
- Modernizace uzlu nemá významný dopad na provoz vlaků. Cestující však mají snížený komfort v rekonstruované výpravní budově.



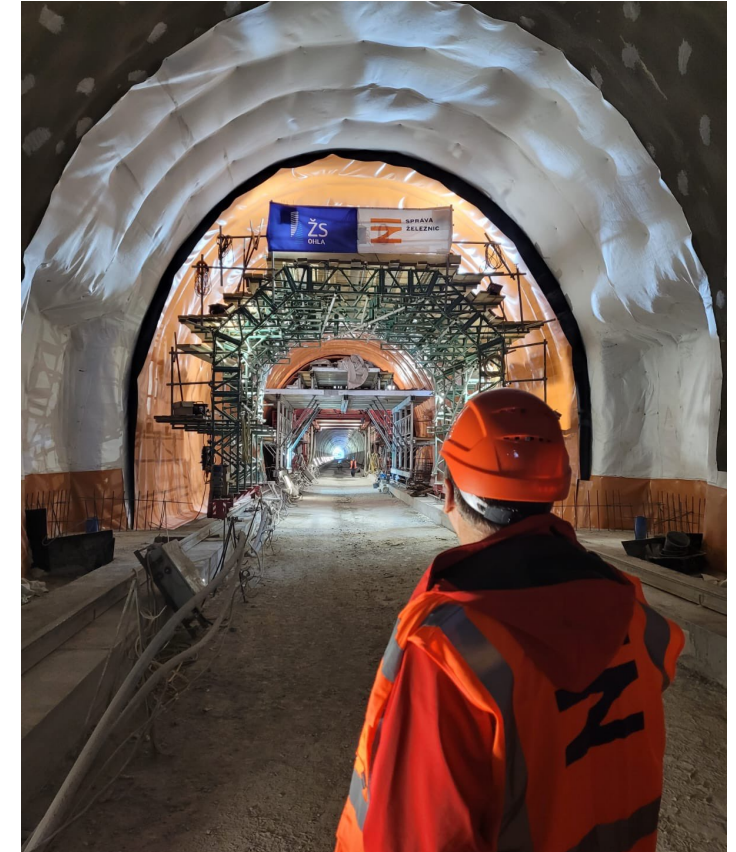
Výluka v údolí Tiché Orlice

- Jednokolejný provoz je již pouze v úseku Bezpráví – Brandýs nad Orlicí.
- Po sérii mimořádností byl na trati zrušen beznapěťový úsek a nutnost stahovat sběrače.
- Práce probíhají na mostních objektech, železničním svršku a trakčním vedení.
- Jednokolejný provoz skončí 18. prosince 2022.
- Finální úpravy si vyžádají měsíční výluky, které jsou naplánovány v 1. pol. roku 2023.
- Stavba skončí v červenci 2023, kdy se na trať vrátí dálkové vlaky z Brna do Prahy.



Spolehlivé spojení Brna a hlavního města

- V úseku Brno – Blansko probíhají úpravy skalních svahů, výstavba a rekonstrukce mostů a všech tunelů.
- Modernizací prochází také zabezpečovací zařízení a trakční vedení.
- V Adamově je dokončována nová lávka.
- Od začátku platnosti nového jízdního řádu 11. prosince 2022 bude na trati obnoven dvoukolejný provoz a na koridor se vrátí osobní vlaky linky S2 a rychlíková linka R19.
- Dálková doprava bude plně obnovena v červenci 2023 s dokončením modernizace úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí.



4. koridor: rychleji do jižních Čech!

- 30 km nových tratí Votice – Sudoměřice a Doubí – Soběslav začnou využívat cestující již 12. září 2022. Plně dvoukolejný provoz bude spuštěn od nového jízdního řádu.
- Postupně se bude zvyšovat rychlost z dnešních 120 na 160 km/h, kterou budou vlaky využívat od poloviny letošního prosince.
- Po instalaci systému ETCS bude možné zvýšit rychlost na 200 km/h.
- Výrazné zkrácení jízdních dob: od poloviny prosince zvládnou expresy trasu mezi Prahou a Tábořem za 59 minut. Do jihočeské metropole pak bude cesta trvat 100 místo původních 122 minut.



Mimořádnosti a plnění jízdního řádu

- Důsledek mimořádné události je často prezentován jako porucha.
- Samotné trakční vedení není významněji poruchové a výskyt nemůžeme vztahovat pouze k jednomu úseku.
- Provoz v údolí Orlice se z důvodu poškození trakce letos zastavil 8x, v 7 případech kvůli nestažení sběrače. Změnili jsme proto technologické postupy, aby nedocházelo k pochybení strojvedoucích.
- Tlak na dodavatele a zkrácení výluky mezi Poříčany a Kolínem o 200 dní má okamžitý efekt:
 - **Včasnost osobní dopravy se první den po ukončení výluky okamžitě zvýšila o 20 %.**
 - **Zvýšila se také spolehlivost dálkové dopravy, a to o 13 %.**

Kritická situace na trhu s energiemi

- Správa železnic nemá prozatím zajištěný nákup předpokládaného objemu energií. Jsme největším odběratelem elektrické energie v ČR.
- V roce 2021 byla spotřeba 1 283 485 MWh, v letošním roce pak 1 310 000 MWh. Pro rok 2023 předpokládáme odběr trakční energie 1 250 000 MWh.
- I přes opakované aukce na komoditních burzách neprojevil žádný obchodník zájem uzavřít kontrakt.
- V roce 2021 nakoupila Správa železnic energie v hodnotě 1,6 mld. Kč. **Letos již 4,1 mld. Kč – nárůst o 243 %.**
- **Aktuální predikce na rok 2023 podle pohybu cen není vůbec možná.**
- **Zvýšení ceny není reálné kompenzovat snížením spotřeby.**
- **Významný dopad na provoz osobních i nákladních vlaků.**
- **Řešení energetické situace se bude 9. září projednávat na úrovni EU.**
- **Očekáváme i řešení od státního obchodníka s elektřinou a plynem, na kterém pracuje Vláda ČR.**

Děkuji za pozornost

Rok 2022: Výzva pro železnici

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Generální ředitel