

## **Železniční infrastruktura pro nákladní dopravu**

Cíle evropské dopravní politiky jsou definovány jasně. Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru - vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ KOM(2011) 144 ze dne 28. 3. 2011 uvádí, že 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Několik navazujících dokumentů definuje i konkrétní parametry železničních tratí určených pro nákladní dopravu, z nichž k nejvýznamnějším patří Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 11. 12. 2013, které pro železniční tratě zahrnuté v hlavní síti TEN-T pro nákladní dopravu požaduje mj.:

- zajištění dostatečné kapacity,
- plnou elektrizaci tratí a, v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků, rovněž manipulačních kolejí a vleček,
- hmotnost na nápravu nejméně 22,5 t, traťovou rychlost 100 km/h a možnost provozovat vlaky o délce 740 m,
- plné zavedení systému ERTMS.

Směr, jakým se má ubírat rozvoj infrastruktury, je nastaven. Pro konkurenceschopnou dopravu je kvalitní infrastruktura nezbytností, železniční nákladní dopravu nevyjímaje. Síť železničních tratí zahrnutých v síti TEN-T tvoří v ČR cca 25 % všech železničních tratí, přičemž se zde odehrává více než 80 % dopravních výkonů. Je tedy logické se soustředit právě na infrastrukturní opatření na těchto tratích, kde nejlépe pomohou zlepšení konkurenční pozice železniční nákladní dopravy.

Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu je v ČR často diskutované téma, neboť díky dynamickému rozvoji osobní dopravy zejména v pražské a brněnské aglomeraci a na rameni Praha - Ostrava jsou potřeby nákladní dopravy často potlačovány. Jedním z řešení, které je připravováno, jsou segregované tratě pro osobní dálkovou dopravu (projekt Rychlá spojení), které by měly být realitou ale až v časovém horizontu cca 2030 - 2050. Dalším projektem, který se nyní nachází ve fázi studie proveditelnosti, je modernizace trati Choceň - Hradec Králové - Velký Osek. Posuzovaná varianta zdvoukolejnění celé tratě by měla zásadní přínos pro nákladní dopravu z důvodu převedení části nákladních vlaků z přetíženého úseku Pardubice - Kolín. Úzkým hrdlem i po modernizaci ale zůstane úsek Česká Třebová - Choceň. Pro nákladní dopravu jsou také určeny již probíhající investice do zvýšení kapacity tratí Nymburk - Mladá Boleslav a Týniště nad Orlicí - Solnice.

Pro řízení poptávky po kapacitě infrastruktury se v rámci nového způsobu zpoplatnění dopravní cesty předpokládá nová kategorizace tratí, která bude pro dopravce více motivační. Např. kapacitně nevyužitá trať Brno - Havlíčkův Brod - Kolín bude z důvodu převedení části nákladních vlaků o dvě kategorie levnější než přetížená trať Česká Třebová - Kolín. V této souvislosti také probíhají diskuse o nevhodnějším modelu zajištění postrkové služby pro dopravce na sklonově náročné trati Brno - Havlíčkův Brod - Kolín.

Absence elektrizace tvoří dnes velkou bariéru pro rozvoj nákladní dopravy. Typickým příkladem je spojení Prahy a Bavorska. Projekt elektrizace přeshraničního úseku mezi Chebem a Marktredwitz je sice připraven, ale s ohledem na chybějící elektrizaci

a omezující parametry navazující tratě Marktredwitz - Nürnberg z větší části postrádá svůj smysl. Ve spolupráci s německou stranou se proto intenzivně řeší projekt elektrizace tratí Plzeň - Domažlice - Schwandorf - Nürnberg, který na české straně zahrnuje i nezbytné zvýšení kapacity a zvýšení traťové rychlosti.

Zajištění parametru traťové třídy D4 (hmotnost na nápravu 22,5 t) a prostorové průchodnosti GC je na modernizovaných tratích v ČR standardem. Významné úzké hrdlo v oblasti prostorové průchodnosti na tranzitních koridorech dnes tvoří již jen Nelahozeveské tunely na trati Praha - Ústí nad Labem. Možnost provozovat vlaky o délce 740 m v ČR standardem bohužel není, neboť v minulosti se při modernizaci tranzitních koridorů sledovala délka předjízdnych kolejí pouze 650 m. V rámci připravovaných investic se parametr délky vlaku 740 m, tj. délky předjízdnych kolejí ve stanicích min. 780 m, již pečlivě sleduje.

Zavádění systému ERTMS je v ČR věnována velká pozornost. Národní implementační plán ERTMS, který byl Ministerstvem dopravy schválen 10. 2. 2015, předpokládá uvedení do provozu ERTMS na tranzitních koridorech do roku 2020 a výhradní provoz v režimu ETCS krátce po roce 2020. Nejdůležitější část české železniční sítě se tím stane interoperabilní, zároveň to ale také bude znamenat výdaje dopravců do palubních jednotek ETCS, které ale budou z části státem kompenzovány.

Samostatnou otázkou je modernizace a optimalizace seřadovacích stanic, která přímo souvisí s budoucností segmentu přepravy jednotlivých vozových zásilek. Pro SŽDC i ČD Cargo je žádoucí státní garance zajištění této služby, aby investice do zařízení pro vlakotvorbu byly i do budoucna smysluplné.

V roce 2014 si SŽDC nechala zpracovat studii Strategie rozvoje sítě překladišť kombinované dopravy, jejímž cílem bylo prověřit možnost role SŽDC jako investora těchto překladišť. Z důvodu již rozvinuté privátní sítě překladišť na území ČR, nižší podpory z fondů EU než bylo původně očekáváno a také na základě zkušeností s touto problematikou na Slovensku bylo rozhodnuto, že se SŽDC v této oblasti nebude angažovat a opatření pro rozvoj kombinované dopravy bude realizovat na stávající železniční síti.

Zpracoval: Bc. Marek Binko

Datum: 29. března 2015