

## V koridorech spatřujeme jeden z nástrojů podpory nákladní dopravy

Vlastníkem většiny železničních tratí v České republice je stát, který je spravuje prostřednictvím státní organizace SŽDC (Správa železniční dopravní cesty). Tato organizace je zároveň garantem modernizace a rozvoje železniční sítě České republiky. Jaká je koncepce rozvoje české železniční infrastruktury zejména ve vztahu k nákladní dopravě, jsme se zeptali Bc. Marka Binka, ředitele odboru strategie SŽDC, s. o.

### ► Čím se zabývá odbor strategie Správy železniční dopravní cesty?

Činnosti odboru strategie SŽDC jsou poměrně široké. Největší podíl má koncepce infrastruktury, kde řešíme takřka vše ve střednědobém a dlouhodobém horizontu od lokálek po budoucí vysokorychlostní tratě. Dále odbor strategie zajišťuje administrativu vnitřních předpisů a projektové řízení. Za SŽDC zastřešujeme i agendu nákladních koridorů (RFC) podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010.

### ► Jaký je z Vašeho pohledu význam nákladní dopravy pro železniční dopravu?

Železnici si bez nákladní dopravy ani neumím představit. Osobně mne potěšilo, že výkony nákladní dopravy rostou, byť pomaleji, než bych si přál. U vlakových kilometrů je nárůst mezi lety 2013 a 2014 o 1 %, u hrubých tunových kilo-

metrů o 2 %. Klesá podíl výkonů ČD Cargo, z 73,47 % u vlakových kilometrů a 76,33 % u hrubých tunových kilometrů v roce 2013 na 67,97 % u vlakových kilometrů a 69,90 % u hrubých tunových kilometrů v roce 2014. Výpadek výkonů ČD Cargo nahradili ostatní do-

vozní dopravní cesty má nákladní doprava 55% podíl.

Velký potenciál vidím v kombinované dopravě, což potvrzuje i dosavadní trend růstu přepravy kontejnerů. Hodně fandím technologiím InnoFreight, které znamenají zvýšení efektivity přepravy



Bc. Marek Binko, ředitel odboru strategie SŽDC, s. o. Foto: Michala Bílková

pravci, zejména druhý největší dopravce AWT s téměř 60% navýšením výkonů, ale i UNIPETROL DOPRAVA, SD-KD, RCA nebo METRANS Rail s cca 50% navýšením výkonů. Celkově se nákladní doprava z hlediska vlakových kilometrů podílí 22 % na výkonech celé železniční dopravy, u hrubých tunových kilometrů je to 58 %, na tržbách za použití želez-

ničních dopravních cest má nákladní doprava 55% podíl. Velký potenciál vidím v kombinované dopravě, což potvrzuje i dosavadní trend růstu přepravy kontejnerů. Hodně fandím technologiím InnoFreight, které znamenají zvýšení efektivity přepravy

dopravy. Jedná se stále o velký objem nákladní dopravy, který by jinak skončil na silnici, což je i v rozporu s evropskou dopravní politikou. Otázka budoucí existence jednotlivých vozových zásek je důležitá i pro SŽDC, abychom věděli, že naše investice do vlakových stanic nepřijdou nazmar.

### ► Jak chce vlastně Evropská unie podporovat rozvoj nákladní dopravy na železnici?

Evropská komise vydala v roce 2011 tzv. Bílou knihu o dopravě, kde stanovuje jakési politické cíle, mezi něž patří i přesun 30 % nákladní dopravy na vzdálenost vyšší než 300 km ze silnice na železnici, příp. na vodu do roku 2030. Na Bílou knihu navazují nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), která jsou již pro členské státy závazná a stanovují konkrétní opatření. Z našeho pohledu je nejvýznamnější nařízení č. 1315/2013 o transevropských dopravních sítích (TEN-T), které mj. stanovuje závazné parametry infrastruktury. Pokud modernizujeme infrastrukturu na síti TEN-T a chceme na ni čerpat finance z fondů EU, musíme splnit požadavky podle tohoto nařízení. Pro nákladní dopravu to konkrétně znamená, že musíme kromě zajištění dostatečné kapacity vybudovat plnou elektrizaci, zavést systém ERTMS, traťovou třídu D4, traťovou rychlost 100 km/h a umožnit provoz nákladních vlaků o délce 740 m.

Pokračování na str. 2

## V koridorech spatřujeme jeden z nástrojů podpory nákladní dopravy

Pokračování ze str. 1

V podobném duchu jsou napsány i technické specifikace pro interoperabilitu subsystému infrastruktura (TSI INF), které vyšly jako nařízení Komise (EU) č. 1299/2014. Pokud by naše stavby připravované po datu účinnosti těchto dokumentů uvedené parametry nesplnily, jsou prakticky nezkaludovatelné. To je, myslím, účinný nástroj EU na podporu nákladní dopravy na železnici, ale spíš z pohledu infrastruktury. Další významné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 se týká tzv. železničních nákladních koridorů (RFC). Přínosem pro dopravce má být zřízení jediného kontaktního místa (C-OSS) pro přidělování kapacity na jednom koridoru, tj. pro více států, nabídka předpřipravených tras apod. Zatím ale tuto aktivitu nevidím osobně jako příliš efektivní, neboť zájem ze strany dopravců je velmi malý a náročnost agendy velmi vysoká. Nicméně Evropská komise v nákladních koridorech spatřuje jeden z hlavních nástrojů podpory nákladní dopravy na železnici.

### ► Jaká opatření chce SŽDC realizovat na podporu nákladní dopravy?

U připravovaných staveb jdeme v duchu výše citovaných evropských nařízeních, tj. modernizace dalších tratí budou mít

již velkorysejší parametry, zejména týkající se délky vlaku, neboť traťová třída D4 je u nás při modernizacích standardem, stejně jako průjezdný průřez GC, který jde v řadě případů i nad požadavky EU. Konkrétně se to dotkne modernizací tratí Kolín – Děčín, Lysá n. L. – Praha, Praha – Beroun, Plzeň – Česká Kubice, Velký Osek – Choceň nebo Hranice na Moravě – Horní Lideč. Znovu také připravujeme v minulosti odloženou rekonstrukci nelahozevských tunelů, a to právě kvůli nákladní dopravě.

Samostatnou kapitolou je zavádění systému ERTMS. Zatímco jeho sdělovací část GSM-R je již běžnou provozní realitou, zabezpečovací část ETCS je nyní ve fázi postupné realizace. Počátkem tohoto roku schválilo Ministerstvo dopravy Národní implementační plán ERTMS, což je základní koncepční dokument vycházející z požadavků EU, na základě kterého je stanoveno i tzv. migrační období, tj. doba od zprovoznění traťové části ETCS přes souběžný provoz ETCS a národního zabezpečovače LS až po vypnutí národního zabezpečovače LS a výhradní provoz ETCS. Po ukončení migračního období by již na trať neměla vjet vozidla bez funkčního zařízení ETCS. Schválený Národní implementační plán ERTMS předpokládá migrační období relativně krátké a zhruba v letech 2021 – 2022 bychom

na tranzitních koridorech mohli mít už výhradní provoz ETCS. Předpokládá to samozřejmě rozsáhlé a zejména rychlé investice do vybavení hnacích vozidel

### Bc. Marek Binko

Narodil se v roce 1976, na železnici pracuje od roku 1995, kdy po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Praze v Masné ulici nastoupil jako výpravčí. V roce 2000 ukončil dálkové bakalářské studium na Univerzitě Pardubice, v roce 2002 nastoupil na odbor strategie generálního ředitelství Českých drah, kde se zabývá zejména dopravním plánováním a s tím spojenou koncepcí infrastruktury. Od roku 2012 působí na Správě železniční dopravní cesty jako ředitel odboru strategie. Mezi jeho koníčky patří kromě železnic zejména turistika. Je ženatý a má dvě dcery.

mobilní části ETCS, k čemuž bude k dispozici i finanční podpora z evropských fondů. Pro nákladní dopravce bude ETCS znamenat zejména zvýšení bezpečnosti (projetí návěstidel je při plné činnosti ETCS takřka nemožné) a za-

jistěný interoperability, což je samozřejmě výhodou pro dopravce operující na území více států. V této souvislosti budou na dopravních úvahy o podobě vozidlového parku, protože mobilní část ETCS je nákladná záležitost a vybavení starých lokomotiv není příliš efektivní.

Dalším velkým průlomem v podobě české železniční sítě je plánované sjednocení trakčních napájecích soustav na střídavou soustavu 25 kV, 50 Hz. Důvodů pro tento krok je celá řada, zmíním alespoň ty, které jsou důležité pro nákladní dopravce. Jde především o vyšší přenosovou schopnost střídavé soustavy, tedy zajištění dostatečného výkonu pro hnací vozidla, což je u stejnosměrné soustavy přibývajícím počtem výkonových lokomotiv stále větší problém, a pak také nižší ztráty ve vedení, tj. dopravci nemusí ve výsledku platit tolik energie, která se od napájecí stanice k hnacímu vozidlu vůbec nedostane. Proces postupného sjednocování trakční napájecí soustavy, tj. přepínání stejnosměrných úseků na střídavou trakci, bude trvat několik desetiletí. Nejdříve lze podle současných předpokladů očekávat změnu soustavy na úseku Nedakonie – Říkovice, což souvisí s připravovanými elektrizacemi ze Starého Město u Uherského Hradiště ve směru Veselí nad Moravou a Luhačovice a z Otrokovic do Vizovic, které by měly být již ve střídavé trakci.

Jako další úsek se nabízí Hranice na Moravě – Horní Lideč v rámci připravované celkové modernizace. Pro dopravce bude mít tato revoluční změna v krátkodobém horizontu negativní dopad v podobě omezení možnosti provozu stejnosměrných lokomotiv.

### ► Máte nějaký vzkaz pro dopravce?

Pro naši práci je nesmírně důležitá vzájemná komunikace. Potřebujeme vědět, jaká opatření na infrastrukturu jsou pro dopravce důležitá, aby mohli efektivně vykonávat svou činnost a zároveň my mohli plánovat takové stavby, které budou mít pro dopravce reálný přínos. Na druhou stranu výše zmíněné chystané změny budou mít dopad pro dopravce v podobě požadavků na lokomotivy. Je totiž stále více potřebné, aby nákladní dopravci provozovali výkonné vícesystémové lokomotivy vybavené ETCS. Vysoký výkon je dnes už nezbytný pro umožnění zařazení nákladních vlaků do sledu vlaků osobní dopravy na vytižených traťových úsecích, a to nejsou již jen tratě na I. tranzitním koridoru. Vícesystémovost bude nutná s ohledem na sjednocování trakční napájecí soustavy a vybavení ETCS bude nutné, aby v následujících letech vůbec mohl vlak vyjet na trať. A společně nám přeji více nákladních vlaků!

Přípravil: Martin Boháč