



Železniční osobní doprava v ČR dnes a v budoucnosti

Ing. Antonín Blažek
náměstek generálního ředitele ČD
pro osobní dopravu
GŘ ČD



Vývoj železnice v uplynulém období

- Izolovaný vývoj v jednotlivých státech
- Nízké povědomí o obchodním přístupu k zákazníkům
- Nedostatečné technické inovace ve srovnání s ostatními druhy dopravy
- Nedostatečná reakce na zvyšování životního standardu zákazníků
- Značný pokles přepravovaných cestujících

Situace v ČR

- Celková modernizace železnice probíhá pomalu
- Značné zpoždění za vyspělými státy
- Nedostatečné parametry modernizovaných koridorů
- Nekoridorové trati se téměř nemodernizují
- Zastaralý vozidlový park
- Nízká propustná výkonnost v okolí velkých měst
- Pomalé přizpůsobování technickým inovacím

Postupné zlepšování stavu v ČR

- Modernizace koridorových tratí
- Zpočátku pouze v historických trasách, později menší přeložky
- III. a IV. koridor se již modernizuje velkoryseji
- Přesto v max = 160 km/hod
- Nepoměr mezi rozvojem železničních tratí a silnicemi
- Málo úseků konkurenceschopných silnici
- Náběh technických inovací (ERTMS, elektrizace nekoridorových tratí...)

Vozidlový park

- V 70. letech masivní obměny vozidlového parku
- Velká část již tehdy nevyhovující z pohledu zákazníků
- V současnosti jsou předmětem modernizací
- Po r. 1989 obměna vozidlového parku téměř ustala
- Pomalý náběh pořizování nových vozidel na konci 90. let
- Nová vozidla ČD
 - pro dálkovou dopravu
 - pro regionální dopravu
- Ostatní dopravci
 - pronajatá nová vozidla

Současný stav

- Uzavření dlouhodobých smluv na provozování dopravy
- Základní podmínky pro ekonomické fungování
- Nový zákon o veřejné dopravě
- Posun v náhledu na veřejnou dopravu (od sociální služby k atraktivní nabídce)
- Zahájení pořizování nových vozidel z ŘOP
- Hledání dalších možností pořízení nových vozidel
- Modernizované úseky koridorů umožnily mírné zrychlení dopravy
- Náběh reálné konkurence

Atraktivita železnice vůči živelné IAD

Železnice

- Přívětivá k životnímu prostředí
- Při optimálním využití svých možností levná
- Nízká spotřeba energie
- Velká kapacita
- Možnost vysokého komfortu při přepravě

Živelná IAD

- Časté kongesce
- Problémy s parkováním
- Velké zatížení životního prostředí
- Nepřívětivé ulice
- Nemožnost pracovat, číst, odpočívat
- Psychický vliv na řidiče

Železniční doprava jako součást systému veřejné dopravy

- Naší snahou je spolupracovat na vytvoření komplexního dopravního systému
- Vytvoření atraktivní alternativy k IAD
- Významně vyšší podíl železnice než dnes
- Komplexní pojetí přepravních služeb
- Bezpečnost, vlivnost, informovanost a čistotu pokládáme za samozřejmé požadavky
- Spolupráce s ostatními dopravními obory

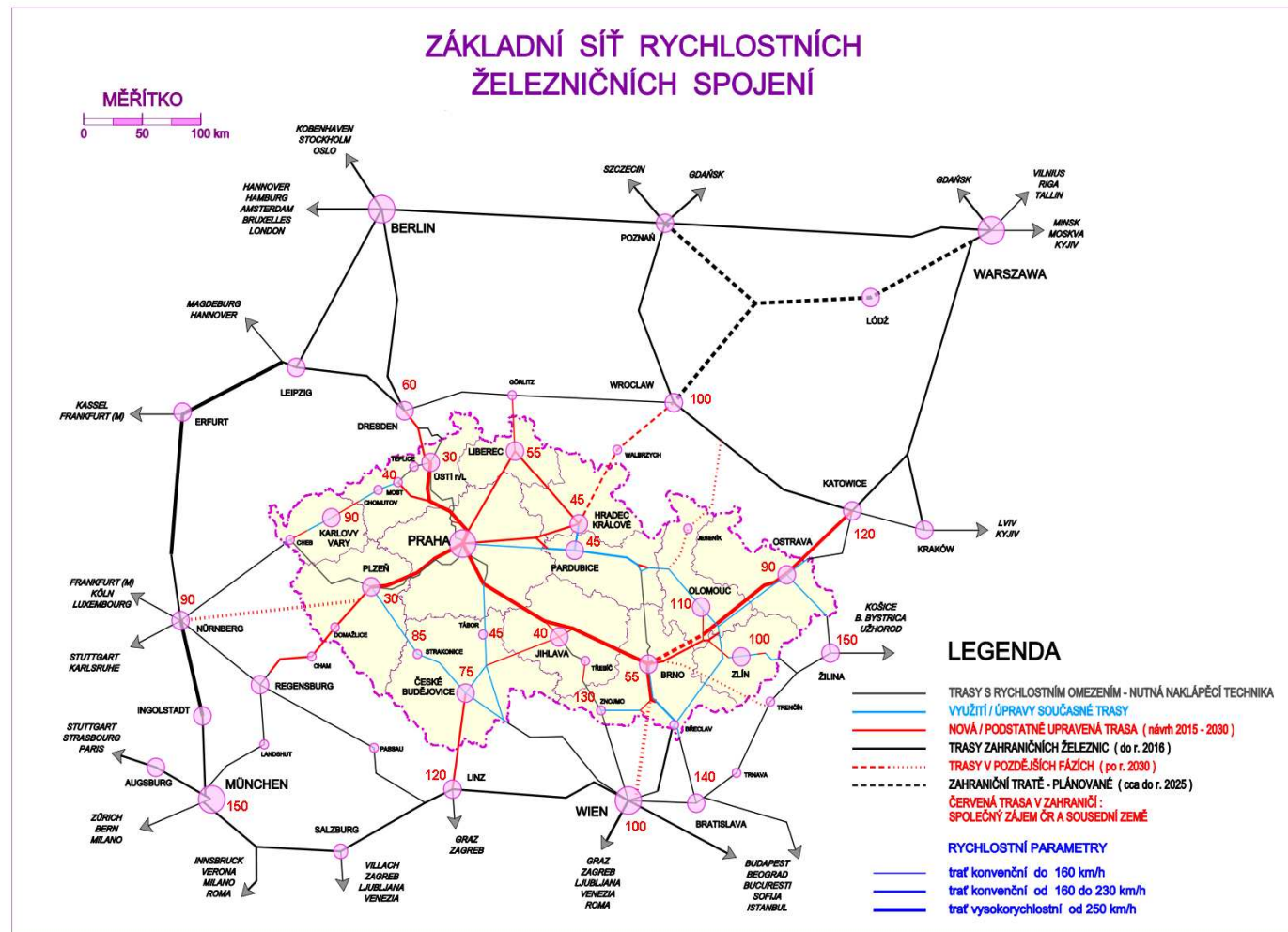
Dálková doprava

- Potenciální možnosti železnice při splnění základních podmínek
- Nutnost radikálního zvýšení cestovní rychlosti
- Cestující necestují jen mezi nádražími, ale mezi místy, k nimž a z nichž se musí k nádraží přepravit
- Dvojnásobnou rychlostí automobilu, poloviční rychlostí letadla
- Nutnost výstavby VRT

Využití a parametry VRT

- Mezistátní přeprava
- Vnitrostátní přeprava
- Traťová rychlost musí odpovídat přepravnímu segmentu
- Propojení s konvenční sítí
- VRT je obdobou dálnice

Návrh možného vedení VRT a úpravy sítě



Další efekty VRT

- Uvolnění úseků v okolí velkých měst pro příměstskou dopravu
- Uvolnění koridorových a dalších tratí pro rychlou nákladní dopravu
- Umožní zahájit přetvoření železniční sítě do podoby vyhovující současným a budoucím zákazníkům
- Nebude nutné zkapacitňovat dálnici D 1
- Firmy z oboru získají možnost značného rozvoje

Regionální příměstská doprava

- Nejrychleji rostoucí segment dopravy
- Potřeba segregace příměstské dopravy
- Linková vedení bez přestupů
- Průjezdné linky přes centrální části měst
- Průjezdný model Prahy
- Severojižní diametr v Brně
- Provoz elektrických nízkopodlažních jednotek s rychlou výměnou cestujících

Železnice v IDS

- Železniční doprava v IDS jako páteřní
- Nové zastávky v místech významné přepravní poptávky
- Parkoviště P + R
- Přemísťování terminálů do míst přepravní potřeby
- Budování přestupních terminálů
- Nejen tarifní integrace, ale také
 - integrace provozní (návaznost spojů)
 - integrace místní (bezbariérové návaznosti v místech přestupů)

Výstavba nových zastávek v IDS IDOL (Velké Hamry město, Desná – Pustinská)



Venkovská regionální doprava

- Stejně zásady jako u dopravy příměstské
- V územích s nízkou hustotou osídlení a v úsecích, kde obce jsou ve velké vzdálenosti od trati – smíšený model obsluhy => rychlá vlaková linka + plošná obsluha autobusy a midibusy
- Provoz vozidel s odpovídajícími dynamickými parametry
- Vlaky s intervalem max 60 min (delší interval cestující odrazuje)
- Elektrické nebo motorové jednotky nižší kapacity

Úprava železniční sítě pro regionální dopravu

- Segregace + potřebná kapacita
- Zvýšení traťové rychlosti
- Potřeba dosažení křižovacích stanic a přestupních terminálů v časech určených organizací IDS
- Taktový grafikon
- Přetvoření železniční sítě (nejen rušení, ale i výstavba nových úseků)

Kolejová vozidla

- Elektrické jednotky s distribuovaným pohonem pro VRT
- Netrakční jednotky a vratné soupravy pro běžné kapacitní dálkové vlaky
- Elektrické a motorové jednotky pro klasické tratě
- Elektrické jednotky pro příměstskou dopravu
- Elektrické a motorové jednotky a vozy pro venkovskou regionální dopravu
- Vybavení a provedení interiéru podle průměrné doby pobytu cestujícího
- Zásuvky pro přenosné počítače

Bezbariérovost dopravy

- Výška nástupišť a výška podlahy vozidel
- Příchod z veřejného prostoru k nástupištím
- Uzpůsobení všech terminálů a všech vlakových souprav ve všech přepravních segmentech pro přepravu imobilních cestujících
- Přestupy vlak/MHD a vlak/bus systémem hrana/hrana
- Výtahy x šikmé rampy
- Šikmé rampy prodlužují přestupní časy

Příklad přestupu hrana/hrana vlak/tram/bus (De Panne, Belgie)



Příklad přestupního terminálu a návaznosti železnice na město (Horgen, Švýcarsko)



Přestupní terminál Smržovka dolní nádraží (malý terminál hrana/hrana)



Přestupní terminál Smržovka (IDS IDOL) zatím nerealizovaná kolejová část



Začlenění kolejové dopravy do krajiny a měst

- S postupující urbanizací má stále větší význam
- Železnice jako městotvorný prvek
- Železniční terminál jako součást živého centra
- Železniční terminál na okraji města snižuje atraktivitu železniční dopravy
- Negativní příklady: Chomutov, Ústí n.O., Sušice...
- Přímá obsluha míst přepravní poptávky
- Problematika hluku x estetika PHS
- Vedení VRT podél dálnice
- Bezbariérové průchody železnice centry měst

Děkuji Vám za pozornost

Ing. Antonín Blažek
náměstek generálního ředitele
pro osobní dopravu

České dráhy, a.s
Nábřeží L. Svobody, 1222/12
110 15, Praha 1