

Stát nerespektuje vlastní strategické dokumenty týkající se elektrizace tratí. Přitom by ušetřil miliardy Kč

Stát nerespektuje vlastní strategické dokumenty. V aktuálním nabídkovém řízení na provoz dálkových vlaků na severovýchodě Čech poptává atypická hybridní diesel-elektrická vozidla namísto schválené elektrizace tratí. Přitom by díky ní ušetřil miliardy korun a stovky tun emisí skleníkových plynů

Osobní železniční dopravci upozorňují na zásadní rozpor mezi strategickými dokumenty státu a aktuálním nabídkovým řízením na zajištění dálkové železniční dopravy v regionu Severovýchod. Ministerstvo dopravy schválilo koncepci rozvoje elektrické trakce [1], která počítá s urychlenou elektrizací klíčových úseků a snížením závislosti na fosilních palivech, avšak v aktuálním výběrovém řízení požaduje hybridní vozidla, která kvůli chybějící elektrizaci z 85 % výkonů pojedou na naftový pohon a z 15 % budou poháněna stejnosměrným proudem. Vozidla musí být zároveň schopna být napájena střídavou trakcí, která se ale na předmětných tratích nevyskytuje. Stát tak poptává zcela unikátní soupravy, jejichž náklady budou po dobu smlouvy o několik miliard korun dražší než by stál provoz elektrických jednotek. Tento postup je ne hospodárný. Dopravci proto požadují, aby stát pro linky R14A, R14B, R21, R22 a R24 zajistil adekvátní úpravu drážní infrastruktury.

Nejistota pro dopravce a výrazně vyšší náklady pro stát

„Nesoulad mezi strategickými plány a zadáním pro výběrové řízení představuje riziko především pro stát, který náklady na pořízení a provoz hybridních diesel-elektrických vozidel dopravcům zaplatí v rámci úhrady prokazatelné ztráty. Dieselová trakce je energeticky až trojnásobně dražší než elektrická. Stát soutěží veřejné služby, na které nemá připravenou infrastrukturu. Za drahý provoz tak zbytečně utratí prostředky, které by jinak mohl vložit do elektrizace tratí,“ vysvětluje Petr Moravec, výkonný ředitel SVOD Bohemia.

Přitom elektrizace je podle dopravců v souladu s dopravní politikou [2] a umožňuje efektivnější a k životnímu prostředí šetrnější železniční dopravu. *„Podle nás je provoz dieselových vozidel osazených navíc dvousystémovou elektrickou výzbrojí zbytečně nákladným krokem zpět. Z pohledu daňového poplatníka je žádoucí, aby stát splnil to, co si sám nařídil,“* doplňuje Moravec.

Elektrizací tratí v regionu Severovýchod by stát ušetřil miliardy korun

SVOD Bohemia upozorňuje na to, že třicet let předpokládané životnosti nových vozidel provozovaných převážně na dieselový pohon znamená zbytečné vícenáklady v řádu miliard korun, které jsou téměř srovnatelné s náklady tzv. prosté elektrizace.

„Zásadní problém je, že stát sám sobě nestanovil závazné termíny elektrizace jednotlivých úseků a termíny přechodu na jednotný systém střídavé trakce při koordinovaném zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS. Bez závazných termínů a jejich harmonizace s výběrovými řízeními na zajištění veřejných služeb tak nejsou dopravci schopni efektivně plánovat nákup vozidel. Tímto způsobem se od stanovených cílů v oblasti udržitelné a efektivní železniční dopravy spíše vzdalujeme. Železniční doprava se tím prodražuje, zpomaluje a stává se celkově nekonkurenceschopnou,“ dodává Petr Moravec.

K čemu je strategie, když se jí ani samotní předkladatelé neřídí?

Vláda České republiky schválila celou řadu strategických dokumentů předložených ministerstvem dopravy, které se týkají rozvoje české železnice a budoucí koncepce jejího využití pro osobní a nákladní dopravu. Jejich společným znakem je důraz na zlepšení užité hodnoty dopravní infrastruktury, který zahrnuje mj. vyšší podíl elektrické trakce, vyšší propustnost tratí a vyšší úroveň zabezpečení.

Záměr je to správný. Elektrická vozidla jsou ve srovnání s dieselovými lehčí, méně opotřebovávají dopravní cestu, díky vysoké účinnosti motoru mají trojnásobně nižší spotřebu energie, nižší náklady na provoz a výrazně méně zatěžují životní prostředí. Také propustnost tratí se, zejména v oblasti velkých aglomerací, dostává na své limity. Má-li stát naplnit své záměry zlepšit zabezpečení české železnice, musí je v souladu s přijatými strategickými dokumenty provádět předvídatelně a synchronizovat s ostatními technologickými změnami.

Centrální komise ministerstva dopravy složená z vysokých státních úředníků, kteří jsou zároveň zpracovateli klíčových strategických infrastrukturních záměrů, schvaluje projekty a stavby předkládané Správou železnic. Obsah, rozsah a časový rozvrh přehledu připravovaných železničních staveb se od záměrů, jejichž realizaci strategické dokumenty ministerstva dopravy ukládají, podstatně liší. Týká se to zejména projektů zkvalitnění podmínek pro příměstskou dopravu v severní části Prahy, napojení Mladé Boleslavi na hlavní město a elektrizace a zkapacitnění páteřních tratí spojujících Královéhradecký, Středočeský, Liberecký a Ústecký kraj. Zatímco strategické dokumenty ministerstva dopravy s těmito projekty počítají, Správa železnic je v přehledu připravovaných staveb buď vůbec nemá, nebo jejich aktuální stav neodpovídá schválenému obsahu.

Nelze se proto divit, že zadávací dokumentace ministerstva dopravy pro výběrové řízení na zajištění provozu na linkách R14A, R14B, R21, R22 a R24 není v souladu s dlouhodobou schválenou strategií. Ministerstvo dopravy totiž nebylo schopno vytvořit takové podmínky, aby jím zřízená státní organizace mohla vládou schválené strategické záměry realizovat a pro výběrové řízení na patnáctiletý provoz dálkových vlaků v předpokládané hodnotě přesahující 15 mld. Kč připravit adekvátní železniční infrastrukturu.

Vypsání soutěže předcházelo vydání hodnotící zprávy [3], ve které předkladatel uvádí mj., že „...budou provozována výhradně nová vozidla, která musí být schopna provozu jak v elektrické trakci současně pod oběma napájecími soustavami standardně používanými v České republice (tj. DC3kV i AC25kV), tak i v nezávislé trakci, přičemž vyloučen není ani provoz bateriových vozidel.“

V zadávací dokumentaci není uvedeno, kdy bude provedena elektrizace zbývajících dosud neelektrizovaných traťových úseků, ani kdy bude provedena konverze úseků s trakční soustavou DC 3kV na trakční soustavu AC 25kV, případně kdy a kde budou vybudovány dočasné nabíjecí body pro použití bateriových vozidel, která zadavatel připouští.

Délka neelektrizovaných úseků:

Z	Do	Délka (km)
Jaroměř	Turnov	84.3
Turnov	Liberec	36.7
Liberec	Děčín východ	89.6
Praha Vysočany (odb. Skály)	Turnov	97.7
Turnov	Tanvald	32.6
Nymburk hl.n.	MI. Boleslav hl.n.	30.0
MI. Boleslav hl.n.	Rumburk	100.3

Praha Vysočany (odb. Skály)	Nový Bor	132.5
Nový Bor	Rumburk	33.5

Délky těchto úseků bez alespoň částečné elektrizace nebo vybudování sítě nabíjecích bodů použití bateriových vozidel zcela vylučují. Jejich výrobci sice uvádějí dojezd vozidel 80 až 120 km, ale toho lze dosáhnout jen za ideálních klimatických a sklonových podmínek.

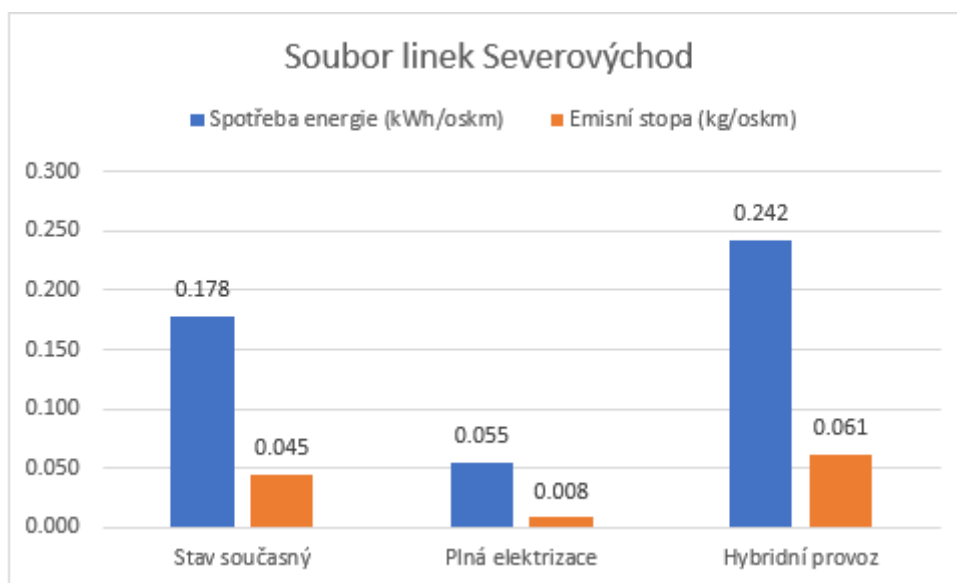
Zadávací dokumentace výběrového řízení na zajištění provozu na linkách R14A, R14B, R21, R22 a R24 předpokládá použití hybridních vozidel diesel/DC3kV/AC25kV. Taková vozidla však dosud nemají žádnou ověřenou referenci z rutinního provozu. To znamená zvýšená technická a provozní rizika. Navíc je jejich dostupnost na trhu velmi omezená. Zadavatel výběrového řízení je tak z důvodu nedostatečné infrastruktury nucen poptávat vozidla, která nejsou schválená pro provoz na české železnici, jejichž provozní parametry nejenže nejsou ověřené, ale dokonce je zatím neznají ani výrobci. To dopravcům přináší vysokou míru nejistoty a snižuje reálné možnosti splnit požadavky zadavatele.

V čem konkrétně spatřují dopravci rozpor?

Dopravní politika definuje hlavní cíle a směry rozvoje dopravní infrastruktury a služeb v České republice s důrazem na udržitelnost a efektivní využívání přírodních zdrojů. V bodě 1.3.1.6 stanovila cíl již nenakupovat vozidla poháněná spalovacími motory a finanční zdroje soustředit výhradně jen na nákup elektrických vozidel (trolejových či akumulátorových) a v bodě 1.3.1.8 pak přímo zakazuje, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) požadovali na dopravcích k zajištění vozby nová naftou poháněná vozidla.

Stát zadávacími podmínkami veřejné zakázky s názvem „Veřejné služby v drážní dopravě na souboru linek R14A Pardubice – Liberec, R14B Liberec – Ústí n/L, R21 Praha – Tanvald, R22 Kolín – Rumburk a R24 Praha – Rumburk“ porušuje vlastní rozhodnutí.

Požadovaná vozidla budou pravděpodobně nejen velmi drahá, ale kvůli vysoké hmotnosti také nevhodná. Spotřeba energie a emisní zátěž bude odhadem 5x až 6x vyšší, než při plné elektrizaci, a téměř o třetinu vyšší, než současný provoz zajišťovaný přes 30 let starými dieselovými jednotkami.



Na pomalou elektrizaci poukazuje i studie ČVUT a ACRI

Na nedodržování přijaté koncepce a postupů v oblasti elektrizace železnic upozornila nedávno také studie Fakulty dopravní ČVUT a Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI), která poukazuje na pomalé tempo elektrizace a doporučuje jeho výrazné zrychlení cestou tzv. prosté elektrizace. Česko zaostává za evropským průměrem v podílu elektrizovaných tratí. Zatímco v EU je průměr 57 %, v ČR je to pouze přibližně třetina. Mezi lety 2011 a 2020 bylo v ČR elektrizováno jen 28 km tratí, což představuje průměrné tempo 2,8 km ročně. Touto rychlostí by dosažení 50% elektrizace trvalo až do poloviny 26. století.

Ministerstvo dopravy by mělo přimět státní organizaci Správa železnic realizovat vládou schválené strategické záměry. Pravomocí i finančních prostředků k tomu má zjevně dostatek.

SVOD Bohemia sdružuje přední české železniční dopravce, kteří v souhrnu reprezentují přes 99 % dopravních výkonů na české železnici. Sdružení je členem Hospodářské komory České republiky a aktivně se podílí na připomínkování koncepčních materiálů pro rozvoj železniční dopravy v České republice. Jeho cílem je podpora moderních a udržitelných dopravních řešení, která zohledňují současné technologické trendy a přispívají ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

Příloha - historie a stav přípravy jednotlivých traťových úseků

Všejsanská spojka: dvoukolejná elektrifikovaná trať umožňující zavedení přímých vlaků z Prahy do Mladé Boleslavi přes Milovice. 7. 3. 2023 byl schválen záměr projektu. Podle tiskové zprávy Správy železnic z března 2024 byl vybrán projektant stavby. Stav příprav k dnešnímu dni není znám.

Bezděčínská spojka: má jít o součást rychlejšího železničního spojení z Prahy do Mladé Boleslavi a později dál do Turnova a Liberce. 19. 5. 2020 byl schválen záměr projektu, dne 21. 3. 2024 byl vydán závěr zjišťovacího řízení EIA. Stav dalších příprav k dnešnímu dni není znám.

Praha-Vysočany (Skály) – Praha-Čakovice: v současné době probíhá zpracování záměru projektu, v přehledu připravovaných projektů je však uvedeno, že cílem díla je „příprava na elektrizaci tratí“, což je v rozporu s Koncepcí rozvoje elektrické trakce, která počítá s elektrizací do roku 2029.

Praha-Čakovice – Neratovice : projektové práce se údajně rozbíhají, přičemž termín zprovoznění je v Koncepci rozvoje elektrické trakce plánován na rok 2029.

Neratovice – Všetaty: jaký je plán elektrizace a modernizace tohoto úseku není ze strategických materiálů jasné.

Všetaty – Mladá Boleslav: s elektrizací a modernizací se ve strategických materiálech nepočítá, resp. uvádí se, že elektrizace, resp. využití bateriových nebo vodíkových pohonů, se prověřuje. Přehled připravovaných staveb úsek nezahrnuje.

Mladá Boleslav – Liberec: Centrální komise schválila 30. 5. 2023 studii proveditelnosti, dosud žádný úsek nové trati nedospěl do fáze povolovacího procesu a v seznamu připravovaných projektů Správy železnic se stavba nevyskytuje. Stav příprav k dnešnímu dni není znám.

Jaroměř – Liberec: elektrizace tratě je zahrnuta do Koncepce rozvoje elektrické trakce v letech 2030 – 2032. V přehledu připravovaných staveb Správy železnic se tato stavba nevyskytuje. Stav příprav k dnešnímu dni není znám.

Liberec – Česká Lípa: dne 27. 1. 2021 nabylo právní moci územní rozhodnutí pro 1. etapu stavby (úsek Mimoň – Liberec), jejímž cílem je zrychlení jízdní doby. Obsah stavby však neodpovídá Koncepci rozvoje elektrické trakce, neboť ta počítá s elektrizací této tratě v období 2030 – 2032.

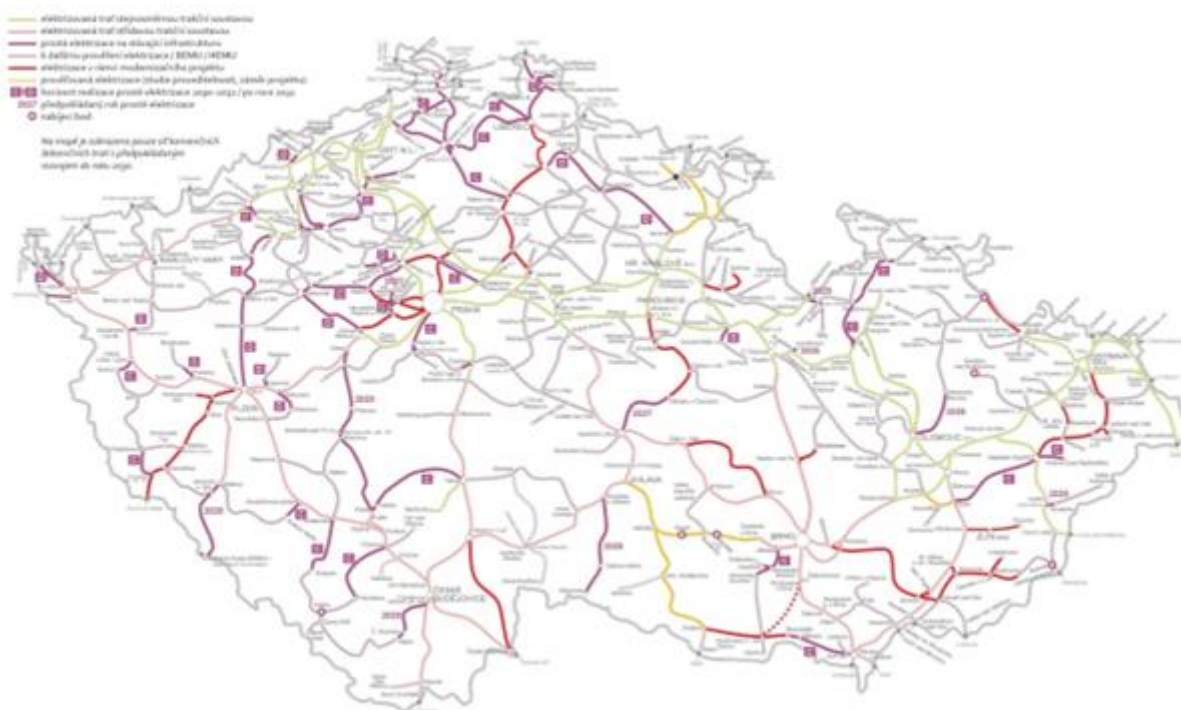
Mladá Boleslav – Česká Lípa: elektrizace tratě je zahrnuta do Koncepce rozvoje elektrické trakce v letech 2030 – 2032. V přehledu připravovaných staveb Správy železnic se tato stavba nevyskytuje. Stav příprav k dnešnímu dni není znám.

Česká Lípa – Děčín-východ: elektrizace tratě je zahrnuta do Koncepce rozvoje elektrické trakce v letech 2030 – 2032. V přehledu připravovaných staveb Správy železnic se tato stavba nevyskytuje. Stav příprav k dnešnímu dni není znám.

Česká Lípa – Rumburk: v roce 2020 Liberecký kraj oficiálně požádal stát o elektrizaci vybraných úseků, včetně této trati s cílem umožnit nasazení moderních elektrických vlaků, snížit emise a zvýšit efektivitu dopravy. Elektrizace byla v Konceptu rozvoje elektrické trakce naplánována v letech 2030 – 2032. V přehledu připravovaných staveb Správy železnic se tato stavba nevyskytuje. Stav příprav k dnešnímu dni není znám.

Výše vyjmenované patří mezi celostátní tratě a jsou hojně využívány nejen pro regionální dopravu, ale zejména pro provoz dálkových linek objednávaných státem. Stát je i v tomto případě zastupován Ministerstvem dopravy.

Mapa projektů elektrizací



Zdroj: Koncepce rozvoje elektrické trakce, MD, 2023

[1] Jedná se o dokument s názvem „Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice, 2023“, schválený Ministerstvem dopravy České republiky v roce 2023.

[2] Jedná se o dokument s názvem „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“, schválený vládou dne 8. března 2021

[3] Jedná se o dokument „Hodnotící zpráva dostupnosti vozidel na linkách R14A, R14B, R21, R22 a R24“

podle článku 5a odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění pozdějších předpisů



SVOD Bohemia sdružuje přední české železniční dopravce, kteří v souhrnu reprezentují přes 99 % dopravních výkonů na české železnici. Sdružení je členem Hospodářské komory České republiky a aktivně se podílí na připomínkování koncepčních materiálů pro rozvoj železniční dopravy v České republice. Jeho cílem je podpora moderních a udržitelných dopravních řešení, která zohledňují současné technologické trendy a přispívají ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

Více informací na: www.svodbohemia.cz