



VOZIDLO, INFRASTRUKTURA A OBJEDNÁVKA VEŘEJNÝCH SLUŽEB NA ŽELEZNICI

Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek GŘ pro osobní dopravu

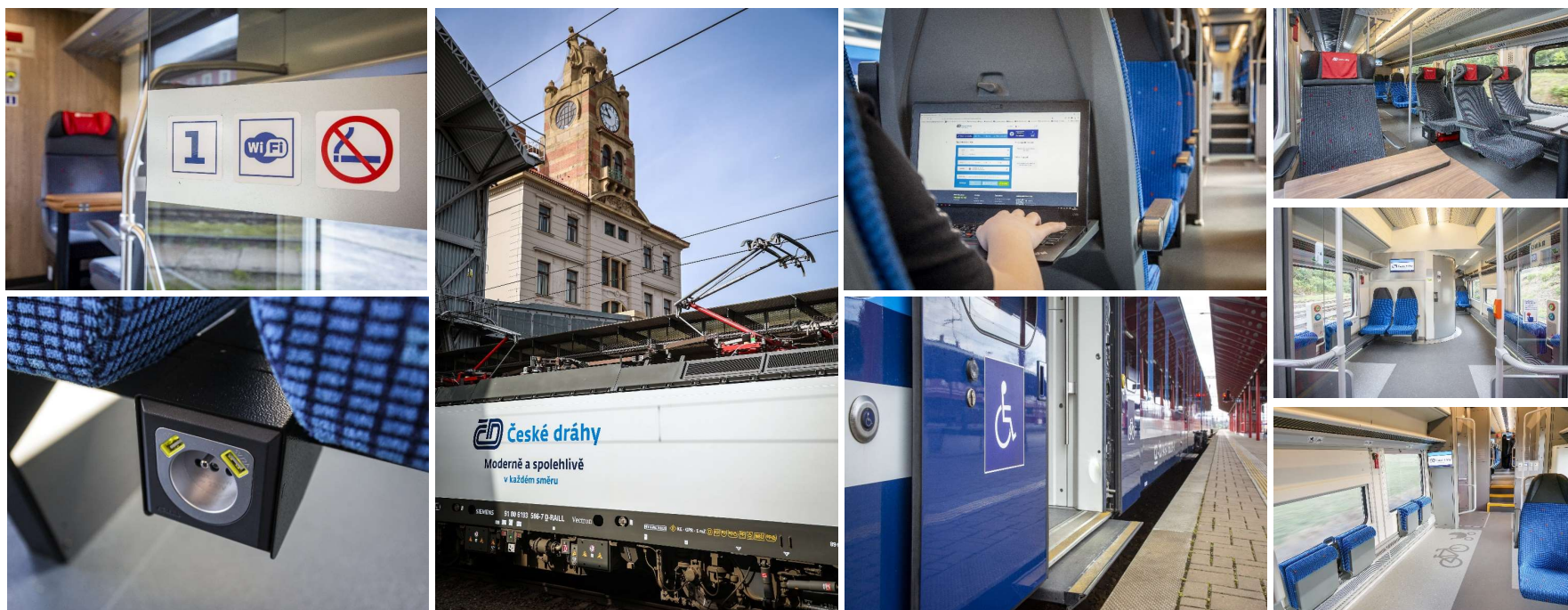
Kutná Hora, 17. říjen 2024



Obsah prezentace

1. ŽKV vs. infrastruktura vs. objednávka
2. Vliv ETCS a dalších technických omezení
3. Vzájemná kompatibilita ŽKV a infrastruktury
4. Možnosti řešení koordinace
5. Příklady z praxe





VOZIDLO, INFRASTRUKTURA A OBJEDNÁVKA VEŘEJNÝCH SLUŽEB NA ŽELEZNICI

1. ŽKV vs. INFRASTRUKTURA vs. OBJEDNÁVKA (1/3)

4

Jak to bylo dříve za unitární železnice

- Objednavatel (stát) // (Infrastruktura + dopravce) // Výrobce ŽKV
 - z pohledu ČD byla **výhodou jednodušší koordinace a prioritizace požadavků** na infrastrukturu ve vztahu k plánovanému využití vozidel uvnitř jedné společnosti před odloučením SŽDC, nyní SŽ...
 - **jednotná technická zadání** vozidel (unifikace) bez odlišností, požadavky objednatelů na technické a kvalitativní požadavky ŽKV prakticky uplatňovány nebyly, dopravce měl plnou důvěru ve zvolená řešení...

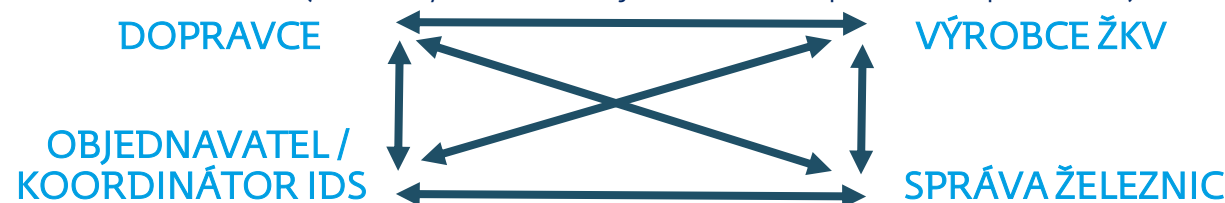


1. ŽKV vs. INFRASTRUKTURA vs. OBJEDNÁVKA (2/3)

5

A jak to máme nyní za moderní železnice, která je rozdrobená a liberalizovaná ?

- Správa železnic (stát) // Objednavatel (stát / regiony) // Dopravce // Výrobce ŽKV
- **problematická koordinace** všech subjektů, neinformovanost – bilaterální jednání, vícestranná nemožná
- **objednavatel primárně řeší parametry vybavení** pro cestující, technické a normativní věci zajišťuje dopravce
- **objednávka někdy v rozporu s infrastrukturou**, dieselové vlaky na elektrizované trati, požadována ŽKV bez ETCS v době předpokladu výhradního provozu ETCS, nedostatečný výkon, chybějící tlakotěsnost apod.
- **velké rozdíly** v technickém zadání vozidel – ETCS, tlakotěsnost, požární třída, počty dveří, délka vozidel, výkon vozidel, zásuvky USB, sčítací rámy, kamerový systém, stolky, rozteče sedadel, kapacita sedadel a kol atd.
- následně může dojít k požadavku objednavatele na **nevhodná vozidla** – nenaplní budoucí podmínky infrastruktury v době životnosti vozidla (trakce, rychlost, délka jednotek, třída požární bezpečnosti...)



VOZIDLO, INFRASTRUKTURA A OBJEDNÁVKA VEŘEJNÝCH SLUŽEB NA ŽELEZNICI

1. ŽKV vs. INFRASTRUKTURA vs. OBJEDNÁVKA (3/3)

6

Jaký by mohl být ideální stav ?

- a. stanovení požadavků na infrastrukturu a vozidla ve spolupráci všech subjektů (obvykle pouze dopravce má smluvní vztahy se všemi subjekty) s dostatečným předstihem a co nejvíce garantovaně
- b. maximální možná unifikace technického zadání a požadavků na vybavení vozidel pro jednotlivé segmenty dopravy (regionální příměstská, regionální venkovská, dálková rychlíková a dálková expresní)

Jaký je největší problém, který brání optimální koordinaci ? Časový nesoulad, nejistota termínů realizace...

Infrastruktura – příprava a realizace trvá vyšší jednotky let s vlivem na mnoho desetiletí + časový posun u většiny projektů. Období až na 100 let, ale s neurčitým datem aktivace nového stavu.

Vozidla – soutěž na výrobce a výroba trvá cca 3 – 5 let, provoz 30 až 40 let. Období na cca 30-50 let, s nejistým výsledkem soutěže a po zahájení soutěže již v řadě věcí **nemožné změny**, po uzavření smluv na ŽKV prakticky bez změn.

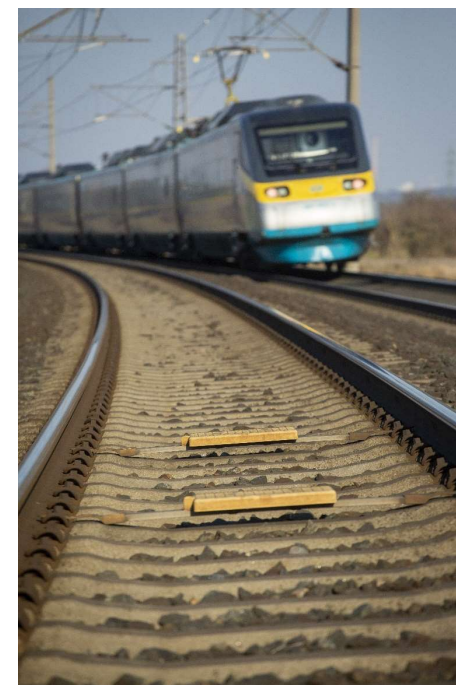
Objednavatel – doba trvání soutěží na linky cca 1 rok, zahájení plnění za cca 1-4 roky, předepsané plnění smlouvy (výroba/schválení vozidel) cca 3 až 15 let, výjimečně i 30 let. **Nesoulad konce/začátku smluv** na závazek veřejné služby s termínem zásadních změn na infrastruktuře. V průběhu plnění možné změny infra, ale ŽKV jsou fixní.



2. VLIV ETCS A DALŠÍCH TECHNICKÝCH OMEZENÍ

7

- Velká nejistota objednavatelů veřejné dopravy a dopravců při pořizování nových vozidel je zejména v těchto oblastech
 - elektrizace a konverze napěťové soustavy
 - instalace ETCS
 - výstavba dobíjecích bodů pro bateriová vozidla
 - ostatní podmínky přístupnosti na infrastrukturu
- **Nedůvěra objednavatele v termíny SŽ** – snaha ušetřit, vede k nevhodným zadávacím podmínkám v soutěži na dopravce (jsou poptávána vozidla bez ETCS i na tratě, kde má být v době kontraktu na závazek veřejné služby ETCS aktivováno, příp. AC+DC/jen AC).
- Negativním dopadem je **riziko objednání nevhodného typu nového vozidla** s předpokladem provozu na dalších cca 15-30 let, ale se smlouvou na jeho výkony výrazně kratší, např. jen 5-10 let.
- **Další využití vozidla po ukončení kontraktu je nejasné a stejně tak délka kontraktu**, který může být předčasně ukončen, pokud ke změně na infrastrukturu následně dojde v průběhu kontraktu na ZVS.



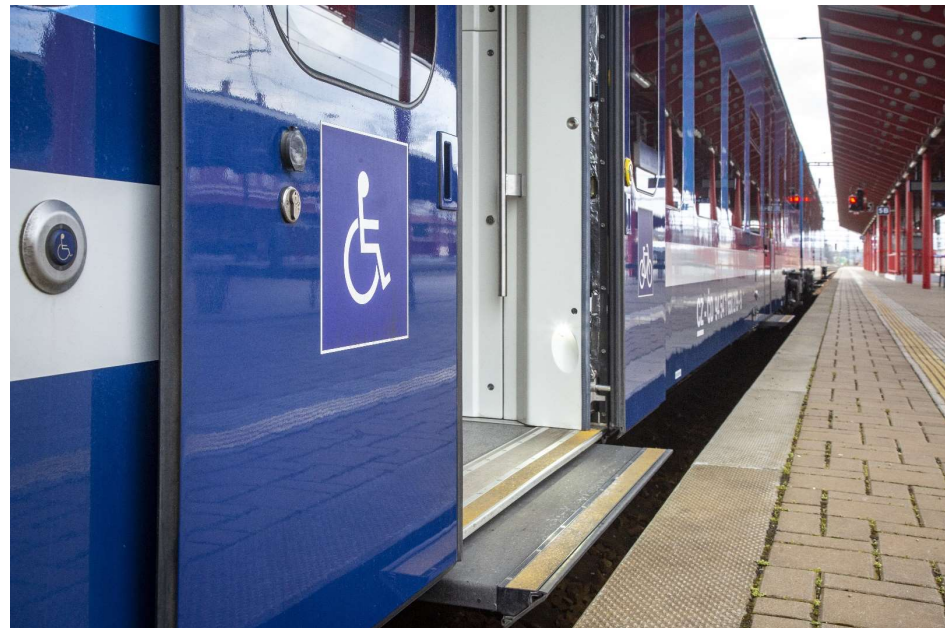
VOZIDLO, INFRASTRUKTURA A OBJEDNÁVKA VEŘEJNÝCH SLUŽEB NA ŽELEZNICI

3. VZÁJEMNÁ KOMPATIBILITA ŽKV A INFRASTRUKTURY 8

- **Objednavatel** – zadává požadavky zejména na interiéry vozidel, resp. **na vše, co souvisí s cestujícím**, např. v podobě vybavení (zásuvky, infosystém, přeprava kočárků...), kapacita vlaku, šířka a počet dveří apod.

Technické parametry, které objednatel obvykle neřeší a zadání pak může být v nesouladu s infrastrukturou:

- Diagnostika tratě na ŽKV a opačně
- Tlakovostnost a tlakopevnost
- ETCS a elektrizace
- Výška nástupišť vs. nástupní hrany podlahy
- Vzdálenost sběračů - např. požadavek kratší soupravy, než musí být vzhledem k min. vzdálenosti sběračů – problém pro VRT



VOZIDLO, INFRASTRUKTURA A OBJEDNÁVKA VEŘEJNÝCH SLUŽEB NA ŽELEZNICI

4. MOŽNOSTI ŘEŠENÍ KOORDINACE

9

Infrastruktura

- Potřeba **definice podmínek přístupu** min. na cca 30 let dopředu
- **Neměnit definice podmínek** – závaznost pro dopravce i objednavatele
- **Odpovědnost za plnění závazných plánů**
- Víceletá **rozpočtová jistota** garantující realizaci
- **Legislativní zjednodušení přípravné fáze staveb**, větší vliv zadavatele, než účastníků řízení

Objednavatel

- **Definovat** komfortní a technické **parametry ŽKV v návaznosti na infrastrukturu**
- Při **nerespektování** plánů infrastruktury v soutěži na dopravce (ETCS, elektrizace ...) = **hrozba zmaření investice**

Dopravce

- Na základě požadavků manažera infrastruktury a objednavatele zajistí spolu s výrobcí příslušná vozidla



Pozitivní

- zajištění dobíjecí infrastruktury pro jednotky BEMU, projektové řízení mezi SŽ – ČD a Moravskoslezským krajem

Negativní

- Rozpor a neúplnost požadavků přístupnosti na infrastrukturu na budoucí rychlá spojení (RS) u vozidel, u nichž je vysoký předpoklad provozu v budoucích letech po plánovaných RS – např. tlakotěsnost a tlakotěsnost (potkání v tunelech apod.), vzájemná diagnostika trať a ŽKV, minimální vzdálenost sběračů u EMU pro dálkové linky, které budou vedeny po RS a požadavky na kapacitu, tedy i na délku jednotek EMU
- Elektrické jednotek AC/DC i na tratě, kde v dohledné době bude jen AC – zmařená investice do DC po většinu životnosti ŽKV, nejistota termínu elektrizace
- Dieselové jednotky místo elektrických vlaků na elektrizované tratě
- Dieselové jednotky s vyšší podlahou na tratě, kde jsou z většiny ještě starší nižší nástupiště
- Soutěž na dopravce s ŽKV bez ETCS i na období výhradního provozu ETCS bez mechanismů řešení





Děkuji za pozornost.

Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek GŘ pro osobní dopravu

Jiri.Jeseta@cd.cz

17. říjen 2024

