

# ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních dopravců ČR

Konference „ŽelStrat 2017“

## Vybrané problémy železničních nákladních dopravců



Ing. Oldřich Sládek  
Výkonný ředitel ŽESNAD.CZ  
Praha, SŽDC, 8.11.2017



# Členové Sdružení ŽESNAD.CZ 2017



# Předsednictvo ŽESNAD.CZ



**Prezident ŽESNAD.CZ**

(zastoupený panem Martinem Hořínkem)



**1. Viceprezident ŽESNAD.CZ**

(zastoupený panem Ivanem Bednáríkem)



**Člen představenstva ŽESNAD.CZ**

(zastoupený panem Michalem Gajdošem)



**Viceprezident ŽESNAD.CZ**

(zastoupený paní Janou Vláškovou)



**Člen představenstva ŽESNAD.CZ**

(zastoupený panem Davidem Kostelníkem)

**ŽESNAD.CZ**

## Co je cílem?

Železniční nákladní dopravci se dlouhodobě (a zčásti úspěšně) snaží převést přepravy ze silnice na železnici. Usnesení vlády 978/2015, tedy převod 30% zásilek nad 300 km ze silnice na železnici do roku 2030, je pro ŽESNAD.CZ a jeho členy výzvou. K tomu je třeba si plně uvědomit, že 30% silničních přeprav odpovídá nárůstu dopravy na hlavních železničních tratích podle jednotlivých úseků o 180 - 270 %!

## A co vlastně konkrétně členové ŽESNAD.CZ chtějí?





- Převedení silničního tranzitu v ose koridorů RFC5 a RFC7. Např. v ose RFC7 se jedná o více než 500.000 silničních nákladních vozidel ročně, což odpovídá 35 až 40 vlakům denně.
- Převedení silničních přeprav v exportu / importu v osách hlavních nákladních koridorů
- Převedení co nejvíc logistických přeprav mezi vlečkami na vnitrostátních relacích

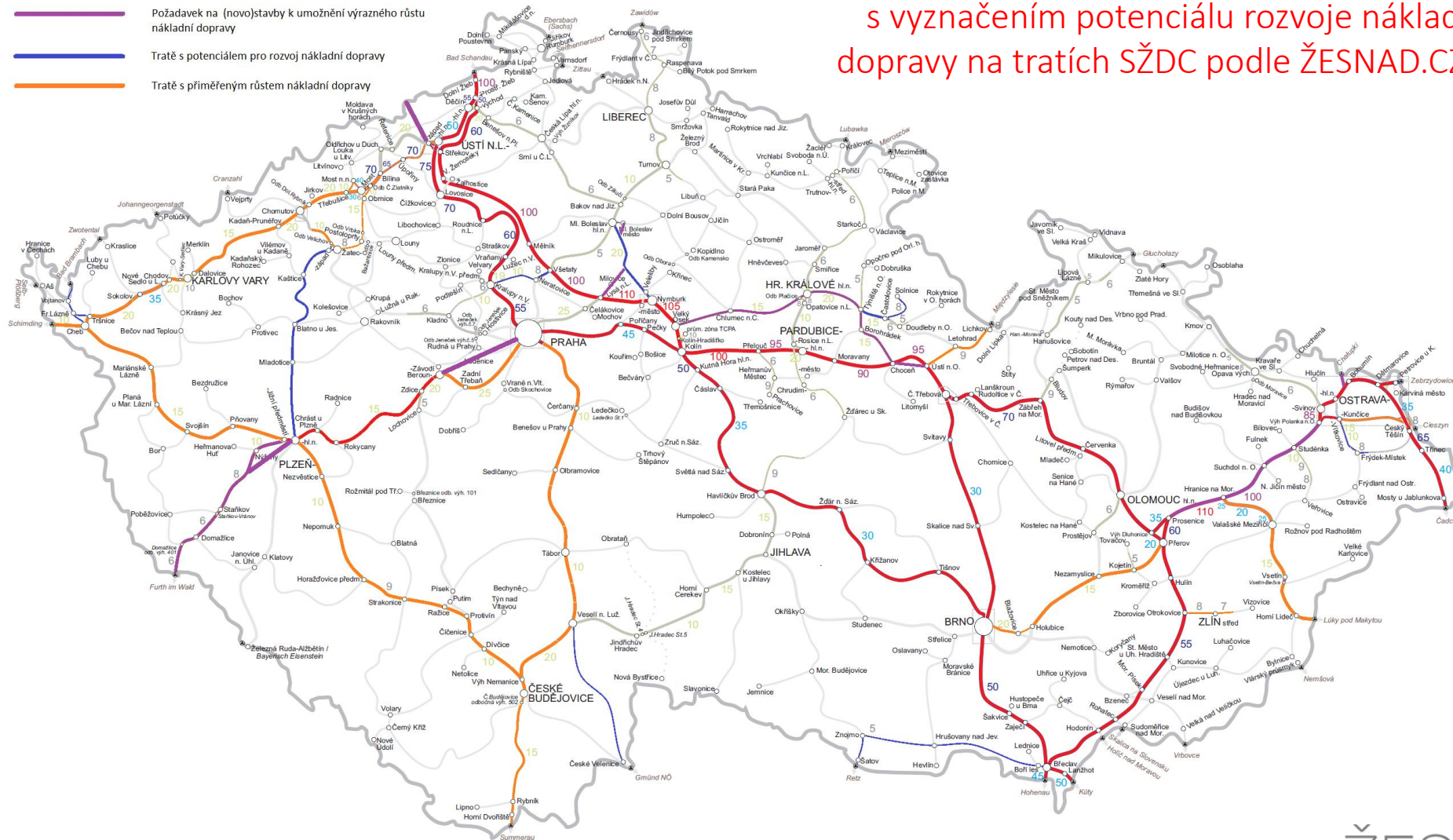
# Co k tomu potřebujeme?

Aby se ale přesun zboží ze silnice podařil, musí se splnit podmínky nákladních dopravců na základě požadavků koncových zákazníků, tedy železniční nákladní doprava se musí obecně přiblížit podmínkám, které má silniční doprava – rychlost, nepřetržitá nabídka kapacity na silnicích a dálnicích v kteroukoliv dobu dne.

- **Snížit náklady železniční přepravy o 15 – 20 %**, a to snížením energetické náročnosti, vyřešením poplatků za OZE, cenou za DC, konverzí trakčních soustav, optimalizací oběhu souprav, zvýšením délky vlaků až na 740 m apod.
- **Zajistit stoprocentní spolehlivost železniční nákladní dopravy**, a to dostatečnou kapacitou důležitých tratí pro nákladní dopravu (viz následující mapa).

# Mapa důležitých tratí pro nákladní dopravu s vyznačením potenciálu rozvoje nákladní železniční dopravy na tratích SŽDC podle ŽESNAD.CZ (stav 9/2017)

-  Trati koridorové s předpokladem výrazného růstu nákladní dopravy
-  Požadavek na (novostavby k umožnění výrazného růstu nákladní dopravy
-  Trati s potenciálem pro rozvoj nákladní dopravy
-  Trati s přiměřeným růstem nákladní dopravy



# Čemu se přitom nevyhneme? Například ETCS.

## Základní předpoklady

- Provoz vlaků a jejich bezpečnost na síti SŽDC visí na lidském faktoru – na strojvedoucích. Vlakový zabezpečovač LS a v lokomotivách MIREL pouze opakuje návěsti.
- Evropa po nás vyžaduje zavádění ETCS a my nějaký 100 % zabezpečovací systém potřebujeme
- ETCS stojí ovšem velké prostředky , které ovšem nelze „zobchodovat“ se zákazníky – nelze na ně převést náklady, které silnice po nich nepožaduje a je tudíž opět ve výhodě
- ETCS znamená přesun „návěstidel“ na lokomotivy - financujme to z dotací (EU, SFDI)

# Čemu se přitom nevyhneme?

Náš aktivní přístup k ETCS, aby nám systém pomáhal

- Založili jsme speciální Pracovní skupinu ETCS, kterou vede pan Petr Šimral z METRANS Rail
- Aktivně spolupracujeme v rámci ŽESNAD.CZ jak mezi jednotlivými dopravci, tak i se SŽDC a dodavateli
- Spolupracujeme při přípravách staveb tak, aby ETCS mělo přínosy, ne zhoršení stavu
- Nejnověji jsme byli přizváni do pracovní skupiny SŽDC pro ETCS (a konverzi trakčních systémů)



# S čím se dále potýkáme?

- Je zažitý způsob operativního řízení na přetížené infrastruktuře tím nejlepším postupem? **Je lidský mozek dispečera opravdu schopen na několik hodin dopředu naplánovat nejefektivnější průvoz vlaků omezujícím místem?**
- Je rozumné se bránit vyslovení „přetížení kapacity“? **Nepomáháme tím náhodou přepravě nákladů po silnici?**
- Musíme stavby připravit a postavit rychle, abychom k tomu využili dotace z EU? **Nestane se pak takový projekt pro nás danajským darem?**
- Každý projektant a stavební firma nabízí zaručeně to „nejlepší“ řešení. **Je to ale opravdu to nejlepší řešení pro uživatele železniční infrastruktury – tj. pro dopravce?**
- Projektuje se a staví se podle směrnic a předpisů ČSD/SŽDC ze 60., 70., 80. a 90. let. **Jsou tyto směrnice a předpisy stále vyhovující pro dnešní provoz, techniku a technologii?**

## Co s tím?

- ✓ ŽESNAD.CZ požaduje a podporuje trvalé konzistentní plánování finančních prostředků pro SŽDC, zejm. prostředků pro údržbu tratí
- ✓ ŽESNAD.CZ poukazuje na dynamický vývoj nákladní dopravy a protože dnešní požadavky na železnici a její konkurenceschopnost jsou zcela odlišné od minulosti, musí se prostě reagovat a hlavně „betonovat“ dle dnešních požadavků. ŽESNAD.CZ neblokuje výstavbu, ale chce, **aby se výstavba změnila ku prospěchu nákladní dopravy**, nikoliv ku prospěchu dodavatelů.

# Návrh na řešení kapacity

- ✓ ŽESNAD.CZ nechce vymýtit osobní dopravu, ale chce, aby se zrovnoprávnily podmínky osobní a nákladní dopravy. Jestliže máme na stejné infrastruktuře tři nekompatibilní druhy dopravy – osobní v závazku, osobní komerční a nákladní a **pokud nestačí kapacita, musíme se uskromnit všichni** (homogenizace tras GVD, svazkování stejně rychlých vlaků), **a to systémovým preventivním zásahem MD ČR** a v rovině operativní **zásahem Úřadu pro rovný přístup k infrastruktuře**. Je ovšem třeba se ptát, zda je tento Úřad kapacitně k tomu vůbec v dnešní době vybaven?
- ✓ ŽESNAD.CZ podporuje myšlenku tzv. „**státního jízdního řádu**“ (tj. státem daného rozsahu dopravy pro každou trať, který se pak pro osobní dopravu soutěží s garancí určitého počtu tras pro nákladní dopravu každou hodinu a garancí nezbytné doby pro opravy tratí). Tento koncept samozřejmě zvyšuje tlak na urychlenou výstavbu požadované infrastruktury.

Zdar železniční nákladní dopravě!

Děkuji za pozornost!

[www.zesnad.cz](http://www.zesnad.cz)



ŽESNAD.CZ