

Obnova vozidlového parku českých drah

Jiří Kolář

A504

Definice příslušných legislativních předpisů, identifikace ustanovení týkajících se vztahů dopravce - cestující, dopravce - orgán veřejné správy a jejich podrobná analýza

Výsledkem této aktivity je přehledné shrnutí všech legislativních předpisů na úrovni EU i České republiky, které upravují vztahy mezi cestujícím a dopravcem a dopravcem a orgánem veřejné správy.

Z přehledu evropských právních předpisů vyplývá, že nejlépe upravena jsou práva cestujících v letecké dopravě. Návrh nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě svědčí o tom, že si evropské orgány uvědomují nutnost zvýšit odpovědnost dopravců také v ostatních druzích osobní dopravy.

Pokud se týká legislativy České republiky, soustředili se zpracovatelé především na občanský zákoník, zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách a vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Výsledek této aktivity je úzce provázán s výsledky aktivit A501 a A502, tzn. že závěry uvedené u těchto aktivit se vztahují také na aktivitu A504.

A505

Definice problémů, které jsou způsobeny nedostatečnou, nesprávnou nebo zcela chybějící legislativní úpravou vztahů mezi dopravcem a cestujícím a mezi dopravcem a dopravním úřadem

V roce 2005 započal proces identifikace problémů ve vztazích mezi cestujícím a dopravcem a mezi dopravcem a orgánem veřejné správy, které jsou způsobeny legislativními předpisy na úrovni EU i České republiky. Základní problémy již byly definovány jako součást analýz prováděných v aktivitách A501 a A502.

V roce 2006 budou řešitelé pokračovat v řešení následujících aktivit:

- Dokončení aktivity A505 - Definice problémů, které jsou způsobeny nedostatečnou, nesprávnou nebo zcela chybějící legislativní úpravou vztahů mezi dopravcem a cestujícím a mezi dopravcem a dopravním úřadem,
- Aktivita A601 - Návrh změny legislativních předpisů, které ztěžují průhlednost vztahů mezi dopravcem a cestujícím a mezi dopravcem a orgány veřejné správy, popř. návrh legislativních opatření upravujících oblast těchto vztahů, která doposud nebyla legislativně upravena,
- Aktivita A602 - Organizace odborných seminářů a publikační činnost.

Akciová společnost České dráhy disponuje dosud dostatečným počtem hnacích i tažených vozidel, jejich skutečný technický stav a složení parku však již dlouhodobě nepostačuje současným a tím méně budoucím požadavkům zákazníků i samotné společnosti. Železniční přeprava se potýkala v posledním desetiletí s odlivem zákazníků a poklesem přepravních výkonů, což znamenalo nedostatek finančních prostředků jak na údržbu, tak obnovu vozidel. Morální i fyzická zastaralost snižuje hospodárnost provozu a neumožňuje reagovat na stále náročnější požadavky zákazníků, kteří mají možnost využívat služeb silničních dopravců nebo vlastních osobních automobilů. Zvláště toto poslední hledisko hraje z pohledu udržení zákazníků velmi závažnou roli a mnohdy je zábranou, která neumožňuje oslovovat s přiměřenou nabídkou zákazníky nové. To se stejnou měrou týká jak osobní, tak nákladní dopravy.

Ke změně této nepříznivé situace může dojít pouze celkovou obnovou vozidlového parku. Finanční prostředky jsou však velmi omezené a nelze jít cestou nezvladatelné zadluženosti společnosti. Proto je uvažována kombinace programů modernizace a dodávek nových vozidel, která umožní maximální zhodnocení vložených finančních prostředků. V posledních letech měly České dráhy totiž k dispozici pouze vlastní zdroje nebo úvěry od společnosti EUROFI-MA, již jsou ČD akcionářem. Teprve v letošním roce byl zahájen program Ministerstva dopravy ČR na obnovu vozidel pro regionální dopravu, který umožňuje, podobně jako je tomu již delší dobu v autobusové

a městské dopravě, přispívat finanční částkou na obnovu vozidel ve výši 30–70 % jejich pořizovací ceny. Nová a modernizovaná vozidla proto musí splňovat požadavky na vyšší spolehlivost v provozu, nižší nároky na údržbu dané zvýšením proběhů mezi periodickými prohlídkami a opravami, vyšší komfort přepravy a nižší energetickou náročnost. Cílem obnovy vozidlového parku je nejenom dosažení stability dosavadních přeprav, ale také vytvoření podmínek pro získání přeprav nových. V osobní dopravě pak jde o zvýšení cestovních rychlostí a cestovního komfortu včetně možností bezbariérového nástupu při nižší energetické náročnosti.

Jednotlivé projekty jsou rozděleny podle tří hlavních segmentů - regionální osobní dopravy, dálkové osobní dopravy a nákladní přepravy.

Regionální osobní doprava

Regionální doprava představuje v podmínkách relativně velmi husté železniční sítě České republiky značně různorodé nároky od běžné regionální dopravy v územích s nižší hustotou osídlení přes meziregionální dopravu až po příměstskou dopravu v městských aglomeracích.

V elektrické trakti probíhají v současnosti dodávky elektrických dvoupodlažních jednotek ř. 471, určených pro zajištění příměstské dopravy v pražské aglomeraci. Jedná se o třídielné jednotky o výkonu 2 000 kW a maximální rychlosti 140 kmh⁻¹. Klimatizovaný interiér má 277 míst v druhé a 23 míst v první vozové třídě. Součástí vybavení je zařízení pro automatické vede-



Dvojice rekonstruovaných strojů řady 755 na Buštěhradské dráze před žst. Jeneč.
Ilustrační foto © Jan Vašíček

Ing. Štěpánka Doleželová,
CDV Brno

ní vlaku umožňující jízdu dle jízdního řádu s optimální spotřebou energie a optický a akustický informační systém pro cestující. Výrobce jednotek je ostravský závod firmy Škoda Transportation. V provozu je devatenáct kusů a celá dodávka bude činit 30 jednotek. Předpokládá se, že mírně modifikované jednotky budou nasazeny i v ostravské aglomeraci.

V letošním roce budou dokončeny modernizace všech padesáti motorových vozů řady 854. Tento program byl zahájen po odzkoušení prototypů v roce 2000, zhotovitelem je firma Pars nova a.s. Jedná se o celkové modernizace motorových vozů řad 852 a 853 vyrobených Vagonkou Studénka v letech 1968 až 1971. Při rekonstrukci je dosazen nový spalovací motor Caterpillar 3412 E DI-TA a řídicí systém INTELO firmy Lokel. Moderní interiér odpovídá svým řešením současným požadavkům, posledních 14 vozů je již vybaveno uzavřeným systémem WC. Vozy jsou nasazeny v dopravě osobních a spěšných vlaků a rychlíků.

V letošním roce byly zahájeny v Pars nova a.s. modernizace motorových vozů řady 810 a přípojných vozů řady 010 na dvoudílné motorové jednotky řady 814. V sedmdesátých letech minulého století byl totiž výrazně podceněn vývoj a následná výroba čtyřnápravových motorových vozů, což se projevilo dodávkou nepřiměřeného množství motorových vozů řady 810. Ty jsou dnes nasazovány i na dlouhých vozebních ramenech, přičemž nepostačují komfortem cestování ani sníženým standardům dopravy na vedlejších tratích. Ze současné turnusové potřeby 370 motorových vozů řady 810 jich může zůstat v provozu (aniž by byl ohrožen standardní cestovní komfort) asi jedna třetina. Ostatní musí být buď rekonstruovány nebo nahrazeny vozidly novými. Modernizované jed-



Rekonstruovaný motorový vůz řady 854. Ilustrační foto © Jan Vašíček

notky řady 814 jsou vybaveny motory TE-DOM M 1.2C ML 640 SE o výkonu 242 kW s hydromechanickou Voith DIWA. Podstatné zlepšení trakčních parametrů tak umožní zkrácení jízdních dob. Interiér je řešen zcela nově a nabízí celkem 79 pohodlných míst k sezení. V řídicím voze je střední část řešena se sníženou podlahou umožňující nástup cestujícím na vozíku, přepravu jízdních kol a kočárků. WC s uzavřeným systémem je uzpůsobené i pro cestující na vozících. Tyto jednotky jsou vybaveny optickým a akustickým informačním systémem pro cestující. Je možno je spřahovat do dvojic nebo trojic dálkově řízených z jednoho stanoviště. Sériové dodávky budou zahájeny v dubnu letošního roku a do roku 2008 se předpokládá dodávka až 100 jednotek. Toto řešení přináší v krátkodobém časovém horizontu odstranění největších disproporcí ve vozidlovém parku a obnovení konkuren-

ceschopnosti v regionální dopravě. Jedná se však o řešení přechodné a předpokládá se, že po dodávce dále uvedených jednotek dojde k převedení řady 814 na kratší vozební ramena.

K provozu v soupravách s modernizovanými motorovými vozy řady 854 jsou určeny přípojné vozy řady 054 a řídicí vozy řady 954. První jsou modernizací vozů řady 053. Moderní interiér má 88 míst k sezení a na jedné plošině prostor pro přepravu čtyř jízdních kol. Vozy jsou rovněž vybaveny informačním systémem pro cestující a uzavřeným systémem WC. V letošním roce dokončí firma KOS Krnov čtrnáct vozů a uzavře s modernizací celkem osmdesáti vozů.

Řídicí vozy řady 954 rozšiřují park přípojných vozů ČD. Vzniknou rekonstrukcí z poštovních vozů Postw, zhotovitelem je firma Pars nova a.s. Mají jeden velkoprostorový oddíl pro cestující s místem pro dva invalidní vozíky, pro jejichž nástup slouží zdvihací plošina. V části vozu je prostor se sklopnými sedadly umožňující přepravu jízdních kol. Vozy jsou vybaveny vnitřním i vnějším informačním systémem pro cestující. V letošním roce dokončeno prvních sedm vozů, celkem se předpokládá dodávka dvaceti až třiceti kusů.

Pro zásadní zlepšení situace v tomto segmentu jsou zvažovány dodávky nových unifikovaných motorových a elektrických jednotek. Jejich technické parametry předpokládají jako základní provedení dvoudílnou motorovou jednotku s cca 130 místy k sezení a třídílnou elektrickou jednotku s cca 200 místy k sezení. Maximální rychlost v motorové trakti je předpokládána 120 kmh⁻¹, v elektrické minimálně 140 kmh⁻¹. Nízkopodlažní uspořádání vstupu umožní nejen bezbariérový přístup, ale i rychlý a pohodlný nástup cestujících, což spolu s vysokým měrným výkonem přinese výrazné zkrácení cestovních dob. Řídicí



Souprava vozů Bmz. Ilustrační foto © Jan Vašíček

systém zajišťující společné ovládání motorových a elektrických jednotek z jednoho stanoviště umožní vedení přímých spojů, které se v nácestných stanicích budou dělit do různých cílových stanic. Jednotky jsou určeny zejména pro regionální dopravu na střední a dlouhé vzdálenosti a v elektrické trakti i k náhradě ne hospodárných krátkých osobních vlaků tažených těžkými elektrickými lokomotivami. Proto jsou v elektrické trakti uvažovány jednotky jak pro stejnosměrný systém 3 000 V, tak v dvousystémovém provedení. Jedná se o ambiciózní, z hlediska budoucnosti však nezbytný projekt.

Dálková osobní doprava

Tento segment zahrnuje mezinárodní osobní dopravu v kategoriích vlaků EC a IC a vnitrostátní dálkovou dopravu (vzdálenost 250 km a více) v kategoriích vlaků SC, Ex a R. Pro tyto spoje jsou potřebné klimatizované osobní vozy, jejich rychlost ve vnitrostátní dopravě by neměla být nižší než 160 kmh⁻¹ a v mezinárodní minimálně 200 kmh⁻¹.

Významným počinem je zahájení pravidelného provozu elektrických jednotek ř. 680 s naklápečími skříněmi. Jednotky jsou sedmidílné, plně klimatizované s instalovaným výkonem 4 000 kW a konstrukční rychlostí 230 kmh⁻¹. Nabízejí 105 míst v 1. třídě a 226 míst v 2. třídě. Výrobem je firma Alstom Ferroviaria.

V současné době probíhá ve firmě Škoda Transportation výroba dvou prototypů trísystémové elektrické lokomotivy ř. 380. Je určena pro rychlíkovou i nákladní dopravu na tratích v ČR a v sousedních zemích včetně Maďarska. S ohledem na tyto požadavky je maximální rychlost stanovena na 200 kmh⁻¹. Stanoviště strojvedoucího jsou již řešena podle zásad EUDD (Jednotné evropské stanoviště strojvedoucího). Série osmnácti strojů má být dodána v letech 2008 a 2009.

V současné době jsou vyráběny klimatizované vozy pro mezinárodní dopravu. Jedná se jednak o jedenáct vozů 1. třídy řady Ampz a patnáct vozů 2. třídy řady Bmz. Dodavatelem je firma Siemens SGP Verkehrstechnik, na dodávce se podílí stavbou skříní pražský závod Siemens SKV. Jedná se o vozy pro rychlost 200 kmh⁻¹ s tlakotěsnou skříní. Vozy 1. třídy mají velkoprostorové uspořádání, vozy 2. třídy jsou oddílové. V současnosti je dokončen první vůz řady Ampz a celá dodávka by měla být dokončena ve třetím čtvrtletí letošního roku.

Park lůžkových vozů rozšíří letos dvanáct klimatizovaných vozů řady WLAmz vyráběných závodem firmy Siemens v Mariboru.

Pro zlepšení situace v dálkové vnitrostátní dopravě se zvažují možnosti modernizace stávajících rychlíkových vozů s těmito parametry:

- klimatizace,
- uzavřený systém WC,
- informační technologie (elektronické směrové tabule, místenkování),
- přípojky 230 V (bez ohledu na vozovou třídu),
- zhruba ve stejném poměru vozy oddílové a velkoprostorové,
- ve vlcích kategoriích EC, SC, IC zařazen restaurační nebo bufetový vůz,
- část vozů uzpůsobených pro přepravu invalidů,
- část vozů uzpůsobených pro rozšířenou přepravu spoluzavazadel,
- část vozů uzpůsobených pro přepravu rodičů s dětmi,
- vozy musí vyhovovat pro rychlost 160 kmh⁻¹.

Nákladní doprava

Tento segment vozidlového parku si nese největší zátěž minulosti, kdy byly rozhodující přepravní výkony nákladní dopravy svázané s přepravou sypkých substrátů, především uhlí a stavebních hmot. Přepravy uhlí sice poklesly, ale značně se změnil přepravní proudy a požadavky na vozidlový park. Totéž se týká přeprav zboží, které se v minulosti běžně přepravovalo na otevřených vozech (především ocel). Navíc u řady domácích podniků vzrostl jejich export. Tento sortiment vozidlového parku si vyžaduje rychlé řešení.

V současné době probíhají rekonstrukce 500 vozů řady Tams-52 určených zejména pro přepravu hutních výrobků, 150 čtyřnápravových vozů řady Rils-51 a 300 dvounápravových vozů řady Kils-12 umožňujících manipulaci se zbožím na paletách a 200 vozů řady Falls obdrží podvozky Y 25, aby byl možný provoz v mezinárodním režimu bez omezení.

Dále probíhá výroba 200 čtyřnápravových vozů s odsuvnými bočnicemi řady

Habbilnss (OOS Ostrava), 100 vozů řady Tadnss resp. Tadngss pro přepravu sypkého zboží a kontejnerových dvojic Sgggnss od formy LOSTR a konečně 30 kotlových vozů Zacns z vagonky v Aradu.

Pro zajištění provozu na nově elektrizovaném přechodu Horní Dvořiště – Summerau byly ve spolupráci ČD a firmy Škoda Dopravní technika rekonstruovány tři střídavé lokomotivy ř. 240 na dvoufrekvenční verzi jako řada 340.

V loňském roce byly do zkušební provozu zařazeny dvě motorové lokomotivy řady 755, modernizované firmou ČMKLS Lokomotivy Česká Třebová z řady 753. Jsou vybaveny motorem Caterpillar 3512 B DITA o výkonu 1 455 kW a elektrodynamickou brzdou. Realizace dalších lokomotiv je závislá na možnostech financování.

Pro racionalizaci posunu je posuzována potřeba dvounápravových motorových lokomotiv o výkonu 300–350 kW.

Jak bylo v článku nastíněno, obnova vozidlového parku je náročným úkolem, jehož splnění je závislé na zajištění finančních zdrojů i kvalitě pořizovaných vozidel. V konkurenčním prostředí na dopravním trhu jde však o úkol nezbytný.

Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu České dráhy, a.s.



Ilustrační foto © Jan Vašíček