

## Rozvíjení železničního trhu

Jacquese Barrot

Podstatný výtah ze zahajovacího projevu místopředsedy Evropské komise, odpovědného za dopravu a transevropské sítě, Jacquese Barrot, na konferenci „Eurailspeed“ v Miláně 7. 11. 2005.

*Projev stručně shrnuje zásady železniční politiky EU do roku 2010 a dále. Čtenář by ovšem neměl přehlédnout skutečnost, že jde vesměs o zvýšení nejen konkurenceschopnosti, ale vůle po konkurenci železnic v oblasti dálkových přeprav, kde je tedy předpoklad dostatečného vytížení spojů, aby se mohly klasické přednosti železnice uplatnit v nových podmínkách (např. se předpokládá opřít nárůst konkurenceschopnosti a zaměstnanosti EU o živnosti, malé a středně velké podniky, s menšími kvanty k přepravě, než tomu bylo u velkých podniků).*

Dopravní trh v EU se v posledním desetiletí dynamicky rozvíjel. Sektor dopravy se stal jedním z těch, které procházejí konjunkturou. Naneštěstí byl růst podle jednotlivých druhů dopravy nevyvážený. To vyústilo v nevyváženost v dělbě práce mezi druhy dopravy: v EU25 připadá na pozemní dopravu po silnici 72 %, po železnici jen 16,4 %. Situace železnic je o něco lepší v EU25 než v EU15. Vysokorychlostní přeprava představuje méně než 1 % osobokm.

Narůstající nevyváženost mezi druhy dopravy se promítá do vysokých nákladů ekonomiky a společnosti.

- (1) Náklady z kongescí se nyní odhadují na 1 % evropského HDP - tj. ve výši rozpočtu EU!
- (2) Počet silničních nehod v Evropě je nadále nepřijatelný. Každý rok je na silnicích v Evropě více než 50 000 mrtvých.
- (3) Vliv na změnu podnebí je negativní. Doprava je odpovědná za 28 % emisí CO<sub>2</sub>, z toho jen na silniční dopravu připadá 84 %. To navozuje otázku bezpečného zásobování Unie energií (extrémní - 98 % závislost na ropě).

Revitalizace železnic je jedním z klíčových prvků strategie, kterou sleduje EU, aby změnila bilanci mezi druhy dopravy. Aby se tento cíl dosáhl, Bílá kniha dopravní politiky 2001 navrhla pro železnici řadu opatření k zvýšení výkonnosti, např.:

- vytvoření otevřeného evropského trhu služeb železnice,
- stanovení společného rámce pro bezpečnost a provozní propojitelnost,
- přijetí opatření k zlepšení mezinárodní přepravy, včetně její kvality,

- rozvoj transevropské železniční sítě, zejména na hlavních trasách u úseků překračujících hranice.

Politici začali s nákladní dopravou v 1. a 2. železničním balíčku. Legislativní iniciativy zcela změnily regulační rámec pro železniční podnikání v EU. První balíček z roku 2001 ukončil státní železniční monopoly u přepravy zboží. Práva přístupu k infrastruktuře pro nákladní dopravu a podmínky přístupu byly stanoveny způsobem, zajišťujícím nediskriminační přístup a podněcujícím nově příchozí na trh. Zahrnuje nezávislý regulační orgán zasahující v případech diskriminace stran.

Druhý balíček vstoupil v platnost v květnu 2004 a přinesl integrovanou evropskou železniční oblast (Integrated European Railway Area). Hlavní rysy balíčku jsou rozvoj společného pojetí bezpečnosti a provozní propojitelnosti sítě. Evropská železniční agentura (European rail Agency) ustavená ve Francii v Lille/ Valenciennes bude hrát v koordinaci těchto procesů centrální roli. Aby se ale vytvořil prostor pro revitalizaci celého železničního sektoru, je nutné v EU řešit problémy železniční osobní dopravy.

### Využití výzvy v osobní železniční dopravě

Výkony v EU se vyvíjejí pozitivně, ale méně dynamicky než u celkového trhu osobní dopravy. Musíme ovšem rozlišovat mezi různými segmenty trhu, jako regionální a městská doprava na straně jedné a celostátní nebo mezinárodní doprava na dlouhé vzdálenosti na straně druhé. První segment se vyvíjí pozitivně. Nástrojem pro další příznivý rozvoj segmentu je narůstající konkurence v některých členských státech. Očekává se, že obrat na tomto segmentu vzroste do roku 2009 o cca 15 % - ročně o 3 %.

Rozvoj železniční přepravy na dlouhé vzdálenosti je s výjimkou některých vysokorychlostních služeb méně pozitivní. Provozovatelé železniční dopravy tu čelí narůstající konkurenci aerolinek s nízkými náklady nejen v mezinárodních relacích, ale také na vnitrostátních linkách. V Německu se např. podíl levných leteckých společností mezi srpnem 2002 a srpnem 2003 zdvojnásobil a dosáhl 8 %; významně narostl také v jiných členských státech.

V důsledku toho počet cestujících po železnici v některých destinacích výrazně poklesl (Kolín n.R. - Vídeň, Hamburk - Vídeň). Mnoho železničních společností reagovalo zastavením mezinárodní pře-

pravy, zejména nočními vlaky. Např. noční vlaky Brusel - Milán a Amsterdam - Vídeň již od prosince 2003 nejezdí.

Komise toho lituje. Soudí, že nejlepší reakcí na tuto výzvu by byla reforma regulačního rámce, aby mohly železniční podniky samy reagovat nejhodnějšími provozními a komerčními opatřeními. Komise využívá všech dostupných nástrojů, jako uplatňování rámce Společenství pro státní pomoc v dopravě k minimalizaci narušení trhu. Rozhodnutí Komise v případě Ryanair/Charleroi je pro toto pojetí příkladem; následují více vyčerpávající návodů pro státní pomoc, týkající se regionálních letišť.

Pokud jde o regulační rámec pro železnici, Komise soudí, že otevírání trhu pro mezinárodní přepravu cestujících je nejcitlivějším přístupem k tomu, aby všichni dopravci využili příležitosti v časovém horizontu 2010 organizovat nejlepší mezinárodní přepravy.

Komise předložila v březnu 2004 návrhy jako součást 3. železničního balíčku. Navrhuje přiměřenou interpretaci práv otevřeného přístupu dopravců a zejména těch, kteří poskytují služby na základě kontraktu na veřejné služby. Bude na národních regulátorech rozhodnout, zda otevřít přístup v případě veřejných služeb. Tím by získali všichni železniční dopravci na dlouhé vzdálenosti nejhodnější rámec k členění nízkonákladovým aerolinkám ať přiměřenými strategiemi cen, nebo navržením nových inovačních služeb s lepšími výkony.

V sektoru letectví již byla uplatněna práva cestujících v případě odepření nástupu nebo zpoždění; Komise navrhuje takový rámec v případě mezinárodní železniční osobní dopravy. Spočívá na regulaci minimálních norem informování cestujících před a v průběhu cesty, pravidel pro případ zpoždění, vyřizování stížností a pomoc jedincům s omezenou mobilitou. To je základem pro uplatnění příznivějších podmínek, podpořených dobrovolnými dohodami mezi oborem a organizacemi cestujících.

### Rozvíjení provozně propojitelné železniční sítě

Moderní infrastruktura je klíčovým faktorem konkurenceschopnosti EU, a proto je rozšiřování a zlepšování železniční infrastruktury klíčovým prvkem znovuobnovené Lisabonské strategie. Umožnění rychlejší a snazší přepravy zboží a cestujících mezi členskými státy má klíčový význam pro podporu společného trhu a zlepšení soudržnosti Evropy.

Celkové investice pro celou transevropskou síť dopravy se požadují ve výši 600 mld. EUR. Získat takovou částku je obtížné, ne-li nemožné. Odtud rozhodnu-

tí EU z roku 2004 soustředit úsilí na omezený počet projektů, u nichž by mohla Evropa zvýšit hodnotu národních plánů. EP a Rada přijaly rozhodnutí, stanovující 30 prioritních projektů k dokončení do roku 2020 80% z nich se týká železnice.

Samotné prioritní projekty budou znamenat mobilizaci investic ve výši 225 mld. EUR. Příspěvek má naději být diferencovaný. Komise navrhla 14. 7. 2004 rozpočet na transevropské síť 20 mld. EUR na období 2007-2013. To je podstatně více než současný rozpočet. Navíc, aby se dosáhl efektivní pákový vliv, návrh zvyšuje podíl na 30% a dokonce výjimečně u tras přes hranice 50%.

Sektor železnic by měl mít z navýšeného rozpočtu významný prospěch. Nutno přesvědčit ty, kdož rozhodují o finančních vyhlídkách EU, že by bylo zásadní chybou rozpočet krátit. Rozpočet bude mít velký vliv nejen na konkurenceschopnost železnic, ale celé evropské ekonomiky. Komise vedle toho jmenovala 6 evropských koordinátorů velkých železničních projektů (převážně pro vysokorychlostní trasy), včetně koordinátora rozšiřování ERTMS. Jejich úloha bude zásadní pro lepší koordinaci a poradenství Komisi při programování její pomoci na období 2007-2013.

### Provozní propojitelnost a bezpečnost - ERTMS

Po úspěchu Galileo vyvíjí EU další významný projekt: European Rail Traffic Management System (ERTMS). Byl poprvé vyvíjen v 90. letech v evropském výzkumném programu, pak financován cestou rozpočtu transevropských sítí. Po 15 letech práce nyní systém dozrál a je připraven pro velkoplošné rozšiřování.

Skutečnost, že došlo k dohodě o velkoplošném rozšiřování, by pomohla v nejbližších 10 letech vytvořit investice za více než 4 mld. EUR jen na hlavních prioritních trasách transevropské sítě. Zvýší se i konkurenceschopnost evropského průmyslu - systém se vyvážá do Koreje a vytváří několik tisíc pracovních míst.

ERTMS představuje významný průlom do provozní propojitelnosti sítě. Hladkým přejezdem hranic se odstraní technické překážky obchodu.

Nyní např. funguje v Evropě současně 20 signálních a řídicích systémů. Thalys, spojující Paříž a Brusel, musí být vybaven 7 různými systémy, vyžadujícími dodatečné náklady, s větším rizikem poruch a složitější práci pro strojvedoucí, protože musí být seznámeni se všemi systémy. Odstranění takových překážek je plně v souladu s Lisabonskou strategií - umožní zvýšit konkurenceschopnost a dynamiku železnic, podporu integrace trhů osobní a nákladní dopravy, podpořit trh želez-

niční techniky. Udržování starých národních systémů není možné, protože většina z nich je technicky zastaralá, jejich rozšiřování by nemělo ekonomický smysl. Není jiná alternativa než ERTMS.

### Cesta vpřed

Určitý pokrok byl v otevírání a transformaci trhu železniční nákladní přepravy dosažen; učinily se první kroky k vytvoření Integrované evropské železniční oblasti - Integrated European Railway Area. Mnoho pokračujících a budoucích projektů má tento proces podpořit a oživit. Velkou výzvou bylo rozšíření k 1. 5. 2005. Zásadní proto je podpora návrhu střednědobého finančního výhledu 2007-2013, aby mohl rozpočet působit jako páka.

V neposlední řadě je zapotřebí přijmout návrhy na 3. železniční balíček, které se v současné době diskutují. Jen tak se dosáhne výraznějšího pokroku.

Jacques Barrot, viceprezident EK  
a komisař pro dopravu,  
Připravil Iem

### První etapa rekonstrukce železniční stanice Teplice dokončena

Správa železniční dopravní cesty, s.o. jako investor slavnostně zakončila realizaci první etapy přestavby železniční stanice Teplice, kterou realizovala společnost Viamont DSP a.s. na základě výběrového řízení jako generální zhotovitel. Stavba byla zahájena v srpnu roku 2004 a SŽDC do rekonstrukce investovala celkem 64 172 210 Kč. V rámci stavby bylo vybudováno nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 s mimoúrovňovým přístupem podchodem vyústěným do odjezdové haly ve výpravní budově. V souvislosti s výstavbou ostrovního nástupiště byl také rekonstruován železniční svršek a spodek a byla zrušena kolej č. 4.

„Rekonstrukce železniční stanice Teplice v Čechách - výstavba podchodu pro cestující je významnou stavbou železničního uzlu, který svým významem přesahuje hranice ústeckého regionu. Účelem stavby je zejména zvýšení úrovně a bezpečnosti přepravy cestujících do tohoto známého lázeňského centra České republiky,“ prohlásil Ing. Jan Komárek, generální ředitel SŽDC. Dodal, že první etapa rekonstrukce, kterou státním prostřednictvím SŽDC financoval, se netýkala budovy nádraží. „Budova teplického nádraží je památkově chráněná a veškeré opravy a rekonstrukce vyžadují jednak složitější jednání, jednak větší nároky na objem finančních prostředků. Modernizace celého teplického nádraží byla i z těchto důvodů rozdělena na několik etap,“ uvedl

Ing. Komárek s tím, že budouv nádraží budou investory zajišťovat České dráhy a město Teplice. „Opravné práce na budově však již probíhají. Pokračuje oprava střechy, vyměňují se další okna a oprava fasády by měla být zahájena příští rok,“ řekl dnes ředitel Komárek.

Stavba se kompletně nachází v prostoru železniční stanice Teplice v Čechách a probíhala za plného provozu, tzn. za trvalé kontroly veřejnosti, přičemž náročnost stavby byla dále umocněna jejím umístěním v lázeňském městě s vysokým podílem zahraničních hostů. V minulosti neměla železniční stanice Teplice v Čechách žádné ostrovní nástupiště, což výrazně ovlivňovalo jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost cestujících.

Nosným prvkem stavby je nový podchod ústící na ostrovní nástupiště vybudované mezi kolejemi č. 1 a 2. Podchod je rozdělen na část vně a uvnitř výpravní budovy, jejíž základy bylo nutné po dobu realizace zajistit a vynést masivní ocelovou podpěrnou konstrukcí, aby byla budova staticky zabezpečena. Bezbariérový přístup do podchodu zajišťují z obou stran výtahy. Rovněž velmi náročným objektem je rekonstrukce původní historické výpravní budovy s klenbovými stropy a stropními freskami, která byla prováděna pod dohledem Národního památkového ústavu. Ten pro její provádění stanovil závazné podmínky.

V rozsahu určeném umístěním zmíněného podchodu a nástupiště byla provedena kompletní sanace železničního spodku se zřízením nového odvodnění v celé stanici, v návaznosti na to byl obnoven železniční svršek, trakční vedení a zabezpečovací zařízení stanice. Nově zbudované ostrovní nástupiště včetně výstupu z podchodu je zastřešeno ocelovým přístřeškem, uvnitř konstrukce nástupiště prochází kabelovod. Železniční stanice Teplice má kompletně nové osvětlení a informační zařízení včetně informačního systému pro nevidomé. Stavební práce byly po celou dobu prováděny s vysokými nároky na úroveň koordinace, částečně v nepřetržitých výlukách staničních kolejí a při opatřeních zajišťujících maximální bezpečnost cestujících. Stavba i přes obtížné geologické podmínky proběhla řádně dle plánovaného harmonogramu.

Stanice Teplice v Čechách je také zahrnuta do komplexního programu revitalizace železničních stanic pod názvem Živé nádraží. Cílem projektu je oživit vlakové nádraží a rozšířit jeho funkce o další služby cestujícím občanům města. Z nádraží se tak stane významné obchodní centrum města. Partenera pro projekt vybírají České dráhy.

(SŽDC)