

Česká železniční infrastruktura zahrnuje široké spektrum od skomírajících lokálek až po modernizované koridory a kapacitou vyčerpané příměstské tratě. Patří sem i záměry na stavbu Rychlých spojení nebo radikální změny trakční soustavy. Řada investic SŽDC je podmíněna rozhodnutími Evropské komise. Nově se bude více přihlížet k potřebám dopravců.

Před správcem české železniční sítě leží rozsáhlé i finančně náročné investiční akce. Některé jsou velmi reálné a blízké, nad jinými se vznášejí otazníky. O podrobnosti jsme požádali ředitele Odboru strategie SŽDC Marka Binka. Podle něj se musí naše železnice modernizovat minimálně stejným tempem jako dálniční a silniční síť, jinak nemá v dlouhodobém horizontu šanci.

Začneme s otázkou na vysvětlenou. Co je to strategický obchodní plán SŽDC, takzvaný STrop?

Jedná se o nosný materiál, od něhož se bude odvíjet plán investic. Pro každou trať v něm budou uvedené požadavky zákazníků, tedy objednatelů osobní dopravy a dopravců. Tím získáme lepší představu o využití tratě a pomůže nám při sestavování priorit u jednotlivých investic. Nyní probíhá rozsáhlá aktualizace strategického obchodního plánu, neboť původní plán byl zpracován již před více lety. Navíc nebyl průběžně aktualizován a neobsahoval potřebnou podrobnost.

Jak je to s časovým horizontem plánovaných investic?

Leckdy nezáleží ani tak na tom, která akce má větší prioritu, ale jak rychle se daří ji reálně připravit. Řada investic je sice stavebně jednoduchých, ale velmi obtížně projednatelných, a to riziko

u Brna. V současnosti se zpracovávají nebo už dokončují projektové dokumentace u některých náhradních projektů. Jsou i takové, u nichž víme, že se je nepodaří zrealizovat z důvodu špatné ekonomické efektivity nebo že se u nich bude vyžadovat územní rozhodnutí, čímž se realizace posouvá za horizont roku 2015, který je finální pro realizaci z OPD1. Realizovány jsou už některé přejezdy, například pilotní projekt na trati Rumburk – Dolní Poustevna.

Pohlédněte nyní okem šéfa strategie na koridory. Jaké jsou reálné termíny dokončení s ohledem na současnou situaci? Čtvrtý koridor bude se zpožděním dokončen v tomto desetiletí výjma úseku Nemanice – Ševětín, kde plánujeme rozsáhlou stavební a zejména ekonomicky náročnou přeložku tratě. Moravskoslezská část 3. koridoru se dokončí bez nějakého fatálního zpoždění, nebude ovšem modernizován úsek Karviná–Darkov – Louky nad Olší, a to kvůli poddolovanému území. Na části z Prahy do Plzně bude úsek Beroun – Plzeň hotov za pár let, zatímco úsek z Prahy do Berouna nejspíš výrazně později. Lze očekávat obtíž s projednatelností v trase stávající tratě podél Berounky. Do rozporu se dostanou požadavky legislativy, například ochrana proti hluku nebo zabezpečení přejezdů, jež nesmějí být v křížovat-



FOTOGRAFIE

KRÁTCE

V Jablonném nad Orlicí si připomínají výročí

Město Jablonné nad Orlicí a spolek příznivců železnice Lokálky nedáme si vás dovolují pozvat na výstavu, kde má hlavní roli – jak jinak – železnice. V informačním centru na vás od 19. ledna čeká expozice s názvem „140 let provozu železnice v Jablonném nad Orlicí“. Kulaté výročí si můžete připomenout sbírkou současných i historických fotografií, dobovými předměty, které se používaly v minulosti na dráze, vláčky a modelových kolejišti. Každou sobotu bude navíc připravena videoprojekce. Otevřeno zde mají v pondělí až pátek 8–12, 13–17 hodin, v sobotu 8.30–12.30 hodin. Výstava potrvá do 1. března. Přijďte se podívat!

Kolik peněz přiteklo z EU pro dopravu

Ministerstvo dopravy v loňském roce získalo z evropských fondů 38,859 miliard korun na podporu dopravní infrastruktury. Od roku 2007 tak do resortu přiteklo v rámci Operačního programu Doprava již 87,99 miliard korun. Tyto prostředky směřovaly především na silniční a železniční stavby rozšiřující páteřní síť TEN-T, například na koridorovou stavbu Optimalizace tratě Zbiroh – Rokycany, Modernizace tratě Votice – Benešov u Prahy. „Pro úspěšné použití evropských prostředků je důležitá příprava staveb tak, aby mohly být včas realizovány. Ministerstvo dopravy proto v loňském roce reagovalo na zbrzdění přípravy staveb v předchozím období a tento proces rozvíjelo uvolněním rekordní částky na přípravu staveb ve výši 3,5 miliardy korun,“ konstatoval náměstek ministra Lukáš Hampel.

Fotografie FISAIC na generálním ředitelství



V hlavní budově ministerstva dopravy, kde sídlí i Generální ředitelství Českých drah, byla odhalena malá výstava fotografií členů organizace FISAIC. Snímky si můžete prohlédnout na zdi vedle kinosálu v 1. patře. Dlouhodobá výstava má za úkol prezentovat činnost členů FISAIC, podpořit jejich práci a zároveň oslovit i další umělceky zaměřené kolegy z řad železničářů, kteří by rovněž chtěli prezentovat své práce ve skupině fotografie, ale i v ostatních skupinách (například film a video, výtvarné umění). Fotografie by se měly obměňovat každého půl roku. Práce si přišli prohlédnout (na fotografii zprava) tajemnice generálního ředitele ČD Alena Bartoňová, výkonná tajemnice FISAIC Jarmila Šmerhová a prezidentka Zemského svazu FISAIC ČD a ředitelka Odboru personálního Věra Marková. Podrobné informace najdete na www.cd.cz v sekci O nás – Zájmová činnost. **(hop)**

Investice do našich tratí přizpůsobíme přáním zákazníků

nikdy nelze zcela dobře odhadnout. Jeden příklad za všechny: stavba Brno – Zastávka u Brna, což je největší stavba mimo síť TEN-T. Není sice příliš složitá, ale díky aktivitám místního občanského sdružení nabírá tak velké zpoždění, že se jí nepodaří zrealizovat v tomto programovacím období Operačního programu Doprava.

Nepodaří-li se na určitou stavbu vyčerpat evropské peníze, mohou se použít na jinou?

Obecně platí, že by mohly přejít jinam. Jenže je otázkou, zda jsou připraveny další investiční akce, které by dokázaly pokrýt takový výpadek způsobený neuskutečněním stavby. Vzhledem k tomu, že v minulých letech – zejména za ministra Bárty – byla direktivně pozastavena příprava investic, tento výpadek přípravy budeme pociťovat ještě několik let. Největší bolestí je, že nemáme dostatečně připraveny stavby k realizaci, tedy stavby se všemi povoleními, územním rozhodnutím a podobně.

V souvislosti s čerpáním evropských peněz vymyslela SŽDC takzvané malé projekty. Ty se daří včas realizovat? Malé, nebo také náhradní projekty reagují na nedochopenost peněz z OPD. Je to reakce na stavby typu Brno – Zastávka

ce, na druhé straně legitimní požadavky obcí. Největší problémy čekám v úseku Černošice – Karlštejn.

A je na této části stavba, která je bližší na dohled?

Stanice Beroun, včetně úseku do Králova Dvora, a pak Praha–Smíchov (mimo) – Praha–Radotín (včetně). Ve Velké Chuchli zřejmě vzniknou kolejové spojky a odtud až do nové zastávky Praha–Radotín sídliště by fungovala regulérní čtyřko-

lejka, na níž by zastávkové vlaky jezdily po vnějších kolejích.

Letos po mnoha letech konečně začíná stavba Úvaly – Praha–Běchovice. Jaká tu budou zásadní zlepšení pro cestující? Přínosy po dokončení stavby pocítíte zejména v Úvalech. Úrovněná nástupiště u výpravní budovy budou nahrazena dvěma nástupišti o normované výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice. S rekonstrukcí stávajícího ostrovního nástupiště zmizí i legendární výdřeva, která je tu od tragické nehody rychlíku Bečva v roce 1984. Také se prodlouží podchod, takže obyvatelé Úval už nebudou muset nádraží obcházet.

Do ranku Odboru strategie spadají Rychlá spojení, dříve VRTky...

Úseky Praha – Litoměřice a Vranovice – Brno budou regulérními vysokorychlostními tratěmi. Protože tyto úseky jsou dnes součástí jádrové sítě TEN-T, má ČR povinnost je provozovat do roku 2030. Vysokorychlostní trať Praha – Brno je v doplněkové síti TEN-T, proto je zde požadavek na realizaci do roku 2050, ovšem my bychom tuto trať chtěli mít dříve, protože její význam je ze všech uvažovaných tratí systému Rychlých spojení největší. Vnímáme, že železnice by z celospolečenského pohledu měla v ČR zastávat

rolí páteřní dopravy. Pokud má existovat kvalitní dálková osobní doprava, bez tratí Rychlých spojení to nepůjde. Stávající tratě nestačí tempu, kterým se staví a modernizuje silniční a dálniční síť, a ztráta konkurenceschopnosti železnice je obrovská. Podíváme-li se jen na směr Praha – Ostrava, tak zanedlouho se dostaví D1 v úseku Říkovice – Přerov – Lipník nad Bečvou a R35 Opatovice nad Labem – Svitavy – Mohelnice je také již v pokročilém stadiu přípravy. Za pár let proto budeme mít problém i na tom dosud jediném konkurenceschopném rameni Praha – Ostrava.

V souvislosti s Rychlymi spojeními máme ještě jedno téma k dlouhodobé úvaze: přechod na jednotnou trakční soustavu. Vysokorychlostní tratě musí být napájeny střídavou soustavou 25 kV/50 Hz, a protože plánujeme jejich poměrně časté propojování se stávající konvenční sítí, nabízí se možnost tuto konvenční síť postupně přepojovat na střídavou soustavu. Ta je totiž výrazně efektivnější nejen investičně, ale i provozně včetně eliminace škod bludnými proudy. Přechod na jednotnou trakční soustavu je otázkou třiceti až čtyřiceti let.

MARTIN NAVRÁTIL



Celý článek najdete ve webové verzi Železničáře.

MAREK BINKO

Narodil se v roce 1976. Na železnici nastoupil v roce 1995 jako výpravčí. Dva roky pracoval na technické skupině stanice Kladno a od roku 2002 pak na Generálním ředitelství ČD, kde se zabýval zejména dopravním plánováním a s tím spojenou koncepcí infrastruktury. Od června 2012 působí na Správě železniční dopravní cesty jako ředitel Odboru strategie. Mezi jeho koničky patří kromě dráh zejména cestování, pěší, vodní a cykloturistika. Je ženatý a má dvě dcery.

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

BRITSKÝ OBR NATIONAL EXPRESS MÍŘÍ NA NAŠE KOLEJE

Chystané tendry na železniční a autobusové spoje, které objednávají kraje a stát, přilákaly do Česka dalšího velkého zahraničního hráče. Rozšířit řady tuzemských konkurentů se přes svou německou pobočku rozhodla britská společnost National Express. U sousedů Britové nedávno v soutěžích získali první dvě velké zakázky na provoz tratí, avšak základy jejich tamního úspěchu tvoří především autobusový byznys. Firma už v Česku založila svoji pobočku National Express CZ, jejíž jednatel se stal Jan Paroubek. Ten má s rozjezdy nových železničních dopravců bohaté zkušenosti, protože pomohl dostat na koleje Regiojet i LEO Express, odkud loni na podzim odešel. Podle Paroubka stojí za příchodem National Expressu očekávané tendry na železniční dopravu, kterých by se dopravce rád zúčastnil. **MF DNES** 7. 1. 2014

KDYŽ KONČÍ ŽIVOT MANAŽERA: ODCHÁZENÍ VELKÝCH ŠÉFŮ

Co dělají kapitáni českého byznysu, když opustí své manažerské funkce? Například bývalý generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Petr Žaluda se společníky zakládá firmu, která se má specializovat hlavně na nákladní dopravu po železnici. Jméno pro svoji společnost zatím nemá definitivně vybrané, ale tým deseti lidí, s nimiž podnikání rozjede, už ano. „Bude to zábava,“ těší se na podnikání podle svých slov Petr Žaluda. „Chceme být pružní, dynamičtí a budeme působit mezinárodně, propojíme region střední Evropy,“ plánuje. Ačkoli on sám pracoval 25 let jako zaměstnanec, kroku do neznáma se nebojí. „Podnikání je samozřejmě jiné než zaměstnání, v obou případech však musíte především dobře dělat svoji práci,“ myslí si bývalý generální ředitel Českých drah. **EKONOM** 9. 1. 2014

ZAUJALO NÁS

SŽDC plánuje na příští rok opravu Negrelliho viaduktu. Zahájení stavby, které se předpokládá v roce 2015, znamená dvouletou nepřetržitou výlukou na železnici v úseku Masarykovo nádraží – Bubny. Většina vlaků bude proto převedena na trať Praha–Smíchov – Hostivice.

MF DNES 7. 1. 2014

NĚMCI PLÁNUJÍ ELEKTRIFIKACI TRATĚ AŽ K HRANICÍM

Elektrifikovat trať od státní hranice s Českou republikou do Norimberka chtějí němečtí sousedé. Dosud se přitom této modernizaci vyhýbali. Elektrifikovaná trať pak bude moci navázat na třetí tranzitní koridor Cheb – Praha – Ostrava a zaktivní tak cestování. Poslední část koridoru v úseku Cheb – Cheb státní hranice se má začít budovat již letos. „Němci se chystají na elektrifikaci tratě mezi Saskem a Drážďany,“ informoval chebský místostarosta Michal Pospíšil. „Na trase Norimberk – Drážďany plánují němečtí sousedé vybudovat dvě odbočky, z nichž jedna by vedla na Bayreuth a druhá k nám do Chebu, kde by se napojila na třetí koridor,“ vysvětlil místostarosta. Projekt má i zásadní vliv na to, zda se při stavbě koridoru z Chebu na státní hranici již postaví sloupy vysokého napětí. **CHEBSKÝ DENÍK** 13. 1. 2014

MINISTERSTVO NESTIHÁ, O TRATĚ SE SOUTĚŽIT NEBUDE

Ministerstvo dopravy se kvůli nečinnosti při liberalizaci železnice dostalo do časové tísně. Koudel za patami hoří úředníkům především v případě dvou tratí: Liberec – Pardubice a Plzeň – Most. Na obou nyní jezdí dotované rychlíky ČD na základě smluv z roku 2006. Kontrakty, které dosud jako jedině vzešly z výběrových řízení, ale letos v prosinci definitivně vyprší. Podle nejhoršího scénáře ministerstvo v tak krátké době nestihne žádného dopravce vybrat a provoz na obou důležitých linkách skončí. Klasický tendr by se už nestihl, na řadu přijde zřejmě později. „Rozhodl jsem, že dopisem oslovíme železniční dopravce, zda a za jakých podmínek by vykonávali v příštím grafikonu objednávku státu na obou linkách. Dopisy právě odcházejí,“ uvedl ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. **E15** 14. 1. 2014