

ČESKÉ DRÁHY

**LEHKÁ KOLEJOVÁ VOZIDLA
Z POHLEDU NÁRODNÍHO DOPRAVCE –
SLEPÁ ULIČKA NEBO BUDOUCNOST**



24/06/2023, TÁBOR

PRO VYBRANÉ TRATĚ ?

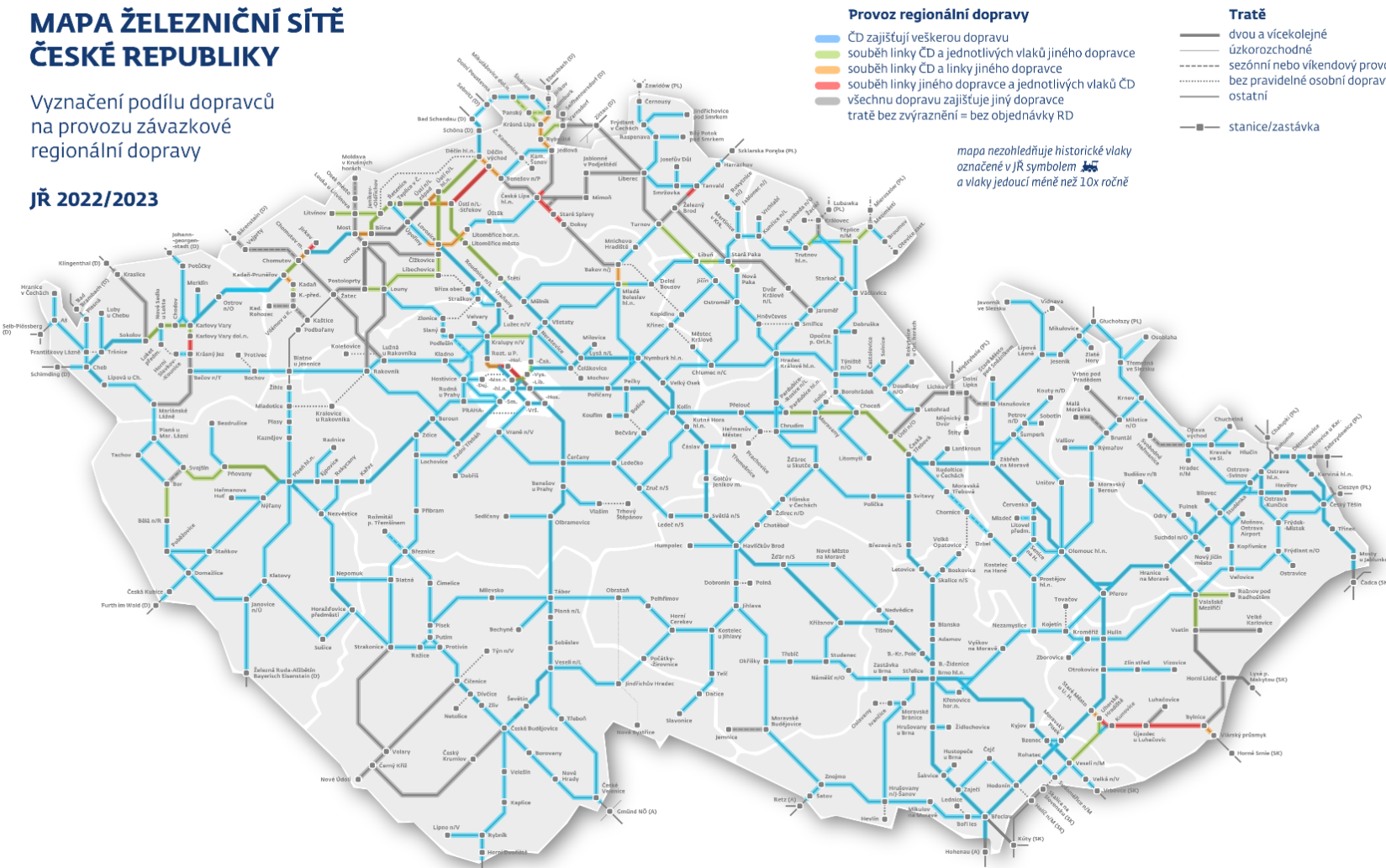


Regionální síť

MAPA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ČESKÉ REPUBLIKY

Vyznačení podílu dopravců
na provozu závazkové
regionální dopravy

JŘ 2022/2023



České dráhy:

6500+ vlaků denně

ČD ve všech regionech

89 % podíl na trhu

Systemová obnova vozového parku pro RD

LKV přivezou ČD v roce 2024 do ČR na testy

Nová vozidla do regionální dopravy

INVESTICE ČD

Unifikace platformem




Primárně obnova ŽKV zaměřena na kapacitní vozidla – kde je poptávka = **NOVÁ VOZIDLA** (více než 200)



Sekundárně na přání objednatelů – **DMU70= SECOND-HAND** (přes 100)



Stávající investice neřeší vše:

- Trati s nižší a nepravidelnou poptávkou
- Budoucnost dieselové trakce 
- Specifické případy: napájení, poloměry oblouků, problém s přechodností standardních ŽKV

Nová vozidla 2021-30:

Realizace dodávek:

Push-pull: 5 ks

DMU120: 76 ks (až 160 ks)

EMU160: 46 ks

(B)EMU160: 4 ks

EMU240: 60 ks

Dosud ŽKV za cca 50 mld Kč,
plán více než 160 mld Kč....

Další předpokládané dodávky dle požadavku objednatelů RD:

EMU140 až 47 ks, BEMU140 min 15 ks, EMU400 až 90 ks, HMU120, EMU230, LKV ?



Infrastruktura – podmiňující prvek

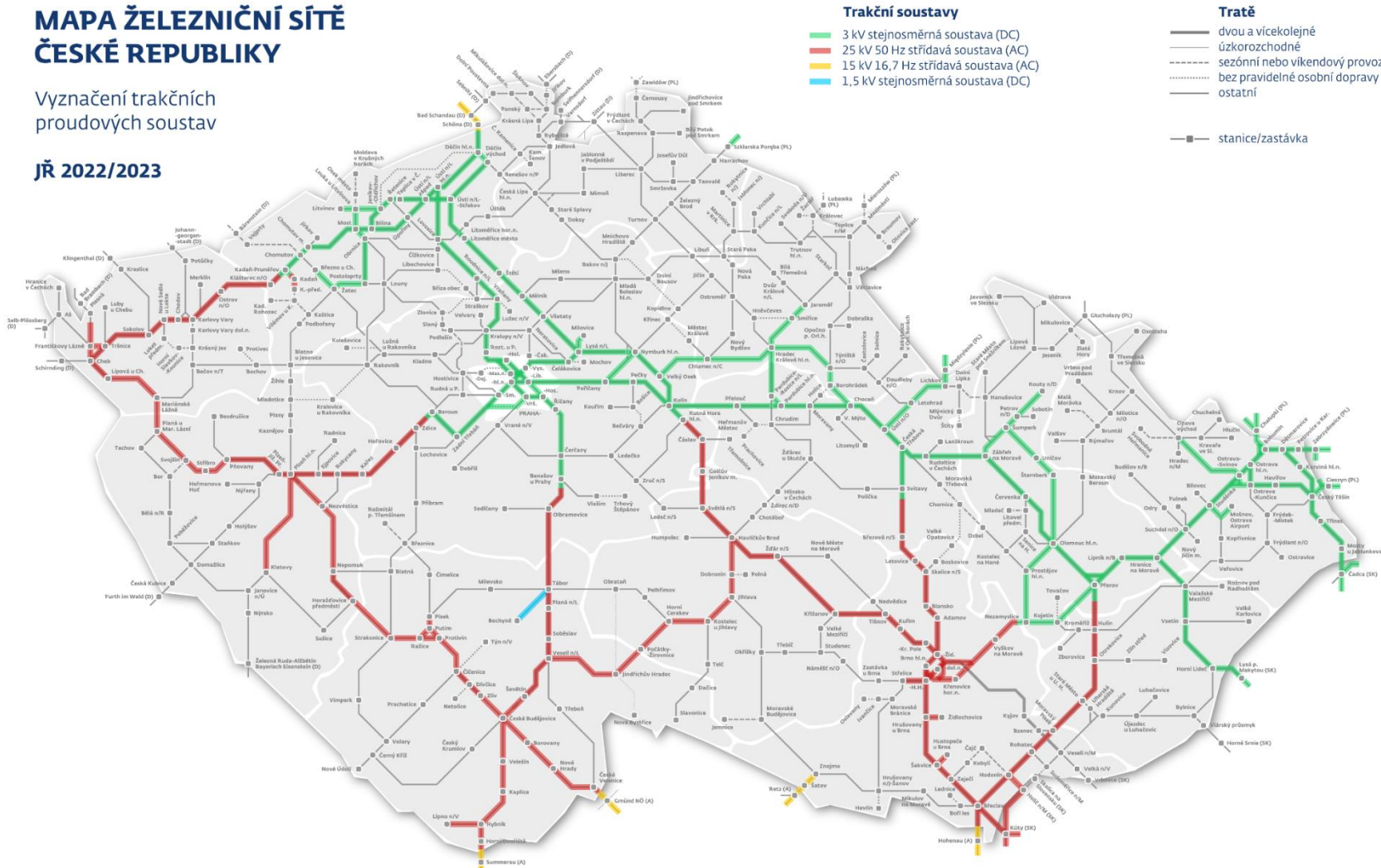
Regionální tratě

4300 km = 48 % délky sítě

MAPA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ČESKÉ REPUBLIKY

Vyznačení trakčních
proudových soustav

JŘ 2022/2023



7 % doprav. výkonu v osobní dopravě

1,7 % v nákladní dopravě

Pro méně významné a specifické tratě není klasická železnice řešením. Důvody?

Menší frekvence cestujících

Vyšší četnost zastávek

Nízká dynamika klasického vlaku

Vysoké náklady na zabezpečení

Nutný přestup pro cestu do centra

Ekonomická neefektivita

Bílá místa?

Stávající obnova ŽKV nepokrývá veškerou potřebu

Obnova tam, kde **SILNÉ PŘEPRAVNÍ PROUDY + ZÁJEM OBJEDNATELE**

Co ale s tratěmi místního a specifického charakteru?



A Udržení standardního železničního provozu ve stávajících parametrech není reálné – životnost, standard, emise, atraktivita...

B Náhrada autobusem nebo úplné zrušení je možné, ale z pohledu ČD krajní řešení... neřeší zachování nákladní dopravy, přináší nevýhody silniční dopravy – emise, více a delších přestupů apod.

POZICE ČD

C

**Lehké kolejové vozidlo
může být řešením....**

- Lehčí a tedy levnější
- Rychlejší ve stoupání a v obloucích
- Kompatibilnější s infra
- Dostupnější cestujícím - centrum
- Ekonomičtější
- Nízkoemisní
- Alternativnější trakce
- Bezpečnější ?

C Nová řešení k prověření



Kde, jak a kdy?

Lehké kolejové vozidlo



Tam, kde klasická železnice nemá do budoucna udržitelnou formu

1

VELKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Tam, kde

1. Je/bude možné přejít z drážní sítě na tramvajovou síť a opačně
2. Existují přiměřeně silné přepravní proudy z/do centra
3. Není možné klasickou železnicí bez přestupu přiblížit cestující k cílům jejich cest v centrech měst

2

SPECIFICKÉ REGIONÁLNÍ TRATĚ

Tam, kde:

1. nelze technicky uplatnit konvenční ŽKV (poloměr oblouků, napájení...)
2. není přepravní výkon pro velké vozidlo, ale je nutné zachovat infra pro nákladní dopravu
3. lze segregovat (např. časově) provoz osobní a nákladní dopravy

POZICE ČD

Možné tratě v ČR k prověření:

- Tábor – Bechyně
- Třemešná – Osoblaha
- Dobříš – Centrum Prahy
- Hostivice – Centrum Phy
- Liberec – Tanvald
- Olomouc – Senice
- další ?

Máme v ČR podmínky pro LKV?

Zatím spíš ne, ale...



Máme zahraniční inspiraci. Jde to...

Chemnitz – dvoucestné LKV zajíždí na městskou tramvajovou síť + reg. tratě (tram-train)

Karlsruhe / Nantes – dvoucestná LKV zajíždí i na celostátní dráhu (tram-train)

Zwickau – železniční dvoucestné vozidlo (train-tram) je provozováno v ulicích města v běžném silničním provozu

Rakousko – provoz pouze na specifikovaných tratích, tram/LKV + občasný provoz nákladní dopravy (Vídeň – Baden, okolí Gmundenu)

Švýcarsko – dráha pro LKV oddělená od ostatní sítě, přestup hrana – hrana (jen někde)

Szeged – dvoucestné LKV s el. a nezávislou trakcí zajíždí na městskou tram. síť i reg. dráhu

POZICE ČD

I v ČR můžeme nalézt řešení výzev, která LKV předkládají

A už na tom s MD a kraji pracujeme...

- **Legislativa**
- **Bezpečnost - TSI**
- **Trakce**
- **Kompatibilita vozidel s infra – kolo/kolejnice**
- **Parametry ŽKV – obrysy, výšky dveří,...**
- **Parametry infra – nástupiště, zab. zař.**
- **Klasický (nákladní) vs lehký (osobní) provoz**



Další kroky pro udržitelnou RD

- 1. MD zadá analýzu na téma tram – train** – ta se do roku 2025 pokusí odpovědět na většinu otázek legislativních, technických, provozních a ekonomických
- 2. ČD přivezou do ČR v roce 2024 tram – train na testy a získají zahraniční zkušenosti** – jednání s MÁV a SNCF
- 3. VUZ provede technické a provozní prověření kompatibility vozidlo vs infra** – v jednání
- 4. Objednatelé RD spolu s dopravci vytipují vhodné tratě pro konkrétní prověření** – diskuse zahájeny
- 5. Města a obce na tratích posoudí, zda a jak se do řešení místní železniční dopravní obslužnosti zapojí** – spolufinancování, změny statusů drah na místní nebo tramvajové, atd.



LKV jsou pro ČD aktuální téma...

Jsme připraveni vést odbornou diskusi i projekt samotný...

**DĚKUJI ZA
POZORNOST**

JIRI.JESETA@CD.CZ

24/06/2023, TÁBOR

