

Plán rozvoje a zajištění financování veřejné dopravy ve Středočeském kraji v budoucím období

Předkládací zpráva:

Výboru pro dopravu Středočeského kraje se předkládá informace o stavu a finanční situaci veřejné dopravy, rozvojových záměrech, plánu obnovy vozového parku a budoucím smluvním zajištění v systému PID na území Středočeského kraje.

Předkladatel:

Mgr. Petr Borecký, radní pro oblast veřejné dopravy

Zpracovatel:

Mgr. Petr Matura, vedoucí Odboru veřejné mobility
JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel IDSK
Ing. Pavel Winter, náměstek pro dopravu IDSK
Ing. Andrej Hoffman, náměstek pro ekonomiku IDSK

Projednáno s:

Ing. František Mráček, vedoucí oddělení veřejné dopravy

Související usnesení:

Návrh usnesení:

Výbor pro dopravu

I. bere na vědomí a schvaluje

informaci předloženou v důvodové zprávě k Tisku č. (2022)

II. konstatuje, že

je nezbytné pro rozvojové projekty uvedené v důvodové zprávě k Tisku č. (2022) zajistit příslušné finanční prostředky z vnitrostátních, evropských či jiných dotačních fondů tak, aby tyto projekty mohly být v předmětném časovém horizontu realizovány

III. vyzývá

Radu Středočeského kraje ke jmenování odborné pracovní skupiny, složené ze zástupců kraje (příslušných radních a vedoucích odborů) a představitelů Integrované dopravy Středočeského kraje příspěvkové organizace, jejíž činnost povede k zajištění záměrů a cílů uvedených v důvodové zprávě k Tisku č. (2022)

IV. doporučuje

Zastupitelstvu Středočeského kraje schválit předložený materiál

Příloha:

1. Důvodová zpráva
2. Plán implementace systému ETCS v České republice
3. Nabídka obnovy vozidlového parku dopravce České dráhy, a.s. – diesellová trakce
4. Týdenní vytíženost železničních tratí na území Středočeského kraje
5. Přehled redukcí či omezení provozu na jednotlivých železničních tratích Středočeského kraje

K tisku číslo: _____

Podstata předmětu jednání:

Výboru pro dopravu Středočeského kraje se předkládá informace o stavu a finanční situaci veřejné dopravy, rozvojových záměrech, plánu obnovy vozového parku a budoucím smluvním zajištění v systému PID na území Středočeského kraje.

Návrh řešení, odůvodnění:

Informace uvedené v tomto materiálu se zaměřují na problematiku finanční náročnosti, udržitelnosti a rozvoje systému veřejné dopravy v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu s primárním zaměřením na železniční dopravu jakožto páteřnímu dopravnímu módu. Jedním z klíčových prvků pro další rozvoj systému veřejné dopravy je výrazné navýšení finančních příjmů na straně Středočeského kraje.

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VEŘEJNÉ DOPRAVĚ VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

V současné době Středočeský kraj prostřednictvím své příspěvkové organizace IDSK zajišťuje veřejnou železniční a autobusovou dopravu v objemu dopravních výkonů zhruba 16,1 mil. km ročně v případě železniční dopravy, resp. 76 mil. km v případě dopravy autobusové (započteny jsou i dopravní výkony objednávané a spolufinancované obcemi). Roční náklady na veřejnou dopravu tak pro Středočeský kraj představují částku přibližně 3,7 mld. Kč (1,9 mld. Kč železniční doprava, 1,8 mld. Kč autobusová doprava). Dalších zhruba 0,5 mld. Kč pak přispívá ze svého rozpočtu Ministerstvo dopravy v rámci podpory veřejné dopravy v krajích (společné memorandum) a necelých 0,3 mld. Kč obce a města. Veřejnou dopravu v rámci Středočeského kraje realizuje více než 30 autobusových a železničních dopravců, kteří zajišťují přepravu pro více než 300 tis. cestujících denně. Počet těchto cestujících každoročně narůstá, přičemž výraznou zásluhu na tomto trendu má postupná integrace železniční i autobusové dopravy do systému PID. Výjimkou tak byly pouze roky 2020 a 2021, kdy byl zaznamenán enormní a zcela logický pokles v poptávce díky pandemii Covid-19. Po ukončení veškerých restriktivních opatření je tak opět zaznamenán trvale rostoucí zájem o využití veřejné dopravy v kraji.

2. BUDOUCÍ VÝVOJ VE VEŘEJNÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

VSTUPNÍ PARAMETRY A FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU

Při plánování dalšího rozvoje a koncepce veřejné železniční dopravy ve Středočeském kraji, a to vč. zásadního tématu jakým je obnova železničních vozidel, je nutno brát v potaz veškeré významné aspekty, které tuto dopravu bezprostředně ovlivňují, nebo ty, které mohou naopak přispívat k vyššímu využití cestujícími na úkor individuální, v některých případech i autobusové dopravy. Za účelem zajištění stabilního a dlouhodobého rozvoje tohoto segmentu dopravu je tak nutno zohlednit následující aspekty:

- demografický rozvoj v rámci Středočeského kraje a v hraniční oblasti sousedních krajů (vč. Hlavního města Prahy)
- technický stav tratí, jejich modernizace a zvýšení konkurenceschopnosti s ostatními dopravními módy
- požadavky z pohledu vybavení vozidel systémem ETCS či jiné formy zabezpečovacího zařízení (viz příloha 1 tohoto materiálu)
- přísnější normy a požadavky na nově pořizovaná železniční vozidla (např. naplnění standardů TSI)
- požadavky z pohledu konverze napájecích soustav (specifický problém České republiky)
- zlepšení technický infrastruktury (elektrifikace tratí)
- realizace zcela nových infrastrukturních projektů (nové úseky tratí či modernizace stávajících)
- morální zastaralost či překročení životnosti některých železničních vozidel

Zcela zásadní problematika, která bude mít již v relativně blízké budoucnosti značný dopad do financování veřejné dopravy ve Středočeském kraji, se týká se tématu obnovy železničních vozidel a je blíže popsána v kapitolách níže. Pořizování železničních vozidel z pohledu definice jejich počtu, kapacity, technické vybavenosti, termínu pořízení, ale i ekonomických nároků pak ovlivňují zejména výše uvedené aspekty. Blížším finančním dopadům v případě pořizování nových železničních vozidel, úpravy dopravních konceptů a navyšování rozsahu se věnuje jedna z následujících kapitol.

OBNOVA ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL V KRÁTKODOBÉM HORIZONTU (DO ROKU 2024)

V současné době, tedy v rámci stávající smlouvy s majoritním dopravcem České dráhy, a. s., probíhá ze strany IDSK analýza finančních dopadů v případě finálního schválení záměru Středočeského kraje na pořízení 22 ks nových třívozových elektrických jednotek RegioPanter (EMU 240). V rámci stávající smlouvy s dopravcem je pak počítáno s pořízením 10 ks nových dvouvozových dieslových jednotek (DMU 120), jejichž bližší parametry jsou uvedeny níže.

| jednotka | počet ks | ETCS | trakce | kapacita | předpokládaná oblast nasazení | termín nasazení |
|----------|----------|------|--------------------|----------|---|-----------------|
| DMU 120 | 10 | ANO | nezávislá (diesel) | cca 120 | S6 Praha - Rudná - Beroun; S75 Beroun - Rakovník | 12/2023 |
| EMU 240 | 22 | ANO | dvousystémová | cca 240 | S4 Praha - Ústí n. L.; R41 Praha - Kolín (- Čáslav) | 12/2024 |

V nedávné době pak byla ze strany stávajícího dopravce představena nabídka v podobě možnosti pořízení několika desítek až přibližně jedné stovky kusů starších motorových jednotek o kapacitě cca 70 – 140 míst, které by však po své modernizaci mohly výrazným způsobem přispět ke zvýšení kultury a úrovně cestování veřejnou dopravou na mnoha regionálních tratích v rámci kraje. Zároveň by Středočeský kraj do značné míry vyřešil problematiku zavádění zabezpečovacího systému ETCS na železniční tratě, kdy provoz stávajících desítky let starých vozidel nebude po implementaci tohoto systému možný a přestavba těchto vozidel resp. vybavení tímto systémem by bylo krajně neekonomické. Dalším pozitivním efektem by bylo získání potřebného času pro postupný rozvoj moderní a ekologické železniční dopravy, tedy pro provoz elektrických, baterio-elektrických či případně i vodíkových vlaků. Aplikace těchto moderních technologií bohužel v dnešní době naráží na nepřipravenost na straně železniční infrastruktury (nízký podíl elektrifikovaných tratí, chybějící dobíjecí stanice či plnicí stanice v případě nasazení vodíkových vozidel).

V rámci výše popsané nabídky dopravce ČD je uvažováno s částečným pořízením vozidel do vlastnictví dopravce, část vozidel by byla provozována v rámci dlouhodobého leasingu. Pro bližší představu o těchto vozidlech je součástí tohoto materiálu příloha č. 3. V ceně dopravního výkonu by se kromě samotné investice do těchto vozidel mělo na druhou stranu pozitivně promítnout určité snížení provozních nákladů, neboť tato vozidla mají delší časové intervaly a kilometrické proběhy mezi zbrojením a běžnou údržbou v porovnání se stávajícími provozovanými vozidly. Díky tomu lze dosáhnout určitých finančních úspor především z pohledu potřebného počtu samotných vozidel. Přesto, aby byla obnova vozového parku těmito vozidly ekonomicky výhodná a obhajitelná (mj. i s přihlédnutím k nákladům na jejich potřebnou modernizaci a vybavení systémem ETCS), je vhodné v souladu s platnou legislativou uvažovat o prodloužení části stávající smlouvy s dopravcem (aktuálně uzavřené do poloviny prosince 2029) a to až do poloviny prosince roku 2033, přičemž nejzazší termín uzavření samotného dodatku/prodloužení smlouvy je prosinec 2023. Toto prodloužení by se týkalo pouze

předem specifikovaných dopravních výkonů, které by byly zajišťovány předmětnými a výše popsanými nově pořízenými motorovými vozidly. První vozidla by pak mohla být nasazena již v průběhu roku 2023.

Výhody tohoto řešení:

- ✓ vyřešení dopadů zavedení systému ETCS na regionální tratě či v zaústěných stanicích tj. eliminace hrozby zastavení provozu na některých tratích
- ✓ získání časového prostoru s ohledem na v tuto chvíli ne zcela jasnou koncepci státu potažmo Správy železnic, s. o. v případě podpory bezemisních vozidel formou investic do nezbytné infrastruktury (elektrifikace tratí, realizace dobíjecích míst, plnicích stanic vodíku aj.)
- ✓ relativně rychlé dodání komfortnějších vozidel (vč. případné modernizace)

Nevýhody řešení:

- ✓ obnova vozového parku staršími vozidly
- ✓ výše odpisové složky pravděpodobně podobná jako v případě pořízení nových vozidel

OBNOVA ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL VE STŘEDNĚDOBÉM HORIZONTU (DO ROKU 2029)

Ve střednědobém horizontu ovlivní železniční dopravu ve Středočeském kraji zejména konverze napájecí soustavy, tedy postupné přepínání systému napájení tratí ze stejnosměrného napětí na napětí střídavé. V rámci kraje by se tak mělo stát nejdříve na trati Praha – Beroun. Dalším významným milníkem je dokončení modernizace, zkapacitnění a elektrifikace trati Praha – Kladno. Oba tyto zásadní infrastrukturní projekty měly být dokončeny k prosinci roku 2029, avšak podle aktuálního harmonogramu dojde minimálně u stavby Praha – Kladno k posunu termínu dokončení o jeden rok. Tuto skutečnost bude třeba zohlednit a najít přechodné řešení provozního konceptu na této trati i z pohledu nasazení nových jednotek.

Spolu s dokončením uvedených akcí bude nutné pořídit až 55 kapacitních dvousystémových dvoupodlažní jednotky typu EMU 400 (kapacita přibližně 400 sedících cestujících) a to právě pro provoz na tratích Praha – Kladno a Praha – Beroun (nejpravděpodobněji se bude jednat o linku S7 Beroun – Praha, s pokračováním vybraných spojů do Českého Brodu). Tímto současně dojde k potřebnému navýšení kapacity vlaků, která je již dnes, především v kritickém období ranních přepravních špiček, nedostačující.

S nasazením jednotek EMU 400 je rovněž nezbytně spojena nutnost realizace prodloužení nástupišť na dotčených tratích na minimálně 220 metrů, o čemž byla již v minulosti Správa železnic oběma objednateli, tedy IDSK a ROPID informována a na základě jejich požadavků problematiku aktivně řeší.

K určitým provozním změnám, spojeným rovněž s obnovou vozového parku, dojde v menší či větší míře od prosince roku 2027. K tomuto termínu hodlá Ministerstvo dopravy ČR vybrat nové železniční dopravce mj. na tratích Praha – Mladá Boleslav – Tanvald a Kolín – Mladá Boleslav – Nový Bor. Součástí výběru nového dopravce je i obnova železničních vozidel. V tuto chvíli je ze strany ministerstva i IDSK prověřována možnost provozní provázanosti vozidel tak, aby mohla být využita i pro zajištění dopravních výkonů kraje, čímž by mohlo dojít k určité

finanční úspoře pro oba objednatele (nižší potřeba pořizovaných vozidel díky vyšší efektivitě provozního nasazení). Další možností je pak nabídka ministerstva na částečné předání dopravních výkonů na vybraných linkách krajským objednatelům při současném zajištění alternativních výkonů ministerstvem na jiných linkách na území těchto objednatelů. Jednání k tomuto tématu nebyla doposud ukončena a jsou aktuálně ve fázi prověřování provozních i ekonomických i dopadů na dotčené objednatele.

Ve střednědobém horizontu pak také pravděpodobně dojde k testovacímu nasazení prvních baterio-elektrických či případně i vodíkových vozidel. Jedním z pilotních projektů pro nasazení baterio-elektrických vlaků by mohla být relace Praha – Benešov – Vlašim/Sedlčany.

OBNOVA VOZIDEL V DLOUHODOBÉM HORIZONTU (DO ROKU 2033)

V dlouhodobém horizontu, konkrétně od prosince roku 2033 je zásadním projektem předpokládané dokončení projektu modernizace a částečné novostavby v relaci Praha – Lysá n. L. – Mladá Boleslav. Díky tomu velmi výrazně vzroste atraktivita železničního spojení mezi těmito městy a stejně tak i počet přepravených cestujících. Pro zajištění dostatečné kapacity i komfortu cestování bude nutno zajistit i na tuto relaci, stejně tak jako pro relace Praha – Kladno a Praha – Beroun, nové moderní kapacitní jednotky typu EMU 400 v počtu až 10 kusů.

Dále lze v tomto období předpokládat alespoň v některých lokalitách kraje realizaci infrastrukturních opatření, které by umožnily rozšíření provozu elektrických, baterio-elektrických či případně vodíkových vlaků. Tyto vozidla by bylo vhodné nasadit například v oblasti Posázaví, Berounska, Rakovnicka, Kladenska, Neratovicka, či Mladoboleslavska. Celkově se jedná o nižší desítky kusů těchto vozidel. V tomto termínu, tedy v prosinci 2033, by rovněž skončil případný prodloužený kontrakt s dopravcem ČD na zajištění veřejné dopravy na části regionálních tratí novými vozidly, viz předchozí informace v kapitole týkající se obnovy vozového parku v krátkodobém horizontu. K tomuto termínu by tak bylo nutno realizovat zajištění veřejné železniční dopravy na předmětných výkonech pomocí nového dopravce („soutěž“), případně vlastními silami. Formy, výhody a nevýhody jednotlivých řešení z pohledu smluvního zajištění dopravních výkonů pak popisuje následující kapitola.

FORMA POŘÍZENÍ VOZIDEL

Z důvodů uvedených výše se tak pro Středočeský kraj stane obnova železničního vozového parku jedním z jeho klíčových a zároveň zcela nezbytných projektů. Pro budoucí vývoj je tak naprosto zásadní zvolit vhodný způsob a harmonogram pořizování těchto vozidel. Z hlediska způsobu a formy pořízení nových, zánovních či ojetých vozidel, je možno k této problematice přistoupit v podstatě třemi možnými způsoby z pozice kraje/objectivatele a organizátora.

„MINIMÁLNÍ VARIANTA“

- objednatel má s dopravcem uzavřenu veřejnoprávní smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti, přičemž vozidla jsou ve vlastnictví dopravce (případně dopravcem zasmulvněné leasingové společnosti), údržbu a servis vozidel zajišťuje dopravce, případně výrobce či jiný externí subjekt najatý dopravcem

„STŘEDNÍ VARIANTA“

- objednatel je vlastníkem vozidla, s dopravcem (provozovatelem vozidla) má uzavřenu veřejnoprávní smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti, údržbu a servis vozidel zajišťuje objednatel, dopravce, případně výrobce či jiný externí subjekt najatý objednatelem

„MAXIMÁLNÍ VARIANTA“

- objednatel je vlastníkem i provozovatelem vozidla, údržbu a servis zajišťuje objednatel, případně výrobce či jiný externí subjekt najatý objednatelem (vnitřní provozovatel)

Protože při posuzování výběru vhodné varianty je nutno vyhodnotit komplexní právní, technické i ekonomické aspekty, stejně tak jako výhody, nevýhody a případná úskalí jednotlivých variant, byla na toto téma vypsána veřejná zakázka, jejímž výstupem bude na základě zpracované studie doporučení, kterou z výše uvedených variant při výběru dopravců a porizení železničních vozidel zvolit. V závěru měsíce dubna 2022 byla organizátory IDSK a ROPID, jakožto spoluzadavateli veřejné zakázky, vyhodnocena veřejná zakázka malého rozsahu na zpracování této analýzy. Vítězným uchazečem se stala společnost Deloitte Advisory, s.r.o., která by dle smlouvy měla odevzdat výsledek studijního prověření výše popsanych možností do čtyř měsíců od podpisu smlouvy. Výsledky této studie by tedy měly být k dispozici nejpozději v průběhu měsíce září.

VÝVOJ DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

Vývoj dopravních výkonů realizovaných železniční dopravou v rámci Středočeského kraje ovlivňuje několik faktorů. Jedná se jednak o narůstající zalidnění kraje, které s sebou nese zvýšené nároky na systém veřejné dopravy, jehož je železnice páteří součástí. K největším populačním přírůstkům by mělo docházet v bližším okolí Prahy. Dalším faktorem je předpokládané dokončení nových rozsáhlých infrastrukturních projektů, které umožní maximálně rozvinout potenciál železniční dopravy tam, kde je její efektivita nejvyšší, tedy na relacích s vysokým počtem přepravovaných cestujících. Jedná se zejména o modernizaci trati Praha – Kladno spojenou s výstavbou odbočky na Letiště Václava Havla Praha a soubor navazujících staveb na relaci Praha – Mladá Boleslav vč. úseku Praha - Neratovice.

Rozvoj železnice dále umožní např. dokončení modernizace páteřních tratí Praha – Beroun a Praha – Lysá nad Labem a realizace souboru infrastrukturních opatření pro modernizaci železnice na území kraje, jejichž přípravu a samotnou realizaci Středočeský kraj požaduje po Správě železnic, s. o. Dalším faktorem je zavádění resp. rozšiřování systému spěšných vlaků, které díky vyšší cestovní rychlosti budou vytvářet atraktivnější alternativu k cestování individuální dopravou. Jejich provoz je spojen i s prověřováním pásmového jízdniho řádu na hlavních tratích směřujících do Prahy. V neposlední řadě je nutné zmínit fakt, že na některých relacích spolu s navyšováním dopravních výkonů na železnici dojde k poklesu výkonů zajišťovaných autobusovou dopravou (typicky relace Praha – Kladno či Praha – Mladá Boleslav). To umožní částečně kompenzovat zvýšené nároky na veřejný rozpočet.

BUDOUCNOST REGIONÁLNÍCH TRATÍ

V prosinci roku 2021 došlo na základě analýzy shromážděných dat k redukci provozu na vybraných regionálních železničních tratích. Jednalo se o následující tratě: 062 (v úseku Křinec – Městec Králové zastaven provoz v pracovních dnech), 063 (zastaven provoz v celém úseku Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov), 064 a 076 (v úseku Mělník – Mladá Boleslav omezen provoz v pracovních dnech a zastaven provoz o víkendech mimo rekreační sezónu), 094

(zastaven provoz v celém úseku Vraňany – Lužec nad Vltavou), 095 (zastaven provoz v úseku Straškov – Zlonice), 162 (zastaven provoz v celém úseku Rakovník – Kralovice u Rakovníka s ponecháním jednoho rekreačního páru vlaků), 204 (zastavení provozu v celém úseku Březnice – Rožmitál pod Třemšínem), 210 (v úseku Čisovice – Dobříš omezen provoz v pracovních dnech, ponechány vybrané vlaky), 222 (zastaven provoz v úseku Vlašim – Trhový Štěpánov) a 233 (zastaven provoz v celém úseku Čelákovice – Mochov). Důvodem byl zejména nízký počet přepravovaných cestujících, který byl dán mnoha faktory. Jedná se např. o zastaralý stav infrastruktury umožňující provoz pouze nižšími rychlostmi spojený s nekonkurenceschopností vůči ostatním dopravním módům v oblasti dosahovaných cestovních dob tzv. ode dveří ke dveřím. Dále se jedná o nevhodně umístěné zastávky vůči centrům jednotlivých sídel či historicky nevhodné trasování tratě. Pro snazší orientaci byly zpracovány grafické podklady týkající se stávajícího využití a realizovaných či prověřovaných aplikovaných redukcí provozu (viz přílohy č. 4. a 5)

Pro prověření potenciálu vybraných tratí by bylo vhodné zpracovat komplexní studii, která by měla za cíl problematiku dopravní obsluhy daných oblastí důkladně prověřit a zároveň by měla přinést odpověď na to, za jakých podmínek má případně smysl provozovat na těchto tratích železniční dopravu. Uvedla by i případná opatření, která je třeba pro rozvoj těchto tratí realizovat.

Od prosince letošního roku se očekává zastavení provozu na dalších tratích, konkrétně 110 v úseku Slaný – Louny, 124 Lužná u Rakovníka – Žatec a ukončení již redukováného provozu na již zmíněných tratích 062 v úseku Křinec – Městec Králové a v případě neuspokojivých výsledků ze sčítání cestujících i na tratích 064/076 v úseku Mělník – Mladá Boleslav. Tam, kde je to s ohledem na zachování rozsahu dopravní obslužnosti nutné, se předpokládá nahrazení vlaků autobusovými spoji.

Dále je ke zvážení zpracování analýzy rozsahu regionální objednávky na tratích 020 v úseku Velký Osek – Chlumeck nad Cidlinou a 126 Rakovník – Louny.

INFRASTRUKTURNÍ POŽADAVKY IDSK NA SPRÁVU ŽELEZNIC

Středočeský kraj dlouhodobě usiluje o posílení role zejména příměstské železnice, ale také o zvýšení konkurenceschopnosti významných spojení na vybraných regionálních tratích. Z tohoto důvodu byl Správě železnic, s. o., předán soubor téměř sta zcela konkrétních požadavků na modernizaci železniční sítě, jejichž realizace je podmínkou pro další rozvoj objednávky železniční dopravy ve Středočeském kraji. Ten obsahoval jak požadavky na páteřní příměstské tratě, tak i tratě nové (vč. vysokorychlostních), významné regionální či ostatní.

Dále jsou uvedeny příklady několika konkrétních požadavků pro tratě všech kategorií významnosti (nad rámec výše zmíněných zásadních projektů jako například modernizace tratí Praha – Kladno či Praha – Mladá Boleslav).

- **Trat' 011 Praha – Kolín**

Infrastrukturní opatření: Zvýšení kapacity trati zejména v úseku Poříčany – Kolín.

Cíl: Snížení vlivu nákladní a dálkové dopravy na regionální dopravu jak při konstrukci JŘ, tak v provozu.

- **Trat' 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun**

Infrastrukturální opatření: Zkapacitnění, modernizace a elektrizace trati, zřízení obrátové koleje v tarifním bodě Nučice zastávka.

Cíl: Umožnění realizace provozního konceptu se špičkovým intervalem osobních vlaků 15 min v úseku Praha – Nučice zastávka, zkrácení cestovních dob, zvýšení stability provozu. Funkční umožnění odklonů dálkové dopravy při pracích na trati 171.

- **Trat' 174 Beroun – Rakovník**

Infrastrukturální opatření: Zkapacitnění, zrychlení, modernizace a elektrizace trati, posun zastávek blíže k osídlení, zřízení zastávky Stradonice.

Cíl: Umožnění realizace provozního konceptu se špičkovým intervalem osobních vlaků 30 min ve vybraných úsecích, zřízení všesměrových přestupů v Berouně a Rakovníku, zlepšení obsluhy území nahrazení souběžné autobusové dopravy.

- **Trat' 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany**

Infrastrukturální opatření: Modernizace tratě spojená se zvýšením rychlosti v úseku Praha – Čerčany včetně zřízení rychlostního profilu V130 (příp. i V150), zřízení možnosti křížování v tarifním bodě Prosečnice a elektrizací tratě přinejmenším v úsecích Praha – Vrané nad Vltavou – Davle/Měchenice, Krhanice – Čerčany.

Cíl: Dosažení systémové jízdní doby 30 minut Vrané nad Vltavou – Prosečnice, 15 minut Prosečnice – Svárov a 15 minut Svárov – Čerčany.

- **Tratě 070 Praha – Turnov (úsek Praha – Všetaty) a 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem (úsek Všetaty – Mělník)**

Infrastrukturální opatření: Realizace Líbeznické spojky a spojky Tišice – Mělník mimo stanici Všetaty.

Cíl: Zkrácení cestovních dob Praha – Neratovice – Mělník až na cca 30 min.

- **Trat' 235 Kutná Hora – Zruč nad Sázavou**

Infrastrukturální opatření: Revitalizace trati spojená se zrychlením tratě a zřízením nové stanice pro křížování vlaků v lokalitě Štipoklasy/Týniště.

Cíl: Zkrácení cestovních dob Zruč nad Sázavou – Kutná Hora na cca 60 min (dnes přes 90 min), zlepšení obsluhy odlehlé oblasti, zvýšení turistické atraktivity Posázaví, umožnění zavedení intervalu 60 min bez zbytečných pobytů při zachování návazností ve Zručí i Kutné Hoře.

Reakce Správy železnic, s. o. na navržená infrastrukturální opatření

Přípomínky Správy železnic, s. o., k navrženým opatřením lze rozdělit do několika kategorií. V případě tratí, u nichž je příprava opatření v poslední fázi či kde již probíhá výstavba, byly upřesněny předpokládané termíny realizace. U většiny sledovaných projektů se jedná o opoždění předpokládaného termínu dokončení v řádu jednotek let. Nedostatkem některých projektů je značná délka přípravy (např. VRT Praha – Drážd'any, Praha – Kladno již téměř 30 let), během níž nezřídka požadavky na rozsah a podobu provozu procházejí přirozeným vývojem, což je ze strany Správy železnic negativně kvitováno. Druhou kategorií jsou požadavky, které aktuálně procházejí studijním prověřováním, přičemž tuto skutečnost zde

Správa železnic zmiňuje. Ze zkušeností však vyplývá, že právě v této fázi dochází ze strany Správy železnic nezřídka k bagatelizaci a snížení významu připomínek Středočeského kraje. Ve jménu snazší přípravy staveb jsou často ze strany Správy železnic předkládána řešení, která neodpovídají schváleným koncepčním dokumentům Středočeského kraje ani očekávanému urbanistickému rozvoji. Poslední skupinou jsou takové požadavky, které zatím i přes svou přítomnost v koncepčních materiálech i stanoviscích objednatele dopravy nebyly dále u Správy železnic prověřovány. U většiny těchto kroků není uvedeno, jakým způsobem hodlá Správa železnic tyto požadavky zpracovat, pouze je konstatováno, že příprava neprobíhá, případně že požadavky na zrychlení vybraných tratí v rámci oprav či investic realizovány nebudou. Toto však z pohledu Středočeského kraje nemůže být důvodem k jejich zamítnutí, ale naopak k zahájení dalšího prověřování. V reakci je taktéž uvedeno, že některé z požadavků nebyly se Správou železnic vůbec projednány, což se nezakládá na pravdě. Prezentované požadavky tvoří součást schváleného Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2021–2025, který byl dle příslušných předpisů před svým schválením zaslán Správě železnic k připomínkování. Z uvedených důvodů se předpokládá vyvolání jednání se Správou železnic, s. o., které by mělo za cíl nastavit konkrétní formu a harmonogram další spolupráce, která je nezbytná pro další rozvoj železnice ve Středočeském kraji.

2. BUDOUCÍ VÝVOJ V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ NA DOPRAVCE VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

Středočeský kraj společně s hlavním městem Prahou připravuje s ohledem na konec současných smluv s dopravci vypsání výběrových řízení na dopravce zajišťující dopravu v rámci Integrované dopravy Prahy a Středočeského kraje (PID).

Na základě společných jednání je počet oblastí, resp. provozních celků, které budou podléhat režimu veřejných zakázek ve věci zajištění dopravních výkonů veřejných služeb v přepravě cestujících je již dlouhodobě stabilizován. Z pohledu Středočeského kraje se tak jedná o **24 oblastí, jež budou „soutěženy“ společně s Hlavním městem Prahou** (jedná se o dopravní výkony zajišťující dopravní obslužnost na území obou samosprávních celků), u dalších **11 oblastí se pak jedná o zajištění dopravních výkonů čistě na území Středočeského kraje. Celkově tak bude v rámci nabídkového řízení řešeno 35 provozních celků.**

Požadovaný rozsah výkonů a provozní koncept bude definován formou tzv. referenčních jízdních řádů, které budou vycházet ve většině případů z dnešního stavu. V oblastech, kde doposud neproběhla integrace autobusové dopravy do systému PID, pak budou referenční jízdní řády vycházet z aktuálně připravovaných změn v rámci těchto integrací, přičemž dokončení integrací v rámci Středočeského kraje se předpokládá k termínu 12. 6. 2022.

Jednotlivé provozní soubory zadávacích řízení budou mít stanovenou změnu rozsahu objednávky během doby trvání smlouvy - **rozsah opce se bude pohybovat rámcově v rozmezí -20 % výkonů, +33 % výkonů s přesně stanoveným postupem ekonomického řešení takové změny.**

Další způsob, který bude aplikován při uzavření nových smluv od 1. 12. 2024, bude při splnění příslušných ustanovení dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen Nařízení č. 1370/2007) a zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změnách dalších zákonů (dále jen

zákon č. 194/2010 Sb.) výběr dopravce na přímo bez nutnosti vypsání nabídkového řízení. Na základě prověření všech výše uvedených kritérií je navrženo využít přímé zadání ve **čtrnácti případech, přičemž se v celkovém součtu jedná pouze o zlomek celkových výkonů v rámci Středočeského kraje**. V rámci pokračujících příprav může být výjimečně identifikována potřeba a vhodnost využití postupu přímého zadání ještě v dalších případech.

Kompletní zahájení dopravní obslužnosti na území Středočeského kraje **podle nově uzavřených smluv** proběhne u všech oblastí **k jednotnému datu 1. 12. 2024**. V rámci nabídkových řízení bylo výše uvedených 35 soutěžených provozních celků rozděleno do 4 oblastí, jež budou administrátory veřejné zakázky vypisovány postupně od 15. 7. 2022 v dvouměsíčních odstupech. Poslední veřejná zakázka by tak měla být vypsána v termínu 15. 1. 2023. Zcela objektivně lze očekávat velkou administrativní zátěž spojenou s vypsáním těchto výběrových řízení, především pak z pohledu vypořádání veškerých podnětů a dotazů ze strany dopravců a potenciálních uchazečů. Dvouměsíční odstupy mezi jednotlivými oblastmi se pak jeví jako naprosto minimální potřebná doba, která by měla zajistit, že na tyto podněty a dotazy bude reagováno řádně, včas a bez jakýchkoliv dopadů na standardní chod a činnost obou organizátorů

ZÁSADNÍ VSTUPY OVLIVŇUJÍCÍ PROVOZ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V DALŠÍCH LETECH

Jedním ze zásadních dokumentů ovlivňující budoucí provoz autobusové dopravy je **aplikace Směrnice ES č. 2019/1161 ze dne 20. 6. 2019 o podpoře bezemisní a nízkoemisní dopravy**.

Přesto, že výše uvedená směrnice, jež stanovuje podíl nízkoemisních a bezemisních vozidel využívaných při dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby je doposud do legislativy v rámci České republiky implementována pouze formou Nařízení vlády ČR (původně se tak mělo stát již 2. 8. 2021), lze předpokládat, že se v dohledné době stane i formou standardní transpozice do národní legislativy. Proto oba objednatelé (IDSK i ROPID) připravují návrh řešení, který i do budoucna zajistí plnění očekávaných emisních limitů při uzavírání smluv s dopravci (tj. kritéria v počtu zařazovaných nízkoemisních (20,5 %, od 1. 1. 2026 30 %) a bezemisních (20,5 %, od 1. 1. 2026 30 %) vozidel do provozu, a to pokud se bude jednat o vozidla homologovaná pro tzv. městské provedení v kategorii M3/I a M3/A). V rámci nabídkových řízení bude po dopravcích požadováno nasazení vozidel tzv. meziměstského provedení, na která se v tuto chvíli předmětná směrnice nevztahuje.

Stávající dopravci však na základě dnes realizovaných smluv mohou požadovat tzv. povinný odkup vozidla – tedy povinnost nově vysoutěženého dopravce převzít tato vozidla do užívání při zajištění dopravních výkonů pro Středočeský kraj a Hlavní město Prahu. Předběžným oslovením dopravců bylo již dříve zjištěno, že povinný odkup a tedy převod vozidel tzv. městského typu do provozu i po roce 2024 lze očekávat v počtu přibližně do 50 vozidel.

Aktuálně byli všichni relevantní dopravci, jichž se případný povinný odkup týká, osloveni organizátory se žádostí o zaslání závazné odpovědi. Z těchto informací pak bude na základě výše uvedené směrnice stanoven přesný počet požadovaných bezemisních a nízkoemisních vozidel, které budou zajišťovat dopravní výkony od prosince 2024.

Středočeský kraj ve spolupráci s hlavním městem Prahou již za účelem aplikace uvedené Směrnice začal s přípravou konkrétních projektů, které umožní postupně zvyšovat podíl bezemisní dopravy na celkovém podílu veřejné dopravy. Jedná se především o:

- výstavbu tramvajové trati Kobylisy - Sedlec, terminál (významná redukce autobusové dopravy)
- výstavbu trati pro elektrobuses s dynamickým dobíjením pro linku 375 od stanice metra Českomoravská do Staré Boleslavi
- pilotní projekt využití vodíku v provozu autobusové dopravy v oblasti Mníšku pod Brdy
- projektovou přípravu prodloužení tramvajové trati, resp. koridoru e-BRT Sedlec - Odolena Voda a Sedlec - Líbeznice - Měšice

Dalším zásadním vlivem bude **očekávaný nárůst počtu obyvatel v Praze a Středočeském kraji**. Tento trend bude vyžadovat posilování kapacit zejména na radiálních dopravních relacích ve směru do Prahy a do regionálních center a k železničním stanicím. Ve výběrových řízeních je na tento trend pamatováno v oblastech, kde je na základě informací od jednotlivých samospráv znám vývoj výstavby domů a bytů, který bude generovat nárůst poptávky po veřejné dopravě.

Tam, kde existuje kvalitní nabídka železniční dopravy, bude navýšení kapacit směřováno do místních návazných autobusových linek s návazností na železnici. Bohužel železniční síť nedisponuje ve všech částech kraje kvalitní nabídkou infrastruktury a zejména kapacity železniční dopravy, a tak bude nutné posílení radiálních směrů nutné realizovat autobusovou dopravu. Za tímto účelem je s ohledem na co nejnižší náklady preferováno nasazování kapacitních autobusů o délce 15, resp. 18m, u nichž není nutné zvyšovat počet spojů na jednotlivých linkách a zatěžovat dopravce navyšováním jízdního personálu, jehož je nedostatek. **Nasazování kapacitních vozidel je z hlediska řízení nákladů veřejné dopravy nejefektivnějším řešením v poměru cena:výkon.**

Naopak v lokalitách, kde existuje reálný předpoklad zásadního zlepšení železniční dopravy je počítáno se zásadní redukcí autobusové dopravy a s převodem zátěží na železniční dopravu. Jedná se především o již zmíněnou železniční trať Praha - Kladno s terminálem Dlouhá míle a o výstavbu rychlého a kapacitního železničního spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví.

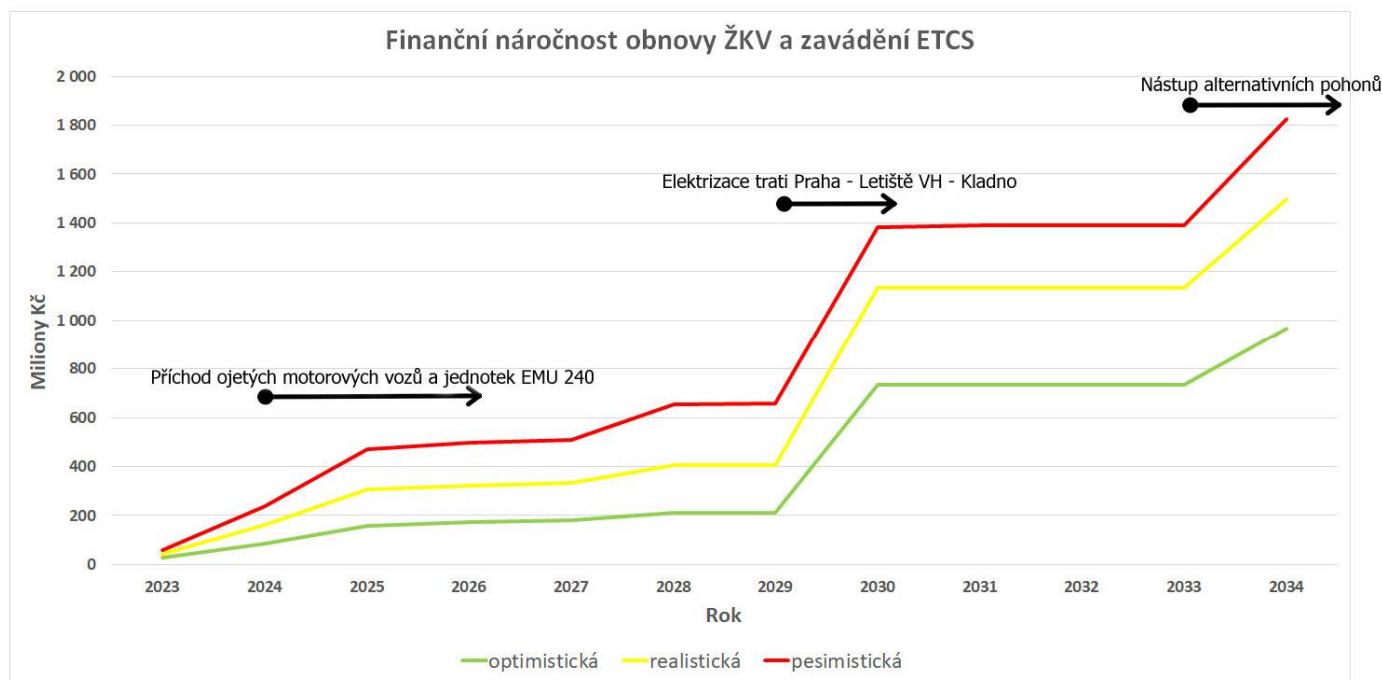
3. EKONOMICKÁ NÁROČNOST

V případě komplexní obnovy vozového parku a pořízení výše uvedených nových souprav je ekonomická náročnost, vztažená ke stávajícím cenám, odhadována ve výši přibližně 55 – 60 mld. Kč, a to bez započtení úroků z finančních úvěrů, realizace související technické infrastruktury (úprava dep a zázemí) a dalších případných dodatečných nákladů.

Vývoj nárůstu výdajů na obnovu parku železničních kolejových vozidel zobrazuje ve třech scénářích graf (č. 1). Z něj je patrné, že v dlouhodobém horizontu dojde v souvislosti s obnovou vlakových souprav ke třem výrazným nárůstům výdajů – v letech 2024 – 2026 s ohledem na příchod již použitých a posléze modernizovaných motorových vozů DMU 120, případně i dalších motorových vozů specifikace DMU 70 a také na příchod jednotek EMU 240. Na

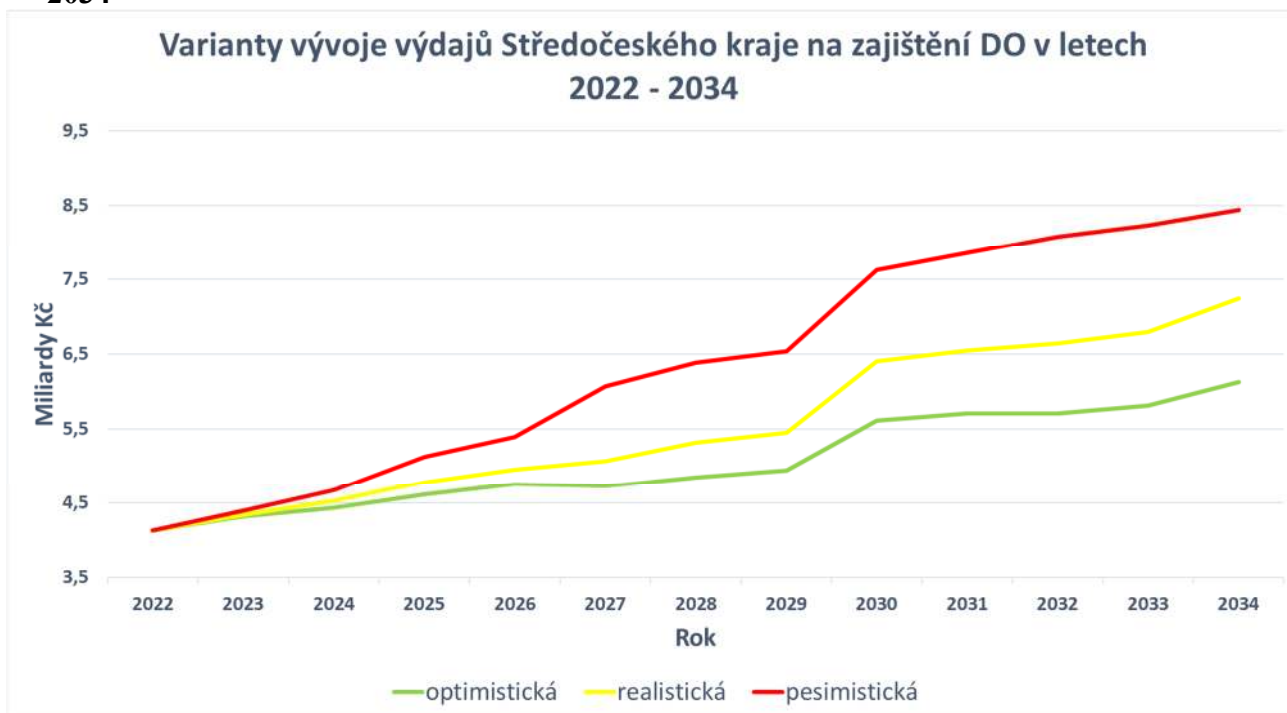
přelomu desetiletí je poté očekáváno dokončení elektrizace trati Praha – Letiště V. Havla – Kladno a s tím související příchod jednotek EMU 400. Na konci dlouhodobého výhledu způsobuje další nárůst výdajů příchod vozidel poháněných alternativními pohony – vodíkem či bateriemi.

Graf č. 1: Finanční náročnost obnovy parku železničních kolejových vozidel:



Nárůst výdajů Středočeského kraje na zajištění dopravní obslužnosti se ovšem netýká pouze potřebné investice do obnovy vlakových souprav. V polovině dvacátých let se nákladů na veřejnou dopravu dotkne také povinná implementace Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel. Praktickým dopadem této směrnice je navýšení podílu nízko a bezemisních silničních vozidel ve veřejné hromadné dopravě na úkor vozidel s konvenčními spalovacími motory. Dalšími nezanedbatelnými faktory, které se v následujících letech promítnou do navýšení nákladů na zajištění dopravní obslužnosti, budou také inflace či prostý nárůst výkonů vyvolaný demografickým vývojem na území Středočeského kraje. Varianty celkového vývoje výdajů SČK na dopravní obslužnost zobrazuje opět ve třech scénářích graf č.2:

Graf č. 2: Varianty vývoje výdajů Středočeského kraje na zajištění DO v letech 2022 – 2034



4. ZÁVĚR

I částečná obnova vozového parku bez zajištění dalších zdrojů financování již v relativně krátké době znatelně zatíží rozpočet Středočeského kraje. Komplexní obnově a pořízení nových železničních vozidel, resp. bezemisních silničních vozidel tak musí předcházet zajištění dodatečných finančních prostředků ať již ze státních či unijních fondů. Podpora veřejné a trvale udržitelné dopravy, se musí stát politicky významným tématem, bez jehož vyřešení hrozí Praze i Středočeskému kraji zásadní zhoršení dopravní situace na silniční síti, stejně tak jako problémy socioekonomického charakteru (horší zajištění spojení do škol, zaměstnání, úřadů či k lékaři, vysídlování „periferních“ oblastí,...).

Je tedy nutno dlouhodobě a systematicky hledat taková řešení, která zajistí nejen stávající stav veřejné dopravy, ale také i její další rozvoj s cílem zvýšení jejího potenciálu a využití cestujícími. Taková řešení je **třeba hledat v rámci daňové zátěže, cenotvorby či změn legislativy napříč dopravním oborem** a nikoliv jen v úzkém perimetru veřejné dopravy zvyšováním zátěže jejich uživatelů. Je třeba řádně zhodnotit, jak v celkovém hospodářském i sociálním kontextu **dosáhnout udržitelného rozvoje regionu v oblasti dopravy**, a která cesta bude pro Středočeský kraj, resp. hl. m. Prahu preferována. Příklady takových řešení je možné nalézt v dopravně vyspělých zemích, za které lze považovat Švýcarsko, Německo, Nizozemsko, Dánsko či Švédsko.

Zpracoval:

Integrovaná doprava Středočeského kraje, p. o.

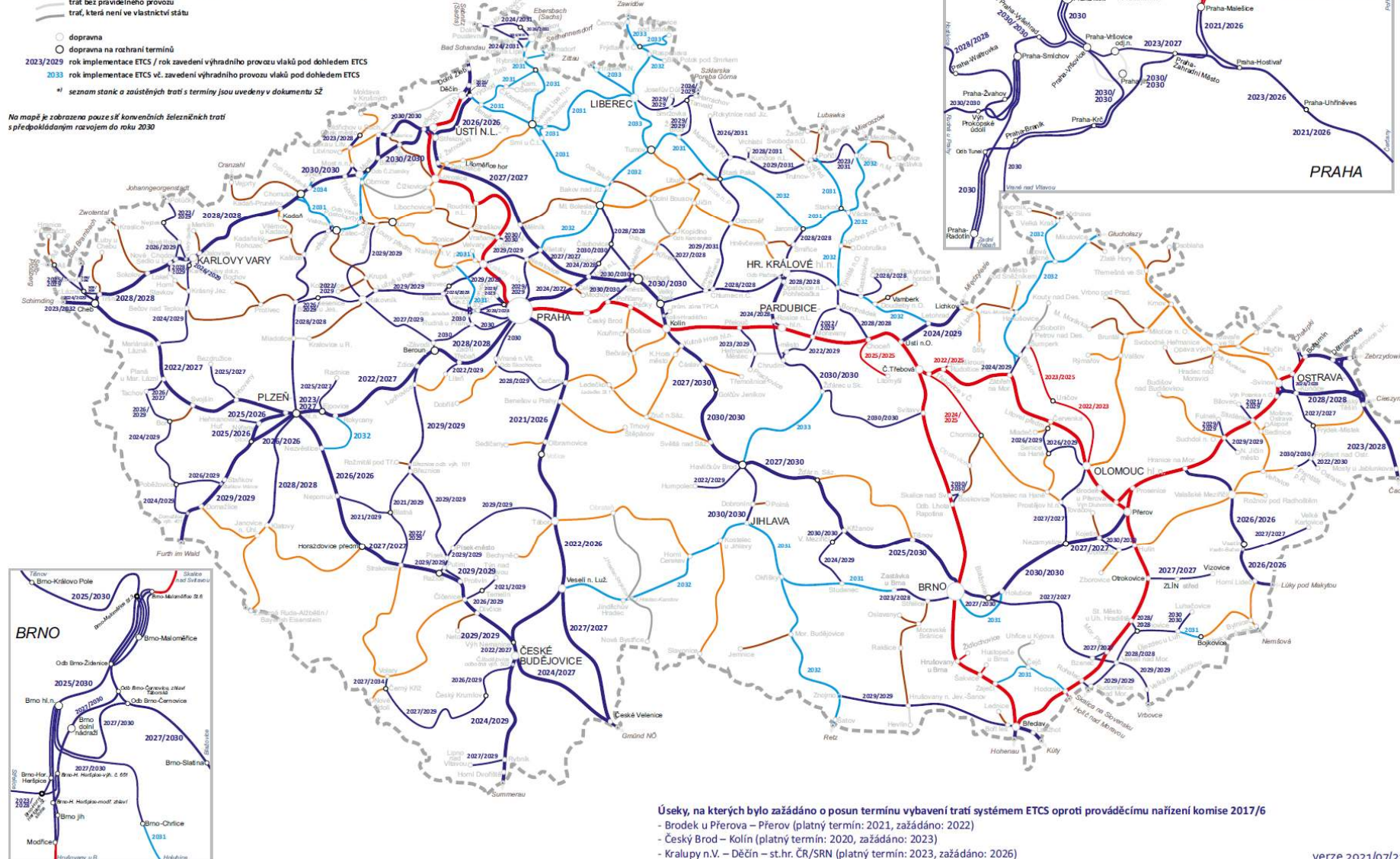
Dne: 1. 6. 2022

Plán implementace ETCS v České republice



- výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS v roce 2025
 - implementace ETCS do roku 2030, rok zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS je uveden za lomítkem
 - implementace ETCS v letech 2031 – 2033 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
 - implementace ETCS v letech 2034 – 2037 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
 - implementace ETCS v letech 2038 – 2040 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
 - trať bez pravidelného provozu
 - trať, která není ve vlastnictví státu
- doprava
 - doprava na rozhraní termínů
 - 2023/2029 rok implementace ETCS / rok zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
 - 2033 rok implementace ETCS vč. zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
 - * seznam stanic a zastánek tratí s termíny jsou uvedeny v dokumentu SZ

Na mapě je zobrazena pouze síť konvenčních železničních tratí s předpokládaným rozvojem do roku 2030



Úseky, na kterých bylo požádáno o posun termínu vybavení tratí systémem ETCS oproti prováděcímu nařízení komise 2017/6

- Brodek u Přerova – Přerov (platný termín: 2021, požádáno: 2022)
- Český Brod – Kolín (platný termín: 2020, požádáno: 2023)
- Kralupy n.V. – Děčín – st.hr. ČR/SRN (platný termín: 2023, požádáno: 2026)

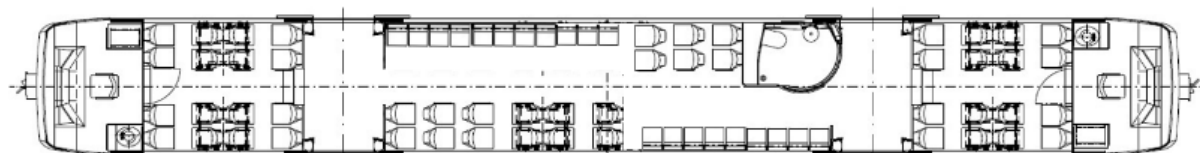
Čtyři různé „balíčky” vozidel pro provoz ve Středočeském kraji:

1. **RS1** (konstrukční řada 1) – **7 kusů**, odkup
2. **RS1** (konstrukční řada 2) – **10 kusů**, odkup
3. **Lint41** – **16 až 21 kusů**, pronájem případně odkup
4. **DMU70** – **13 až 50 kusů**, odkup

1. + 2. RegioShuttle RS1

Dieselový motorový vůz RegioShuttle RS1

- kapacita 70 míst k sezení (50+20)
- nízkopodlažní vůz
- bezbariérové WC – jen konstrukční ř. 1
- klimatizace, informační systém, WiFi, zásuvky
- maximální rychlost 120 km/h
- dovybavení ETCS L2
- Rok výroby 2002



Ekonomické údaje (RS1 - obě konstrukční řady):

- Pořizovací cena: 26 mil Kč
- Bohemizace: cca 14 mil. Kč
- ETCS: cca 15 mil. Kč
- Celková cena: 55 mil. Kč za vozidlo
- Odpis: 20 let
- Fin. náklady: 4,5 % z ceny vozidla

Při pořízení 17 ks celkové náklady: **935. mil Kč**

Odpis roční: **46,75 mil. Kč**

3. Coradia Lint 41

- kapacita 140 míst k sezení (116 + 24)
- nízkopodlažní jednotka, bezbariérové WC
- klimatizace
- maximální rychlost 120 km/h
- dovybavení ETCS L2
- v ceně pronájmu budou zahrnuty i vyvazovací opravy
- rok výroby 2008- 2010



Ekonomické údaje:

Cena pronájmu: cca 525 tis. Kč/měsíc/vozidlo (při 21 kusech)

- Cena včetně modernizace a servisu

Roční náklady na 21 vozidel: 132,3 mil. Kč

4. DMU70

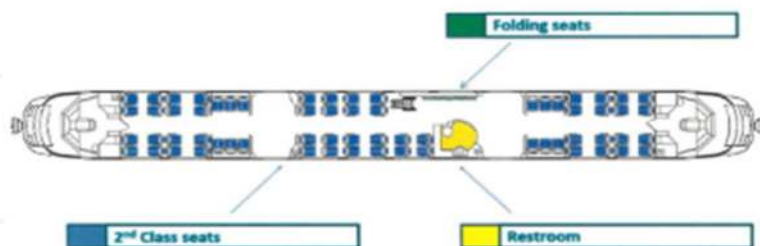
Diesellový motorový vůz DMU70

Vozidlo odpovídající velikostně i komfortně RS1

- kapacita cca 70 míst k sezení
- nízkopodlažní vůz, bezbariérové WC
- klimatizace, informační systém, WiFi, zásuvky
- maximální rychlost 140 km/h
- dovybavení ETCS L2



INTERIOR DESIGN



- roky výroby 1999-2004

Ekonomické údaje:

- Pořizovací cena: 20 mil Kč
- Bohemizace: 14 mil
- ETCS: 15 mil
- Celková cena jednoho vozidla. 50 mil. Kč
- Odpis: 20 let

Při pořízení 13 ks celkové náklady: 650 mil Kč

Odpis roční: 32,5 mil. Kč

Příloha č. 4.: Týdenní vytiženost železničních tratí na území Středočeského kraje



Železniční mapa Středočeského kraje
Týdenní vytiženost jednotlivých tratí
využita data z roku 2019

