



Sdružení železničních nákladních dopravců ČR

Konference "Železnice 2023"

Pohled ŽESNAD.CZ na prostou elektrizaci

Jaroslav Tyle
ŽESNAD.CZ

hala O2 Universum, Českomoravská 2345/17a, Praha 9, 30. března 2023

Zvýšení podílu bezemisní nákladní dopravy = elektrizace dalších tratí

1) Odstranění přepřahu lokomotiv na odbočné tratě:



Foto: Martin Boháč



Foto: Želpage

2) Odstranění přímých jízd v dieselové trakci v celé relaci:



Foto: Želpage



Foto: Želpage

Je alternativa na straně lokomotiv?

Aktuální možnosti	Nevýhody
Přepřah	DHV 2,5 mil. EUR + EHV (MS) 4 mil. EUR 2 strojvedoucí
EHV s LastMile modulem (Bo'Bo')	Problém hmotnosti v MS verzi (s DC 3 kV) Nízký výkon v dieselu
Siemens Vectron DualMode (Bo'Bo')	Není dostupná v MS verzi (s DC 3 kV)
Stadler EURODUAL (Co'Co')	Není dostupná v MS verzi (s DC 3 kV)
Stadler EURO9000 (Co'Co')	Nemá určenou přechodnost v ČR Cena 6,2 mil. EUR

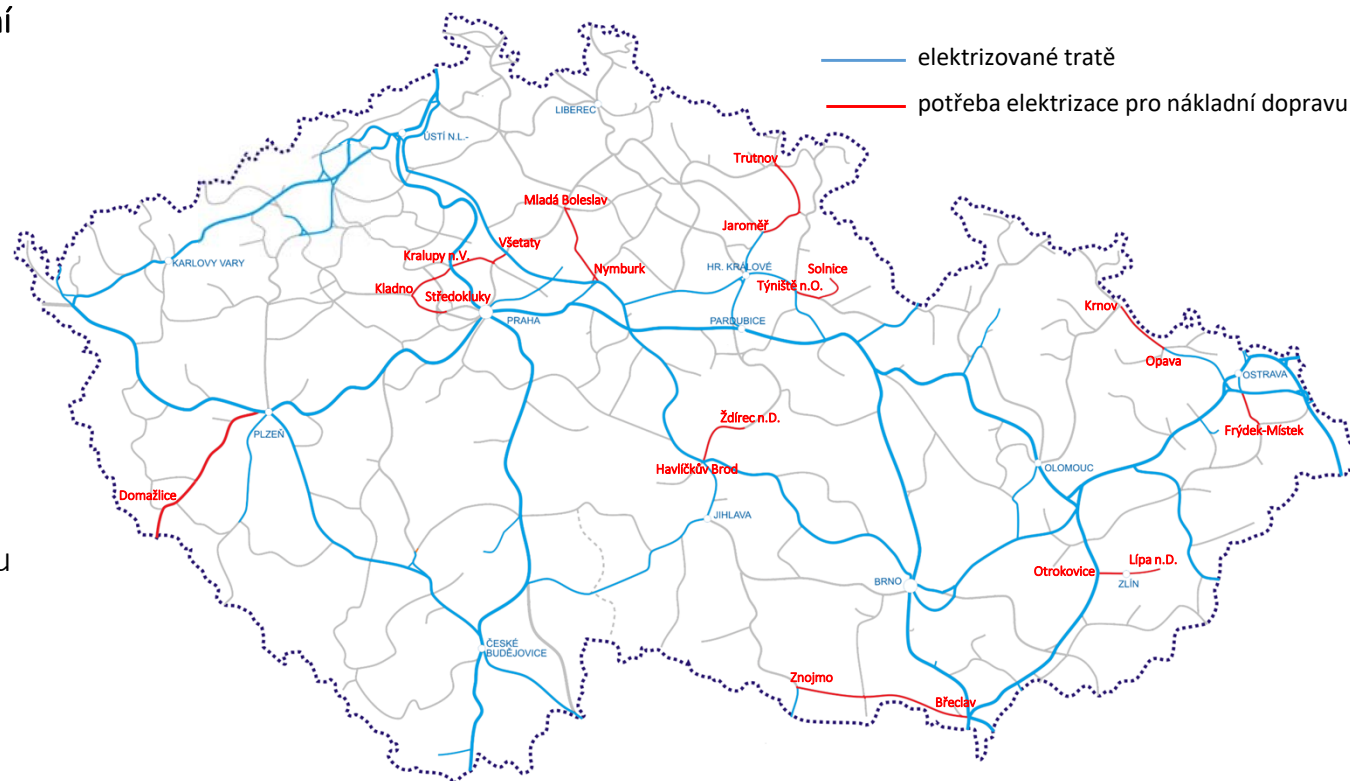
➤ Duální lokomotivy nejsou vhodné pro českou železniční infrastrukturu z důvodů:

- 4 nápravové duální HV nejsou konstrukčně realizovatelné ve vícesystémové verzi s DC 3 kV, nízký výkon v elektrické trakci pro těžší vlaky na sklonově náročných tratích
- 6 nápravové lokomotivy – vysoká cena, nemá určenou přechodnost v ČR

➔ nutnost urychlené elektrizace odbočných tratí důležitých pro nákladní dopravu.

Nutnost urychlené elektrizace tratí důležitých pro nákladní dopravu

- odstranění přeprahů a tím **snížení** provozních nákladů železniční nákladní dopravy až cca. o 30 %
- **efektivní elektromobilita** v nákladní dopravě a přínosy snížení emisí z nákladní dopravy
- **zvýšení konkurenceschopnosti** železniční nákladní dopravy na přepravním trhu
- **převod přeprav ze silnice na železnici** u nových relací / komodit



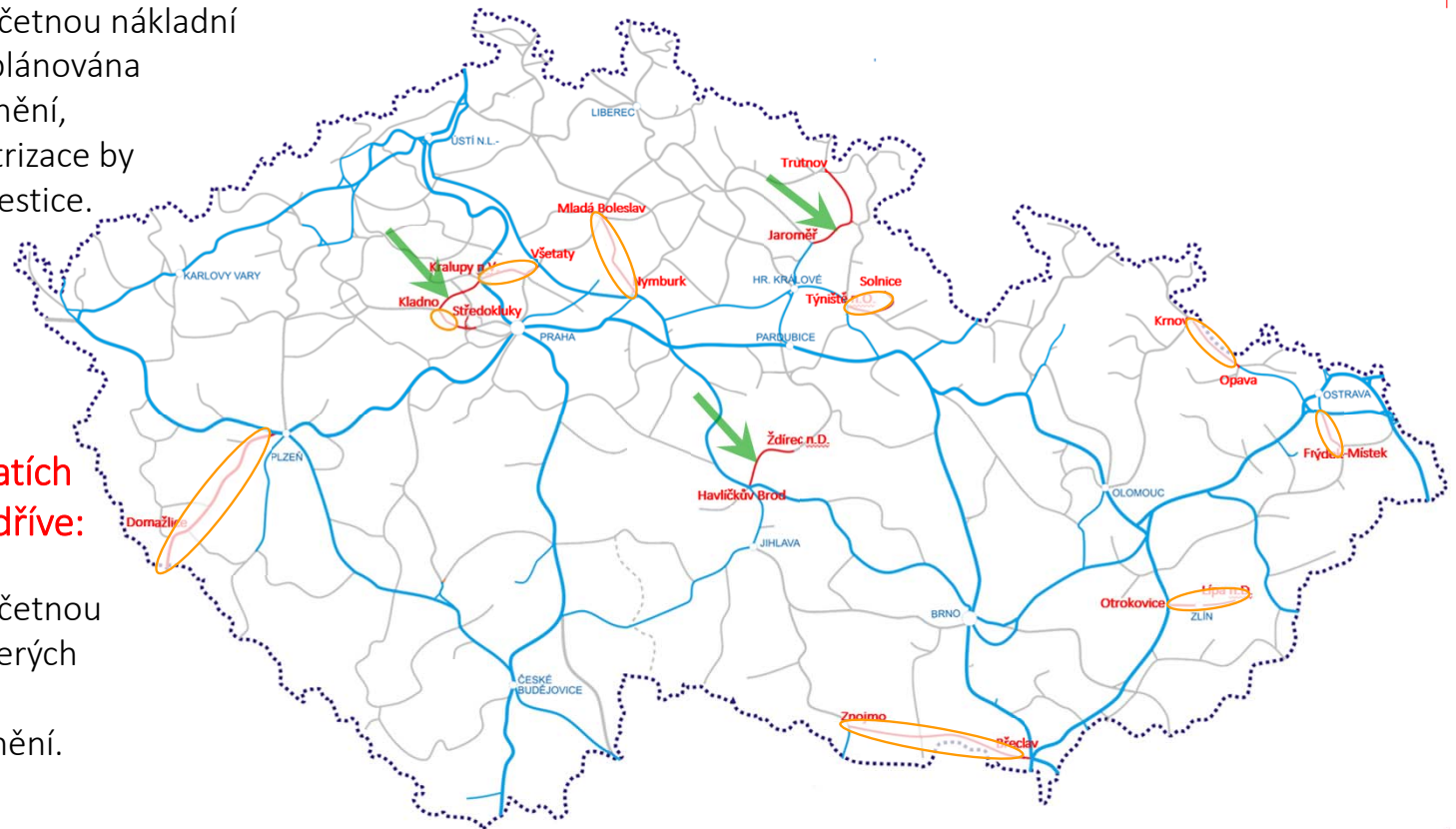
Proč „prostá elektrizace“?

Neelektrizované tratě s četnou nákladní dopravou, u kterých je plánována modernizace a zkapacitnění, tj. dřívější „prostá“ elektrizace by znamenala zmařené investice.

- Abychom alespoň na některých významných tratích dosáhli ekologických cílů dříve:

Neelektrizované tratě s četnou nákladní dopravou, u kterých není aktuálně v plánu modernizace / zkapacitnění.

- Bylo by promarněním příležitosti nevyužít pro železnici disponibilní peníze z emisních povolenek určené pro rozvoj elektromobility a nechat je pouze pro podstatně méně efektivní silniční elektromobilitu!



ŽESNAD.CZ inicioval 20. 6. 2022 na MD ČR „rychlou“ elektrizaci tratí (z fondů na elektromobilitu)

Pro pilotní projekty navrženy tratě:

1) Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Hlinsko

- Vzdálenost 27 km, do Hlinska (osobní regionální doprava) 39 km
- Pravidelná nákladní doprava 2 páry ucelených vlaků denně – pila Ždírec n.D.
- Osobní regionální doprava takt 60'/120'



Foto: Želpage

ŽESNAD.CZ

ŽESNAD.CZ inicioval 20. 6. 2022 na MD ČR „rychlou“ elektrizaci tratí (z fondů na elektromobilitu)

Pro pilotní projekty navrženy tratě:

2) Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec + Jeneč – Středokluky

- Vzdálenost 21 km + 6 km
- Pravidelná nákladní doprava 5 párů ucelených vlaků denně (uhlí do teplárny Kladno-Dubí) + budoucí přeprava leteckého paliva 1 pár vlaků
- Osobní regionální doprava takt 60´



Foto: Želpage

ŽESNAD.CZ

ŽESNAD.CZ inicioval 20. 6. 2022 na MD ČR „rychlou“ elektrizaci tratí (z fondů na elektromobilitu)

Pro pilotní projekty navrženy tratě:

3) Jaroměř – Trutnov hl.n.

- Vzdálenost 51 km
- Pravidelná nákladní doprava 2 páry ucelených vlaků denně
- Osobní dálková + regionální doprava takt 60'



Foto: Želpage

ŽESNAD.CZ

Zdar elektrické
nákladní dopravě!

Děkuji za pozornost!

office@zesnad.cz

„Prostá“ elektrizace v Jindřichově Hradci v červnu 1976

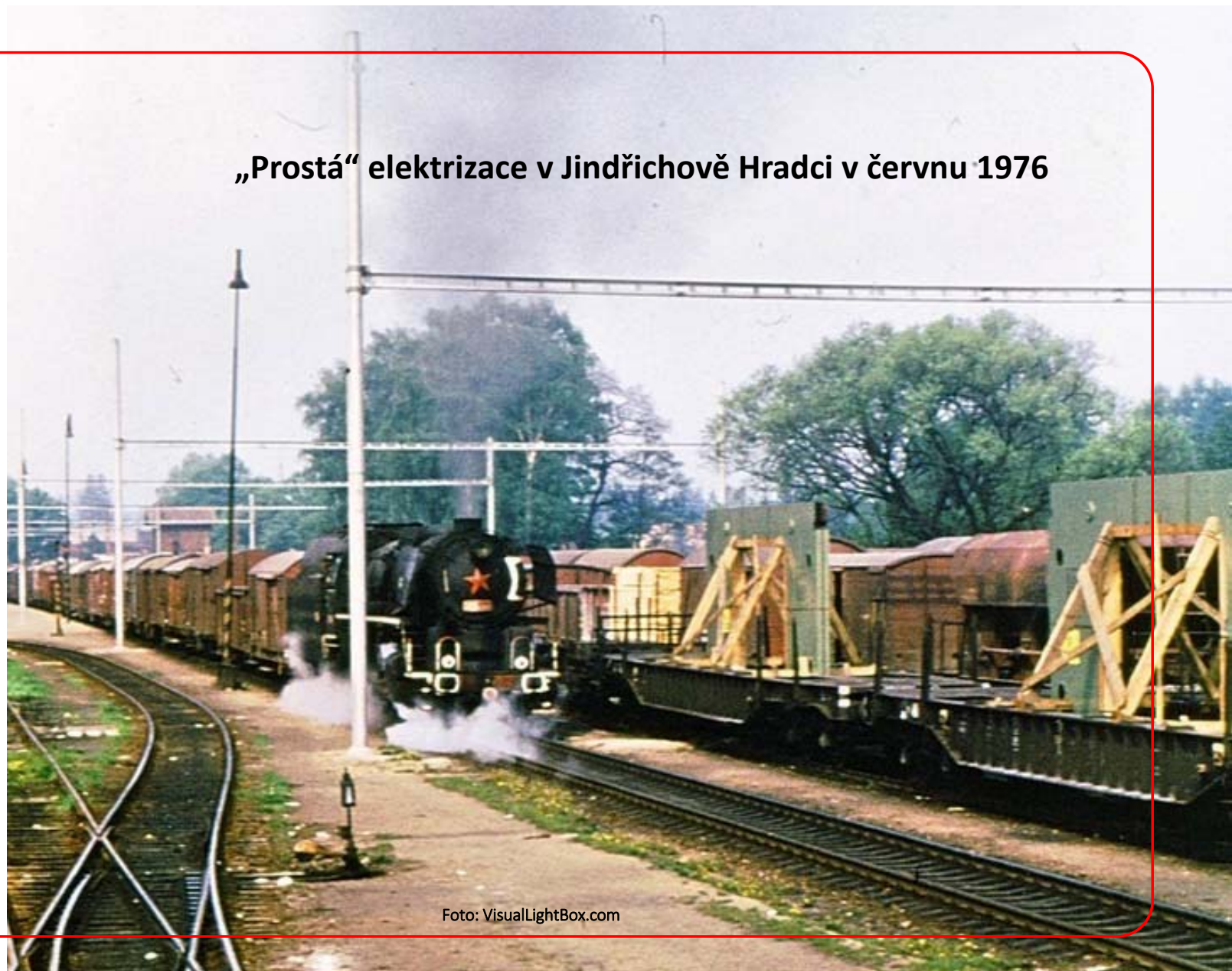


Foto: VisualLightBox.com