Průměrné zdržení vlaku z odpovědnosti dopravce je 47 sekund

22.8.2024 - | České dráhy

Přesnost vlaků Českých drah byla v první polovině roku 2024 o půl procentního bodu lepší, než tomu bylo v roce 2023. V průměru 89,3 % příjezdů do stanic a zastávek bylo včas. Tento údaj necharakterizuje pouze příjezdy vlaků do cílové stanice. Představuje desítky milionů údajů z příjezdů vlaků do všech stanic, ve kterých zastavují. České dráhy v první polovině roku vypravily více než 1,2 milionů spojů.

Pokud bychom se zaměřili pouze na zpoždění způsobená samotným dopravcem, pak by bylo zpožděno jen zhruba procento všech jeho vlaků. Tato zpoždění vznikají nejčastěji kvůli delšímu nástupu a výstupu cestujících, např. při přepravě skupin, většího počtu cestujících s jízdními koly nebo osob se sníženou schopností pohybu a orientace, které potřebují k nástupu a výstupu speciální plošiny. Druhou nejčastější příčinou zdržení na straně dopravce byla technická závada lokomotiv, jednotek a motorových vozů a třetí pak pozdní příprava vlaku k odjezdu.

Úplně nejčastěji však zpožďuje vlaky tzv. sled vlaků, ten se podílel od ledna do června na 26,9 % zpoždění. Tato skutečnost je ovlivněna historickým charakterem naší železniční sítě. Ta je sice nejhustší v Evropě, ale také má jeden z největších podílů pouze jednokolejných tratí. V Česku je podíl jednokolejek neuvěřitelných 77,5 %. Například v sousedním Rakousku je to zhruba 56 % a v Německu dokonce pouze 45 % tratí. Vlaky v zahraničí nemusí tak často čekat na křižování na „jednokolejkách“ a mohou jet plynuleji. To však platí i pro předjíždění pomalejších nákladních a osobních vlaků a rychlíky a expresy. Na naší železnici je totiž velmi málo vícekolejných úseků, kde by byla oddělena nákladní, regionální a dálková doprava, ale naopak je řada úseků s velmi vysokou hustotou provozu různě rychlých vlaků.

Do trojice nejčastějších příčin zdržení vlaků patří ještě čekání na přípoj v rámci čekacích dob (19,6 %), aby se lidé dostali co nejpohodlněji do svého cíle a domů a nemuseli kvůli menšímu zdržení prvního spoje čekat třeba skoro hodinu na následující vlak, a také vliv plánovaných výluk (12,2 %), při kterých je např. snížená kapacita tratě (místo dvou kolejí je k dispozici pouze jedna, vlaky musí čekat na protisměrné spoje) nebo se projevuje pomalejší náhradní doprava autobusy.

Za pozornost stojí také pátá nejčastější příčina zdržení vlaků, a to zpoždění vzniklé na síti sousedního provozovatele. Tento údaj se totiž týká poměrně malého počtu mezistátních vlaků v celkovém počtu spojů, které České dráhy provozují. Uvedený údaj tak ilustruje, že přesnost českých vlaků je na vysoké úrovni a ve většině případů je lepší než v zahraničí.

Deset nejčastějších důvodů zdržení vlaku

1. Sled vlaků (křižování, předjíždění, provozní intervaly): 26,9 %
2. Čekání na přípoj v rámci čekacích dob: 19,6 %
3. Vliv plánovaných výluk: 12,2 %
4. Obrat soupravy, hnacího vozidla, personálu v cílové/vratné stanici: 7,8 %
5. Zpoždění z jiných příčin na síti sousedního provozovatele (zpožděný příjezd ze zahraničí): 6,0 %
6. Vliv mimořádných událostí (např. nehoda na přejezdu, pohyb osob v kolejišti): 3,9 %
7. Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících: 3,4 %
8. Technické závady hnacích vozidel: 3,2 %

9. Povětrnostní vlivy (spadlé stromy, zaplavené tratě v důsledku bouří): 3,0 %
10. Sestava vlaku dopravcem (příprava vlaku k odjezdu): 2,8 %

https://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/prumerne-zdrzeni-vlaku-z-odpovednosti-dopravce-je-47-sekund