

20 let modernizace koridorů a co dál?

Modernizace tzv. tranzitních železničních koridorů (TŽK) v České republice započala v roce 1993. O přípravě jednotlivých staveb i celého programu modernizace bylo napsáno mnoho. Zkusme se nyní ale s odstupem zamyslet nad skutečným přínosem modernizace TŽK a zejména nad tím, co se zase tak úplně nepovedlo. Právě z neúspěchů, ať bylo či nebylo možné jim v dané době zabránit, je totiž nutné se poučit.

Asi úplně největší přínos modernizace TŽK je ve skutečnosti, že se podařilo nastavit dlouhodobě udržitelný model financování železniční infrastruktury. Pokud by nebyl nastartován, v té době poměrně ambiciózní, program modernizace TŽK, podfinancování železniční infrastruktury by se patrně dále prohlubovalo. Tak jak dnes vypadají celostátní dráhy mimo TŽK, tak v takovém stavu by patrně byly i samotné TŽK.

Často zmiňovaným přínosem modernizace TŽK je zvýšení kvality pro osobní dopravu. Relativní úspěch osobní dálkové dopravy je dán dvěma faktory. Prvním je zavedení intervalového jízdního řádu, který sám o sobě přitáhl velké množství cestujících, druhým pak zvýšení traťových rychlostí, které umožnilo zkrátit cestovní doby, a to zejména na rameni Praha - Ostrava. Pro příklad uveďme cestovní doby v roce 1993 (JŘ 1992/1993) před započátkem modernizace TŽK a 20 let poté (JŘ 2012/2013):

úsek	cestovní doba v roce 1993	cestovní doba v roce 2013	zkrácení cestovní doby
Praha - Brno	2:56 hod. (EC 9)	2:40 hod. (EC, Ex)	9 %
Praha - Ostrava	4:12 hod. (Ex 107)	3:11 hod. (SC)	24 %
Praha - Ústí n. L.	1:33 hod. (Ex 302)	1:11 hod. (EC)	24 %
Praha - Plzeň	1:34 hod. (Ex 250)	1:35 hod. (R), resp. 1:26 hod. (SC 506 - jede 1x týdně)	-1 %, resp. 9 %
Praha - Č. Budějovice	2:24 hod. (R 474)	2:35 hod. (R)	-8 %
Ostrava - Břeclav	2:09 hod. (Ex 203)	1:50 hod. (EC)	15%

Jak je patrné z tabulky, největší zkrácení cestovních dob bylo na rameni Praha - Ostrava, které je zároveň jako jediné v ČR (spolu s dílčími úseky Praha - Pardubice - Olomouc) konkurenceschopné silniční dopravě. To zde podnítilo i rozvoj komerčního provozování vlaků a rameno Praha - Ostrava je v železniční osobní dálkové dopravě v ČR vůbec nejzatíženější. Konkurenční výhoda železnice zde bude platit ještě asi 5 - 10 let, neboť cca v roce 2018 bude dokončena dálnice D1 v úseku Říkovice - Přerov - Lipník nad Bečvou, čímž bude v relaci Praha - Ostrava již vlak pomalejší, a cca v roce 2021 bude uveden do provozu úsek rychlostní silnice R35 z Opatovic nad Labem do Opatovce u Svitav, čímž bude vlak ztrácet i v relacích Praha - Pardubice - Olomouc...

Rozvoj osobní dálkové dopravy znamenal ale i snížení kapacity, které je problémem jak pro osobní příměstskou, tak i pro nákladní dopravu. Zvyšováním traťových

rychlostí se zvětšil rozdíl v cestovních dobách vlaků jednotlivých segmentů, čímž je vynucováno předjíždění vlaků a tím prodlužování jejich cestovních dob, příp. ani není možné požadované vlaky vůbec do JŘ zavést. Například v úseku Praha - Kolín se cestovní doba expresů zkrátila o cca 3 min., ale u osobních vlaků se prodloužila o 7 min. a další osobní vlaky dle požadavků objednatele dopravy nelze do JŘ z důvodu vyčerpané kapacity vůbec zpracovat. U nákladních vlaků je situace samozřejmě ještě horší.

Dostáváme se tedy již k tomu, co se ne zcela povedlo:

1. nedostatečná traťová rychlost

Modernizace TŽK dostala zpočátku do vínku axiom držet se své trasy z poloviny 19. století. To ve výsledku znamenalo traťovou rychlost až 160 km/h, přičemž to „až“ je v případě 1. TŽK cca 40 % délky trasy, a to ještě často v krátkých, prakticky nevyužitelných úsecích. To má za následek jak ne zrovna optimální energetickou bilanci jízdy vlaků (zrychlení střídá brzdění), tak zejména nekonkurenceschopné cestovní doby, viz výše, a tedy částečné zpochybnění jednoho z cílů modernizace TŽK.

2. nízká kapacita

Stavby modernizace TŽK byly projektovány na nízký rozsah výhledové dopravy, který byl překročen často krátce po dokončení stavby (někdy i před tím). Několik stanic bylo zrušeno (dnes často při výlukách či mimořádnostech citelně chybí), prodloužily se traťové oddíly (např. kvůli viditelnosti návěstidel přes protihlukové stěny), v příměstských lokalitách nebyla kapacita zvýšena podle poptávky (příklad úseku Praha-Běchovice - Praha-Libeň, kde byla již z 90. let zpracována studie na zečtyřkolejnění úseku, zatímco při stavbě v letech 2006 - 2009 byla pouze dostavěna 3. kolej připravená v 50. letech). Ve výsledku je kapacita nižší, než je potřeba a dokonce i někdy nižší než před modernizací.

3. chybějící peronizace

Velkým neduhem prvního období modernizace TŽK byla absence peronizace, příp. pouze stavba poloperonizace. Ve výsledku je jak snižována bezpečnost a komfort cestujících, tak i snižována kapacita dráhy a navíc je omezena možnost použít dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení. Nejhorším příkladem je samozřejmě trať Brno - Česká Třebová modernizovaná v druhé polovině 90. let dokonce za totální výluky. Pro srovnání např. v sousedním Německu se plná peronizace s podchody či nadchody stala standardem již před 1. světovou válkou...

4. úsporná opatření

Při přípravě staveb byla činěna řada úsporných opatření, která se nám již „bohatě vrátila“ v podobě pozdějších vícenákladů, ať to byly rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, trakce, svršku, či dokonce i spodku. Navíc je díky tomu i problém dále zhodnocovat TŽK např. zvyšováním traťových rychlostí nad 160 km/h nebo postupným přechodem na jednotnou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz (trakční vedení je sice připraveno, ale nikoliv tak sdělovací a zabezpečovací

kabely...). Problémem, se kterým se ještě budeme potýkat, bylo zanedbání parametru na délku staničních kolejí pro nákladní vlaky 750 m (dohoda AGTC z roku 1991). Nakonec je standardem pouze délka 650 m, a to navíc jen v některých stanicích. Trendy v železniční nákladní dopravě v Evropě dnes však směřují k délkám vlaků 750 - 1000 m...

5. nedodržování harmonogramu

Původně měl být 1. TŽK dokončen do roku 2000, poté do roku 2002, nakonec ještě dodnes není zcela hotov. U 3. a 4. TŽK je to podobné. Důsledkem je opět nekonkurenceschopnost železnice. Během výluk na realizace staveb odchází řada zákazníků, přičemž jen někteří se vrátí. Protože modernizace TŽK je z pohledu investic do železnice prioritní, s dalšími investičními opatřeními se čeká až na dobu „po koridorech“, čímž opět železnice výrazně ztrácí na dalších frontách. Je potřeba modernizovat ostatní celostátní dráhy, některé regionální dráhy, ale začít i budovat vysokorychlostní tratě, pokud má železnice plnit významnější úlohu v osobní dálkové dopravě. Na to vše se čeká, až skončí modernizace TŽK.

Aby byly TŽK funkční a konkurenceschopné, je potřeba jak dokončit jejich modernizaci, a to včetně staveb v minulosti „odložených“, tj. např. Ústí n. O. - Choceň, nelahozeveských a děčínských tunelů nebo železničních uzlů, tak je i dále zhodnocovat podle soudobých požadavků zákazníků. Důležitým úkolem je samozřejmě interoperabilita vč. ERTMS, dispečerská centralizace vč. automatizačních systémů řízení provozu. Do doby zprovoznění vysokorychlostních tratí má smysl pro osobní dopravu i další zvyšování traťových rychlostí (zavádění rychlostních profilů pro $l=130$ mm a 150 mm, příp. i zvyšování nejvyšší traťové rychlosti nad 160 km/h). TŽK musí svou úlohu plnit ale i v nákladní dopravě, mj. jsou i součástí sítě železničních nákladních koridorů dle nařízení EU č. 913/2010, proto musí umožnit požadované parametry i kapacitu. To je také další argument pro rozvoj osobní dálkové dopravy na nově budovaných vysokorychlostních tratích. A právě v souvislosti s výstavbou vysokorychlostních tratí je nutné se již nyní zabývat i přechodem na jednotnou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

Úkolů pro rozvoj a modernizaci železniční infrastruktury je mnoho jak na stávající konvenční síti, tak i na budoucí vysokorychlostní síti. Opakovat chyby si již nemůžeme dovolit. Konkurence na nás nebude shovívavě čekat a riziko, že železnice bude v ČR plnit jen okrajovou roli, je příliš vysoké!

Zpracoval: Bc. Marek Binko

Datum: 7. října 2013