Proč neumíme dotahovat věci do zdárného konce?

O železnici vzhůru nohama (1)

Kamil Bureš se v první části své obsáhlé úvahy zamýšlí nad osobní dopravou a na její podle jeho názoru špatně zpracovanou koncepci. To vše v širších souvislostech ilustruje na trati 505A.

Blíží se již prvního pololetí roku 2022, problémy se na nás valí ze všech stran. Jak jste si asi všimli, ani magická kombinace čísel v datech (20. 2. 2022, nebo 22. 2. 2022) nám nepřinesla nějaké převeliké štěstí, ale k celkové zkáze světa také nedošlo. Zato pandemie koronaviru, byť se o ní už vlastně vůbec nemluví, s námi vstoupila do třetího roku trvání a stála život více než 40 tisíc nasich spoluobčanů. Jako by najednou vymřeli téměř všichni obyvatelé Vysokého Mýta, České Třebové i okresního města Ústí nad Orlicí.

Lidských ztrát zřejmě není dost, a tak na kovidovou pandemii navázal konflikt na Ukrajině, který přímo i nepřímo zasáhl do životů nás všech. Prožíváme uprchlickou krizi, jsme enormně zadlužení, ekonomika stagnuje, inflace roste každým dnem a a vše je dražší a dražší. Nečekají nás klidné měsíce, a bohužel ani roky. Jen obtížně se u nás hledá konsensus, neboť právě probíhající krize názorově rozdělila celou společnost na několik nesmiřitelných táborů.

Práva a povinnosti

Možná si málo uvědomujeme, že už více než 32 let žijeme v demokratickém státě, ve kterém má každý z nás práva, ale i povinnosti. Nerad přiznávám, že právě ta výsada svobody se v posledních letech dostává na scestí. Z mnoha televizních pořadů slyšíme, jak obtížně bojuje slušný občan proti zlovůli úředníků a firem, jak náročná a trnitá je cesta ke spravedlnosti, jak někteří politici hájí jen svoje vlastní zájmy, jak protichůdné zákony schvalují. Přibývá těch, kteří nerespektují základní normy státu, z našich životů se vytratila úcta, pokora a slušnost, u mladé generace postrádám důslednost a vytrvalost, neváží si práce druhých, neumíme poděkovat a uznat kvality kolegů. Všechno komentujeme, sdílíme na sociálních sítích, slibem neurazíme, čestné slovo nedržíme. Jako bychom snad žili v republice, která je celá vzhůru nohama, jako by jí vládla legendární dvojice postaviček Pat a Mat od karikaturisty Vladimíra Jiránka.

Nelze se pak divit, že i dílčí složky tolik pochroumaného státu jsou také vzhůru nohama. Proto se možná nejen na železnici poslední dobou děje to, co nelze vysvětlit a pochopit selským rozumem. Jedním z mnoha příkladů může být koncepce osobní dopravy – proč jezdí, či nejezdí tolik vlaků, proč neexistuje lepší návaznost přípojů, proč jsou tak dlouhé jízdní doby? V této obsáhlé reportáži se blíže zaměřím na důvěrně známou trať 505A, konkrétně na úsek mezi Chocní a Hradcem Králové, kde počínaje GVD 2022 výrazně zhoustla osobní doprava, ovšem zcela kontraproduktivně.

Historický exkurz

Pojďme se teď navrátit do 19. a 20. století. Část dnešní tratě 505A (pro cestující převážně označena jako 020) byla rakouskou společností státní dráhy (StEG) stavěna v letech 1872--1875 jako spojnice Chocně, Týniště, Náchodu, Teplic, Meziměstí a Broumova s pozdějším prodloužením na Střední Stěnavu. V Týništi nad Orlicí se křížila s tratí od Letohradu na Hradec Králové, kterou po etapách stavěla společnost Rakouská severozápadní dráha. Obě společnosti na svých tratích provozovaly svou dopravu až do zestátnění v roce 1908. V roce 1965 byla trať 505A mezi Velkým Osekem, Hradcem Králové a Chocní elektrifikována, a i když dnes díky liberalizaci o ní stejně jako o naprostou většinu naší drážní infrastruktury pečuje státní organizace Správa železnic, trať už dlouhá desetiletí míjí jakákoliv zásadní modernizace. Zrušení závorářského stanoviště v Plchůvkách a odstranění mechanických návěstidel za ponechání ručně stavěných výhybek v Čermné nad Orlicí za tak velký přínos nepovažuji.

Trať je v celé délce 96 kilometrů jednokolejná a doprovázená dopravními archaismy, z nichž některé snižují propustnost a ve výsledku se neblaze projevují na délkách jízdních dob. Je zde absence kolejových obvodů a čítačů náprav, v mnoha stanicích stavědla, skupinová odjezdová návěstidla v žst. Hradec Králové-Slezské Předměstí. Od předvěstí a hlavních návěstidel se nepřenáší kód na VZ, takže ze Zákona o drahách smí být nejvyšší traťová rychlost jen 100 km/h. K tomu hlásky Petrovice nad Orlicí a Blešno, jediný přejezd s PZM v Převýšově, vyjma úseku Choceň - Újezd u Chocně je až do Hradce a mezi Převýšovem a Choťovicemi je zabezpečována jízda vlaků v mezistaničních oddílech pouze na základě telefonického dorozumívání výpravčích. Možná právě zde se můžeme seznámit s typickou českou vlastností – nic nedotáhneme do zdárného konce. Když se od Hradce Králové po Velký Osek zabezpečuje jízda vlaků automatickým hradlem, umí někdo vysvětlit, proč jen mezi Převýšovem a Choťovicemi zůstalo telefonické dorozumívání dodnes?

Změny preferencí

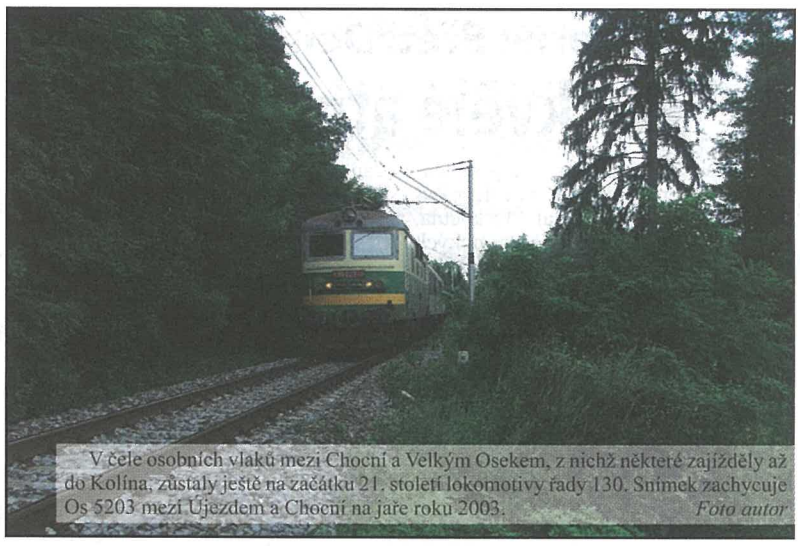
Na přelomu 20. a 21. století zejména se stavbami na I. tranzitním koridoru od Pardubic na východ vzrostla potřeba přímého spojení mezi Chocní a Hradcem Králové. To bylo ale v posledních letech vytěsňováno až do současného, naprosto nevyhovujícího stavu. Mám doma schované knižní jízdní řády z let 2000/2001 až do současnosti, tedy 22 výtisků, a ty poskytují dost dobré svědectví o tom, jak se na výše zmiňované trati měnily preference objednatelů osobní dopravy, tedy Pardubického a Královéhradeckého kraje (v Čermné nad Orlicí se hranice krajů lámou). V jízdním řádu 2001/2002 jezdil mezi Chocní a Hradcem Králové jeden pár rychlíků „Bohemia“ (R 252/253) a v případě lichého spoje nabídl bezkonkurenční jízdní dobu 40 minut s jedním zastavením v Týništi a křižováním s Os 5256 v Borohrádku, kdy rychlík projížděl po jiné než přímé koleji. Od následujícího GVD byly sice oba spoje Bohemia přetrasovány z Chocně do Prahy přes Pardubice a Kolín, ale na trati 020 se objevila jiná svižná alternativa: rychlíky relace Brno – Česká Třebová – Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové. Zatím jeden pár, v pátek v jednom směru posílený o R 872.

Pamatuji si dodnes, že ranní R 870 z Chocně dojel do Hradce za 37 minut se zastavením v Týništi a byl pravidelně velmi slušně obsazen. To samé platilo o zpátečním R 871, který odjížděl z Hradce v závěru odpolední přepravní špičky v 16:12 hodin. V GVD 2003/2004 pokračovala spanilá jízda rychlíků Brno – Hradec Králové a na trati 020 byste neobjevili jediný přímý vlak, který byl z Chocně veden do Náchodu. Tehdy se jednoznačně preferovala vazba mezi Chocní a Hradcem Králové. Ta se potvrdila i následující rok, kdy na zmiňované trati jezdily v obou směrech už tři páry brněnských rychlíků (R 971-976) a k tomu ještě noční R 376/377 „Devín“ spojující Bratislavu a Františkovy Lázně. Ty mezi Prahou a městy východních Čech nabídly rychlé noční a brzké ranní spojení. V jízdním řádu 2006/2007 ke třem párům rychlíků přibyl ještě jeden a zdálo se, že tyto spoje vydrží v nabídce i v dalších letech. Opak byl pravdou, již od začátku platnosti GVD 2007/2008 brněnské rychlíky z tratě 505A zmizely a nikdy více se již neobjevily. Tím se také ocitlo v propadlišti dějin nejlepší a nejrychlejší spojení (pod 40 minut) mezi Chocní, Týništěm a Hradcem Králové a na scéně se postupně objevovaly víkendové spěšné vlaky z Chocně do Trutnova či Meziměstí, které této trati kralují dodnes – po celý den téměř výhradně ve dvouhodinovém taktu, s křižováním v „nejlepší“ stanici, tedy v Čermné nad Orlicí, kde i v 21. století jezdí mezi oběma zhlavími výhybkář a výhybky přestavuje ručně, což se neblaze projevuje na délce dopravního pobytu (zpravidla se jedná o 5 minut).

Osobní vs. spěšné: Který je rychlejší?

Královéhradecký a Pardubický kraj možná chtěly rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o zrušení rychlíkové dopravy na části tratě 505A zvrátit, a tak pod vlastní objednávkou postupně již od GVD 2007/2008 přicházely se spěšnými vlaky, které mezi krajskou metropolí a Chocní nenabídly převratnou kvalitu. Extrémně dlouhá jízdní doba (na 45 km činila téměř hodinu) a velké množství zastavení způsobilo, že cestující nepoznali rozdíl mezi spěšným a osobním vlakem (osobáky jezdívaly do Chocně o 2 až 3 minuty déle než spěšné vlaky). Naprosto odstrašující byl třeba Sp 1795 jezdící v pracovní dny v GVD 2020, který urazil vzdálenost mezi krajskou metropolí a Chocní za 69 minut (!!!), nebo Sp 1797 z Hradce, který pravidelně končil v Čermné nad Orlicí a do Chocně vůbec nedojel. V malebné, v lese schované stanici na rozhraní krajů se strojvedoucí sám vyvěsil, zajistil soupravu, sjednal s výpravčím posun a za součinnosti výhybkáře objížděl.

Spěšné vlaky relace Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové a zpět tak nepřinášely na trati 505 A žádný komfort, ani rychlost. Proto jsem už před mnoha lety psal na Ministerstvo dopravy ČR dotaz, jestli se sem někdy brněnské rychlíky vrátí, nebo se u některých vlaků linky R10 prodlouží trasa z Hradce na Choceň. Jak



V čele osobních vlaků mezi Chocní a Velkým Osekem, z nichž některé zajížděly až do Kolína, zůstaly ještě na začátku 21. století lokomotivy řady 130. Snímek zachycuje Os 5203 mezi Újezdem a Chocní na jaře roku 2003. *Foto autor*



Přímé spojení Chocně a Velkého Oseku osobními vlaky skončilo se zahájením platnosti GVD 2006/2007. Na zkrácené trase do Hradce Králové a Chlumce nahradily starší stroje lokomotivy řady 163. *Foto autor*

asi tušíte, přišlo zamítavé stanovisko, údajně vlaky nebyly dostatečně využívány a kvůli výlukám na jednokolejce často odkláněny přes Pardubice (Ministerstvo dopravy ČR pohřbilo nedávno i jediné přímé rychlíkové spojení Prahy a Letohradu právě přes Hradec, vlaky 936/937 totiž vyjely naposledy v sobotu 12.6.2021). Velký záblesk naděje ale přinesl GVD 2017, v němž se náhle objevil Sp 1861, odjíždějící z Hradce Králové v 5:39 hodin a se zastavením na Slezském Předměstí, v Týništi, Borohrádku a Čermné nad Orlicí přijel do Chocně v 6:21 hodin – tedy bezkonkurenční jízdní doba 42 minut. V Chocni byl navíc zajištěn přestup na Rx 883, který vyjížděl také z Hradce (jen o šest minut později než Sp 1861), ale byl trasován přes Pardubice. Za mě dokonalá provázanost vlakových spojů v době ranní přepravní špičky.

Spěšný vlak 1861, od začátku platnosti GVD 2020 přečíslovaný na 1791, jezdil na trati 505A pouze v pracovní dny mimo vánoční a letní prázdniny rovných 5 let. Dokonce se od roku 2018 zkrátila jeho jízdní doba z Hradce do Chocně o minutu, ale pod magickou hranici 40 minut jako kdysi u brněnských rychlíků se nikdy nedostal. Od letošního jízdního řádu zůstal jen Sp 1881 mezi Týništěm a Chocní, navíc vedený motorovou jednotkou řady 814.

Ustálení přepravních směrů

Spěšné vlaky 1861 a 1791 jezdily sice na začátku ranní přepravní špičky, ale nebyly hojně využívány (v tuto dobu by bylo logické trasování spíš ve směru do krajské metropole). Přesto s jejich neobjednáním ze strany krajů zhasla poslední naděje na rychlé spojení mezi Chocní a Hradcem Králové. Určitou předvěst dalšího vývoje nabízí knižní jízdní řád, vydávaný společností Avizer Z, kde jsou už od roku 2021 tabulky s jízdními řády pro cestující rozděleny na trať 020 (Hradec Králové – Velký Osek – Praha a zpět), 021 (Hradec Králové – Letohrad, Častolovice – Solnice a zpět) a 026 (Choceň – Náchod, Opočno pod Orlickými horami – Dobruška a zpět). Citelný návrat do konce 19. století, čemuž v aktuálně platném GVD odpovídají i preferované přepravní směry. Letos totiž v pracovní dny zůstaly mezi Chocní a Týništěm na elektrifikované trati už jen 4 soupravy vedené elektrickou lokomotivou (jeden vlak, Os 5642, končí v Týništi, ostatní tři, tedy Os 1792, 5602 a 5604, nabízejí jediné přímé spojení Chocně a Hradce Králové), zbytek spojů vozí motorové jednotky řady 814 a spěšné vlaky do Náchodu jsou pak vedeny motory řady 843. O víkendu a státních svátcích však ve zmiňovaném úseku nejede jediný osobní či spěšný vlak v čele s lokomotivou řady 162, nebo 163, všechny vlaky zůstávají v nezávislé trakci. V přímém spojení Chocně a Hradce nahradil krajskou metropoli Rychnov nad Kněžnou a Náchod, jako komické se jeví spojení Hronova a Čermné nad Orlicí osobním vlakem 5117. Pokud by hlavní motivací krajských úředníků byla úspora peněz, dokáže mně někdo vysvětlit, proč v současném GVD z Chocně ve 14:48 hodin odjíždí Sp 1886 do Náchodu a v pracovní dny hned za ním po 7 minutách ještě Os 5116 do stejné cílové stanice? Takový interval má kupříkladu linka A pražského metra o víkendech. S touto objednávkou přišly kraje v době razantního odlivu cestujících způsobeným covidovou pandemií. Připomínám, že spěšný vlak 1886 křižuje v Čermné nad Orlicí a Borohrádku, Os 5116 v Újezdu u Chocně a v Čermné, tím se jízdní doby výrazně prodlužují. Vlaky s přepravou cestujících se tady mezi dopravnami proplétají jak hadi v teráriu, jeden spoj přenáší zpoždění na další.

Obdobná situace panuje i v úseku Hradec – Týniště, zejména ve špičce pracovních dnů přibyly nové spoje (Sp 1795, 1797 a Sp 5209 s odjezdem z Hradce vždy ve 42. minutu sudých odpoledních hodin), které zahustily dopravu tak, že již nejprojedou nákladní vlaky a problémy by měly i vlaky vyšší kvality v případě operativních odklonů při mimořádnostech na I. koridoru. Výše zmíněné „spěšňáky“ křižují ve všech stanicích do Týniště, opět se tedy prodlužuje jízdní doba. Já nevěřím, že právě díky bohatší nabídce spojů nalákáme na železnici nové cestující, spíš se větší skupina lidí „rozmělní“ a vlaky budou prázdnější. Na jednokolejných tratích, které jsou už dávno na, nebo za hranicí kapacity, je výhodnější provozovat méně vlaků v pravidelných taktech, za to vozebně zesílených.

Při objednávce vlakových spojů na trati 505A tak krajští úředníci bez znalosti reality klesli hluboko do minulosti, přepravní směry mezi Chocní a Náchodem a Letohradem a Hradcem Králové se v podstatě ustálily tak, jak to bylo na dlouhou dobu od 70. let 19. století. Jestli je to tak správně, netuším, na to by museli odpovědět cestující, vždyť právě jim jsou naše služby určeny. Pochybuji ale, zdali u nás chce vůbec někdo slyšet názor obyčejného člověka.

Kamil Bureš

(pokračování příště)

Malá dopravní vsuvka pro zvídavé kolegy

Stanice Čermná nad Orlicí je unikátní ještě tím, že po snesení mechanických návěstidel sem byla instalována nová světelná, na sobě závislá návěstidla, přičemž ta odjezdová směrem na Borohrádek i Újezd u Chocně jsou osazena označovacími pásy platnými pro vlak i posun; návěst „Posun dovolen“ však na všech odjezdových návěstidlech návěstit nelze, proto musí výpravčí nejprve závazným slovním zněním odjezdové návěstidlo zneplatnit a teprve potom udělit souhlas k posunu. Možná teď někteří čtenáři kroutí hlavou nad tím, že je tohle možné – ano, je, dotazoval jsem se kdysi na gestorském útvaru SŽ, označení návěstidel není v rozporu s předpisem D1.



Foto autor