Jak je to s tou elektrifikací a modernizací?

O železnici vzhůru nohama (2)

Kamil Bureš se v druhé části své úvahy snaží už bez politicko-filozofického úvodu „nahmatat“ další bolavá místa naší železnice.

Dostatečná komunikace předchází mnoha nedorozuměním, ovšem nejen na úrovni krajské politiky se tímto heslem nikdo neřídí. Proto přihlížíme, jak se na elektrifikované trati preferuje nezávislá trakce přesně tak, jak je tomu od GVD 2020 mezi Ústím nad Orlicí, Letohradem a Lichkovem (zde společnost Leo Express Tenders provozuje motorové jednotky řady 846 a těch pár nákladů v čele s elektrickou lokomotivou tuto trať nespasí; elektrifikace z Ústí nad Orlicí ve směru na státní hranici s Polskem tak zcela pozbyla významu).

Silva Nortica ožívá

Poskytuji další důkaz, jak je naše železnice vzhůru nohama - tam, kde elektrifikace je, není plně, nebo vůbec využita (viz také zmiňovaný úsek trati 505A mezi Chocní a Týništěm nad Orlicí), tam, kde by byla nanejvýš žádoucí, dodnes chybí. Příkladem budiž trať 705C mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi. Po zatrolejování této malebné regionálky by jednak vznikla výhodná odklonová trasa pro IV. koridor do Českých Budějovic, ale především by odpadly ve Veselí přepřahy pražských rychlíků, které po dlouhých desetiletích zatraktivnily cestování mezi hlavním městem, Třeboní a vodáky oblíbenými destinacemi. A co víc? Červnová vydání časopisů „ČD pro vás“ a „Železničář“ přinesla informaci, že od 11. prosince 2022 s novým jízdním řádem propojí rychlíky „Silva Nortica“ Prahu a Vídeň po dráze Františka Josefa I., tedy právě přes Tábor a Třeboň. Jen díky absenci elektrifikace na trati 705C se zbytečně prodlouží jízdní doby o více jak 20 minut kvůli přepřahům ve Veselí nad Lužnicí a Českých Velenicích. Přitom národní dopravce disponuje třísystémovými elektrickými lokomotivami, které by zvládly jízdu mezi oběma hlavními městy bez přepřahů. Co tomu brání? Možná víc než chybějící elektrifikace mezi Veselím a Velenicemi ty nekonečné sliby či nepromyšlený generel rozvoje české železniční sítě. A to ani nemluvím o archaismech, se kterými se zde strojvedoucí i v 21. století setkávají – stanice s nezávislými mechanickými (navíc skupinovými) návěstidly v Majdaleně a Suchdolu nad Lužnicí. Tady se prostě zastavil čas i přesto, že už za čtyři měsíce budou oblast Vitorazska brázdit mezinárodní rychlíky.

ČR versus Evropa

A ještě jedno zamyšlení - Mladá Fronta přišla ve čtvrtek 12. května 2022 se zajímavou reportáží „Co nejvíc tratí pod elektrickými dráty“. Z řádků tak trochu mrazí, neboť z celkových více než devíti tisíc kilometrů je u nás elektrifikována zhruba třetina tratí. Že jsme vůči *civilizované Evropě* opravdu hodně zaostalí, svědčí srovnání – u jižních sousedů mohou elektrické lokomotivy vyjet na tři čtvrtiny sítě (!!!), polovinu tratí pod dráty má Německo a Polsko ještě o desetinu víc. U nás se zvažuje elektrifikace z Jaroměře do Trutnova a Svobody nad Úpou, z Břeclavi do Znojma, z Tišnova přes Bystřici nad Pernštejnem do Žďáru nad Sázavou, z Pardubic přes Hlinsko do Havlíčkova Brodu, ale také na trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun, která je označena jako 520A a úsek mezi stanicemi Beroun-Závodí a Beroun jako 520E. Tato posledně zmiňovaná regionální dráha, která je o 5 km kratší než její dvoukolejná paralela v údolí Berounky, vyniká náročnými sklonovými poměry sahajícími i přes hodnotu 27 ‰, především ale může fungovat jako odklonová trasa pro III. koridor mezi hlavním městem a Berounem. Svou slávu s mezinárodními expresy vedenými lokomotivou nezávislé trakce již několikrát zažila, mohla ji znovu oprášit i letos 30. června, kdy se na trať 521B u Karlštejna sesunula část skalního masivu a koridor byl neprůjezdný.

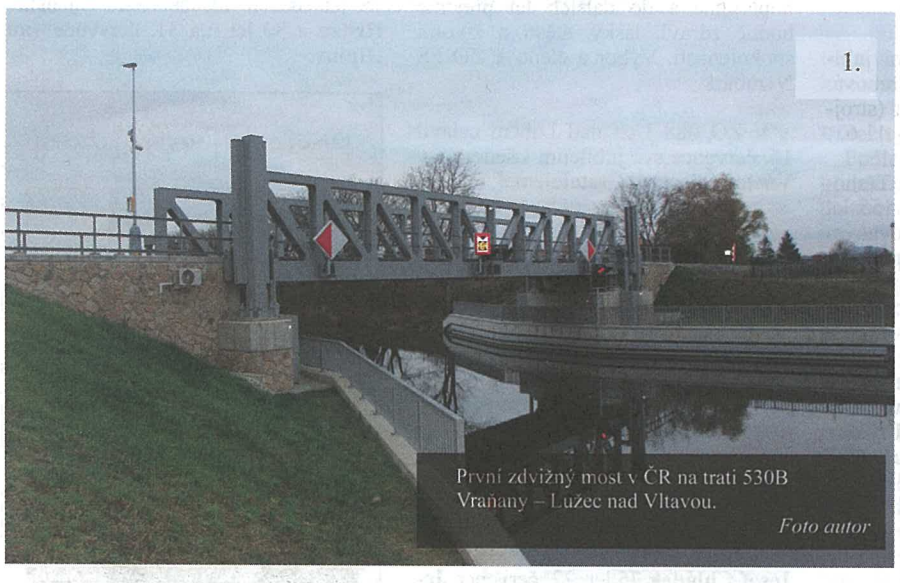
Limity optimalizace

Je však otázkou, jestli se vyplatí tratě jen elektrifikovat, nebo rovnou investovat do jejich zásadní modernizace, zdvoukolejnění, napřímení oblouků, přeložek nevyhovujících úseků a odstranění dopravních archaismů (např. na trati 323D Břeclav – Znojmo si i přes rozběh modernizace kolem Valtic dodnes strojvedoucí opakují Dopravní a návěstní předpis D1 z hlediska rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel: Novosedly jsou v TJŘ označeny písmenem „P“, Božice u Znojma „B“ a Hodonice v jednom směru „N“ a v opačném směru „B“, zbývají pak ty modernizované dopravny se závislými návěstidly a rychlostní soustavou, které se v TJŘ nijak neoznačují – i ty jsou zde zastoupeny). A co plánované sjednocení trakční soustavy? Vznikne po sedmi místech styku napájecích soustav ještě osmé třeba u Žďárce či Hlinska na trati 507A? Nebo už bude Správa železnic preferovat rovnou střídavou soustavu? A co Znojmo? Jak bude vypadat zaústění budoucí elektrifikované tratě 323D do stanice, která je spolu se Šatovem jedinými dvěma v našich končinách, které jsou elektrifikované střídavou trakční soustavou využívanou v Německu, Rakousku a Švýcarsku, tedy 15 kV, 16,7 Hz? V citovaném článku redaktora Tomáše Cafourka se však vedle odborných informací nejčastěji objevovalo to typicky české - větná spojení v podmiňovacím způsobu a slova „zvažujeme“, „prověřujeme“, „plánujeme“. Žijeme v České republice, kde se sliby nešetří. Realita je o poznání horší. Ty krátké tratě s nově vybudovanou elektrifikací (320F Hrušovany u Brna – Židlochovice, 320E Šakvice – Hustopeče u Brna, 535B Louka u Litvínova – Litvínov či část tratě 311C mezi Olomoucí a Uničovem) nás opravdu nespasí a směrem k vyspělým zahraničním železničním správám neposunou.

Za záchranou lokálek

Moje rozčarování podtrhuje ještě jedna skutečnost. 6. srpna 2021 jel tehdejší ministr dopravy Karel Havlíček spolu s tehdejším generálním ředitelem ČD Ivanem Bednárikem a generálním ředitelem státní organizace SŽ Jiřím Svobodou na trati z Mladé Boleslavi do Mšena s cílem bojovat proti rozhodnutí Středočeského kraje o redukci osobní dopravy na tomto úseku počínaje platností GVD 2022. Pan ministr doslova řekl, že se nechce s tímto rozhodnutím smířit a bude prosazovat zachování lokálky. V letošním jízdním řádu tak na trati mezi Mladou Boleslaví a Mšenem jezdí v pracovní dny už jen 4 páry osobních vlaků, takže možná se ministerská intervence zčásti vyplatila. U ostatních ohrožených tratí se sliby o zachování provozu rozplynuly jak pára nad hrncem. Od 12. prosince 2021 tak nejezdí vlaky s přepravou cestujících mezi Vlašimí a Trhovým Štěpánovem (trať 514A), byť i sem v srpnu loňského roku ministr s delegací zavítal. Pozvání však neakceptovala hejtmanka Středočeského kraje, takže počínání tohoto úřadu ve vztahu k regionální železniční dopravě zůstalo nevysvětleno. Po 139 letech od slavnostního otevření už nevyjede žádný motoráček mezi Zlonicemi a Straškovem na jedné z tzv. podřipských lokálek (trať 530C). Co ale považuji za naprosto absurdní, je neobjednání osobních vlaků na tříkilometrové dráze z Vraňan do Lužce nad Vltavou (trať 530B), na níž byl na konci července 2020 dokončen nad Vraňansko-hořínským plavebním kanálem první zdvižný železniční most v ČR (foto č. 1). Zdvihací technologie byla osazena o více jak rok později, a tak stavbaři celý projekt ukončili teprve v září 2021 s tím, že do Lužce vyjel poslední pravidelný vlak s přepravou cestujících už 10. prosince 2021. Všeho všudy tedy plně funkční zdvižný most v kooperaci se železniční dopravou fungoval necelé tři měsíce, přičemž hodnota investice dosáhla 188 mil. Kč bez DPH.

1.



První zdvižný most v ČR na trati 530B Vraňany – Lužec nad Vltavou. *Foto autor*

2.



Příjezd Os 12354 do Lužce nad Vltavou jen pár dní před zrušením osobní dopravy. *Foto autor*

Pomníček zbytečnosti

Dnes tedy most může zůstat trvale ve zvýšené pozici, neboť kromě příležitostných výletních vlaků zde již žádný jiný neprojede. Bohužel tento unikát v ČR vstoupí do dějin s nálepkou pomníku zbytečného vyhazování peněz a neschopnosti veřejné správy dlouhodobě plánovat. Já jsem malebnou obec Lužec nad Vltavou, která se jako jediná v ČR celá nachází na umělém ostrově (od roku 1907, kdy vznikl právě Vraňansko-hořínský kanál), navštívil ve středu 24. 11. 2021, kdy do zrušení provozu zbývalo zhruba 14 dní (foto č. 2). V obci se zhruba 1 400 obyvateli vládla pokleslá nálada, nikdo z místních se nechtěl moc bavit. Dozvěděl jsem se, že pro záchranu osobní dopravy místní sepisovali petici, ale ani ta nepomohla. Někteří kolemjdoucí mně potvrdili, že vlaky zejména v ranní a odpolední přepravní špičce využívalo až 25 cestujících, proto nikdo nechápal odůvodnění radních pro dopravu Středočeského kraje, že zde motoráčky vozily vzduch. A tak se s kamennou tváří ptám: To si opravdu můžeme dovolit jen tak pro nic za nic vyhodit čtvrt miliardy (počítáno včetně DPH) za zdvižný most? Skutečně má stát a krajské samosprávy prostředky na tak marné investice?

Co z tohoto dlouhého pojednání plyne? České republice chybí jednoznačná dopravní koncepce ať už v otázce modernizace sítě, či jejího rozšiřování. Naopak přebývá planých gest a slibů, kterým může uvěřit jen v oboru nezasvěcený člověk. Objednávky železničních spojů jsou v rukou neschopných úředníků, kteří od stolu rozhodují o osudu našich regionálních tratí, nemají potřebný přehled o drážním dění a neslyší oprávněné hlasy cestujících a odborníků. Jen těžko připouštím, že žijeme v zemi neuvěřitelných paralel - na jedné straně zástupci krajů vynášejí definitivní ortel nad údajně nerentabilními lokálkami neobjednáním spojů a ničí historické dědictví našich předků, na druhé straně utrácejí značné sumy za ne zcela efektivní spoje, byť prý zapadají do vydařené dopravní koncepce.. Oboje jsem snad dostatečně popsal. Zvlášť v době, kdy už druhým rokem probíhá razantní modernizace uzlu Pardubice hl.n. a části trati 505C do Pardubic-Rosic nad Labem včetně zdvoukolejnění navazujícího úseku do Stéblové a kdy jsou cestující ve směru na Hradec Králové dlouhé měsíce odkázáni na výlukové autobusy, bych očekával, že právě na trati 505A mezi Chocní a Hradcem dojde k nabídce kvalitního, přímého a rychlého spojení náhradou za jednu z možných cest přes Pardubice. Nezbývá než komentovat krátce, ale výstižně: Železnice vzhůru nohama…

Opravdu železniční doprava zrychluje?

Na závěr této části už jen krátká úvaha, jestli se další z řady líbivých proklamací rozchází s realitou, nebo ne. Bavím se nad tím, když z mnoha různých stran slýchám, jak naše železniční doprava zrychluje. V letošním roce, v době extrémních výluk, kdy na tabulích odjezdů naskakují mnohdy i trojciferné hodnoty zpoždění, tohle nebylo určitě myšleno vážně, vždyť na I. koridoru naopak doprava výrazně zpomalila. Ano, máme úseky, na nichž je úspora času výrazně znát (Česká Třebová – Zábřeh na Moravě či právě finišující úsek IV. koridoru vedoucí oblastí České Sibiře), ale takových úseků je zatím žalostně málo. Pojďme se podívat na malé srovnání osobních vlaků 5007 a 5012, které jezdily mezi Kolínem a Českou Třebovou v GVD 2000/2001 a stejně tak v GVD 2020, jen v odlišných časových polohách. Záměrně jsem nevybral letošní jízdní řád, aby výsledek nebyl ovlivněn prodlouženou jízdní dobou při plánované výluce v Pardubicích a mezi Brandýsem a Ústím nad Orlicí, kdy jsou navíc osobní vlaky často nahrazeny autobusy:

GVD 2000/2001		GVD 2020	
Os 5007		Os 5007	
Kolín odjezd	5:46	Kolín odjezd	9:40
Česká Třebová příjezd	7:45	Česká Třebová příjezd	11:57
jízdní doba na 102 km	**119 minut**	jízdní doba na 102 km	**137 minut**

GVD 2000/2001		GVD 2020	
Os 5012		Os 5012	
Česká Třebová odjezd	16:19	Česká Třebová odjezd	13:00
Kolín příjezd	18:10	Kolín příjezd	15:22
jízdní doba na 102 km	**111 minut**	jízdní doba na 102 km	**142 minut**

Z tabulky vyplývá, že osobní vlaky v GVD 2000/2001 byly i při nasazení lokomotiv řady 163 s konstrukční rychlostí pouze 120 km/h a na nedostavěném koridoru výrazně rychlejší než v roce 2020. Připomínám, že na začátku století bylo nutné v jízdních dobách zohlednit třeba i perónní intervaly v ještě nerekonstruovaných stanicích (Ústí nad Orlicí a Choceň) a také skutečnost, že vjezdy na předjízdné koleje se uskutečňovaly jen rychlostí 40 km/h, kdežto dnes v Chocni, Zámrsku, Uhersku či Kostěnicích při některých vlakových cestách může vjíždět vlak na dvousvětlovou návěst i rychlostí 80 km/h.

V současné době tedy ani téměř dokončený koridor (zbývá jen uzel Pardubice, Česká Třebová a úsek mezi Brandýsem a Ústím) bez nutnosti zohledňování perónních intervalů nepředstavuje pro cestující žádný pozitivní efekt, protože ani při nasazení lokomotiv řady 162 WTB s konstrukční rychlostí 140 km/h nejsou jízdní doby zkráceny. Koridor je na hraně kapacity, osobní vlaky jsou mezi Českou Třebovou a Kolínem několikrát předjížděny vlaky vyšší kvality, při výlukách dlouhých mezistaničních úseků rovnou nahrazovány autobusy. O rychlé a kvalitní železnici 21. století si tedy můžeme nechat jen zdát. To se opravdu politici ani zástupci státní organizace SŽ neinspirují vyspělými zahraničními železničními správami? A mají vůbec představu, kam chtějí českou železnici směrovat?

Už rok od nehody u Milavčí

Žijeme v době virtuální, ze všech stran se na nás valí lavina mnohdy zbytečných a často protichůdných informací. S tímto mým příspěvkem nemusí mnoho čtenářů souhlasit. Chtěl jsem poukázat na plané sliby, na neúčelně vynaložené prostředky v době, kdy by naši politici měli jako správní hospodáři otočit v ruce každou korunu z peněz daňových poplatníků. Zkuste se někdy vymanit z područí všech těch líbivých virtuálních platforem a podívejte se na svět reálnýma očima. Zjistíte, že nám některá média účelně podsouvají zkreslené informace a přicházejí s tvrzeními, nad nimiž rozum zůstává stát. Tuto kontroverzi vystihuje obsáhlý příspěvek redaktorů Václava Janouše a Ondřeje Krutilka, kteří 5. 8. 2021 v MF Dnes otiskli sérii článků „Rána! A pak křik“ reagující na železniční neštěstí u Milavčí na Domažlicku. Oba pánové v textu zveřejnili neuvěřitelné bludy (používali termíny jako „semafor“, „zatáčka“), tvrdili, že trať, na níž k nehodě došlo (712A), „…nemá dálkové zabezpečení“, ale přitom „…je dálkově řízena z Domažlic“, že strojvedoucí „…smí vjet do dopravny pouze na zelenou“ a „…oranžová na semaforu znamená, že má zpomalit“. Když si takovou reportáž přečte laik, musí nabýt dojmu, že strojvedoucí je největší hříšník, když do jiných dopraven vjíždí třeba na „Přivolávací návěst“ a u návěsti „Výstraha“ zrovna nezpomalí. Bohužel ale z reakcí okolí vím, jak často médiím bezmezně věříme. Je alarmující, že při přípravě této reportáže v MF Dnes vycházeli její tvůrci z informací poskytnutých oficiálními zdroji. Abych vysvětlil pointu - trať 712A není dálkově řízena z Domažlic, to se týká pouze výhybny Radonice, v naprosté většině případů jsou stanice dodnes fyzicky obsazeny výpravčími. Takové lživé informace neměly nikdy spatřit světlo světa, šéfredaktora MF Dnes jsem doporučeným dopisem odeslaným 3. 11. 2021 vyzval k opravnému článku a omluvě. Ty nebyly dodnes uveřejněny, stejně tak jsem z redakce neobdržel žádné vyjádření.

Spoléhejme tedy daleko víc na vlastní selský rozum, vždyť ty senzační zprávy o naší moderní a rychlé železnici nemají reálné jádro. Co všechno ještě může být na železnici vzhůru nohama, se dozvíte v posledním pokračování mé reportáže...

Kamil Bureš *(dokončení příště)*