Náš každodenní železniční provoz pod lupou a před objektivem Kamila Bureše

O železnici vzhůru nohama (3)

Poslední část své obsáhlé reportáže pojímá autor jako mikrosondu do každodenního železničního provozu. Slibuje v budoucnu ke zde nastoleným tématům obsáhlejší příspěvky. Dnes tedy vybraná témata v rychlejším sledu.

Česká republika stála na počátku 90. let minulého století před zásadním rozhodnutím – zdědila po komunistické vládě velmi zastaralou železniční síť, a tak se otázka modernizace musela rozřešit stůj co stůj. Kdyby po Sametové revoluci zasedli u jednoho stolu skuteční odborníci (znovu opakuji – skuteční odborníci), mohli jsme dnes naplno využívat fungující železniční tepny.

Náš vnitrozemský stát bude pro nákladní dopravu tranzitní vždy, po covidové „odstávce“ ale začínají sílit i mezinárodní spoje propojující celou Evropu: z našeho hlavního města třeba do Flensburgu k dánským hranicím, přímé lůžkové vozy do švýcarského Zürichu, v prosinci ožije spojení Prahy a Vídně přes Tábor a Třeboň, do toho léty osvědčené spoje do Polska, Maďarska, Rakouska a Německa. Proto byla původní myšlenka propojit Evropu tzv. dopravními multimodálními koridory logická a vítaná. Ovšem v českém měřítku trochu problematická a vyvedená do nelogičností, které v dopravě přinášejí víc komplikací než užitku. Z hlediska jednotnosti s Evropou jsme zatím nezaznamenali úspěch ani ve vlakových zabezpečovačích, ani v trakční soustavě.

Počátky koridorů u nás

První úsek mezi Zámrskem a Uherskem na trati 501A, jehož stavba odstartovala v roce 1993, je dnes už zastaralý, jiné části už po dvaceti letech provozu procházejí dalšími náročnými rekonstrukcemi (Poříčany – Pečky – Velim), které na vlastní kůži pocítí jak strojvedoucí neuvěřitelným chaosem v podobě návěstění pomalých jízd či zmatečnými informacemi na písemných rozkazech (např. ve čtvrtek 4. 8. a v pátek 5. 8. 2022 byla na všeobecných rozkazech vyhotovených ve zpravovacích stanicích Kolín a Praha hl. n. uvedena napěťová výluka na odb. Tatce, která se ale vůbec nekonala!). Nejvíc ale rekonstrukce dopadají na ty, kterým je osobní doprava primárně určena – tedy na cestující. Ti musejí tolerovat mnohdy až hodinová zpoždění a často přestupovat z vlaků na autobusy tak, jak je tomu po celý letošní rok mezi Blanskem a Brnem (od června do srpna dokonce už i v úseku Svitavy – Blansko), či v případě osobních vlaků mezi Poříčany a Kolínem.

I když v posledních letech panuje na našich tratích čilý stavební ruch, dodnes neprošly rekonstrukcí tak velké uzly, jako je Ostrava hlavní nádraží (zde se modernizace plánuje až v letech 2025-2032) a Česká Třebová s navazujícími úseky na odbočku Parník, Zádulku a směrem na Třebovice v Čechách. Hudebního skladatele Antonína Dvořáka prý při komponování Humoresky inspirovalo drncání vlaků po kolejích a mohlo by ho v jeho rodišti v Nelahozevsi ovlivnit i dnes, neboť část trati 527A, tedy úsek od zastávky zámek až po uzel Kralupy nad Vltavou včetně také dosud modernizací neprošel. Na III. koridoru pořád chybějí stěžejní a velmi problematické úseky v údolí Berounky, na IV. koridoru budeme ke konci letošního roku postrádat už jen jediný, za to nejsložitější a finančně velmi exponovaný úsek mezi Ševětínem a Nemanicemi, kde se na přeložce plánují dva dlouhé tunely, z nichž Chotýčanský s délkou 4 806 m by po dokončení mohl být na chvíli i nejdelším v ČR. Tranzitní koridory hlavně kolem velkých aglomerací jsou na hraně dopravní kapacity, budoucí zavedení ETCS tento problém ještě prohloubí, tak proč už dneska nemáme od metropole na všechny směry k nejbližším větším městům alespoň tříkolejné tratě? Odpověď je prostá – žijeme v České republice, kde se politici a vrcholní představitelé v dopravě zainteresovaných společností rádi opájí iluzemi bez znalostí reálného provozu, reálných potřeb. I proto teď sklízíme plody neuvážených rozhodnutí, z nichž nikdo nevyvodí osobní zodpovědnost.

V našich podmínkách vznikly specifické dopravní koridory – některé úseky prošly jen optimalizací s minimálním zvýšením traťových rychlostí (úsek Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou), na trati 326A Česká Třebová – Brno hl. n. nám i po optimalizaci zůstaly stanice bez ostrovních nástupišť, které jsou dodnes fyzicky obsazeny výpravčími a ti musejí mj. hlídat perónní intervaly (např. Opatov, Březová nad Svitavou, Letovice, Rájec-Jestřebí). Trať 720A, vedoucí od Pavlovic po Svojšín překrásným údolím Mže, zůstala mezi stanicemi Pňovany - Lipová u Chebu jednokolejná a s odkazem na publikaci Vladimíra Omelky „130 let trati Plzeň – Cheb“ se tak na pomyslné magistrále z Madridu do Vladivostoku jedná o jediný jednokolejný úsek.

Koncepce stále chybí

Kdyby už na počátku 90. let minulého století schválila česká vláda jasnou dopravní koncepci, mohly se modernizované úseky rovnou přepojovat na dálkové řízení (vždyť právě s ním máme dost bohaté zkušenosti kupříkladu z již zmiňované trati 720A – z dispečerského pracoviště v Plzni se řídila celá, 106 km dlouhá trať až po Cheb, přičemž slavnostně byla stavba DZZ uvedena do provozu 6. července 1967 a jednalo se tak o první dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na tehdejší síti ČSD včetně použití tzv. čtyřpojmového automatického bloku, který výrazně zvýšil propustnost tratě). Ve stanicích mohly předjízdné koleje pokračovat jako odvratné, bez zbytečných kompromisů měly na všech nádražích vznikat ostrovní nástupiště, trakční měnírny měly doznat podstatného zvýšení kapacity, dlouhé mezistaniční úseky se mohly zkrátit odbočkami – ty bohužel ve větší míře vznikají až poslední dobou (např. Rajhrad na trati 320A, Bezpráví na trati 501A). Co ale namátkově úseky Kostěnice – Pardubice hl. n. – Přelouč či Řečany nad Labem – Záboří nad Labem na trati 501A?

Proč rovnou se stavbou koridoru nevznikly dálkově řízené odbočky Černá za Bory, Opočínek a Chvaletice? Při opravě jedné z traťových kolejí jsou v dotčených úsecích osobní vlaky nahrazeny autobusy. Kolika lidem jsme i za výluk mohli usnadnit cestování, kdyby už tenkrát zmiňované dopravny vznikly? A proč se stavbami koridorů nedošlo rovnou k razantní selekci železničních přejezdů (nejen těch nebezpečných jako ve Studénce) a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením? Jak známo, na části tratě 320A mezi Hrušovany u Brna a Podivínem se za mimořádných bezpečnostních opatření mohou provádět rychlostní zkoušky nových drážních vozidel. V roce 2004 zde jednotka řady 680 vytvořila nový český rekord 237 km/h. Co ale brání zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku nad povolenou stošedesátku? Přeci tři přejezdy (P6794-P6796). A tak víc než o kvalitních multimodálních koridorech lze v našich podmínkách mluvit jen o směsici pokusů o modernizaci. Zkuste se podívat na definici tranzitních železničních koridorů třeba na wikipedii, zjistíte, že u nás důsledně nesplňujeme víc jak polovinu bodů.

Protože se ve svých reportážích snažím o maximální objektivitu a chci obě misky vah, tedy „pro“ a „proti“, poctivě vyvažovat, připouštím, že máme na našich koridorech už i takové úseky, které přinesly výrazné zvýšení traťových rychlostí, zkrácení díky napřímení nevyhovujících úseků a tím i úsporu v jízdních dobách. Hodnotil jsem především stav před modernizací a po ní a nyní předkládám listinu vítězů:

Bronzová příčka

Úsek trati 309A mezi Třebovicemi v Čechách a Zábřehem na Moravě. Vydařená rekonstrukce opravdu z gruntu – přeložky, které vyvádějí trať z údolí Moravské Sázavy do 5 tunelů, plná banalizace, přiblížení zastávky v obvodu stanice Krasíkov směrem k obci (i když v případě sousedních Tatenic je tomu zase naopak), výrazné zvýšení traťových rychlostí, zkrácení vzdálenosti mezi Českou Třebovou a Zábřehem o 2 km a výrazná úspora v jízdních dobách. Projíždějící vlak kategorie Ex dnes v ideálním stavu mezi Českou Třebovou a Olomoucí urazí 86 km za 37,5 minuty. Škoda, že mezi Krasíkovem a Rudoltícemi zůstal jediný přejezd (P6519) v km 18,809 u žichlínecké kafilerie.

Stříbrná příčka

Úsek trati 713A mezi Rokycany a Plzní. Vynikající rekonstrukce od základů zejména od Ejpovic směrem k západočeské metropoli. Přeložka, která opustila nevyhovující těleso přes Chrást, dnes vyvádí koleje pod vrch Chlum do nejdelších českých železničních tunelů (4 150 m). Plná banalizace, výrazné zvýšení traťových rychlostí (v budoucnu až na 200 km/h), zkrácení vzdálenosti o 6,1 km, což cestující pocítí i na levnějším jízdném, a výrazná úspora v jízdních dobách (až 9 minut). Velmi kvituji, že se zde nenachází jediný přejezd.

Zlatá příčka

Úsek trati 704 vedoucí oblastí České Sibiře, konkrétně mezi stanicemi Votice – Sudoměřice u Tábora. Za mě nejpovedenější železniční rekonstrukce posledních desetiletí: především zdvoukolejnění, okamžité přepojení řízení provozu na CDP Praha, trať vede nyní v podstatě ve zcela nové stopě se spoustou umělých staveb (mosty, estakády a tunely Mezno a Deboreč). Plná banalizace, odstranění dopravních archaismů (stanice Heřmaničky, dnes figurující už jen jako zastávka, byla dříve v tabelárech označena v jednom směru P, v opačném N a výpravčí zde vypravovali vlaky návěstí „Odjezd“). Symbol výpravky ve sloupci 2 TJŘ zmizel i v případě Ješetic a Střezimíře (nově se jedná také jen o zastávky), a tak dnes jedinou stanicí na koridoru, kde není dovolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla, je Zadní Třebaň na dosud nemodernizovaném úseku tratě 521B. Právě finišující stavba na hranicích Středočeského a Jihočeského kraje přinesla výrazné zvýšení traťové rychlosti (bez propadů v celé délce 160 km/h - platí pro horní rychostníky N a rychlostníky NS), zkrácení vzdálenosti mezi Voticemi a Sudoměřicemi o 2 km a výrazná úspora v jízdních dobách, která vychází i ze zmiňovaného zdvoukolejnění (zrušení křižování, …) Velmi kvituji, že zde nezůstal jediný přejezd (spolu s dříve modernizovaným úsekem od Benešova se tak jediný přejezd nenachází na 40 km trati). Snad jedinou drobnou nevýhodu přináší skutečnost, že současná modernizovaná trať se ještě více odklonila od obcí (viz Ješetice, Červený Újezd i Střezimíř) a cestující tak budou muset urazit ze svých domovů na nádraží a zastávky delší vzdálenost.

Výše tři zmiňované úseky tedy považuji za nejlepší v ČR a smutně dodávám - škoda, že jich nemáme víc. Zbývající tratě, které i s nízkými traťovými rychlostmi a mizivou propustností mylně považujeme za koridor, jsou ukázkou, jak nám citelně chybí jednoznačná železniční koncepce a jak ekologické vlakové dopravě ve srovnání s individuální automobilovou nesvítí vždy jasně zelená návěst „Volno“. Kde dnes z hlediska rychlosti jednoznačně vítězí vlak před autem? Kvůli letošním enormním výlukám to není už ani na trase z hlavního města do Pardubic a dále na Ostravsko. A co spojení z Prahy do Liberce, Hradce Králové či Karlových Varů? Tady vlak v rychlosti výrazně zaostává. Už od konce 19. století přes první Československou republiku, období totality až do dnešních dní se můžeme pyšnit bohatým železničním dědictvím, nad nímž dnes ale neuvážlivě rozhodujeme. Ta hustá síť vzájemně propojených tratí, vlečky ze středně velkých a největších továren napojených na regionální a celostátní dráhy, lokálky vyvedené do všech koutů naší vlasti. Co nám dnes zbylo? Česká republika disponuje v rámci Evropské unie opravdu nejhustší železniční sítí (SŽ opečovává 9 358 km tratí, z nichž 7 324 km je jednokolejných), ale mrazí z toho, že skoro na 60 % (více jak 5 600 km) je nejvyšší traťová rychlost pouze do 70 km/h. O sporadické elektrifikaci, která se týká zatím asi 30 % našich tratí, jsem se už zmiňoval v posledním vydání ZS.

Každodenní realita

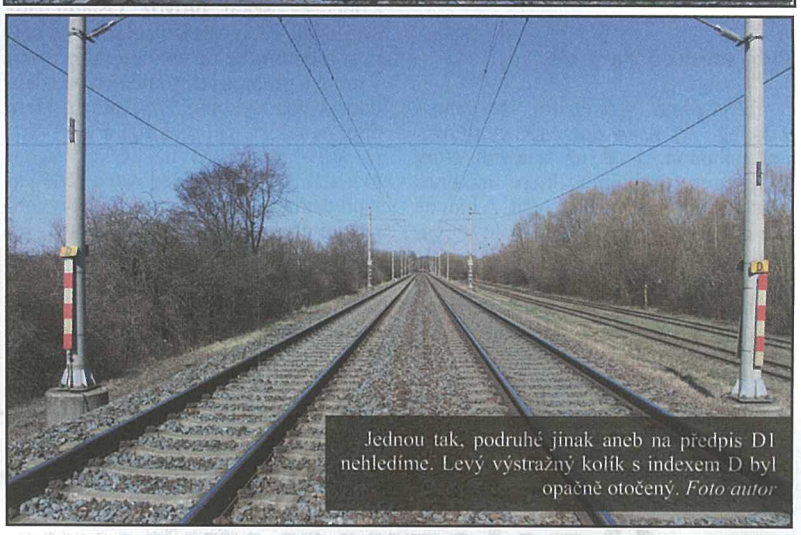
Výše uvedené skutečnosti patří do kategorie, které neblaze vnímají všichni – zejména cestující. Zbytečně dlouhé jízdní doby kvůli křižování na jednokolejkách a přepřahům, abnormální výluková činnost, díky které už pasažéři zapomněli, jak vypadá vlak. Jenže chaos prostupuje i do každodenní činnosti provozních zaměstnanců, proto i zde trvám na už několikrát vyřčeném: Železnice vzhůru nohama!

K výše uvedenému odstavci a hlubokému zamyšlení mě inspiroval obsáhlý příspěvek uveřejněný v loňském červencovém čísle ZS. Autor J. Ott shrnul fakta o vážné železniční nehodě u Chodové Plané z 28. 7. 2019, kolega P. Corradini přidal obrazovou přílohu. Předně oběma strojvedoucím moc děkuji za podnětnou reportáž, ještě víc za to, že se nebojí zveřejnit pravdu o zoufalém stavu návěstění na naší železnici. Možná si totiž vzpomenete i z televizních reportáží, že před místem nehody bylo návěstidlo s návěstí „Očekávejte konec platnosti Rychlostníků NS“ otočeno vzhůru nohama, tedy v rozporu s předpisem D1 byla písmena na desce uskupena shora v podobě SN. A tak jsem se svým objektivem zapátral po rozličných tratích a podíval se, kde všude ještě řádil ten šotek od Chodové Plané a umístil návěstidla vzhůru nohama. Tak se podívejte.

(pokračování na str. 4)



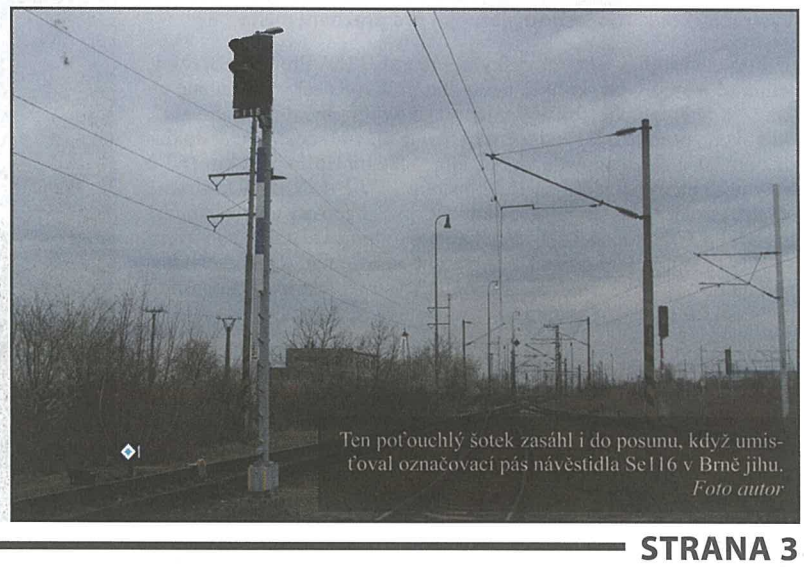
V nejzápadnějším výběžku ČR nedaleko městečka Hranice, kam vás doveze už jen jediný osobní vlak, se ve voňavém lese ukrývá nejedno tajemství. *Foto autor*



Jednou tak, podruhé jinak aneb na předpis D1 nehledíme. Levý výstražný kolík s indexem D byl opačně otočený. *Foto autor*



Malebná jednokolejka 505A vyniká dodnes řadou archaických překvapení, z kraje letošního roku i tímto vzhůru nohama otočeným označovacím pásem vjezdového návěstidla L do žst. Újezd u Chocně. *Foto autor*



Ten poťouchlý šotek zasáhl i do posunu, když umisťoval označovací pás návěstidla Se116 v Brně jihu. *Foto autor*