
Regionální dráhy – výhledy, výzvy, hrozby

Martin JACURA, Tomáš JAVOŘÍK, David VODÁK
České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní,
Ústav dopravních systémů, CZ
e-mail: jacura@fd.cvut.cz, javorik@fd.cvut.cz,
vodakdav@fd.cvut.cz

Abstrakt

Regionální železniční dráhy jsou nedílnou součástí systému dopravní obsluhy území a dávno nalezly své místo v IDS. V nejbližších letech se ale budou muset vyrovnat s mnoha novými přístupy, a to jak v oblasti vozidel, tak infrastruktury. Jde především o výhradní provoz pod evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a rozvoj alternativních pohonů, stejně tak bude zvyšován tlak na snižování nákladů. Budou tyto novinky výzvou, jak zvýšit parametry regionálních drah a kvalitativně vylepšit nabízené služby jejich uživatelům, nebo půjde naopak o hrozby, s nimiž se nedokáží vyrovnat? Právě na tyto otázky příspěvek hledá odpověď.

1. Úvod

Česká republika se hustotou své železniční sítě řadí na čelní místa v Evropě. Nebýt mohutné výstavby místních drah na přelomu 19. a 20. století, bylo by tomu bezpochyby jinak a česká železniční síť byla o tisíce kilometrů tratí chudší. V 70. letech 19. století byly páteřní železniční trati v podstatě dokončené, přesto mnohá místa s významnými průmyslovými podniky, stejně jako důležitá regionální spádová centra, zůstávala bez napojení na železniční síť. A významné železniční společnosti se k výstavbě dalších kilometrů tratí příliš neměly. Teprve pobídky ze strany monarchie a posléze i země České, Markrabství Moravského a Vojvodství Slezského dokázaly rozhybat stojaté vody a vyvolaly další rozvoj železniční sítě. Nejprve byly vyhlášeny úlevy v oblasti trasování a technických parametrů: menší poloměry oblouků, vyšší podélný sklon, jednodušší konstrukce železničního svršku a spodku spolu, z toho plynoucí, nižší traťovou rychlostí. Ty přiměly významné železniční společnosti k výstavbě, tehdejší terminologii řečeno, železnic nižšího řádu. Vznikaly zpravidla poměrně krátké trati navazující na hlavní dráhy, jež pro ně jako přítoky k řece zajišťovaly přísun zboží a cestujících. Ve druhé etapě, kdy se úlevy v parametrech tratí ukázaly již nedostačující, přišly na řadu, dnešní terminologií řečeno, dotace. Stát či země nabízely poskytnutí půjček a subvencí, stavitelům tratí postačovalo mnohdy sehnat jen čtvrtinu z celkových předpokládaných nákladů. Zemská železniční akce měla nebyvalý úspěch a na celém území vznikaly společnosti pro výstavbu jednotlivých místních drah.

Železnice nižšího řádu, místní dráhy, z pohledu stávající terminologie regionální dráhy již několikrát bojovaly o své přežití a dokazovaly, že mají své opodstatnění. Leckdy se právě úlevy v technických parametrech, které umožnily jejich vznik, ukázaly jako pomyslný Damoklův meč visící nad jejich další existencí. Stejně tak nadnesená očekávání v přepravních výkonech, k nimž se jejich zřizovatelé při žádosti o subvenci zavazovaly, přinesla (leckde již na počátku 20. století) roztrpčení a zklamání. I přes několik vln rušení regionálních tratí, nejprve za hospodářské krize ve 30. letech 20. století, následně po druhé světové válce, masivnější redukce tratí v 70. letech

20. století a konečně na přelomu tisíciletí, nedošlo v ČR k zásadnějšímu zásahu do celkové délky železniční sítě. Bude tomu tak i nadále?

2. Regionální dráhy – hrozby současnosti

V současnosti stojí železniční doprava na počátku významných změn, které mohou mít významný dopad právě na regionální dráhy. Přestože tyto trati obhájily v posledních třiceti letech svůj význam a staly se běžnou součástí IDS jako plnohodnotná součást dopravní obsluhy území, opět se objevuje otázka, zda do provozu vlaků nadále investovat, nebo volit jiný druh dopravy (zpravidla linkovou autobusovou dopravu). Jaké nástrahy na regionální dráhy čekají?

2.1. Zastaralá infrastruktura a trasování tratí

Některé regionální dráhy nenapojují region na současná spádová centra, nebo jejich délka, plynoucí právě z požadovaných technických parametrů, neumožňuje dosažení konkurenceschopných cestovních dob mezi zdroji a cíli. Investice do infrastruktury jen v několika případech přináší výraznější zkrácení jízdních dob, zpravidla jde spíše o zásahy připomínající rozsáhlou údržbu a uvedení tratí do normového stavu.

Řešení: Jelikož masivní investice do regionálních železničních tratí, které by alespoň ve střednědobém horizontu výrazně zlepšily jejich parametry, nejsou zcela reálné, měly by být důsledným a komplexním způsobem stanoveny priority v nakládání s touto částí železniční sítě a jejího rozvoje. V tomto duchu by se zhodnocení mělo oprostít stávajících konvencí určité neměnnosti železniční sítě a prověřit i možnost jejich zásadnějších úprav (přeložky tratí, doplnění obslužných bodů apod.) včetně jejího doplnění v intencích výhledové přepravní poptávky formou výstavby nových nebo propojení stávajících tratí. Tento krok s sebou však nese i nezbytnost určité revize stávající metodiky hodnocení ekonomické efektivity železničních staveb.

2.2. Neexistence vhodných vozidel a změna trakce

Na mnoha tratích jsou i v současnosti v provozu motorové vozy ř. 810 a jejich modernizované varianty, příp. jednotky ř. 814. Objektivně řečeno, pro mnohé linky, skutečně postačuje vozidlo s kapacitou 50–70 sedících cestujících. Je pouze otázkou času, kdy bude nezbytné uskutečnit obměnu vozového parku. Vzhledem k ústupu od motorové trakce je čím dál složitější nalézt vodná vozidla, a to včetně případných repasovaných vozidel vyřazených z provozu v sousedních zemích. Standardní motorová jednotka je dimenzovaná na obsaditelnost 110–120 cestujících, v oblasti alternativních pohonů (bateriová trakce, vodík) i u elektrických jednotek je tomu obdobně.

Řešení: Obdobně lze i v tomto případě aplikovat ideu předchozího řešení. I zde je možno uvažovat významnější změnu koncepce provozování konkrétních železničních tratí formou klasické „těžké“ železnice a její náhradu lehčími kolejovými systémy. Byť je tato problematika v našich zemích dosud bez významné podpory, ukazuje se, že v budoucnosti by to mohla být právě ta dobrá naděje. Tento krok navíc umožní další úspory v oblasti infrastruktury, díky možnosti použití „lehčí“ konstrukce železničního svršku a spodku. O něco realističtější by mohlo být vyrovnání podmínek mezi jednotlivými druhy dopravy, ať už po stránce investiční, či legislativní, tedy aby i regionální železnice mohla být efektivně provozována méně kapacitními vozidly ideálně s elektrickým pohonem. Další možností je prodloužení, doposud povětšinou krátkých vozebních ramen omezených na vlastní regionální dráhu, z přípojných železničních stanic dále na „hlavní trať“. V takovém případě se leckde projeví úspora

z rozsahu (omezení potřebných náležitostí, sjednocení vozového parku), zároveň kapacitnější vozidla jedoucí převážnou část délkou linky ve frekvenčně silnějším úseku hlavní trati nebudou na závalu, ba naopak. Dalším přínosem bude i zavedení nových přímých spojení, jež se stanou novou zajímavou alternativou pro cestující. Ustrne-li doprava na regionálních železničních tratích, bez ohledu na důvod, v motorových vozech nízkých kapacit, pak se stanou v nejbližších dvaceti letech doslova vrakovištěm vysloužilých zahraničních vozidel.

2.3. ETCS

Rovněž snaha o zvýšení bezpečnosti provozu na železnici obecně zavedení provozu pod plným dohledem ETCS ohrožuje další existenci regionálních drah. Na jedné straně je stát ochoten investovat do „pozemní části“ ETCS, na druhé zůstávají otázky, jakým způsobem zafinancovat „palubní část“ zabezpečovače, především do vozidel staršího data výroby. Jistotu dopravcům i objednatelům nedává ani opakovaně se měnící národní implementační plán ETCS.

Řešení: Autoři článku nikterak nepochybněji chválíhodný a jistě nezbytný cíl zvýšit bezpečnost provozu s důrazem na trati provozované nyní dle předpisu D3 (cca 1700 km železničních tratí). Pochopitelná je i snaha manažera infrastruktury vyvinout zařízení technicky co nejjednodušší a ekonomicky pro stát příznivé, tzv. ETCS L1 Limited Supervision a ETCS L1 Limited Supervision STOP. Dlužno podotknout, že všechny uvedené systémy budou vyžadovat vozidla vybavená mobilní částí ETCS. Jedinou cestu zdá se dílem zavedení dotačních pobídek pro vybavení vozidel mobilní částí ETCS, dílem stanovení jasného a neměnného implementačního plánu i pro regionální trati, který odstraní nejistoty na straně objednatelů dopravy, zohledňujícího konce stávajících, či právě uzavíraných smluv na zajištění regionální železniční dopravy. V opačném případě, zdá se, objeví se na regionálních drahách nové „plně interoperabilní“ vozidlo – autobus.

2.4. Cena za dopravní výkon

Většina krajů ČR musela, nebo bude v nejbližší době nucena, uzavřít nové smlouvy na zajištění dopravních výkonů v regionální železniční dopravě, pro regionální dráhy lhotejno, zda přímým zadáním, nebo nabídkovým řízením. Objednatelé dopravy (tj. Kraje v spolupráci s koordinátory IDS) stojí před nelehkou otázkou, jaké nastavit požadavky na rozsah provozu i technické a kvalitativní parametry vozidel. Leckde byly, či stále jsou patrné snahy o co možná nejvyšší zvýšení komfortu, nebo i postupný odklon od motorové trakce. Mnohde byly na počátku stanovené velkorysé požadavky (nízkopodlažnost, uspořádání interiéru, dynamické vlastnosti vozidel), avšak následně cena požadovaná dopravci za vlakový kilometr překvapila nejednoho objednatele. Důsledky mohou být různé, počínaje úsporami na straně personálu a služeb, snížení kvalitativních požadavků, až po omezení, nebo dokonce neobjednání provozu.

Řešení: Optimálním řešením se zdá být objektivní zhodnocení skutečné nákladovosti a dopadů provozu různých dopravních prostředků (včetně IAD) a narovnání podmínek mezi nimi. Taková úloha však patrně nemá řešení dosažitelné v reálném čase. Budeme-li železniční (resp. obecně kolejovou) dopravu považovat nadále za jeden z nejpříjemnějších dopravních prostředků ve vztahu k našemu životnímu prostředí, mělo by toto rozhodnutí být trvalé a její podpora by měla trvat navzdory změnám politického a společenského smýšlení. Další podmínkou je hledání realistického vyvážení požadavků na kvalitu a možností objednatelů.

3. Regionální dráhy – výhled v 21. století

Vývoj dopravního chování zejména v druhé polovině 20. století směřující k jeho postupné individualizaci narazil už dlouho před jeho sklonkem na svoje limity. Ani řešení v podobě zvětšování kapacit pozemních komunikací nepřineslo kýžený cíl efektivního a k životnímu prostředí přívětivého dopravního systému, byť v tomto ohledu je nutný jakýsi celospolečenský nadhled. Ve století jednadvacátém je proto ve vyspělé společnosti běžné cílit na využívání prostředků veřejné hromadné dopravy, v níž klasická železniční doprava hraje zpravidla páteřní roli. Avšak i na regionální úrovni má železnice v tomto duchu stále co nabídnout. Moderní železniční vozidla na příslušné infrastruktuře dnes nabízejí tolik potřebný komfort za mnohem přijatelnějších podmínek pro své provozovatele, než tomu bylo dřív. Nové pohony vozidel, umožňující provoz elektrických vozidel nezávisle na pevných trakčních zařízeních, rovněž umožňují přehodnotit tradiční pojetí dopravního systému, jako takového, nabídkou mnohem širšího spektra spojení a vazeb. Uzly VHD jsou nejen místy přístupu či přestupu v dopravě, ale i jádry rozvoje a života v území. Ostatně mnohé nové dopravní koncepty, jimž předcházely investice do infrastruktury s jasným cílem zkrácení jízdních dob spojené s pořízením nových vozidel, ukázaly, že i regionální dráhy mohou být úspěšným (tj. s výrazným nárůstem přepravených cestujících) pilířem dopravní obsluhy území a tvořit osy rozvoje území. Bude-li potřeba po přemístování v příštích obdobích i přes současné peripetie dále narůstat, může právě železniční (resp. kolejová) doprava nabídnout takové podmínky, při nichž bude tento trend nadále udržitelný, a přitom kapacitní a atraktivní. I v relacích, kde se železniční systém potýká se stávající neefektivitou, je vhodné adaptovat jej tak, aby se výhledově tato situace zlepšila. Kromě potřebných odborných znalostí bude nutné objektivně o tom přesvědčit i širokou veřejnost.

Tento příspěvek vznikl za podpory Studentské grantové soutěže ČVUT v Praze v rámci projektu č. SGS20/138/OHK2/2T/16 Stanovení a optimální využití parametrů železniční dopravní cesty.