



Hustá železniční síť – výhra, nebo prokletí?

Ing. Jan Šatava, říjen 2022

Hustota české železniční sítě

Česká železniční síť měří 9520 km. Při rozloze území republiky 78.870 km² vychází celých 120,7 km železná dráha na 1000 km².

Občas se vyskytne tvrzení, že máme nejhustší železniční síť na světě. Není tomu tak. Nejhustší síť má Švýcarsko, kde leží 5317 km tratí na 41.285 km² rozlohy státu, což představuje hustotu sítě 121,9 km na 1000 m². Obsadili jsme krásné druhé místo.



Srovnání železničních sítí ČR a Švýcarska

- Švýcarská železniční síť není technicky homogenním unifikovaným systémem. Přibližně 40 % délky jsou dráhy ve vlastnictví a provozu mimo SBB-CFF. Většina těchto drah má jiný (úzký) rozchod kolejí, je koncipována jako unitární železnice a (z logiky věci) na ně není vztahována platnost TSI. Přesto jsou jejich infrastruktura i provoz na nich financovány z veřejných zdrojů.
- Česká železniční síť sice je deklarativně technicky homogenní a tvrdíme, že je *interoperabilní* ve smyslu platných nařízení EU. To nám ale nenařizuje EU, tuhle past jsme si upekli sami díky tomu, že se ČR zavázala k interoperabilitě všech drah celostátních i regionálních. Dosáhli jsme paradoxní situace, že TSI se vztahují i na regionální dráhy s rozchodem 760 mm.
- Závazek interoperability všech regionálních drah extrémně zvyšuje především budoucí nároky na jejich technické vybavení, a tím i na ekonomiku jejich samotné existence.

Potřebujeme venkovské tratě?

- Důvody jejich potřeby jsou důkladně popsány a doloženy v řadě materiálů, proto na ně odkazuji a zde si vystačíme s jednoduchou tezí:

**Potřebujeme obyvatelný venkov?
Pak potřebujeme venkovské tratě.
Bez infrastruktury není venkova.**



A co nám tedy brání?

- České železnice mají díky svému rozsahu a historickému vývoji patrně nejhorší předpoklady v Evropě pro technické sjednocení – implementaci TSI.
- Nikde v Evropě (kromě Švýcarska, které ovšem není členem EU) není železniční síť rozdělena na dvě rozsahem významné technicko provozní skupiny. Ve většině zemí má železnice vcelku homogenní technicko provozní charakter.
- Snaha o naroubování jednotných pravidel (pracovně nazývaných „všechno je koridor“) na takto rozdělenou síť logicky vede ke snahám o likvidaci všeho, co nezapadá do jednotné vize.
- To je příčina požadavků na obří investice do vybavení té části infrastruktury, která je ale fakticky k životu nepotřebuje. Totéž platí o vozidlech.
- Obvyklým argumentem, proč je jiná cesta neschůdná, je výmluva na EU.
- Skutečným důvodem je ovšem pohodlnost a různě motivovaná neochota využít řešení, které EU nabízí.
- Říkejme naznačenému řešení pracovně třeba dvourychlostní železniční síť. A dostáváme se k tomu, že legislativa to už nyní umožňuje.

Místní dráhy - mýty, realita a možnosti

- Místní dráhu jako kategorii veřejné železniční dráhy definuje zákon č. 266/94 o dráhách v platném znění.
- Opírá se o znění směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropy č. 2016/797 (IV. železniční balíček), čl. 1, odst. 3 a 4. Doporučuji k pečlivému prostudování, je tam mj. řešena i vlakotramvaj.
- Původním záměrem zákonodárce bylo naplnění směrnice 797 ve smyslu vynětí „lokálek“ z implementace TSI. To se změnilo na pokus odstavit takové dráhy od veřejného financování, a tím je de facto zlikvidovat.
- Obvyklé mýty, obestírající místní dráhy:
 1. *Místní dráha musí být fyzicky oddělena od sítě. Realita – místní dráha je oddělena funkčně, přechod vozidel je standardem a samozřejmostí.*
 2. *Místní dráha nesmí sloužit nákladní dopravě. Realita – i v českých podmínkách mohou do místní dráhy ústít vlečky. Běžný výklad v EU je, že neslouží tranzitní nákladní dopravě.*
- Příklady ze zahraničí: LiLo, SLB, NÖVOG, RhB, HSB... Typický znak: provozovatel infrastruktury a dopravce jsou jedna osoba, není mezi nimi vztah objednatele kapacity. A vozidla těchto drah velmi často nemají EVN.

Co nám brání? Pár „drobností“

- Zajistit rámec financování infrastruktury těchto drah a provozu na nich z veřejných zdrojů;
- Vydat prováděcí předpisy pro místní dráhy, které specifikují minimální technická a provozní pravidla (kupodivu opravdu není vydáno!).

A kde je institut místní dráhy vhodné aplikovat?

Na většině koncových regionálních dráhách a na části tratí zaústěných do „velké“ sítě na obou koncích. Při znalosti české železniční sítě můžeme mluvit o cca. 30 až 40 procentech délky.

A co to přinese?

Značné úspory nákladů infrastruktury a v závislosti na znění prováděcích předpisů i vozidel. Ovšem za předpokladu, že opět nezvítězí snaha o zneužití uvedeného procesu k likvidaci částí sítě.

An aerial photograph of a railway station. The tracks run vertically through the center, with several buildings and structures on either side. A sign with the number '40' is visible on a building to the left, and another sign with '164' is on a building to the right. The text is overlaid in blue on the image.

Aby byla doprava atraktivní, uživatelsky vstřícná a zároveň ekonomicky přijatelná, musí být provozována vhodnými vozidly.

Ta nesmí být těžká a tedy energeticky náročná, vzhledem k nižším rychlostem na místních dráhách je možné využívat jednodušší technická řešení.

Nikdo neuvedl na trh vozidlo úspornější, než je motorový vůz řady 810, na nich ale atraktivní dopravu až na specifické výjimky stavět nelze.

Vhodné lehké kolejové vozidlo pro naše místní dráhy je tedy velkou výzvou blízké budoucnosti. Pokud k němu nedospějeme, tak s poslední osmsetdesítkou skončí venkovská železnice.

Děkuji za pozornost!

