

ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA V PARDUBICKÉM KRAJI

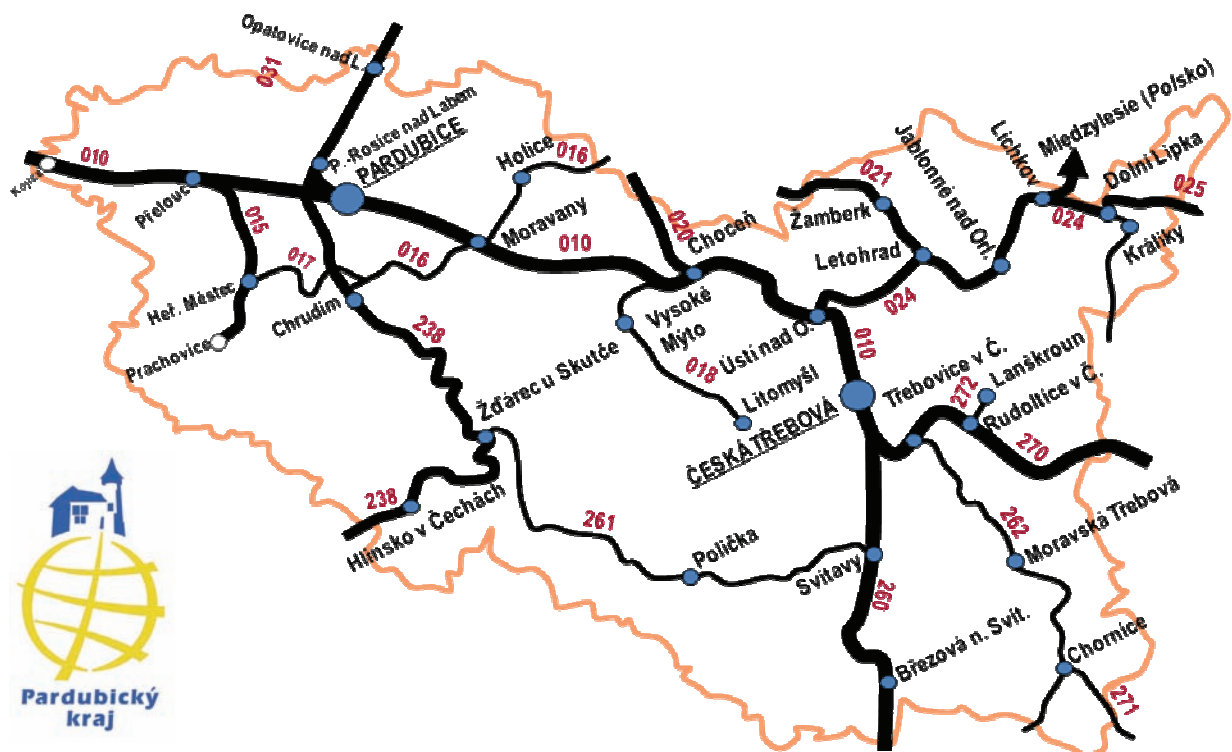
Jan Tichý

náměstek hejtmana Pardubického kraje

1. Úvod

Pardubický kraj má, vzhledem ke své poloze a trasování železničních koridorů, poměrně dobrou dosažitelnost rozhodujících sídel regionu, České republiky, i významných evropských center. Většina z jeho 505 tisíc obyvatel má tedy dobré předpoklady k využívání železniční dopravy, ať už pro jednorázové cesty nebo pro pravidelné dojíždění. Kraj se rovněž začal soustřeďovat na zajištění vhodné víkendové nabídky spojů do rekreačních destinací, s cílem vytvořit předpoklady i pro přepravu turistů a zvýšení zájmu o návštěvy kraje veřejnou dopravou.

Síť železničních tratí Pardubického kraje



Délka železniční sítě v územním obvodu Pardubického kraje je něco málo přes 550 km; elektrifikováno je 40% tratí, tedy 220 km. Železniční síť v kraji je rozčleněna do dvou základních kategorií: 65% tvoří tratě celostátní dráhy (téměř 360 km); zbývajících 35% tvoří dráhy regionální.

Přepravní doba vlakem je z Pardubic do Prahy okolo 60 min, z Pardubic do Olomouce cca 80 min, z Pardubic do Brna okolo 100 min, z Pardubic do Ostravy okolo 150 min, přičemž spoji SC Pendolino je to jen 120 minut.

Nabídka vlaků dálkové dopravy je bohatá, proto Pardubický kraj zaměřuje pozornost na vytvoření odpovídající nabídky na návazných tratích s rozhodujícími přepravními proudy občanů. V regionální dopravě je vypravováno v roce 2010 průměrně denně téměř 700 osobních a spěšných vlaků, jež ujedou více než 13 tisíc vlakových kilometrů. Roční rozsah regionální dopravy je 4,772 mil. vlkm; k tomu je nutno přičíst ještě dálkovou dopravu v rozsahu 5,745 mil. vlkm.

Cestující mají v kraji k dispozici 173 zastávek a stanic. Rozhodujícím dopravcem v kraji jsou České dráhy, a.s., jež zde rovněž zajišťují ve 38 stanicích komerční služby spojené s odbavením zákazníka. Pardubický kraj má s Českými drahami, a.s., od jarních měsíců r. 2009 uzavřenu desetiletou smlouvu na zajišťování základní dopravní obslužnosti; na podzim r. 2009 byly smluvně dojednány též otázky modernizace vozidlového parku regionální dopravy. Dopravce využije k financování moderních vozidel i Evropské fondy.

Pardubický kraj má zájem zkvalitnit veřejnou železniční osobní dopravu, zároveň hodlá aktivně jednat se správcem železniční infrastruktury Správou železniční dopravní cesty, s.o., o provedení investičních akcí a opravných prací. Snahou vedení kraje je umocnit efekt z přepravy moderními vozidly pro občany i návštěvníky kraje efektem odpovídající přepravní rychlosti, která bude dosažitelná po provedených úpravách železničních tratí. Samospráva kraje si rovněž uvědomuje oprávněnost požadavků zejména seniorů a osob se sníženou pohyblivostí, ale také maminek s kočárky, či rekreačních cestujících s jízdními koly, a hodlá u správce železniční infrastruktury prosazovat rovněž částečné či úplné modernizace nástupišť.

Politická reprezentace kraje rovněž hodlá aktivně vystupovat s požadavky na zvýšení zabezpečení křížení tratí se silničními komunikacemi (přejezdy); zejména též v případech, kdy kromě zvýšení bezpečnosti bude možné zvýšit i rychlost jízdy železničních vozidel.

Úkolem vedení Pardubického kraje pro nadcházející období je nejen udržet počet cestujících využívajících veřejnou dopravu, ale pokusit se snížit podíl individuálního motorizmu. Zde se nabízí využít potenciál železniční dopravy. Roční počet přepravených cestujících železnicí v kraji se pohybuje v posledních letech okolo 13 mil. osob; skutečnost roku 2009 však bude vlivem situace v ekonomice a hospodářství našeho státu o několik procent nižší. Za rok 2009 jsou předpokládány hodnoty za regionální dopravu 9,0 mil. cestujících a za dálkovou dopravu (bez tranzitu krajem) 3,4 mil. cestujících (zohledněný stav k 15.12.2009). Je zřejmé, že k poklesu přepravených cestujících došlo především v prvních měsících roku 2009, v druhém pololetí se pokles zájmu o železniční dopravu zastavil, resp. kopíruje hodnoty z roku 2008.

Železniční doprava je rovněž průběžně integrována v rámci pokračujícího projektu zavádění Integrovaného dopravního systému Pardubického kraje, kdy v roce 2010 k zatím zintegrovaným oblastem Pardubicka a Chrudimska přibude zbývající část kraje.

Integrace veřejné dopravy se dotkne nejen tarifní oblasti, ale rovněž změn v jízdních řádech veřejné autobusové i závazkové regionální železniční dopravy. Cílem je vytěžit z odstranění souběhů maximum pro vedení nových tras spojů a také vytvoření odpovídající nabídky přepravy o víkendech.

Pro oblast Českořebovska bude mít v roce 2010 pro organizaci veřejné dopravy zásadní význam otevření multifunkčního dopravního terminálu u nádraží. Budou nastaveny nové vazby mezi jednotlivými dopravními systémy, vč. rutinního odbavení cestujících v prostředí Integrovaného dopravního systému Pardubického kraje.

2. Koridorové tratě v kraji

Pardubický kraj je od západu na východ protnut 1. tranzitním železničním koridorem procházejícím na území České republiky mezi Děčínem, Prahou, Pardubicemi, Českou Třebovou, Brnem a Břeclaví. Ze stanice Česká Třebová odbočuje z této linie spojovací větve ke 2. koridoru, do Olomouce a Přerova. Koridorové tratě tak tvoří necelou třetinu délky sítě v kraji, tedy 156 km. Pro nás všechny je potěšitelné, že většina koridorového úseku je již modernizována a na úsecích o délce 75 km je umožněna rychlost vlaků 160 km/h. Zbývající zrekonstruovaná část koridoru umožňuje zpravidla rychlost 140, resp. 130 km/h, jen v několika málo technicky obtížných místech je rychlost nižší.



Rekonstrukce koridorové trati zatím neproběhla na 14 km trati mezi stanicemi Choceň – Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí. Na stávající staré trati je mnoho oblouků a od toho se odvíjí i nízká traťová rychlost, vesměs okolo 80 km/h. Vzhledem k tomu, že okolní úseky jsou upraveny na rychlost až 160 km/h, jedná se v pravém slova smyslu o omezující místo železniční infrastruktury.

Pardubický kraj je seznámen s variantami modernizace úseků Choceň – Brandýs nad Orlicí i úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí a provedení stavební činnosti jednoznačně podporuje. Nová trať, jejíž stopa povede převážně tunely, umožní maximální rychlost vlakových souprav a přispěje k dalšímu zkrácení cestovních časů o několik minut. Paralelně bude provedena rekonstrukce železniční stanice v Ústí nad Orlicí a zde bude rovněž řešeno třebovské zhlaví, jež je nyní pojížděno rychlostí 70 km/h.

Samospráva Pardubického kraje si uvědomuje doprovodný prvek modernizace koridorové tratě, kterým je částečná modernizace staničních budov a zejména úprava nástupišť. Tyto kroky SŽDC mají pro uživatele železniční dopravy pozitivní efekt a zcela jistě přispívají k atraktivitě železniční dopravy. Nástupiště jsou zvýšena na možnost úrovněného nástupu do nízkopodlažních souprav, prakticky ve všech případech jsou schodiště doplněna plošinami pro vozíčkáře, frekventované stanice mají výtahy. Odbavovací haly i nástupiště jsou mnohdy doplněny informačními systémy obsahujícími údaje o jízdách a řazení vlaků.

Samostatnou otázkou je modernizace velkých uzlových stanic Česká Třebová a Pardubice. Práce na modernizaci těchto stanic jsou teprve zapracovávány do

střednědobých, resp. dlouhodobých výhledů. Je jasné, že modernizace těchto zásadních uzlů je značně investičně náročná.

3. Ostatní železniční tratě v kraji

Na I. tranzitní železniční koridor v Pardubickém kraji navazují prakticky všechny tratě. Návazné tratě jsou jak celostátního významu (202 km), tak regionální dráhy (195 km). Z pohledu úředního jízdního řádu zasahuje do našeho kraje celkem 18 tratí, z čehož jen 3 jsou koridorové (označení SŽDC 010 Kolín – Česká Třebová, SŽDC 260 Česká Třebová – Brno, SŽDC 270 Česká Třebová – Přerov).

Z ostatních 15 tratí mají rozhodující význam ty, kde je silná příměstská doprava; nejvýznamnější je spojnice dvou krajských měst – trať SŽDC **031** Pardubice – Hradec Králové (–Jaroměř). Pro dopravu má zásadní význam rovněž trať SŽDC **238** (Havlíčkův Brod–) Hlinsko v Čechách – Slatiňany – Chrudim – Pardubice.

Svoji nezanedbatelnou roli v systému zajištění dopravní obslužnosti a síťové synergie mají dále zejména tyto tratě SŽDC nebo jejich úseky: SŽDC **018** Choceň – Vysoké Mýto město (–Litomyšl), SŽDC **272** Česká Třebová – Lanškroun, SŽDC **262** Česká Třebová – Moravská Třebová, SŽDC **016** Moravany – Holice, SŽDC **020** Choceň – Borohrádek (–Týniště nad Orlicí – Hradec Králové), SŽDC **024** Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Červená Voda, SŽDC **021** Letohrad – Litice nad Orlicí (–Týniště nad Orlicí), SŽDC **261** Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče, SŽDC **015** Přelouč – Heřmanův Městec (–Prachovice).

Zbývající úseky tratí v kraji mají pouze lokální význam a jsou na nich realizovány minimální objemy přeprav cestujících.

4. Modernizace nejvýznamnějších mimokoridorových úseků v kraji

Pro Pardubický kraj je nezbytně nutné prosadit v roce 2010 urychlení:

- zahájení realizace zkapacitnění trati Pardubice – Hradec Králové, zejména etapu zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem;
- definitivního posouzení oprávněnosti požadavku na výstavbu nové železniční trati mezi městy Pardubice a Chrudim (tzv. medlešická přeložka) a přijetí jednoznačných závěrů směřujících k termínovému zadání a garance realizace stavby nebo k jinému vhodnému alternativnímu řešení;
- diskuze k řešení případné elektrifikace úseku Pardubice – Chrudim – Slatiňany.

Úspěšné vyřešení uvedených oblastí bude směrodatné pro další rozvoj regionální (ale i dálkové) železniční dopravy v kraji, ale i ve vazbě na okolní kraje.

Zkapacitnění trati mezi sousedními krajskými městy Pardubice a Hradec Králové je nutné zejména pro zvýšení její kapacity (propustnosti) a také pro dosažení stability jízdního řádu. Stávající model osobní dopravy realizovaný mezi oběma statutárními městy je na hranici vyčerpání kapacity dopravní cesty a zejména při mimořádnostech dochází k přenosu zpoždění na mnoho vlaků.

Pardubický kraj, po dohodě se sousedním Královéhradeckým krajem, bude prosazovat model navýšeného rozsahu meziregionální dopravy a s nasazenými soupravami elektrických jednotek evropských parametrů.

Dalším kriticky úzkým místem je úsek Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem, kde jsou vedeny souběžné vlaky na trať SŽDC 238 Pardubice – Havlíčkův Brod. Vlivem minimální volné kapacity dopravní cesty musí být vlaky ve směru Pardubice – Chrudim (–Havl.Brod) vedeny převážně spojené s vlaky směr Hradec Králové s následným rozdělením souprav ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem. Pro zajištění přestupních vazeb mezi oběma frekventovanými tratěmi v opačném směru potom vlaky linky (Havl.Brod–) Chrudim – Pardubice musejí zpravidla 8 - 10 min vyčkávat na volnost tratě do Pardubic hl.n. ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem. Cestujícím se sice nabízí možnost přestupu do vlaku ze směru Hradec Králové, ale toto řešení rozhodně není ideální, navíc zbytečně zvyšuje počet osob pohybujících se v kolejisti železniční stanice Pardubice-Rosice nad Labem.

Definitivní posouzení oprávněnosti požadavku na výstavbu nové železniční trati mezi městy Pardubice a Chrudim je nezbytně nutné pro plánování mnoha rozvojových aktivit Pardubického kraje. Nejasnosti kolem realizovatelnosti výstavby, mnohé varianty řešení i variantní topologie trasy přináší neustálé dotazy občanů i zástupců místních samospráv. Náš kraj ve svém schváleném Územním plánu velkého územního celku Pardubického kraje počítá s pevnou stopou nové trati, nicméně se může ukázat, že některá z nyní předkládaných variantních řešení je výhodnější a z pohledu budoucnosti i zajímavější a perspektivnější. V každém případě je tedy nutné v co nejbližší době završit diskusi na téma budoucího železničního spojení měst Pardubice a Chrudim, aby bylo možno zodpovědně naplánovat veškeré aktivity, včetně dopravní koncepce a oblasti kolejových vozidel. Neustálé odkládání rozhodnutí či posouvání termínů rozhodně nevytvářejí podmínky pro řešení modelu železniční dopravy mezi těmito městy, přičemž přepravní proud přesahující 1.000 osob denně si to bezesporu zaslouží.



Definitivní rozhodnutí o přijatém konečném řešení (výstavba trati v závazném horizontu let) také umožní Pardubickému kraji specifikovat své požadavky k provedení účinných a ekonomicky zdůvodnitelných úprav na stávající trati mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem – Chrudim, kam zatím z pochopitelných důvodů pozornost upínána nebyla. Jedná se o prověření možností pro zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku (90 či 100 km/h), řešení vnějšího nástupiště v Medlešicích (u staniční koleje č. 3) pro možnost dosažení efektu z maximální rychlosti u zrychlených (zde projíždějících) vlaků s cílem přepravní doby mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem – Chrudim na hranici 10 min. Alternativou pro dosažení rychlého spojení může být rovněž prověření osazení nových výhybek č. 1 a 3 ve stanici Medlešice umožňujících jízdu nesníženou rychlostí i v odbočném směru. Na základě i takovýchto úprav a přihlédnutím k investiční činnosti na trati SŽDC 031 Pardubice – Hradec Králové, by bylo možno počítat s přepravní dobou mezi Chrudimí a Hradcem Králové pod 30 min.

Výsledky a závěry diskuze k řešení případné elektrifikace úseku Pardubice – Chrudim – Slatiňany mají rovněž podstatný dopad pro modely dopravní obslužnosti v regionu Chrudimska, ve vazbě především na krajské město Pardubice, ale také na sousední Hradec Králové. Je nutno posoudit všechny aspekty případného elektrického provozu, zejména ve vazbě na řešení přepravní nabídky pro cestující z oblasti za místem, kde bude docházet ke změně trakce (Slatiňany a okolí a následně celá oblast Hlinecka a Skutečska).

Naším záměrem je posunout se z pracovní roviny diskuzí k debatě o řešení nové tratě, vč. její případné elektrifikace, a ke stanovení konkrétních variant. Pro Pardubický kraj vyvstane povinnost vyřešení dopravního modelu na takto modernizované trati. V kontextu s tím budou muset velmi rychle proběhnout také jednání s dopravcem pro stanovení typů provozovaných vozidel, neboť tato relace je předmětem zájmu Pardubického kraje pro nasazení moderních vozidel evropských parametrů.

5. Priority pro investice a údržbu ostatních nekoridorových úseků tratí v kraji

Jak plyne z výše uvedeného, aktivity Pardubického kraje při jednáních s vedením Správy železniční dopravní cesty, s.o., budou v roce 2010 upínány na směřování prostředků pro úpravy (resp. modernizační opravy) následujících úseků tratí:

- **SŽDC 238** (Pardubice–) Chrudim – Slatiňany – Hlinsko v Čechách
- **SŽDC 018** Choceň – Vysoké Mýto
- **SŽDC 272** Rudoltice v Čechách – Lanškroun
- **SŽDC 262** Třebovice v Čechách – Moravská Třebová
- **SŽDC 016** Moravany – Holice

Dopady realizace jednotlivých požadavků jsou uvedeny dále.

Za přínos lze považovat realizaci investiční akce na trati **SŽDC 261** Žďárec u Skutče – Polička – Svitavy, kde je plánována koncem roku 2010 aktivace nového zabezpečovacího zařízení umožňujícího dálkové řízení provozu na trati z jednoho místa. Pardubický kraj pro nový JŘ 2010/11, jehož příprava je již v plném proudu, počítá se zohledněním přínosu této investice - částečným zkrácením jízdních dob vlaků,



ale zejména se zřetelným zkrácením dob křižování ve stanicích Květná, Borová u Poličky či Čachnov, stejně jako s novou možností křižování ve stanici Skuteč. Nové modely dopravy, jež se nabízejí pro zkvalitnění dopravní obslužnosti, jsou nyní konzultovány.

Úsek trati 238 (Pardubice–) Chrudim – Hlinsko v Čechách

Úpravy lze realizovat kdykoli v nejbližším období, bez rozhodnutí o definitivním řešení trati v úseku Pardubice – Chrudim, pozornost by měla být věnována těmto úsekům trati:

- zvýšení traťové rychlosti **ze 75 km/h na 90 km/h** v úseku Hlinsko v Čechách – Holetín (km 39,971-43,046);
- zvýšení traťové rychlosti **ze 70 km/h na 80 km/h** v úseku Prosetín – Cejřov (km 56,746-58,057) a v úseku Horka u Chrudimě – Chrast u Chrudimě (km 66,453-67,785);
- zvýšení traťové rychlosti **ze 70 km/h na 90 km/h** v úseku Chrudim – Chrudim zastávka (km 81,055-82,041), čímž dojde k prodloužení souvislého úseku s rychlostí 90 km/h v délce 4,8 km;
- zvýšení traťové rychlosti **ze 70 km/h na 100 km/h** v úseku Pardubice závoďiště – Pardubice-Rosice nad Labem (km 89,632-91,697);
- prověření aspektů pro zvýšení traťové rychlosti **ze 70 na 80 km/h** v části úseku před železniční stanicí Chrudim (km 78,350-79,431) ve směru od Slatiňan.

Za jednu z klíčových aktivit ze strany SŽDC ve vztahu k zatraktivnění cestování po trati SŽDC 238 považuje Pardubický kraj možné zvýšení traťové rychlosti ze 70 km/h na 100 km/h v km 72,991 - 75,600 (část úseku mezi zastávkou Zaječice a stanicí Slatiňany) s nutnou výstavbou přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 74,730.

Provedení úprav přinese nejen vyšší stabilitu jízdního řádu na této trati, ale zároveň umožní zkrátit přepravní dobu z Hlinecka do krajského města o několik minut. Pardubický kraj bude sledovat úpravy infrastruktury a průběžně vyhodnocovat podmínky pro aplikaci upravených schémat dopravní obslužnosti. Samospráva kraje rovněž požaduje po dopravci navýšit pro JŘ 2011 poměr výkonů realizovaných hnacími vozidly s konstrukční rychlostí vyšší než 80 km/h (tedy motorové vozy ř. 842, 843, 854).

Úsek trati 018 Choceň – Vysoké Mýto město

Úpravy lze realizovat kdykoli v nejbližším období, pozornost by měla být věnována těmto úsekům trati:

- zvýšení traťové rychlosti **ze 60 km/h na 70 km/h** v úseku Choceň – Dvořisko (km 0,969-2,184).

Za jedny z klíčových aktivit ze strany SŽDC ve vztahu ke zatraktivnění cestování po trati SŽDC 018 považuje Pardubický kraj možné zvýšení traťové rychlosti:

- **ze 60 km/h na 70 km/h (resp. vyšší) v km 2,184 - 3,935 (okolí zastávky Dvořisko) s nutnou výstavbou přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 3,783;**
- **ze 40 (50) km/h na 60 km/h v km 5,209-6,492 (část úseku mezi zastávkou Slatina a stanicí-dopravnou Vysoké Mýto) s nutnou výstavbou přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 5,223.**

Pozornost v oblasti infrastruktury je nutno zaměřit na udržitelnost železničního provozu v úseku Vysoké Mýto město – Litomyšl, kde zejména poslední úsek před dopravou Litomyšl je v poměrně špatném stavu.

Provedení úprav přinese nejen vyšší stabilitu jízdního řádu na této trati, zároveň umožní zkrátit přepravní dobu z Vysokomýtska do Chocně a dále do krajského města i do dalších destinací s dobrou železniční dostupností (lepší konstrukce přípojových skupin). Velkým průlomem by bylo dosažení jízdní doby mezi Chocní a Vysokým Mýtem pod 10 min i u zastávkových vlaků, resp. cestovní doby Choceň – Vysoké Mýto město u zrychlených vlaků rovněž na hranici 10 min.



Pardubický kraj bude sledovat úpravy infrastruktury a průběžně vyhodnocovat podmínky pro aplikaci upravených schémat dopravní obslužnosti.

Úsek trati 272 Rudoltice v Čechách – Lanškroun

Úpravy lze realizovat kdykoli v nejbližším období, pozornost by měla být věnována těmto úsekům trati:

- zvýšení traťové rychlosti z 50 km/h na 60 km/h v úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun (km 1,000-3,950).

Za jedny z klíčových aktivit ze strany SŽDC ve vztahu ke zatraktivnění cestování po trati SŽDC 272 považuje Pardubický kraj:

- modernizaci (rekonstrukci) přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 4,020 v dopravně Lanškroun - křížení se silnicí I/43. Stávající PZZ je vhodné doplnit závorami, ale zejména uzpůsobit pro ovládání během jízdy vlaku (tzv. dálkové ovládání nebo jízdu vlaku);
- možné zvýšení traťové rychlosti z 50 km/h na 60 km/h v km 0,420 - 1,000 (okolí vjezdu do stanice Rudoltice v Čechách) s nutnou výstavbou přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 0,913.

Provedení úprav přinese možnost zrychlení dopravy na lince Česká Třebová – Lanškroun, záměrem kraje je přepravní doba u zastávkových vlaků pod 20 min. Na linku je plánováno nasazení moderních vozidel již na přelomu let 2011/12 (konstrukční rychlost vozidel 120 km/h umožní rovněž zkrácení přepravních časů při jízdě po koridorovém úseku Česká Třebová – Rudoltice v Čechách).

Zvýšením zabezpečení úrovněového křížení s komunikací I/43 v Lanškrounu bude zvýšena bezpečnost jak železniční dopravy, tak především silničního provozu; od této úpravy je zároveň očekáváno umožnění snadnějšího vjezdu a odjezdu vlaků do/z dopravní Lanškroun (nyní musí motorové vlaky zpravidla zastavit, strojvedoucí v mnohých případech musí opustit železniční vozidlo a spustit aktivaci PZZ (včetně předchozího přejítí frekventovaného přejezdu pěšky), což prodlužuje přepravní dobu vlakem.



Pardubický kraj bude sledovat úpravy infrastruktury a průběžně vyhodnocovat podmínky pro aplikaci upravených schémat dopravní obslužnosti.

Úsek trati 262 Třebovice v Čechách – Moravská Třebová

Předmětný úsek trati považuje Pardubický kraj za jednoznačně perspektivní pro rozvoj železniční dopravy (napojení Moravskotřebovska na železniční uzel v České Třebové). V současné době je na trati umožněna rychlost vesměs 50 nebo 40 km/h, je zde množství nechráněných úrovněových křížení, většinou (v 17-ti případech) s účelovými komunikacemi.

Záměr zavedení četnější (intervalové) dopravy ve špičkách je také částečně devalvován ručním přestavováním výhybek v dopravně Mladějov na Moravě (v předmětném úseku je zjednodušené řízení drážní dopravy a výhybky jsou přestavovány personálem obsluhy vlaku).

Pardubický kraj zamýšlí zajistit v úseku Moravská Třebová – Česká Třebová regionální osobní dopravu modernějšími vozidly s konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h od JŘ 2012.

Jednání krajské samosprávy se Správou železniční dopravní cesty, s.o., budou vedena s cílem dosáhnout:

- instalace samovratných výhybek v dopravně Mladějov na Moravě,
- prověřit možnosti pro zvýšení traťové rychlosti, alespoň v úsecích, kde je to možné vzhledem k trasování dráhy.

Úsek trati 016 Moravany – Holice

S úpravami lze začít kdykoli v nejbližším období, vzhledem k množství nezabezpečených přejezdů budou pravděpodobně rozplánovány do několika let. Pozornost by měla být věnována těmto úsekům trati:

- Zvýšení traťové rychlosti **ze 45 km/h na 50 km/h** v úseku Moravany – Platěnice (km 29,368-30,480; bez PZZ v km 30,501)

Za jedny z potřebných aktivit ze strany SZDC v nejbližších letech ve vztahu ke zatraktivnění cestování po trati SZDC 016 považuje Pardubický kraj možné zvýšení traťové rychlosti:

- **ze 45 (20) km/h na 70 km/h v km 30,735-33,946** (úsek Moravany – Platěnice – Roveň) **s nutnou výstavbou p ě t i přejezdových zabezpečovacích zařízení v km 30,759; 31,172; 31,380; 33,132; 33,529 a rekonstrukcí PZZ v km 33,587;**
- **ze 45 km/h na 70 km/h v km 34,095-36,620** (úsek Roveň – Holice) **s nutnou výstavbou d v o u přejezdových zabezpečovacích zařízení v km 35,315 a 35,983.**

Jednání se Správou železniční dopravní cesty, s.o., budou vedena s cílem prosadit výše uvedené investiční záměry v nejbližších letech. Lze předpokládat, že přepravní doba v úseku Moravany – Holice by klesla pod 10 min, tento efekt lze využít na celé lince Pardubice – Moravany – Holice.

V případě závazného příslibu realizace zahájí Pardubický kraj práci na přípravě nového dopravního modelu. Pro danou linku lze potom uvažovat s novým vozidlem evropských parametrů s konstrukční rychlostí 120 km/h, přičemž přepravní doba mezi Holicemi a krajským městem by se mohla pohybovat (u zastávkových vlaků) na hranici 25 min, resp. těsně pod ní.

6. Rychlejší a modernější regionální doprava

Vedení Pardubického kraje hodlá aktivně působit v oblasti zrychlování a zkvalitňování regionální železniční dopravy. První kroky již byly učiněny, další jsou před námi. Naše snahy o změny a cílené úpravy infrastruktury hodláme koordinovat s definováním potřeby moderních kolejových vozidel evropských parametrů. Jednání s dopravcem probíhají průběžně. Část záměrů máme již odsouhlasenu, další část je ještě v jednání.

V rámci Regionu soudržnosti NUTS II - Severovýchod byla na sklonku roku 2009 vypsána výzva z oblasti Prioritní osy 1 - Rozvoj dopravní infrastruktury; Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území (oblast podpory 1.2, 18. kolo výzvy). Na základě uvedeného kola výzvy je možno předkládat projekty na nákup moderních evropských vozidel pro regionální osobní železniční dopravu. Pardubický kraj definoval své priority, dopravce ČD projekt připravil.

Pardubický kraj počítá se zajišťováním regionální dopravy moderními vozidly i nadále, tedy nejen při využití spolufinancování jejich pořízení z fondů EU. Předpokladem je však rovněž optimalizovaná železniční dopravní cesta.

7. Nástupiště jako důležitý prvek infrastruktury

Efekt z nových vozidel provozovaných po zoptimalizované železniční dopravní cestě je dále umocňován umožněním bezbariérového přístupu cestujících do železničních vozidel. Pohodlný nástup do vozidel lze uskutečnit jen z nástupišť

s potřebnou výškou plochy nad temenem kolejnice, resp. ve stanicích, kde je nástupiště více, též dalším zařízením typu schodišťových plošin či výtahů.

Provozovaná nová a modernizovaná nástupiště jasně přispívají ke zvýšení bezpečnosti a pohodlí cestování a vhodně doplňují potenciál provozu nízkopodlažních vozidel. Již v roce 2010 je plná třetina výkonů regionální dopravy zabezpečována nízkopodlažními soupravami, v následujících letech se tento podíl ještě výrazně zvýší. Snazší nástup imobilních, seniorů, cestujících s kočárky, cestujících s jízdními koly či lyžemi je také potřebným kvalitativním hlediskem regionální dopravy.



Nástupiště umožňující maximálně pohodlný nástup do železničních vozidel mají neocenitelný význam i v příměstské dopravě, kde snižují potřebnost pobytu vlakových souprav na zastávkách. A v neposlední řadě, uzpůsobená nástupiště v méně frekventovaných místech kraje nabízejí možnost přilákat další cestující do veřejné dopravy.

Pardubický kraj chce se Správou železniční dopravní cesty, s.o., jednat o úpravách či drobných modernizacích nástupišť, jednání se předpokládají v následujících okruzích řešené problematiky:

- úpravy stávajících nástupišť bez změny konfigurace kolejiště stanic (zpevnění hran, dosypání, úpravy příchodu, prověření možnosti zvýšení hrany nad temenem kolejnice - i jen u některých kolejí ve stanicích). Pozornost nutno věnovat stanicím Chrudim, Lanškroun, Letohrad, Slatiňany, Hlinsko v Čechách, Polička, Borová u Poličky, Skuteč, Králíky, Žamberk;
- úpravy a modernizace nástupišť frekventovaných stanic a zastávek při modernizaci tratě. Zde je jednoznačně příkladem úsek Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem;
- **modernizace nástupišť na významných zastávkách**, mezi něž patří např. zastávka Vysoké Mýto město.

8. Závěr

Pardubický kraj se jednoznačně hlásí k využívání železniční dopravy při zajišťování potřeb občanů i návštěvníků kraje. Kvalitní a pohodlná doprava není jen záležitostí vhodných vozidel a provázání jednotlivých dopravních systémů, nezanedbatelný vliv má i stav železniční dopravní cesty na nekoridorových tratích. Aktivity Pardubického kraje ve věci spolupůsobení při ovlivňování stavu tratí považujeme za legitimní, proto připravujeme s vedením Správy železniční dopravní cesty, s.o., nejen deklaraci spolupráce - Memorandum, ale také aktivně jednáme o jednotlivých krocích, jednotlivých prioritách.

Vedení Pardubického kraje věří, že kolegové ze SŽDC udělají maximum pro naplnění našeho úsilí a že i v době obtížnějšího hledání finančních prostředků najdeme společnou řeč při řešení zájmových úseků železničních tratí v Pardubickém kraji.



Lektoroval: Ing. Lubor Hrubeš, SŽDC, SDC Pardubice