

Možnosti zvýšení podílu kolejové dopravy na Ostravsku se zaměřením na zajištění kvalitního spojení Ostravy a Havířova

Petr MITÁČEK

Ing. Petr MITÁČEK, České dráhy, Obchodně provozní ředitelství Ostrava,
tel: 069-618-5102

Regionální železniční doprava sehrává a v budoucnosti bude sehrávat významnou a nezastupitelnou roli zejména v předměstské a příměstské dopravě, jak tomu ostatně nasvědčují příklady z vyspělejších evropských zemí, kde je v aglomeracích intenzivně železniční doprava rozvíjena, mnohdy na bázi železniční rychlodráhy v exponovaných úsecích segregované od ostatního železničního provozu dálkové a nákladní dopravy. Tímto směrem se bude bezpochyby ubírat vývoj i u nás včetně uplatnění zcela nových netradičních způsobů řešení předměstské a příměstské kolejové dopravy.

Oproti ostatním regionům je osobní železniční doprava na Ostravsku bohužel v mimořádném rozsahu nepříznivě poznamenána orientací zařízení železniční infrastruktury téměř výhradně potřebám přepravy nákladů. Je tomu tak jak z hlediska situování stanic a dalších dopravních zařízení, tak z hlediska jejich vybavení, v neposlední řadě je tento stav vyvolán i absencí zavedení elektrické trakce na jiných než magistrálních tratích. Má-li se kolejová železniční doprava začlenit do jednotného dopravního systému Ostravska a stát se jeho páteřním nosným prvkem, musí se přiblížit zdrojům a cílům cest nejvýznamnějších skupin obyvatel a propojit se s ostatními druhy dopravy prostřednictvím účelně řešených přestupních terminálů. V některých případech by to kromě modernizace a elektrizace stávajících tratí znamenalo výstavbu nových zastávek, stanic či dokonce celých kolejových tras.

Technické možnosti zvýšení podílu kolejové dopravy na Ostravsku.

Širší uplatnění hromadné kolejové dopravy na Ostravsku je v současné době omezují zejména technické podmínky dopravní infrastruktury. Jednotlivé kroky v rozvoji dopravní infrastruktury, vedoucí ke zatraktivnění a intenzivnějšího zapojení kolejové dopravy do dopravní obslužnosti ostravského regionu můžeme rozdělit do několika skupin:

1. Ke zlepšení podmínek zapojení železniční dopravy by došlo pouhým uvedením v řadě případů podudržované infrastruktury do optimálního stavu.
2. Odstranění úzkých míst a dílčí modernizační kroky by přinesly další zkrácení cestovních časů a spolehlivosti železniční dopravy a tím zlepšení postavení a konkurenceschopnosti železniční dopravy na přepravním trhu.
3. Rovněž elektrizace tratí může přinést výrazné estovních časů a zatraktivnění a zhospodárnění železniční dopravy. Bohužel v tomto směru je s výjimkou koridorových tratí a jejich odbočných větví situace v železniční infrastruktuře v Moravskoslezském kraji neutěšená (příčemž například trať Ostrava hlavní nádraží - Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí je z hlediska osobní dopravy nejzatíženější neelektrizovanou tratí Českých drah).
4. Případy měst či jejich částí, které sice přiléhají k železniční dopravní cestě celostátní nebo regionální dráhy, avšak není zde na vhodném místě zřízena stanice ani zastávka. Jedná se především o samotnou centrální část města Ostravy, dále o ostravské sídliště Zábřeh, město Třinec, lokalitu Havířov nemocnice až po místní části Frenštátu pod Radhoštěm či Dolního Benešova. Ve všech těchto případech by pouhé vybudování železniční zastávky přineslo výrazné zlepšení možností zapojení železniční dopravy do dopravní obslužnosti, a to nejen co se týče regionální ale v případě Třince či centra Ostravy i dálkové dopravy. Bohužel financování výstavby nových zastávek není v současné době vzhledem k ekonomické situaci v možnostech Českých drah.
5. Významná města či jejich části, která jsou situovaná nedaleko železnice a bylo by

možno je výhodně obsluhovat kolejovou dopravou při vybudování relativně krátké odbočné tratě vedené vhodným způsobem přímo do městské zástavby. Příkladem tohoto případu mohou být tak významná města jako Havířov, Karviná nebo Orlová, kde byla v poválečném období překotného budování těchto socialistických sídlišť jejich obsluha moderním a výkonným systémem hromadné kolejové dopravy zcela opomenuta.

6. Zvláštním případem je spojení Hlučínska a samotného Hlučina s Ostravou. Železniční dopravní cesta mezi Hlučínem a Petřkovicemi byla sice v roce 1950 přeměněna na tramvajovou, avšak v roce 1982 nesystémově zrušena. I tento významný přepravní vztah by měl být jednoznačně opět zabezpečován kolejovou dopravou.
7. Dalším možným řešením, které je v posledních letech v řadě případů v zahraničí použito nebo je intenzivně připravováno, je systém lehké kolejové dopravy s přímým přechodem kolejových vozidel mezi železniční a tramvajovou dráhou. Příznivým prvkem dědictví minulosti na Ostravsku je dříve hustá síť kolejových tras, na kterých byl takovýto přechod vozidel v nákladní ale i osobní dopravě prováděn. V důsledku toho jsou tramvajové dráhy Dopravního podniku Ostrava a.s. dnes daleko lépe průchodné pro takováto integrovaná kolejová vozidla, nežli je tomu u jiných tramvajových sítí v České republice. Parametry vozidel integrovaného kolejového dopravního systému by v takovém případě mohly být z hlediska přechodnosti a provozních vlastností daleko příznivější.
8. Lze uvažovat i o využívání kolejových tras vleček průmyslových závodů k přepravě osob, což bylo i na Ostravsku v minulosti v nejednom případě uplatněno. Kromě případů návozu zaměstnanců takřka přímo na pracoviště však není toto řešení výhodné, neboť tyto vlečky se zpravidla nacházejí mimo obytné zóny a zájmové lokality osobní dopravy a často podléhají specifickému technologickému režimu daného závodu.

Výše nastíněný výčet možností změn v infrastruktuře směřujících k lepšímu zapojení kolejové dopravy do dopravní obslužnosti regionu není vyčerpávající, existují i další netradiční způsoby řešení nebo jejich kombinace. Obsáhlejší a vyčerpávající pojednání na toto téma by však bylo daleko nad rámec tohoto příspěvku. Je rovněž nutno mít na zřeteli, že řada z těchto počinů by se kladně promítla nejen do postavení železniční dopravy v systému regionální osobní dopravy, ale přispěla by ke zhospodárnění železniční dopravy jako takové

Lehká kolejová doprava

Jako vhodné se jeví sledovat na Ostravsku rovněž využití lehké kolejové dopravy. Stávající klasická „těžká“ osobní doprava totiž z řady důvodů nesplňuje požadavky na moderní systém předměstské a příměstské dopravy. Rovněž zahraniční zkušenosti se nezřídka kloní k zavádění lehké kolejové dopravy, t.j. lehkých převážně elektrických jednotek s výraznými dynamickými vlastnostmi a podstatně příznivějšími dopravně-inženýrskými a provozně-ekonomickými vlastnostmi, než je tomu u dosavadních klasických vlakových souprav.

Pojem lehká kolejová doprava přitom není jednoznačně definován a lze pod ním chápat celou škálu možných řešení. Z hlediska koncepce řešení vozidel pak mohou nastat nejrůznější případy:

- od čistě železničních vozidel splňujících všechny požadavky na ně kladené, projektovaných s maximální snahou o snížení hmotnosti a zlepšení dynamických vlastností,
- přes hybridní vozidla, umožňující přímý přechod mezi tramvajovou a železniční infrastrukturou (a v každém konkrétním případě to bude pravděpodobně zcela jiné vozidlo, konstruované „na míru“)
- až po lehká vozidla účelově konstruovaná výhradě pro provoz na určité autonomní dopravní cestě, kterou může být například zcela nová rychlodráha nezávislá na jiných drahách.

Je třeba mít rovněž na zřeteli, že při návrhu konkrétního řešení dopravní obslužnosti musí být jako prioritní vždy požadavek uspokojení požadavků zákazníků

a objednavatelů této dopravy. Od toho se musí odvíjet další postup řešení a z něj pak v dalším vyplynou požadavky na parametry a konstrukci vozidel pro jeho uskutečnění potřebných (bohužel často bývá klubko problémů kolejové dopravy rozmatáváno z opačného konce, a to od vozidla, zhusta takového, které je již někde v zahraničí v provozu, s následnou úvahou jak by asi bylo možné jej uplatnit doma).

Spojení Ostrava - Havířov

Podívejme se nyní blíže na modelový případ, který je současně jedním z nejpalčivějších problémů regionální dopravy na Ostravsku. Je jím absence uspokojivého řešení hromadné kolejové dopravy v přepravním vztahu krajského města Ostravy a nedalekého Havířova, který je druhým největším městem Moravskoslezského kraje. Je jasné, že se jedná i z celorepublikového hlediska o velmi významný přepravní proud, který je v současné době zabezpečován v převážné míře autobusovou dopravou. Město Havířov s cca 90 tisíci obyvateli je výrazně orientováno právě na Ostravu a je chybou, že již v minulosti nebyla tato přepravní relace řešena kolejovou dopravou.

Kolejová doprava je schopna v této relaci nabídnout kvalitní a rychlé spojení, které se může stát dominantním prostředkem hromadné dopravy. Studie REDOSO 2000, kterou na objednávku generálního ředitelství Českých drah v roce 2000 vypracoval Výzkumný ústav dopravní, uvádí v relaci Ostrava - Havířov přepravní proud 13 524 osob, z toho 9 660 osob hromadnou dopravou, z toho 4 060 osob vlakem a 5 600 autobusy (tabulka 2.1. v příloze studie). V případě integrace a rozvoje kolejových systémů tato studie uvádí výhledový přepravní proud 8 330 osob kolejovou dopravou (tabulka 2.3. v příloze studie).

Výchozí základnou řešení kolejové dopravy mezi Ostravou a Havířovem je existence tratě celostátní dráhy mezi oběma lokalitami. Jedná se jednak o dílčí úsek trati Ostrava-Svinov / Polanka nad Odrou - Český Těšín, která je převážně dvoukolejná s traťovou rychlostí 80 km/h, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV s dostatečnou propustností. Nevýhodou je, že tato trať míjí centrum jak Ostravy, tak i Havířova. V železniční stanici Ostrava-Kunčice však kříží trať celostátní dráhy Ostrava hlavní nádraží - Valašské Meziříčí, která je ve sledovaném úseku Ostrava hlavní nádraží - Ostrava-Kunčice dvoukolejná s traťovou rychlostí 60 km/h, ovšem s provozem v nezávislé trakci. Tato trať se sice přibližuje k centru Ostravy, nejbližší železniční stanice Ostrava střed je však historicky orientována příchodem na stranu kolejiště odlehle od centra Ostravy s nevýhodnou pěší přístupovou trasou jak do centra, tak i k většině prostředků MHD. V Havířově musí vzhledem k odlehlosti nádraží převážná část cestujících dále použít autobusovou dopravu, přičemž mnohé ze spojů jsou vedeny přímo z Ostravy. Z tohoto nástínu vyplývá, že kolejová doprava i přes existenci trasy dvoukolejné celostátní dráhy má v současných podmínkách velmi nevyhovující pozici.

Aby se mohla nesporně výhodnější kolejová doprava stát dominantní v hromadné dopravě osob mezi Ostravou a Havířovem a mohla úspěšně konkurovat individuálnímu motorismu, bude zapotřebí zásadní zlepšení stávajícího nepříznivého stavu. K tomu je zapotřebí v postupných krocích:

1. Provést elektrizaci trati Ostrava-Kunčice - Ostrava hlavní nádraží, která umožní vedení přímých vlaků v relaci Ostrava hlavní nádraží - Ostrava střed - Havířov v elektrické trakci.
2. Vybudovat novou zastávku Ostrava-centrum v prostoru Českobratrské až Stodolní ulice, t.j. v těsné návaznosti a docházkové vzdálenosti na centrum Ostravy a s co nejpříznivěji řešenou vazbou na MHD (trolejbus a pro veřejnou dopravu nevyužívané souběžné koleji po její modernizaci i tramvaj).
3. Provést optimalizaci trati Ostrava hlavní nádraží - Ostrava-Kunčice - Havířov s cílem zvýšení traťové rychlosti a zkrácení stávajících cestovních dob.
4. Vybudovat odbočnou trať lehké kolejové dopravy v Havířově s cílem se kolejovou dopravou co nejvíce přiblížit centru města a rozhodujícím obytným celkům.
5. Propojit dopravní infrastrukturu železnice a tramvaje v prostoru centra Ostravy k umožnění přímého přechodu lehké kolejové dopravy mezi Českými drahami a Dopravním podnikem Ostrava.

Většina z vyjmenovaných kroků nemá dopad do zkvalitnění hromadné dopravy pouze ve sledované relaci, ale příznivě se projeví v celém komplexu problémů železniční

dopravy, a to nejen regionální. Zejména například:

- ad 1. Elektrizace trati Ostrava hlavní nádraží - Ostrava-Kunčice umožní rovněž zkvalitnění regionální dopravy mezi centrem Ostravy a Českým Těšínem, Třincem a Jablunkovskem vedením přímých vlaků z Jablunkovska přes Ostravu střed do Ostravy hlavního nádraží a v neposlední řadě je rovněž prvním dílčím krokem k následnému zavedení elektrické vozby ve významném směru z Ostravy na Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí a Valašské Meziříčí.
- ad 2. Nová zastávka Ostrava centrum umožní dosažení centra Ostravy a vytvoří dosud chybějící přestupní návaznosti na MHD pro další významné přepravní proudy z Frýdecko-Místecka a Těšínska a Jablunkovska,
- ad 3. Optimalizace trati a zvýšení traťové rychlosti se příznivě projeví nejen v regionální osobní dopravě ale i v dopravě dálkové a ve svém důsledku i v dopravě nákladní.

Výše uvedené tři kroky podmiňují vlastní výstavbu trati lehké kolejové dopravy. Vzhledem k podstatně širším souvislostem musí být prioritou rozvoje železniční dopravní infrastruktury, a to nejen z pohledu Ostravska a Moravskoslezského kraje ale i celostátního a proto musí být rovněž odpovídajícím způsobem na všech úrovních sledovány a podporovány. Teprve poté lze uvažovat o dalších krocích, jakými je například lehká integrovaná kolejová doprava.

Bez ohledu na rychlost investic do železniční infrastruktury by bylo vhodné studijně řešit problematiku lehké kolejové dopravy do centra Havířova, kde se nabízí řešení kolejové dopravní cesty:

a) S parametry tramvajové dráhy, na kterou by pak byla přechodná integrovaná lehká kolejová vozidla .

b) Železniční v určitých výjimečných parametrech, na kterou by byla přechodná pouze určitá železniční vozidla zvláštní lehké konstrukce a průchodnosti.

Tato studie musí samozřejmě kromě proveditelnosti záměru posouzené v několika variantách obsahovat i ekonomické vyhodnocení.

Závěr.

Systém moderní lehké kolejové dopravy může zajistit v celém ostravském regionu trvale významný podíl hromadné dopravy s rozhodujícím podílem ekologické a hospodárné elektrické trakce. Jeho zavedení by přitom nemuselo být otázkou daleké budoucnosti. Pokud mu bude věnována dostatečná pozornost a podpora, mohly by se dílčí kroky realizovat v dohledné době.