

## Postřehy ze Sofie

Petr Stejskal

Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) je mezinárodní organizací. Členy OSŽD jsou ministerstva dopravy a centrální státní železniční orgány z 25 států (Azerbajdžán, Bělorusko, Bulharsko, Maďarsko, Vietnam, Gruzie, Irán, Kazachstán, Čína, Korejská lidově demokratická republika, Kirgizie, Lotyšsko, Litva, Moldávie, Mongolsko, Polsko, Ruská federace, Rumunsko, Slovensko, Tádžikistán, Turkmenistán, Uzbekistán, Ukrajina, Estonsko a ČR) operujících na cca 276 tisících kilometrech železničních tratí - tj. dvacetidvétnásobku délky české železniční sítě. Organizace vznikla jako výsledek konference ministrů dopravy 28. června 1956 v Sofii.

Hlavní směry činnosti organizace byly zaměřeny na rozvoj mezinárodní železniční dopravy zejména mezi státy Evropy a Asie, včetně kombinované dopravy, vytvoření a sjednocení přepravní politiky, zavedení mezinárodního přepravního práva, obhospodařování Smlouvy o mezinárodní železniční přepravě osob (SMPS) a Smlouvy o mezinárodní železniční nákladní přepravě (SMGS), společné řešení ekonomických, vědeckotechnických a ekologických aspektů vztahujících se k železniční dopravě, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy ve vztahu k ostatním druhům dopravy atd. Od té doby uplynulo padesát let. Za tu dobu si organizace nejen zachovala svou samostatnost, ale stále plnila úlohu vedoucí mezinárodní železniční organizace v Evropě i Asii nejen v oblasti přepravního práva, ale i v oblasti dopravní politiky, strategie rozvoje železniční dopravy, ve sféře řešení problematik spojených s ekonomickými i vědeckotechnickými problémy železnice. Velké množství zkušených a kvalifikovaných specialistů z ministerstev i železnic členských států OSŽD, vědeckovýzkumných pracovišť a dalších zainteresovaných organizací se aktivně účastnilo na zpracovávání konkrétních témat k rozvoji železničního odvětví.

V polovině června proběhlo v Sofii, pod vedením bulharského ministra dopravy, pana Petyra Mutafčieva XXXIV. zasedání Rady ministrů OSŽD, který úvodem prezentoval priority bulharské dopravní politiky v oblasti železniční dopravy.

Těmi jsou především:

- modernizace železniční infrastruktury na důležitých tratích, klíčových spojích evropského i národního významu tak, aby odpovídaly evropským parametrům,
- modernizace dopravních prostředků (již uzavřené smlouvy s firmou Siemens na dodávky vlakových souprav, elektrických lokomotiv, dále se předpokládají dodávky spacích vagonů i modernizace současného parku),

- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy (cestou smluvních vztahů mezi řídicími orgány železnice a místními územními správami, dopravní policií a ministerstvem vnitra, praktická cvičení a školení k eliminaci teroristického ohrožení a dalších možných krizových situací),
- zlepšení kvality nabídky přepravních služeb, vytvoření moderního modelu hospodaření a zvýšení kvalifikace všech zaměstnanců.

Potřeba důležitých investic do železniční infrastruktury vyvolává nutnost koncentrace v úsilí k vytvoření moderního ekonomického modelu souvztažnosti v tomto sektoru. Ve schváleném plánu realizace prioritních infrastrukturních projektů do roku 2015 jsou mechanismy k využití veřejno-privátního partnerství (PPP) s cílem získat investiční prostředky mimo rámec státního rozpočtu.

Změny a doplnění zákona o železniční dopravě, jakož i na něj navazujících vyhlášek, musí být učiněné v zájmu harmonizace s právem Evropského společenství. Je nutné urychleně vytvořit podmínky a pravidla pro předávání objektů železniční infrastruktury na základě koncesí, realizovat systémy vybírání poplatků za využití železniční infrastruktury na koncesionářské bázi, vytvoření podmínek jakož i stimulace modelů PPP. Koncese jako nástroj PPP se může vztahovat na nádražní budovy (již se jedná o budovy nádraží v Sofii a Plovdivu) - intermodální terminály, traťové úseky, budovy, činnosti (přeprava zavazadel, finanční služby, zdravotnické služby atd.).

Dále účastníci zasedání (zástupci 25 členských států OSŽD, zástupci finských, francouzských i srbských železnic ve funkci pozorovatelů) byli informováni o rozvoji dopravní infrastruktury v roce 2005 kdy např. jen v samotné Číně se železniční infrastruktura rozrostla o 1 200 km a vysokorychlostní (přes 200 km/hod) síť železničních tratí představuje již 5 371 km. V Kazachstánu nové spojení mezi Alma-Atou a Astanou zkrátilo cestovní dobu z 21 na 13 hodin. Podobně rychlý spoj je mezi Petrohradem a Moskvou.

Dalším důležitým tématem byly multimodální přepravy, zvyšování tranzitního potenciálu, dopravní politika, přepravní právo, telematika, financování, rozpočtová problematika, vydavatelská činnost, spolupráce s Mezinárodním

přepravním výborem (CIT), Organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) a Evropskou hospodářskou komisí/OSN.

Členské státy OSŽD spolupracují celkem na 13 koridorech. U tří z nich práce došly do takového stádia přípravy, že mohly být předloženy k projednání a odsouhlasení ve formě Komplexních plánů přeprav a rozvoje dopravních koridorů.

### Koridor č. 1

Přes území 11 států (Polska, Litvy, Lotyšska, Estonska, Běloruska, Ruské federace, Kazachstán, Uzbekistán, Čína, Mongolsko a Korejské lidově demokratické republiky) v délce celkem 24,8 tis. km.

Základní směr vychází z polských Kunic (na hraničním přechodu do Německa) přes Varšavu, Brest – Minsk – Moskvu – Nižnij Novgorod – Sverdlovsk – Omsk – Novosibirsk – Krasnojarsk – Irkutsk – Nachodku až do Chasanu. Do něj se napojují větve z Číny, Kazachstánu a Mongolska. Největší objemy přeprav se uskutečňují na území Ruské federace (100 mil. tun) a Číny (150 mil. tun). Na celé trase je 38 kontejnerových terminálů. Plánuje se především modernizace infrastruktury na polském, běloruském, čínském a mongolském území tak, aby umožňovala rychlost do 160 km/hod., výstavba druhých i třetích kolejí především na území Ruska, přestavby železničních stanic tak, aby umožňovaly průjezdy těžkotonážních vlaků, elektrizace, autoblok, dispečerské řízení, zlepšení práce v pohraničních stanicích atd., vše s cílem zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

### Koridor č. 9

Přes území Běloruska, Litvy a Ruské federace - celkem 845 km. Tento koridor spojuje hlavní město Litvy (Vilnius) s přístavem Klajpedou a Kaliningradskou oblastí Ruské federace a s velkými průmyslovými regiony na východě přes Bělorusko. Jde o jednu z nejdůležitějších priorit integrace dopravních sítí OSŽD a Evropského společenství. Počítá se s celkovou generální opravou tratí, elektrizací, modernizací automatizovaného



Autor článku podepisuje závěrečný protokol za ministra dopravy.

Foto © OSŽD

## Pražské metro pro rok 2200

Miroslav Kyncl

sdělovacího i zabezpečovacího zařízení, obnou parku osobních i nákladních vagónů, využitím optických vláken atd. Budou zde také vytvořeny systémy automatické identifikace a dislokace vozového parku.

### Koridor č. 11

Přes území Ruské federace, Ázerbajdžánu a Iránu - celkem 5,6 tis. km. Začíná vysokorychlostním úsekem Petrohrad – Moskva a pokračuje přes Saratov – Volgograd – Astrachaň – Baku – Astara – Teherán – Bender Abbas. Opět jde především o modernizaci, elektrizaci, výstavbu druhých i třetích kolejí, výstavbu mostů, optimalizaci železničních uzlů a výstavbu kontejnerových terminálů.

Dále byli účastníci zasedání informováni o pracech prováděných na zdokonalování SMGS a SMPS a zabezpečení mezinárodních železničních přeprav členských států OSŽD. Materiál se zabýval vývojem přepravního práva od roku 1874 a jeho vzniku ve Švýcarské konfederaci, vznikem CIM, politickými faktory, které daly vzniknout SMGS v roce 1951, současnou tendencí k harmonizaci CIM s SMGS, spoluprací OSŽD s OTIF, revizí SMGS, vytvořením vzoru jednotného nákladního listu CIM/SMGS, harmonizací pravidel pro přepravu nebezpečného zboží (na základu RID - Řád pro přepravu nebezpečného zboží - vytvořena příloha k SMGS).

Pro léta 2006-2016 považuje OSŽD za nutné dále intenzivně pracovat na zdokonalování mezinárodních přeprav mezi Evropou a Asií, na zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, pokračovat také na harmonizaci východního (SMPS i SMGS) i západního (CIV i CIM) přepravního práva, pokračovat na aktualizaci Pravidel pro přepravu nebezpečného zboží, na rozvoji koridorů a vytvoření vysokorychlostních magistral, na rozvoji multimodální dopravy, zlepšení práce pohraničních stanic a zdokonalení spolupráce s Evropským společenstvím. To na závěr ministři členských států OSŽD, nebo jejich pověřeni zástupci, podpišou a stvrdí.

Historie Bulharska, od roku 681 kdy chan Asparuch vytvořil po dohodách se sedmi kmeny quasi státní útvar, je s námi propojena hlavně věrozvěsty Cyrilem a Metodějem, kteří i tam, na konci 9. století, byli tvůrci abecedy. V roce 913 byl panovník (Simeon I) již korunován jako car.

*Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc.,  
zástupce ředitele odboru financí  
a ekonomiky MD,*

Nadpis tohoto článku vůbec není nadsazený. Vždyť metra v Londýně, Paříži, Budapešti a dalších městech již vstoupila do druhého století své existence a konec jejich života je v nedohlednu. Obdobně lze usoudit, že větší na tunelů a stanic pražského metra se dožije nejméně roku 2200 a i v té době bude muset metro městu dobře sloužit.

Je známo, že vliv města a metra je vzájemný. Město vyvolává přepravní požadavky na metro a metro naopak podporuje rozvoj těch lokalit, kam je zavedeno. Metro překonává terénní překážky snáze než pozemní doprava a může tak přispět k rovnoměrnému osídlení města, což je významné právě v Praze.

Je obtížné předvídat budoucí vývoj a podle toho metro plánovat. Většinou se tak děje pod tlakem naléhavých potřeb současných a potřeb blízké budoucnosti. Výsledkem však může být dílo, které sice ty okamžité potřeby uspokojí, ale pro dalekou budoucnost se ukáže jako zcela nevhodné a nekoncepční. Řada dosavadních již schválených a později měněných návrhů sítě pražského metra ukazuje, že je třeba řešit věc s patřičným nadhledem.

S velkou pravděpodobností lze odhadnout, že zájmová sféra Prahy poroste do okruhu desítek kilometrů od centra. V centrální oblasti se budou zvětšovat snahy o využití dosud opomíjených ploch. To bude mít za následek, že se kompaktní zastavba (vedle chráněné zeleně) bude stále rozšiřovat až do průměru několika kilometrů. Zde budou požadavky na přepravu rozděleny rovnoměrně bez výrazné preferovaných směrů či lokalit. Lokalitami s trvale výjimečnými nároky na přepravu by mohly být jen dopravní uzly, v centrální Praze by šlo o železniční nádraží.

Síť metra, která má obsluhovat takovou oblast, proto musí být rozložena rovnoměrně a být pokud možno středově souměrná. To si uvědomili již před více než sto lety plánovači pařížského metra a naplánovali roštovou síť doplněnou okružní trasou rozdělenou do dvou větví. Jde o princip znázorněný. Ukázalo se však, že pravouhlá síť nedostatečně uspokojuje přepravní potřeby v diagonálním směru a proto další pařížské linky se budovaly v chybějících diagonálních směrech.

Dnes a zřejmě i pro dalekou budoucnost se považuje za nejvhodnější koncepcí diametrálních tras, případně doplněných okružní linkou. Pozdější prodloužení diametrálních tras umožňuje obsluhu stálet většího území. To vyžaduje, aby trasy byly přímé a zachovaly si svůj diametrální charakter. Takovou koncepcí má například moskevské metro se šesti diametrálními trasa-

mi. Při větším počtu linek může být problémem situování přestupních stanic, jejichž počet roste geometricky s počtem linek. To řeší například mnichovský model, kde dvě linky se na okraji centra spojují do jedné trasy a na opačné straně se zase rozdělují.

Existuje celá řada faktorů důležitých pro plánování sítě metra. V žádném případě však nelze podceňovat ty z nich, které se týkají daleké budoucnosti. Máme sice o ní jen nepřesnou představu, ale rozhodně ji musíme brát v úvahu. V té souvislosti přímé a rovnoměrné rozložení diametrální trasy metra představují nejmenší možné riziko, že se později projeví jako nesprávně vedené.

Systém tří tras pražského metra dobře odpovídá požadavku souměrnosti. Tato souměrnost by však byla vážně narušena pokračováním trasy D od Hlavního nádraží na Žižkov a dále již nikoli v radiální, ale tangenciální směru do Vysočan. Správnější je, aby trasa D pokračovala až na Náměstí republiky a zde byla dočasně ukončena. Později může být prodloužena na Letnou, k výstavišti a dále do Bohnic, případně ještě dále na sever.

Východ Prahy (Malešice) si dříve či později vyžádá trasu E, která by měla vést přes Žižkov na Náměstí Míru, I. P. Pavlova a Karlovo náměstí, zde s manipulační spojkou na trasu B. Její další pokračování přes Dlažbačov, Břevnov, Motol a Bílou Horu do Řep odstraní důvod pro zcela nesystémovou zajišťku trasy A do některých z těchto lokalit. Tak může být trasa A napřímena, což značně sníží její investiční i provozní náklady a zkrátí cestovní dobu cestujících od Kladna a letiště.

Rozhodnutí pražské radnice prodloužit trasu A na letiště má zásadnější vliv na změnu jejího charakteru, než se na první pohled zdá a než si asi sama radnice uvědomuje. Z hlediska dlouhodobého výhledu bude pro její zatížení dominantní letiště a terminál Dlouhá Míle a nikoli ostatní nácestné stanice. Také je třeba počítat s tím, že trasa A bude z letiště prodloužena dále na západ do perspektivního západního areálu letiště. To vše je nutné respektovat a již nyní vytvořit podmínky, aby i v budoucnu byl její provoz efektivní, tedy trasa musí být pokud možno přímá. Rozhodně není dobrým řešením snaha „zabít dvě mouchy jednou ranou“, tj. cestou z letiště obsluhovat i lokality, které leží mimo přímý směr a které lze bez velkých problémů obsluhu jinak. Není příliš obtížné odhadnout, jaké obrovské časové a provozní ztráty by objížďka vyvolala jen za prvních sto let.

Popsaný návrh sítě znázorňuje. Jsou zde označeny nové navrhované stanice. Síť pěti tratí metra může dlouhodobě uspokojit potřeby středně přepravy. Nároky na