

To nevymyslíš, to je Česko! Modernizace železnic za 10 miliard? Vlaky z Prahy do Brna pojedou ještě déle!

- CZ24 News | 17. června 2023

ČESKO: Jízdní doba vlaků z Prahy do Brna se prodlouží v porovnání s dobou před modernizací železnice, která začala před více než dvěma lety a stála přes 10 miliard korun. Cestující pojedou o 11 minut déle, než se jezdilo před železničním odklonem a začátkem modernizace. Cesta po rychlejší trase po koridorové trati přes Českou Třebovou bude ještě pomalejší, než před modernizačními pracemi, uvádí oborový server Zdopravy.cz.

Zpomalení cesty z Prahy do Brna vyplývá z porovnání jízdních dob dálkových expresů před odklonem a po návratu na koridor. Jízdní řád začne platit od 1. července a Správa železnice nejvíce prodlouží jízdní dobu společnosti RegioJet, který v roce 2021 jezdil z pražské metropole do druhého největšího města za 2 hodiny a 26 minut, zatímco teď pojedou 2 hodiny a 34 minut. Nový jízdní řád začne platit poté, co dojde k ukončení prací v úseku Tiché Orlice u Brandýsa nad Orlicí.

Ještě větší zpomalení dojde na trase z Brna do Prahy, kde se dosavadní cesta z 2 hodin a 31 minut prodlouží na 2 hodiny a 42 minut. „Vlaky Českých drah pojedou stejně dlouho jako dosud v případě cesty z Prahy (2 hodiny a 35 minut), z Brna Railjetů a Metropolitany zrychlí o minutu na 2 hodiny a 33 minut. Ještě v roce 2019 před modernizací jezdily za 2 hodiny a 30 minut,“ informuje webový portál Zdopravy.cz.

Pomalejší cestování není dané pouze technickou schopností vlaku vyvinout určitou rychlost či traťovou rychlostí, uvedl mluvčí Správy železnic Jan Nevola. „Záleží také na vytíženosti dané trati. Z našeho pohledu by měl být jízdní řád spolehlivý a opakovatelný. Správa železnic proto při konstrukci jízdního řádu, v zájmu spolehlivosti a včasnosti jízdy vlaků, zvyšuje rezervy v jízdních dobách. U linky Ex 3 mezi Prahou a Brnem je tato rezerva stanovena na 3 minuty, což jsou 2 procenta celkové cestovní doby,“ doplnil Nevola.

Vedení železniční správy má nově odměny z plnění jízdního řádu, což může souviset s časovou rezervou – zvyšuje se tím vyšší procento včasného dojezdu vlaků a tím pádem také možnost větších bonusů. Na to [zareagovala](#) Správa železnic s tím, že management na rok 2024 v tomto ohledu nemá od Správní rady stanoveny žádné bonusy.

Podle portálu IDOS.cz, který se zaměřuje na vyhledávání jízdních spojení a MHD se autobusem z Prahy do Brna dostanete za podobnou dobu jako vlakem, která se pohybuje kolem 2 hodin a 40 minut nebo 2 hodin a 55 minut.

Zpráva o zpomalení vlakové dopravy po rozsáhlé investici a modernizaci vyvolala pozdvižení na sociálních sítích. Správa železnic na vlnu reakcí uvedla, že krátké jízdní doby jsou pro cestující sice atraktivní, ale pokud jsou nereálné, tak může docházet ke zpoždění dalších a dalších návazných vlakových spojů. „Před pár lety, například v době SC Manažer, byla naše síť vytížena výrazně méně. Od té doby vlaků přibýlo a je velmi těžké je, slangově řečeno, vyjezdit,“ uvedla Správa železnic na Twitteru.

„Zjitřenou atmosféru už asi neuklidníme, přesto přidáme pár faktů. Bez modernizace by koridor

současný nápor vlaků nezvládl. Trať splňuje současné normy, má spolehlivější technologie a díky odbočkám lépe odolá mimořádnostem. Vlaků je ale moc. Železnice je zkrátka populární a bez nových kapacitních tratí se neobejdeme," uvedla Správa železnic v prohlášení s tím, že připravuje vysokorychlostní tratě a jízdní řád musí mít rezervy kvůli drobným zpožděním vlaků.

Aktuálně ale železniční správa preferuje, aby jízdní řád odrážel skutečnost, že vlaků a cestujících je mnoho. „Řád má být opakovatelný a spolehlivý. Proto je z našeho pohledu lepší, když přidáme cestujícím ve stanici minutu navíc pro nástup, čímž prodloužíme jízdní dobu vlaku, než aby na tabuli svítilo pravidelně zpoždění," doplňuje Správa železnic a dodává, že prodloužené jízdní doby reflektují větší množství cestujících, údržbové práce, velké investice i provozní mimořádnosti. Odbočky umožňují předjíždění vlaků či objíždění míst, kde je problém. Proto je ve větší míře nyní budujeme.

Moderní zabezpečovací zařízení zvyšují kapacitu tratí, ale kvůli platným normám a legislativě to nejde „dělat donekonečna“. Napřímení tratí a zrychlení může vyvolat potřebu demolic a také možné zhacení investice. „Není to tak, že jsme trať zpomalili. Některé úseky jsou po modernizaci samozřejmě rychlejší, ale primárně jde o kapacitu. Vlaků je moc, místa málo," [uzavírá Správa železnic](#).

Správa železnic do trati mezi Prahou a Brnem za poslední dva roky investovala více než deset miliard korun. Oprava a modernizace trati mezi Brnem a Blanskem vyšla na 7 miliard korun, zatímco práce mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí stály přes 3 miliardy korun. Zbytek financí přišel na modernizaci železničního uzlu v Pardubicích nebo koridoru mezi Velimí a Poříčany.

[ZDROJ](#)