

Revitalizace
tratě
Břecav – Znojmo

1. Obsah

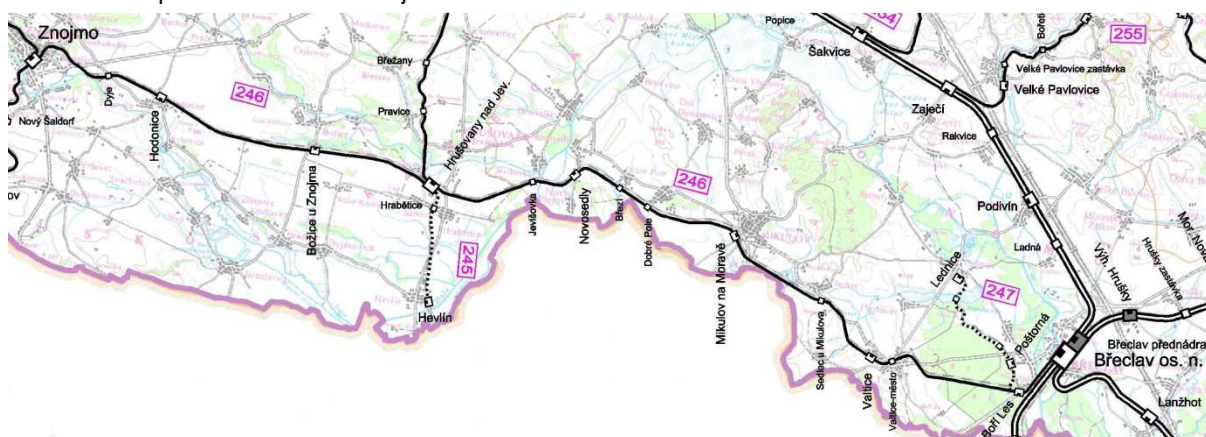
1. OBSAH	2
2. ÚVOD	3
3. TROCHA HISTORIE	3
4. SOUČASNOST V KOLORITU IDS JMK	4
Osobní doprava.....	4
<i>Osobní regionální doprava</i>	4
<i>Osobní dálková doprava</i>	5
<i>Zhodnocení osobní dopravy</i>	5
Nákladní doprava.....	5
5. NADĚJE NA LEPŠÍ ČASY?	5
5.1. Vývoj v projektové přípravě	5
Úvahy o racionalizaci tratě.....	5
Studie z roku 2010	5
Zadání přípravné dokumentace v roce 2013	6
5.2. Revitalizace tratě Břeclav – Znojmo	6
Výběr nejvhodnějšího úseku.....	7
Návrh železničně ideální	8
Návrh požadovaný krajem	10
6. SMUTNÝ KONEC ANEB ZNOJMO AŽ NA POSLEDNÍM MÍSTĚ	11
7. PRAMENY A ODKAZY NA LITERATURU	11

2. Úvod

Začátkem roku 2013 rozhodla Správa železniční dopravní cesty, s. o., že začne ve spolupráci s projekčními ústavy urychleně připravovat větší množství investičních akcí na vybraných koridorových i nekoridorových tratích. Podnětem k tomuto zásadnímu počínu je hrozící nebezpečí nedočerpání finančních prostředků EU. Mezi skupinu těchto akcí se dostala i Revitalizace tratě Břeclav – Znojmo. Podívejme se poněkud blíže právě na tuto trať trochu z pohledu historického, něco málo z pohledu současného, ale především na její využití z pohledu budoucího.

Trať Břeclav – Znojmo je dle Knižního jízdního řádu pro cestující označená číslem 246 a dle Tabulek traťových poměrů nese označení 323 D. Stavebně a historicky je staničení rozděleno na dva úseky Břeclav (km 83,835) – Hrušovany nad Jevišovkou (km 126,296) a Hrušovany nad Jevišovkou (km 0,000) – Znojmo (km 25,569).

Obrázek 1 Mapka tratě Břeclav - Znojmo



Délka této celostátní, jednokolejné a neelektrizované tratě je celkem 68,1 km. Třída traťového zatížení je D4. Nejvyšší traťová rychlost je 80 km/h. Celkem se trať skládá ze 7 mezilehlých stanic (železničním stanicím Břeclav a Znojmo se v této práci po technické stránce nebudeme věnovat) a 8 mezistaničních úseků. Trať je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie – telefonické dorozumívání, pouze krajní úseky jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo. Ve stanici Boří les je staniční zabezpečovací zařízení reléové ovládané pomocí jednotného obslužného pracoviště, ve stanici Hrušovany nad Jevišovkou je elektromechanické zabezpečovací zařízení, v ostatních stanicích je mechanické zabezpečovací zařízení a výhybky jsou přestavovány ručně. V těchto stanicích nejsou odjezdová návěstidla. Rychlost jízdy přes tyto stanice i do přímého směru je jen 40 km/h.

3. Trocha historie

Historicky se jedná o trať dvě. Provoz na trati Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou byl zahájen v roce 1872 společností *Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha*. Provoz na trati Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo byl zahájen v roce 1870 *Rakouskou společností Státní dráhy*. Trať Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou od roku 1874 provozovala *Rakouská severozápadní dráha* a od roku 1876 vlastnila i provozovala *Severní dráha císaře Ferdinanda*. V roce 1906 došlo k zestátnění obou tratí. Od roku 1918 jsou obě tratě součástí *Československých státních drah*.

Ve 20. letech byly stanice vybaveny mechanickými vjezdovými návěstidly s předvěstmi a ve stanici Hrušovany nad Jevišovkou bylo vybudována elektromechanické zabezpečovací zařízení. Po vzniku Československé republiky byla utlumena doprava ve směru Hevlín st. hranice – Hrušovany nad Jevišovkou – Střelice, zatímco trať Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou zaznamenala mírný nárůst přepravy. Přesto v rámci úsporných opatření ČSD byla v 30. letech zrušena téměř všechna závorářská stanoviště a nejvyšší traťová rychlost na celé trati byla snížena ze 60 km/h na 50 km/h.

V roce 1936 jezdily mezi Břeclaví a Znojmem čtyři páry osobních vlaků. V úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo jezdily ještě vlaky relace Brno – Znojmo v celkovém počtu tří párů. Cestovní doba osobního vlaku v celém úseku Břeclav – Znojmo byla v té době něco málo přes dvě hodiny.

Přeskočíme-li z pohledu zásadních změn technického stavu infrastruktury čtyři bezvýznamná desetiletí a podíváme-li se na grafikon vlakové dopravy z roku 1977, zjistíme, že na trati panoval opravdu velmi čilý provoz. V úseku Břeclav – Znojmo je trasováno cca 9 párů osobních vlaků, dalších cca 5 párů vlaků je v úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo, které jsou součástí relace Brno – Znojmo. Některé vlaky relace Brno – Znojmo jsou vedeny jako zrychlené. Cestovní doba osobního vlaku v celém úseku Břeclav – Znojmo byla v té době okolo hodiny a tři čtvrtě. Z pohledu nákladní dopravy bylo například v úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Božice u Znojma zakresleno celkem 35 vlaků.

V polovině 70. vznikla myšlenka vybudovat přes Československou republiku tzv. jižní tah, který by odlehčil přetíženým hlavním tahům ve směru východ – západ. Jižní odklonový tah měl vést z Košic do Jihlavy právě přes naši trať Břeclav – Znojmo. Rozsáhlý investiční záměr, který měl být budován dvě desetiletí, nedospěl do své konečné fáze. Nepodařilo se zde vybudovat automatické traťové zařízení, provést elektrizaci ani zvýšit rychlost na 100 km/h. Přesto však zde byl v rámci postupné obnovy kolejového roštu v osmdesátých letech vložen v některých úsecích těžký svršek tvaru R65 a zavedena třída traťového zařízení D4 v celém úseku. V rámci této obnovy však byla traťová rychlost navržena na převážné většině tratě pouze 80 km/h.

Rozsah dopravy v následujícím období po obnově svršku v osmdesátých letech byl přibližně stejný, jako ve výše popisovaném grafikonu z roku 1977. Je však třeba podotknout, že v jízdním řádu z roku 1988 se vyskytují navíc cca dva páry zrychlených vlaků, které zastavují pouze ve Valticích město, v Mikulově na Moravě a v Hrušovanech nad Jevišovkou. Tyto vlaky dosahovaly cestovní doby v úseku Břeclav – Znojmo pouze hodinu a čtvrt. V jízdním řádu z roku 1988 existovaly, mimo dnes neexistující relace Brno – Znojmo, ještě relace Bohumín – Břeclav – Znojmo a Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou – Brno (přímé vozy).

4. Současnost v koloritu IDS JMK

Osobní doprava

Osobní regionální doprava

V současné době je na území Jihomoravského kraje zaveden integrovaný dopravní systém známý jako Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK). Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Jihomoravského kraje, koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma KORDIS JMK, s. r. o. Na trati Břeclav – Znojmo jsou vedeny pouze Os vlaky relace Břeclav – Znojmo, které zastavují ve všech stanicích a zastávkách. Je zde zavedena taktová doprava v 60' taktu v pracovní dny a ve 120' taktu v sobotu, neděli a státem uznávané svátky. V pracovní dny je osobní doprava zastoupena celkem 28 vlaky Os, v sobotu, neděli a státem uznávané svátky celkem 18 vlaky Os. Jedná se o vlaky linky S8 IDS JMK.

Zavedení IDS JMK a taktové dopravy přineslo bezesporu jisté výhody v podobě vytvoření návazností na autobusové linky v uzlových bodech Hrušovany nad Jevišovkou a částečně i Mikulov na Moravě. V Hrušovanech nad Jevišovkou jsou vytvořeny vazby na autobusové linky 104 Brno – Hrušovany nad Jevišovkou – Laa an der Thaya a 822 Znojmo – Božice – Hrušovany nad Jevišovkou. V Mikulově začíná a končí větší množství linek na Velké Pavlovice, Hustopeče, Brno, Břeclav a Valtice. Ovšem dá se říci, že kompletní přestupové vazby jsou vytvořeny pouze u linky 550 na Velké Pavlovice ve směru na Znojmo. Do těchto dvou uzlových bodů je umístěno křížování Os vlaků a výsledná systémová cestovní doba je sestavena ze tří půlhodin. Důsledkem toho je, že na hraně dlouhé 19,5 km (Mikulov na Moravě – Hrušovany nad Jevišovkou) je uměle požadována cestovní doba 30 min., což vytváří cestovní rychlost v tomto úseku méně jak 40 km/h. Nutné je však upozornit na fakt, že na stávající infrastruktuře není možné při zachování taktu 60' křížovací místa přesunout ani při použití nových moderních vozidel. Vlak jedoucí ve směru Znojmo – Břeclav má tedy pobyt v Hrušovanech nad Jevišovkou prodloužen na 9 minut a v Mikulově na Moravě na 7 minut. Celková cestovní doba vlaku Znojmo – Břeclav je 94 minut a celková cestovní doba vlaku Břeclav – Znojmo je 82 minut.

Časové rozdíly mezi příjezdy a odjezdy v koncových stanicích Břeclav a Znojmo jsou tak malé, že neumožňují učinit obrat soupravy. K zabezpečení provozu je potřeba celkem 5 souprav. Jsou zde provozovány soupravy sestavené z motorového vozu ř. 842 a dvou přípojných vozů Btx⁷⁶³ nebo z motorové lokomotivy ř. 714 a třech přípojných vozů Btx⁷⁶³, příp. v sobotu, neděli a státem uznávané

svátky je zde souprava sestavená z motorového vozu ř. 842 a řídicího vozu ř. Bfbrdtn⁷⁹⁴. Přestože v celém Jihomoravském kraji se prakticky nevyskytují moderní železniční vozidla (mimo neintegrováných vlaků Ex), situace na trati Břeclav – Znojmo je v tomto ohledu nejhorší možná. Skutečné stáří zde provozovaných přípojných vozů je cca 50 let.

Osobní dálková doprava

Na trati Břeclav – Znojmo se nevyskytují žádné vlaky zrychlené, objednávané Jihomoravským krajem, ani vlaky osobní dálkové dopravy, jejichž objednávku zabezpečuje Ministerstvo dopravy ČR. Dřívější relace Brno – Znojmo byla zcela zrušena.

Zhodnocení osobní dopravy

Přepravní proudy na této trati dosahují nejvyšších hodnot v krajních úsecích Břeclav – Valtice a Hodonice – Znojmo cca 1500 osob v obou směrech za den. Směrem ke středu tratě se přepravní proudy snižují. Za poslední desetiletí se však zaznamenal postupný pokles přepravních proudů na celé trati.

Prodloužení čekacích pobytů v Mikulově na Moravě a v Hrušovanech nad Jevišovkou vlivem zavedení taktové dopravy v kombinaci s půlstoletím starým vozovým parkem může být jedním z důvodů postupného odlivu cestujících, kteří jsou nuceni požívat auto i při absenci kvalitní silniční sítě. Na trati, kde se nevyskytují žádné vlaky rychlejší než vlaky Os, dosahují tyto cestovní rychlosti v úseku Mikulov na Moravě – Hrušovany nad Jevišovkou nižší než 40 km/h. Cestovní doba automobilu v relaci Břeclav – Znojmo je cca 75 minut. Cestovní doba vlaku je cca 90 minut. **Z pohledu konkurenceschopnosti je nutné cestovní dobu vlaku zkrátit.**

Nákladní doprava

Nákladní dopravu je zastoupena jedním pravidelným párem Pn vlaků a v úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo jedním párem Mn vlaků. V poslední době však došlo k výraznému nárůstu nákladní dopravy na této trati, a tak zde za den velmi často jezdí 3-4 plně vytižené páry nákladních vlaků. Za rok 2012 se zde v nákladní dopravě přepravilo více než 600 000 hrubých tun.

5. Naděje na lepší časy?

5. 1. Vývoj v projektové přípravě

Úvahy o racionalizaci tratě

Před rokem 2008 vznikly úvahy provést tzv. racionalizaci trati Břeclav – Znojmo. Hlavním cílem bylo zřídit ve stanicích a v mezistaničních úsecích zabezpečovací zařízení, které by umožňovalo dálkové ovládání všech stanic. Ušetřené prostředky za zrušená dopravní pracovní místa měly zaplatit celou investici. Toto se však nepodařilo a práce na přípravě projektové dokumentace byly zastaveny. **Instalace zcela nového zabezpečovacího zařízení na stávající konfiguraci kolejíšť ve stanicích není technicky vhodná a z pohledu Drážního úřadu snad ani možná.**

Na trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou se podařilo tuto racionalizaci uvést do konečné fáze ve stanicích Moravské Bránice a Moravský Krumlov. Z pohledu rozvoje železniční infrastruktury poměrně hojně využívaná cestujícími je alarmující, že zde nedošlo ani ke zřízení nových bezbariérových nástupišť, které jsou v sousedních zemích naprostým standardem. Zcela jistě zde došlo k zakonzervování technické úrovně infrastruktury na několik desetiletí.

Studie z roku 2010

V roce 2010 byla pro město Znojmo zpracována orientační studie *Prověření možnosti zkrácení jízdních dob na tratích Znojmo – Břeclav, Hrušovany n. J. – Střelice, Hrušovany n. J. – Hevlín a Znojmo – Okříšky*. Cílem bylo prověřit zvýšení jízdních dob po rekonstrukci tratě, která by představovala uvedení do optimalizovaného stavu (ve smyslu Směrnice generálního ředitele č. 16/2005). V podstatě tedy šlo takové **návrhy rekonstrukce infrastruktury, které by představovaly zvýšení rychlosti na stávajícím tělese dráhy**. Dále byl pro tyto navrhované rychlosti proveden výpočet jízdních dob a vyčíslena finanční náročnost jednotlivých staveb.

V rámci studie byly v úseku Břeclav – Znojmo prověřovány stavby:

- *Optimalizace tratě Břeclav (mimo) – Hrušovany n. Jev (mimo)*, jejíž celkové investiční náklady by dosahovaly 2,7 mld. Kč;
- Žst. Hrušovany nad Jevišovkou byly posuzovány v rámci celé stavby *Optimalizace tratě Hrušovany n. Jev. – Střelice (mimo)*, finanční náročnost samostatné žst. Hrušovany nad Jevišovkou by činila cca 0,2 mld. Kč;
- *Optimalizace tratě Hrušovany n. Jev (mimo) – Znojmo (mimo)*, jejíž celkové investiční náklady by dosahovaly 1,6 mld. Kč.

Celkové náklady pro trať Břeclav – Znojmo dle této studie by tedy činily 4,5 mld. Kč.

Nejvyšší traťová rychlost byla stanovena 120 km/h a bylo ji dosaženo s dílčími omezeními, většinou v místech pravidelného zastavování všech vlaků osobní dopravy, **téměř v celé délce**. Cestovní doby v úseku Břeclav – Znojmo pro zrychlený vlak vedený moderní motorovou jednotkou, který by zastavoval pouze ve Valticích-městě, Mikulově na Moravě, Hrušovanech nad Jevišovkou a v Hodonicích, byly vypočteny na **49 minut**.

Stáří železničního svršku na dotčených tratích je již 20 až 30 a více let. V následujících několika letech bude muset být provedena jeho rekonstrukce. Výše zmíněná studie prokázala možnost výrazného zkrácení jízdních dob i při rekonstrukci svršku v ose s minimálními posuny koleje. Lze také konstatovat, že rozdíl investiční náročnosti prosté obnovy zařízení při zachování stávající rychlosti a investiční náročnosti rekonstrukce se zvýšením rychlosti je minimální. **Proto je vhodné směřovat veškeré investiční počiny na trati Břeclav – Znojmo k dosažení vyšší „optimalizované“ rychlosti, navržené v plnohodnotném rozsahu dle výše zmíněné studie.**

Zadání přípravné dokumentace v roce 2013

Mezi spoustou investičních akcí, které začala SŽDC, s. o. na jaře tohoto roku připravovat, se objevila i *Revitalizace tratě Břeclav – Znojmo*. Zadáním bylo učinit na trati taková investiční opatření, která by byla technicky schůdná, ekonomicky obhajitelná a především, aby celkové investiční náklady nepřesáhly 1 mld. Kč. Zároveň je zde požadavek na zrychlenou přípravu stavby a její včasnou realizaci z důvodu dočerpání finančních prostředků z Operačního programu Doprava.

5. 2. Revitalizace tratě Břeclav – Znojmo

Protože celkové investiční náklady 1 mld. zjevně nevystačí na kompletní optimalizaci celé tratě Břeclav – Znojmo, je nejdůležitější určit takovou její část, jejíž rekonstrukce přinese největší užitek. Z hlediska posouzení dopravní technologie bylo však nutné provést i vyhodnocení rekonstrukce celé tratě. Pracovně tedy jsou posuzovány dva časové horizonty.

Ve **střednědobém horizontu** se předpokládá realizace pouze takové části z celé tratě, že celkové investiční náklady nepřesáhnou 1 mld. Kč. V **dlouhodobém horizontu** se předpokládá realizace celé tratě. Předpokládá se rekonstrukce formou optimalizace tratě, tzn. zvýšení rychlostí v mezích stávajícího železničního tělesa. V následující tabulce je provedeno srovnání cestovních dob Os vlaků vedených motorovým vozem ř. 842 po stávající infrastruktuře s cestovními dobami Os vlaků s jinými vozidly (842, 854, Desiro, 844, ICE TD, 650) po kompletně rekonstruované infrastruktuře. Není zohledněno křížování.

Tabulka 1 Porovnání cestovních dob vlaků Os před a po optimalizaci celé tratě Břeclav – Znojmo

Relace osobních vlaků	Stávající stav, Os 842, 80 km/h	Optimalizace tratě, Os 842, 100 km/h	Optimalizace tratě, Os 854, 120 km/h	Optimalizace tratě, Os Desiro, 120 km/h	Optimalizace tratě, Os 844, 120 km/h	Optimalizace tratě 160, Os ICE TD, 160 km/h	Optimalizace tratě 160, Os 650, 160 km/h	Úspora cestovní doby Os stávající 842 – návrh 842	Úspora cestovní doby Os stávající 842 – návrh 854	Úspora cestovní doby Os stávající 842 – návrh Desiro	Úspora cestovní doby Os stávající 842 – návrh 844	Úspora cestovní doby Os stávající 842 – návrh ICE TD	Úspora cestovní doby Os stávající 842 – návrh 650
Břeclav–Znojmo	82	76	73,5	67	62,5	61,5	61	6	8,5	15	19,5	20,5	21
Znojmo–Břeclav	82	74	70,5	65	62	61,5	60	8	11,5	17	20	20,5	22

Z tabulky je patrné, že jenom 6-8 minut na celé trati by činila úspora vykazovaná současnými vozidly. Nasazením moderních dieselových jednotek ř. 844, které již jsou provozované na síti SŽDC, by se cestovní doba zkrátila na pouhých 62 minut. Další snížení cestovní doby pod jednu hodinu by však u vlaků Os nebylo možné ani elektrizací tratě a nasazením moderních elektrických jednotek. Dosažení cestovní doby pod jednu hodinu je tedy možné pouze v případě zavedení zrychlených vlaků Sp, které by nezastavovaly na všech stanicích a zastávkách.

Výběr nejvhodnějšího úseku

Základní úlohou bylo určit, jaké je nutné zrekonstruovat úseky nebo části infrastruktury, aby vznikl ve střednědobém horizontu největší přínos. Předem je třeba konstatovat, že úvahy od realizace pouhého samostatného zabezpečovacího zařízení byly opuštěny. Jednak by se nejednalo o zásadní přínos v úspoře cestovní doby, ale především by došlo k „zakonzervování“ uspořádání kolejíšť a traťové rychlosti, kterou je možné optimalizací osy výrazně zvýšit.

Je nutné počítat s tím, že do cenové úrovně 1 mld. CIN se vejde nejvýše kompletní rekonstrukce **dvou mezistaničních úseků a dvou malých stanic**. Výběr mezistaničních úseků, které by bylo nejvýhodnější rekonstruovat, je možné posuzovat na základě následujících základních kritérií:

- Úspora jízdní doby – vystupuje jako jeden z nejdůležitějších faktorů při ekonomickém hodnocení stavby. Je vypočtena rozdílem mezi jízdní dobou vozidla po stávající infrastruktuře a jízdní dobou toho samého vozidla po modernizované infrastruktuře. Vzhledem k tomu, že stávající vozidla dosahují nejvyšší rychlosti pouze 100 km/h, k efektivnímu využití optimalizované trati na rychlost 120 km/h dojde až při nasazení nových moderních vozidel.
- Úspora cestovní doby vlivem úpravy GVD – možnost dalšího zkrácení cestovní doby posunutím stávajících křižovacích bodů.
- Přepravní proud – vystupuje jako jeden z nejdůležitějších faktorů při ekonomickém hodnocení stavby.
- Výskyt inženýrských objektů – úseky s častým výskytem náročných inženýrských objektů jsou finančně mnohem více náročné, než úseky bez náročných inženýrských objektů.
- Průchod chráněným územím - úseky vyskytující se celé, nebo alespoň částečně v přírodně významné lokalitě, vyžadují souhlas pověřeného orgánu a je zde tedy riziko časové prodlevy k rychlé realizaci stavby.

Tabulka 2 Výběr mezistaničního úseku s největším přínosem

Mezistaniční úsek	Délka úseku [km]	Úspora jízdní doby, porovnání vozidel stará 842 – nová 844, TAM/ ZPĚT [min]	Úspora jízdní doby, porovnání vozidel stará 842 – nová 844, TAM/ ZPĚT [min]	Úspora cestovní doby změnou GVD	Přepravní proud [osob/oba směry]	Stáří a typ železničního svršku	Výskyt inženýrských objektů	Průchod chráněným územím
Břeclav – Boří les	1,393	0,5/0,5	0,5/0,5	NE	1450	2010, S49, SB8	X	
Boří les – Valtice	9,051	3,5/3,0	2,5/2,5	NE	1450	1981, S49, PB2		
Valtice – Mikulov na Mor.	10,400	3,5/3,0	2,0/2,0	ANO*	1250	1986, R65, SB8		X
Mikulov na Mor. – Novosedly	10,050	2,5/3,5	1,5/1,5	ANO	800	1981, S49, PB2		
Novosedly – Hrušovany n. Jev.	8,043	2,0/2,0	1,5/1,5	ANO	700	1985, R65, SB8	X	
Hrušovany n. Jev. – Božice u Zn.	6,023	2,5/1,5	2,0/1,5	ANO	1000	1984, R65, PB2		
Božice u Zn. – Hodonice	9,025	2,5/2,5	2,0/2,5	NE	1050	1984, R65, PB2		
Hodonice – Znojmo	7,916	2,5/2,0	2,0/1,5	NE	1350	1982, S49, PB2	X	

*Poznámka: * – za předpokladu zbudování nové výhybny Sedlec u Mikulova*

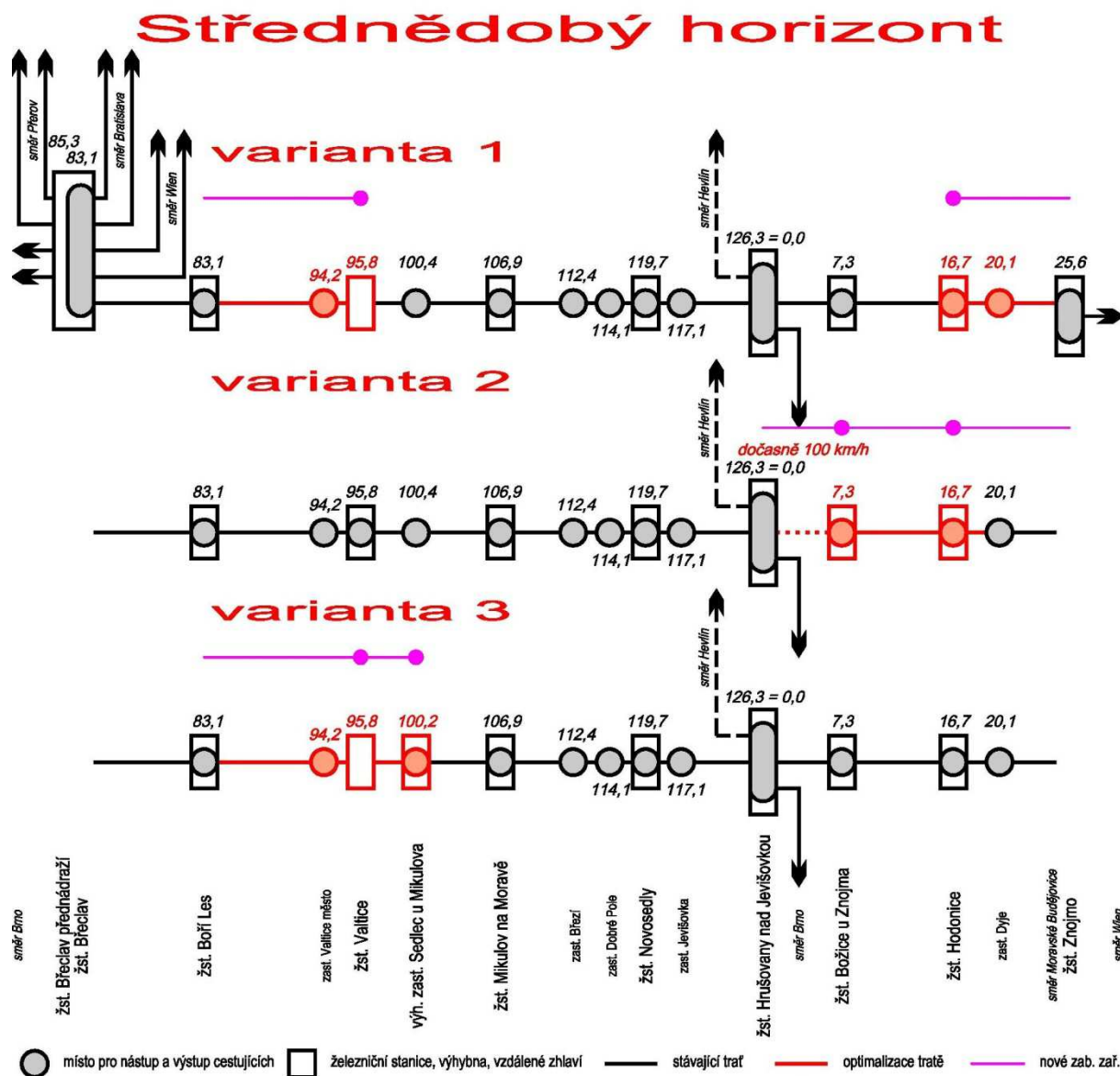
Železniční stanice Hrušovany nad Jevišovkou byla z úvah o rekonstrukci ve střednědobém horizontu vypuštěna pro svou finanční náročnost i z důvodu, že disponuje poměrně moderním zabezpečovacím zařízením v porovnání s ostatními stanicemi. Rovněž tak byla vypuštěna železniční stanice Mikulov na Moravě. Ta by sice přinesla úspory cestovních časů v podobě podstatného

zkrácení intervalů křížování, ale hrozbou z hlediska včasného započítání stavby se může stát zdržení ze strany dotčených orgánů, jelikož leží na území CHKO Pálava.

Na základě výše uvedených skutečností byly sestaveny tyto varianty:

- Boří Les (mimo) – Valtice (včetně) a Hodonice (včetně) – Znojmo (mimo),
- Hrušovany nad Jevišovkou (mimo) – Božice (včetně) – Hodonice (včetně) – zast. Dyje (mimo),
- Boří Les (mimo) – Valtice (včetně) – nová výhybna Sedlec u Mikulova (včetně).

Obrázek 2 Blokové schéma ve střednědobém výhledu



Návrh železničně ideální

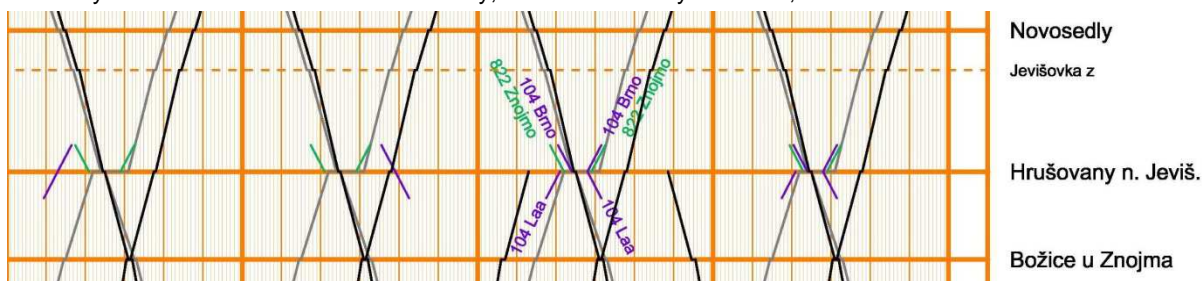
Následně proběhlo dopravně technologické zhodnocení, ve kterém byly sestaveny modelové grafiky vlakové dopravy. Ke konstrukci byly použity jízdní doby nových moderních vozidel ř. 844. Podmínkou pro zkrácení cestovních dob je tedy nasazení nových vozidel.

Ve variantě 1 jsou křižovací body stejné se stávajícím stavem. V úseku Mikulov na Moravě – Hrušovany nad Jevišovkou jsou drženy stejné cestovní doby, jako ve stávajícím stavu. Ke zkrácení cestovních dob v celkovém úseku Břeclav – Znojmo dojde vlivem zkrácení jízdních dob v krajních úsecích Břeclav – Mikulov na Moravě a Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo. Celková cestovní doba vlaku Znojmo – Břeclav je 82 minut. Celková cestovní doba vlaku Břeclav – Znojmo je 73,5 minut.

Po vyčíslení finančních nákladů bylo zjištěno, že varianta 1 mírně překročí stanovené celkové investiční náklady. Je to především z důvodu, že obsahuje mezistaniční úsek, který je bohatší na náročnější inženýrské objekty. Ve variantě 1 se také nachází ocelový most nad silnicí I/53, který je ve špatném technickém stavu. V současné době probíhá aktualizace trasy obchvatu Znojmo III část, přičemž o něco blíže proti směru staničení vznikne nový most nad obchvatem, podstatně větších rozměrů. Uspořádání mostů zde není přesně stabilizováno. Lze se tedy domnívat, že zde hrozí riziko, že oprava stávajícího mostu bude zmařenou investicí nebo se stavba opozdí z důvodu nejasného technického řešení obchvatu. Opravu mostu lze z řešení vypustit, vznikl by však zde propad rychlosti ze 100 km/h na 80 km/h. Varianta 1 má zásadní nevýhodu v tom, že realizované stanice Valtice a Hodonice nelze dálkově ovládat. K zavedení dálkového ovládání je nutné realizovat nové zabezpečovací zařízení z obou stran dálkově ovládané stanice. Další nevýhodou varianty 1 je rozložení stavby na dva vzdálené úseky. To zesložituje přípravu, ale především pak její realizaci.

Ve variantě 2 dochází k posunu křížování z Hrušovan nad Jevišovkou do Božic u Znojma. Jelikož dochází k úpravě rychlostního profilu v úseku přiléhajícím ke stávajícímu křížovacímu bodu Hrušovany nad Jevišovkou, dochází v tomto úseku k takovému zkrácení cestovních dob, že je možné učinit posun křížovacího místa do žst. Božice u Znojma. K dalšímu zrychlení vlivem úpravy rychlostního profilu dojde v celém úseku Hrušovany nad Jevišovkou – zastávka Dyje. Celková cestovní doba vlaku Znojmo – Břeclav je 69 minut. Celková cestovní doba vlaku Břeclav – Znojmo je 75 minut.

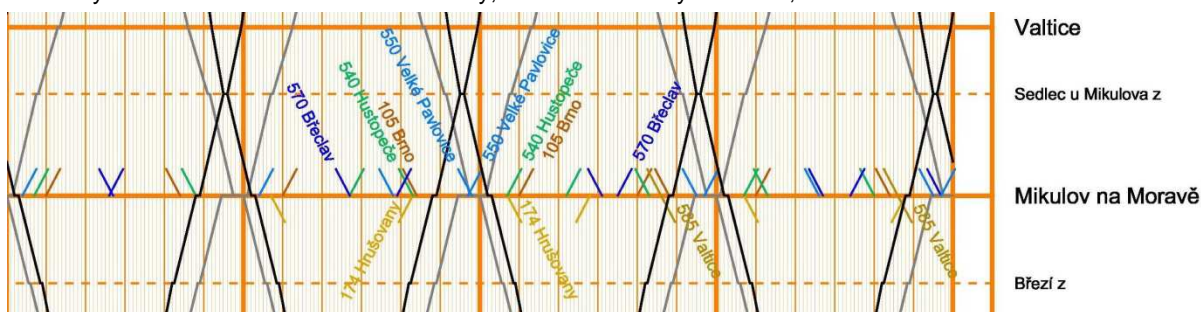
Obrázek 3 Výřez GVD s posunutým křížováním z Hrušovan nad Jevišovkou do Božic u Znojma s vyznačenými současnými návaznostmi na autobusové linky, černě návrh trasy vlaků Os, šedě současné vedení vlaků Os



Ve variantě 2 je realizována většina uceleného úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo, ve které dochází k podstatnému zvýšení rychlosti na 120 km/h. V této variantě by bylo možné dálkově ovládat dvě stanice ze Znojma. Kdyby došlo k posunutí křížování, bylo by teoreticky možné rozlomením autobusové linky 822 v Božicích u Znojma vytvořit přípojové vazby na vlak. Tímto přestupem by se zkrátila cestovní doba okolním vesnicím o 10-15 minut při zachování stejných kilometrů autobusů. Aby byly zabezpečeny přestupové vazby na autobusovou linku 104 v Hrušovanech nad Jevišovkou, muselo by dojít k posunutí tras autobusů, avšak pouze v úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Laa an der Thaya.

Ve variantě 3 dochází k posunu křížování z Mikulova na Moravě do nové výhybny Sedlec u Mikulova. Jelikož dochází k vybudování nové výhybny v úseku přiléhajícím ke stávajícímu křížovacímu bodu Mikulov na Moravě, je možné křížovací bod přesunout do nové výhybny. K dalšímu zrychlení vlivem úpravy rychlostního profilu dochází v celém úseku Boří les – nová výhybna Sedlec u Mikulova. Celková cestovní doba vlaku Znojmo – Břeclav je 72,5 minut. Celková cestovní doba vlaku Břeclav – Znojmo je 72 minut.

Obrázek 4 Výřez GVD s posunutým křížováním z Mikulova na Moravě do Sedlece u Mikulova s vyznačenými současnými návaznostmi na autobusové linky, černě návrh trasy vlaků Os, šedě současné vedení vlaků Os



Ve variantě 3 je realizován ucelený úsek Boří les – nová výhybna Sedlec u Mikulova, ve kterém dochází k podstatnému zvýšení rychlosti do 120 km/h. V této variantě by bylo možné Valtice dálkově ovládat z nové výhybny Sedlec u Mikulova. Je nutné však upozornit na fakt, že pro zřízení nové výhybny je potřeba realizovat zábor jednoho pozemku. Tím může vzniknout jisté riziko ve zpoždění přípravy stavby.

Porovnání přínosů je znázorněno v tabulce níže a je provedeno srovnáním se stavem, ve kterém by bylo na stávající infrastruktuře použito nových vozidel.

Tabulka 3 Porovnání přínosů jednotlivých variant

Posuzovaný parametr	Stávající stav, Os, 842	Stávající stav, Os, 844	Střednědobý výhled, Os, Varianta 1	Střednědobý výhled, Os, Varianta 2	Střednědobý výhled, Os, Varianta 3
Čistá úspora jízdní doby pouze v rekonstruovaných úsecích [min]					
směr Břeclav – Znojmo	nedefinováno	0	2,5+2=4,5	2+2+1=5	2,5+1,5=4
směr Znojmo – Břeclav	nedefinováno	0	2,5+1,5=4	1+2,5+1=4,5	2,5+1,5=4
Cestovní doba po úpravě GVD v celém rozsahu tratě [min]					
směr Břeclav – Znojmo	80	78	73,5	75	72
směr Znojmo – Břeclav	91	86	82	69	72,5
Celkem	171	164	155,5	144	144,5
Časová úspora na 1 pár	nedefinováno	0	8,5	20	19,5
Počet souprav k zajištění 60' taktu Os vlaků [-]					
Počet souprav	5	3	3	3	4

Přeložením křižování dochází k výrazné úspoře cestovních dob u variant 2 a 3. Zde je nutné připomenout, že za čtvrtinu nákladů na optimalizaci celé tratě by se dosáhlo padesátiprocentní úspory cestovních časů.

Návrh požadovaný krajem

Přestože v podstatě všechny odbory na SŽDC se jednoznačně vyslovili k preferování varianty 2 (nová výhybna ve variantě 3 nenašla zásadní oporu), požadavek organizátora dopravy a potažmo kraje zněl jasně – **realizovat variantu 1**. Realizaci varianty 2 nedoporučoval z důvodu značného (prý negativního) zásahu do dopravního řešení IDS JMK, v případě křižování vlaků linky S8 v Božicích u Znojma.

Důvod k takovému rozhodnutí není zcela jasný, jelikož všechny výhody, které varianta 1 má, mají i zbývající dvě varianty. Naproti tomu všechny nevýhody, které varianta 1 má, zbývající varianty nemají. Lze se tedy domnívat, že ze strany organizátora by byla jakákoliv investice do tratě Břeclav – Znojmo vnímána spíše jako zátěž, se kterou je třeba se nějak vypořádat. Nikoliv jako příležitost ke zlepšení nabídky pro cestující. Rozhodl tedy pro výběr takové varianty, která pro organizátora bude znamenat nejmenší "problémy".

V samotných začátcích jednání kraj a organizátor opakovaně prohlásili, že po modernizaci tratě 246 budou stávající zastaralá vozidla nahrazena modernějšími. Po té, co projektanti při návrzích jednotlivých variant podmiňovali přeložení křižování, a následně výraznou úsporu cestovních dob, právě novými vozidly, kraj a organizátor náhle otočili. Prohlásili, že stávající vozidla, která patří k nejzastaralejším v celé České republice, budou Znojemsko obsluhovat ještě dalších 20 let. Vůbec při tomto prohlášení nebyla reflektována skutečnost, že v roce 2019 musí ze zákona proběhnout výběrové řízení na nového dopravce, který bude tuto linku zajišťovat. Logicky by pak měl největší šance ten dopravce, který by nabídl nejvýraznější úsporu cestovních dob, přičemž by díky zrychlení oproti současnému dopravci mohl ušetřit až 40 % personálu a vozidel. Kraj dal tedy jasně najevo, že počítá i po výběrovém řízení se stávajícím dopravcem. Navíc při výběru varianty, která bude mít nejnižší úsporu cestovních dob a efekt z pořízení nových vozidel zde bude oproti ostatním variantám minimální, připravuje pro stávajícího dopravce se zastaralými vozidly nejlepší možnou výchozí pozici. Na tento postup by mohlo být nahlíženo jako na jasně a cílené porušení evropské legislativy.

Po dlouhém protahování nakonec SŽDC rozhodla ve prospěch kraje. Do projektové přípravy vstupuje varianta 1.

6. Smutný konec aneb Znojmo až na posledním místě

Po rozhodnutí realizovat variantu 1 se objevil požadavek na dálkové ovládání všech rekonstruovaných stanic. To znamenalo zvýšení již překročených nákladů varianty, neboť je nutné zřídit traťové zabezpečovací zařízení i v dalších návazných úsecích. Problematika vysokých nákladů se řeší následně redukcí nebo mírnou úpravou varianty 1.

Samotná realizace této stavby je však nejistá. Z velkého množství v současné době připravovaných staveb se zřejmě budou vybírat pouze ty, které budou řádně a včasně připraveny a především ty, které budou vykazovat ekonomickou efektivitu. Již příprava *Revitalizace tratě Břeclav – Znojmo* byla na několik měsíců výrazně zpomalena, jelikož všechny varianty byly podrobně prezentovány v červnu, přitom po dlouhém protahování bylo oficiálně rozhodnuto o výběru varianty 1 až v září. A ekonomická efektivita vybrané varianty 1 za zbývajícími dvěma také výrazně pokulhává.

Kraj osobní vlaky objednává – kraj rozhoduje. Obecně je tato trať z pohledu kraje vnímána jako trať nižšího významu, která by si zasloužila pouze zřídit nové zabezpečovací zařízení. Zcela je zde opomenut výrazný a vsutku v podmínkách ČR ojedinělý potenciál v trasování této železnice, kdy pouhou optimalizací a na stávajícím tělese lze výrazně zvýšit rychlost a zkrátit přepravní časy. Přestože přepravní proudy jsou u železniční linky S8 větší než u autobusových linek 104 Brno – Laa an der Thaya a 105 Brno – Mikulov, jsou tyto autobusové linky z pohledu kraje vnímány jako páteřní, kdežto vlaková linka S8 jako jakási doplňková. Vlivem zakonzervované dopravní koncepce je tedy vyvíjena snaha ponechat stávající křižovací místa v Hrušovanech nad Jevišovkou a Mikulově na Moravě ve stávajících polohách bez ohledu na to, že se tak cestovní rychlost výrazně snižuje a bez ohledu na to, že plánovanou revitalizací lze tyto křižovací místa posunout a cestovní rychlost přiblížit ke standardům moderní veřejné dopravy.

Samotné Znojmo, byť je druhým největším městem v kraji, není obsluženo dálkovou nebo jen rychlou regionální osobní železniční dopravou. Přitom z pohledu infrastruktury je celkem jasné, že by na Znojemsku mohla železnice plnit funkci páteře veřejné dopravy. Muselo by však dojít k optimalizaci tratí a zkrácení cestovní doby, vybudování přestupních terminálů a záchytných parkovišť. Když se však k tomuto počínu naskytne příležitost, tak se učiní taková opatření a rozhodnutí, aby k tomu dojít nemohlo...

7. Prameny a odkazy na literaturu

- [1] KREJČIŘÍK M.: *Po stopách našich železnic*. Praha: NADAS, 1991, ISBN 80-7030-061-2.
- [2] *Prověření možnosti zkrácení jízdních dob na tratích Znojmo – Břeclav, Hrušovany n. J – Střelice, Hrušovany n. J. – Hevlín a Znojmo – Okříšky*. Brno: SUDOP Brno, spol. s r. o. pro Město Znojmo, 2010.
- [3] *Pracovní materiály SUDOP Brno k přípravné dokumentaci Revitalizace trati Břeclav – Znojmo pro SŽDC, s. o.*. Brno: SUDOP Brno, spol. s r. o., 2013.

17. září 2013