

Roman Štěrba¹

Rozvoj konvenční železnice v Rakousku

Klíčová slova železnice, konvenční, infrastruktura, financování, ÖBB**Keywords** railway, conventional, infrastructure, financing, ÖBB

ANOTACE

Rakousko vnímá význam udržitelné mobility pro splnění klimatických cílů v dopravě. Rozvoj železnice vychází z Dopravní prognózy Rakousko 2025+, na jejímž základě byl zpracován Celkový dopravní plán, v němž si země vytýčila strategii rozvoje železniční infrastruktury Cílová síť 2025+. Pro období let 2021-2026 je schválen vládní master plán investic do železniční infrastruktury ve výši více než 17 mld. EUR.

ABSTRACT

Austria perceives the importance of sustainable mobility in meeting the climate objectives in transport. The development of railway is based on the Transport Forecast Austria 2025+, on the basis of which the Overall Transport Plan was prepared, in which the country set out its strategy for the development of state railway infrastructure Target network 2025+. For the period 2021-2026, a master plan for investment in railway infrastructure of more than EUR 17 billion is approved by government.

ÚVOD

Na dopravu v Evropské unii (EU) připadá čtvrtina skleníkových plynů a tento podíl stále roste. Zelená dohoda pro Evropu usiluje o 90% snížení těchto emisí do roku 2050 na cestě ke klimatické neutralitě. Zelená dohoda pro Evropu a její občany formuluje odhodlání Evropské komise (EK) řešit problémy způsobené změnou klimatu a životního prostředí. K tomuto snížení musí přispět jak silniční, tak i letecká, železniční a vodní doprava. Dosažení udržitelné dopravy znamená upřednostnit uživatele a nabídnout jim cenově dostupnější, dosažitelnější, zdravější a čistší alternativy k dopravním prostředkům, na které jsou v současnosti zvyklí. Prioritou bude přesun významné části vnitrozemské nákladní přepravy (75%) ze silnic na železnici a vodní cesty. K tomu budou třeba opatření k navýšení kapacity železnic.[1]

Rakousko je členským státem EU s pověstným pozitivním vnímáním významu udržitelné mobility a může být vzorovou zemí pro splnění ambiciózních klimatických cílů v dopravě. Výchozím počinem pro dlouhodobý rozvoj železnice se stala „Dopravní

¹ doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA – absolvent inženýrského a doktorandského studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze (1998), postgraduálního studia na TU Dresden (1996), College of Europe (2010), Cambridge Business School (2019) a vědecko-výzkumných stipendijních pobytů na Katalánské polytechnice Barcelona (1994) a TU Dresden (1998-2002). Docent na Ústavu logistiky a managementu dopravy, Fakulta dopravní ČVUT v Praze. Pracuje na pozici vedoucího oddělení koncepce a strategie Správy železnic, státní organizace.

prognóza Rakousko 2025+“², zpracovaná vědeckými ústavy a univerzitami. Se znalostmi a zjištěními „Dopravní prognózy Rakousko 2025+“ byl zpracován „Celkový dopravní plán“³, v němž si Rakousko vytýčilo strategii rozvoje železniční infrastruktury „Cílová síť 2025+“. Cílem je kapacitní a výkonná železnice jako předpoklad pro více vlaků, cestujících a nákladu. Rozvoj železnice je odpovědí na dopravně-politické výzvy a bude determinován rámcovými master plány s jasným financováním. Cílová síť 2025+ je plánem pro moderní a výkonnou infrastrukturu a předpokladem pro udržitelnou mobilitu v 21. století. Master plán zahrnuje rozšíření a modernizaci železnice a bude realizován provozovatelem dráhy ÖBB-Infrastruktur ve shodě s prioritami Spolkového ministerstva ochrany klimatu, životního prostředí, energie, mobility, inovací a technologie (BMK) a Spolkovým ministerstvem financí. Pro období let 2021-2026 je schválen Rámcový plán⁴ investic do železniční infrastruktury ve výši více než 17 mld. EUR.[2]



Obrázek č. 1: Na moderní infrastrukturu patří moderní vozidla. Moderní třísystémové lokomotivy ÖBB řady 1216 zajižďejí s netrakčními jednotkami railjet i do Prahy Zdroj: autor

RAKOUSKÉ SPOLKOVÉ DRÁHY

Koncern Rakouských spolkových drah (ÖBB) v roce 2019 přepravil 477 mil. cestujících, z toho 266,6 mil. osob v železniční dopravě. Regionální vlaky přepravily 228,4 mil. osob a 38,2 mil. osob cestovalo vlaky dálkové dopravy. Železniční nákladní doprava přepravila 105 mil. tun. 100 procent trakční elektrické energie pochází z obnovitelných zdrojů. S plněním jízdního řádu na 96 procent se v roce 2019 státní dráhy řadily mezi špičku v Evropě. ÖBB ročně investují do infrastruktury kolem 2 mld. EUR. Koncern ÖBB zaměstnává téměř 42 tisíc pracovníků a k tomu 2000 učňů.

ÖBB provozují síť 4 827 km tratí, z toho je 3583 km elektrizovaných a 2708 km jednokolejných. Délka kolejí dosahuje téměř 9800 km. Od roku 2008 bylo nově postaveno na 170 km tratí a do roku 2028 je v plánu dalších 210 km. Na síti mají ÖBB 1048 stanic a zastávek a 7 terminálů nákladní dopravy. Na síti ÖBB provozuje vlakovou dopravu více než 60 dopravců

Osobní doprava ÖBB Personenverkehr dosahuje ročního obratu tržeb téměř 2,3 mld. EUR, nákladní doprava ÖBB Rail Cargo Carrier 2,3 mld. EUR, provozovatel dráhy

² VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+. Endbericht. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, Juni 2009

³ Gesamtverkehrsplan für Österreich. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien. 2012

⁴ Rahmenplan 2021 - 2026 ÖBB-Infrastruktur AG. Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Wien. 2020

ÖBB Infrastruktur více než 1,0 mld. EUR. Konsolidovaný obrat tržeb koncernu ÖBB dosáhl v roce 2019 výše 4,4 mld. EUR, celkové výnosy 6,9 mld. EUR.[3]



Obrázek č. 2: Kombinace moderní infrastruktury a nových vozidel má v Rakousku pozitivní ohlas na přepravním trhu Zdroj: autor

DOPRAVNÍ PROGNÓZA RAKOUSKO 2025+

Dopravní prognóza Rakousko 2025+ (dále jen Prognóza) z roku 2009 je syntézou tehdejšího vývoje, která reflektuje a zobrazuje trendy společenské, politické, hospodářské a technologické. Prognóza je výchozím dokumentem, který identifikuje a kvantifikuje poptávku po přepravě. Následné dopravní plánování a především infrastrukturní záměry totiž kromě dopravní politiky potřebují i odborné zhodnocení a predikci budoucího vývoje přepravní poptávky. Přidanou hodnotou Prognózy je syntéza v zájmu multimodálně vyváženého dopravního systému ve smyslu koexistence různých druhů dopravy. Ke zmíněným trendům byl zpracován model osobní dopravy a model nákladní dopravy, vlastně modely rozložení přepravní poptávky v síti.

Zpracování Prognózy probíhalo ve fázích:

- a) v letech 2003–2006 probíhalo vytvoření modelu, jeho naplnění statistickými údaji, validace a prognostické výpočty.
- b) v letech 2007–2008 následovala aktualizace modelu, vyvolaná nejen novelizací relevantních zákonů, nýbrž i změnami v demografických prognózách a v neposlední řadě i vlivem upravené konfigurace dopravní sítě v Rakousku i v zahraničí, zvýšení sazeb mýtného, opravených odhadů vývoje inflace atpod.
- c) v roce 2009 následovalo expertní prověření, za jakých rámcových podmínek je model Prognózy platný a jaké varianty ze zpětného pohledu byly možné.[4]

Od března 2019 do 1. čtvrtletí 2022 probíhá aktualizace Prognózy 2025+ pro období 2040+. Update Prognózy reaguje na alternativní paliva, nové technologie a dále na sociodemografický, hospodářský a společenský vývoj. Pozornost je věnována i kooperaci dopravních módů, např. využití záchytných parkovišť P+R nebo terminály kombinované přepravy.

CELKOVÝ DOPRAVNÍ PLÁN

Navazujícím dokumentem na Prognózu 2025+ je Celkový dopravní plán, který je z pohledu resortního spolkového ministerstva stěžejním dokumentem, který formuluje cíle a zásady dopravní politiky do roku 2025. Rakouská dopravní politika považuje dopravu a mobilitu za důležité předpoklady hospodářského rozvoje a společenské prosperity. K tomu je potřeba minimalizovat emise, nehody, čerpání neobnovitelných zdrojů a zabor půdy. S pomocí regulačních nástrojů může vláda pobízet, nařizovat a zakazovat. Celkový dopravní plán formuluje zásady rakouské dopravní politiky, konkrétní cíle a opatření k jejich splnění. Jde o konkrétní cíle pro sociální, bezpečný, ekologický a efektivní dopravní systém. Mezi cíle patří bezbariérová nádraží, snížení počtu obětí dopravních nehod na polovinu, redukce nehodovosti o 20 procent, snížení emisí CO₂ o 19 procent, omezení emisí pevných částic o 50 procent a emisí NO_x o 70 procent do roku 2025 ve srovnání s rokem 2010. Ve stejném období má klesnout energetická náročnost dopravy z 240 na 210 petajoule (PJ). Jízdní doby na rakouských hlavních trasách se mají zkrátit o 30 minut na Západní dráze a o 90 minut na Jižní dráze.[5]



Obrázek č. 3: Rakouské železnice se v Alpách potýkají s náročnými klimatickými podmínkami Zdroj: autor

Cílová železniční síť 2025+

Strategie Cílová síť 2025+ z roku 2011 je odpovědí na dopravně-politické výzvy formulované v Celkovém dopravním plánu. Definuje jasné parametry, kdy je železnice efektivní a ekologická:

- v osobní dopravě je hranice stanovena na přepravu 2 tisíc cestujících na trati denně. Pokud tato hranice přepravního potenciálu není dosažena, nemůže být dráha optimálně využita,
- u nákladní přepravy je hranice 250 tisíc tun na trati ročně. Tratě s nižším potenciálem nemohou prokázat přínos v efektivitě a ekologii a tím veřejný zájem.

Plánování rozvoje rakouské konvenční železnice vychází z perspektiv:

- sítě a páteřních koridorů, reflektující zájmy akcionáře koncernu ÖBB, cíle korporátní strategie ÖBB a opatření provozovatele dráhy ÖBB-Infrastruktur AG,

- tratí a nádraží, reflektující nadřazenou perspektivu a konkretizující opatření v detailu tratí, stanic a zařízení
- jednotlivá opatření ke splnění cílů.

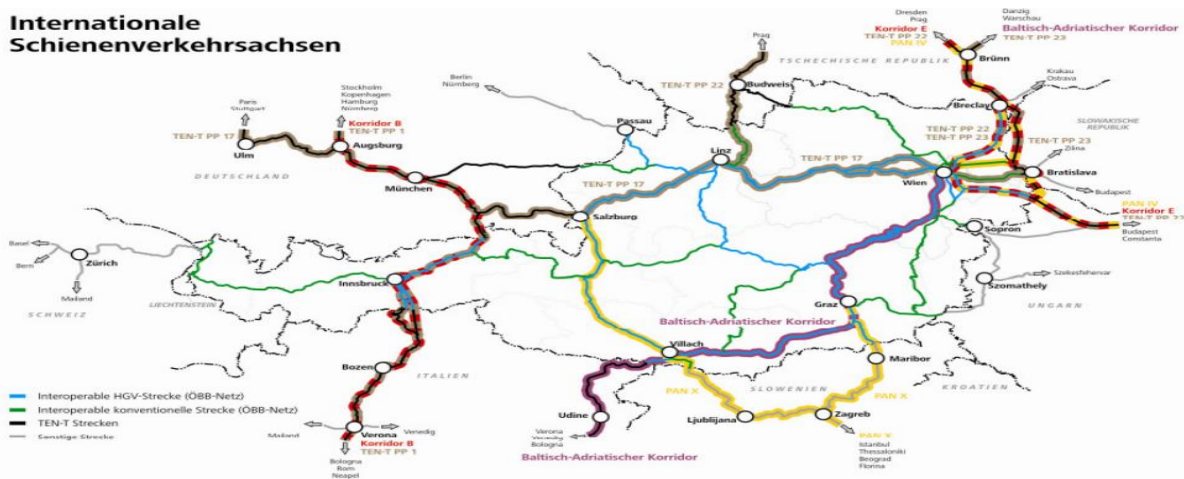
Cílová síť 2025+ je dlouhodobou infrastrukturní strategií státu a ÖBB Infrastruktur, jejímž cílem je:

- posílit tržní pozici železnice
- zvýšit hospodárnost (cílem je samofinancování variabilních nákladů údržby a provozu) a
- posílit bezpečnost.

Cílová síť 2025+:

- prosazuje státní zájem na rozvoji jen perspektivních (vytížených) tratí definovaných minimálním objemem přepravy
- stanovuje měřitelný cíl:
 - udržet 15% podíl osobní přepravy po železnici v modal-split
 - nárůst vlakových km o 30%
 - udržet 34% podíl nákladní přepravy po železnici v modal-split

Cílová síť 2025+ je komplementární s Celkovým dopravním plánem z roku 2012, který vychází z Dopravní prognózy (VPÖ2025+) zpracované v letech 2003-2009. [6]



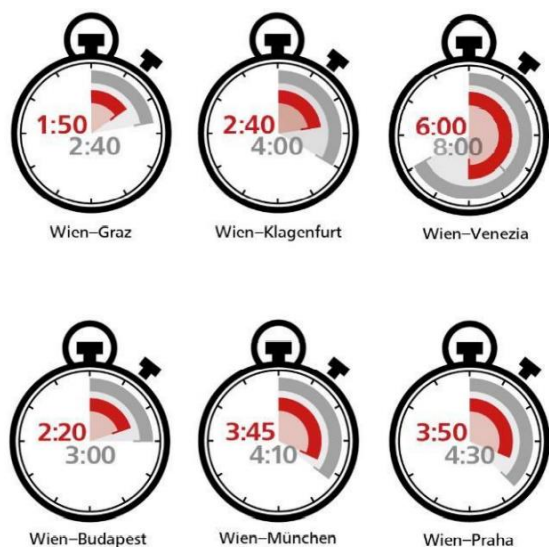
Obrázek č. 4: Pátevní koridory Rakouských spolkových drah [6]

Rámcové střednědobé master plány investic do železniční infrastruktury

V návaznosti na Dopravní prognózu Rakousko 2025+, následně zpracovaný Celkový dopravní plán a strategii Cílová síť 2025+ uzavírá rakouská vláda se státním koncernem ÖBB rámcové střednědobé master plány garantovaných investic do modernizace a rozvoje konvenční železnice. Prvním počinem byl Rámcový plán pro

období let 2011 – 2016 s investiční dotací ve výši 12,8 mld. EUR. Následoval druhý Rámcový plán na období let 2017 – 2022 s investiční dotací ve výši 15,2 mld. EUR.

Impulem pro další zrychlení modernizace rakouské železnice se stala Zelená dohoda pro Evropu z roku 2019, která otevírá cestu strategii růstu a transformaci EU na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje a kde do roku 2050 nemají být emise skleníkových plynů, neboli jedná se o plán, jak zajistit udržitelnost hospodářství EU. Rakouská vláda závazek pochopila jako šanci přeměnit klimatické a environmentální výzvy v příležitost pro udržitelný rozvoj. Již v roce 2020 proto rakouská vláda odstartovala rekordní finanční podporu moderní a ekologické železnice. V polovině října loňského roku schválila rakouská vláda rámcový investiční plán ÖBB Infrastruktur AG na období let 2021 až 2026 v rekordní výši 17,5 mld. EUR (cca 477,7 mld. Kč). Masivní investice do drážní infrastruktury mají podpořit železniční dopravu nejen na Transevropských koridorech a v sídelních aglomeracích, ale i v regionech. Od masivní podpory železnice si vláda slibuje nejen zlepšení klimatu, ale i lepší udržitelnost pracovních míst a zaměstnanosti. Jedním z cílů investičního plánu je klimaticky neutrální železnice. Podíl elektrizovaných tratí ÖBB přesáhl k 31.12.2019 73%, přičemž z pohledu vozby je 90% výkonů vedeno v ekologické elektrické trakci. Do roku 2035 má být elektrizováno dalších 500 km tratí a do roku 2035 mají být ÖBB klimaticky neutrální. [8]



Obrázek č. 5: Rakousko si od modernizace železnice slibuje kratší jízdní doby [7]

Komplex Brennerských tunelů se stane nejdelším na světě

Ke stěžejním projektům provozovatele dráhy ÖBB Infrastruktur AG patří výstavba úpatního tunelu pod frekventovaným Brennerským průsmykem, který spojí rakouský Innsbruck s obcí Franzensfeste/Fortezza v jihotyrolské Itálii. Od zaústění do železničního uzlu Innsbruck měří 64 km vč. Inntaltunel a tím se stane nejdelším podzemním železničním spojením na světě. Pod názvem úpatní tunel se ve skutečnosti skrývá celý soubor tunelů, který dosáhne délky 230 km, z nichž je již více než polovina je proraženo. Samotný Brennerský úpatní tunel bude dlouhý 55 km. S dokončením stavby a uvedením tunelu do provozu se významně zlepší cestovní a

přepravní možnosti železnice. Projekt je součástí transevropského páteřního koridoru ze Skandinávie do Středomoří, kde mezi městy Helsinky a Valletta žije na 110 mil. obyvatel. Evropská komise spolufinancuje tento projekt s nadnárodním významem v rozsahu až 50 procent z programu CEF a o zbylé náklady se spravedlivě dělí Rakouska a Itálie. CEF je program Connecting Europe Facility sloužící k podpoře výkonné infrastruktury s efektem do snížení spotřeby energie a zlepšení klimatu. EU hradila v letech 2015 až 2020 polovinu nákladů na průzkumnou štolu (cca. 303 mil. EUR) a dále 40% nákladů na hlavní tunelové roury (téměř 880 mil. EUR). Dohromady téměř 31 mld. Kč. Náklady stavby tvoří ražba (60%), vybavení (15%), plánování, služby a interní náklady (10%), náklady územního náležitosti (1%) a rezerva na rizika stavby (14%).

Brennerský úpatní tunel odstraní nutnost pojiždění sklonově náročné více než 150 let staré Brennerské dráhy se sklonem až 25 promile na severní rampě a 22,5 promile na jižní rampě. Dosavadní trať přes Brennerský průsmyk stoupá až do výšky 1371 m.n.m., což je zároveň nejvyšší bod normálně rozchodné dráhy ÖBB. Na cestě z Innsbrucku do Brenneru je převýšení 796 m. Stávající trať má nejmenší poloměr oblouku 264 m. Zahájení stavby sahá do května 1994, kdy byl jižně od Innsbrucku otevřen tunel v údolí řeky Inn (Inntaltunnel). V tomto tunelu s délkou 12,7 km se nachází napojení na Brennerský úpatní tunel. Osobní a nákladní vlaky na tranzitní trati tak vedle úpatního tunelu mají pár km jízdy pod povrchem navíc. Dohromady 64 km tunelů se stane nejdelším podzemním spojením na světě. Samotný úpatní tunel bude mít délku 55 km. Úpatní tunel tvoří dvě tunelové roury o průměru 8,1 m vedoucí vedle sebe ve vzdálenosti 40-70 m. Každá roura bude jednokolejná a v rozestupech 333 m budou spojovací štoly sloužící jako nouzové únikové cesty. Tento koncept odpovídá nejvyšším bezpečnostním standardům pro tunely. Zvláštností úpatního tunelu bude průzkumná štola s průměrem 5 až 6 m vedoucí mezi oběma hlavními tunely, ale 12 m níže. Během přípravných prací na průzkumné štolě se zjišťuje geologický materiál s cílem snížit stavební náklady a minimalizovat dobu výstavby. Po zprovoznění úpatního tunelu bude průzkumná štola plnit důležitou úlohu odvodnění tunelového komplexu. Sklonové poměry v úpatním tunelu budou činit 4 - 7 ‰. Nejvyšší bod tunelu bude ve výšce 790 m.n.m., tedy o 581 m níže než Brennerský průsmyk. Od léta 2015 se pracuje na spojovacím tunelu mezi úpatním tunelem a stávající objízdnou tratí kolem Innsbrucku. Na průzkumné štolě je odpracováno od září 2015 s přestávkami do července 2019 na 15 km mezi obcemi Ahrental a Steinach. Od března 2017 se pracuje na hlavních rourách, kde po přípravných pracích jsou od jara 2019 nasazeny dva stroje. Západní tunel dosáhne státní hranice do konce roku 2021, východní bude pod Brenner proražen zhruba začátkem roku 2022. V úpatním tunelu se počítá s max. rychlostí vlaků osobní dopravy 250 km/h a nákladních vlaků 120 km/h. Napájení trakční energií bude o napětí 25 kV s kmitočtem 50 Hz. Zabezpečení jízd vlaků bude výhradně ETCS Level 2. Celkové prognózované náklady vč. inflace mají dosáhnout výše téměř 8,4 mil. EUR (cca 218 mld. Kč). Dokončení stavby je plánováno v roce 2027.



Obrázek č. 6: Jižní portál Brennerského tunelu *Zdroj: bbt-se.com*

Tunel Semmering na rakouské Jižní dráze

Druhým stěžejním rozvojovým projektem rakouské železnice je bezpochyby Jižní dráha. Provozovatel dráhy ÖBB Infrastruktur AG v současnosti pracuje na více než 100 dílčích stavbách revitalizace dráhy z Vídně na jih přes Semmering, která je součástí Baltsko-Jaderského koridoru. Modernizace se dočká na 200 kilometrů tratě, 170 km bude nově postaveno, stěžejním se stane úpatní tunel Semmering s délkou 27,3 km a 150 nových mostů. Na projektech pracuje více než 5 tisíc lidí. Od konce roku 2027 zvládnou vlaky trasu z Vídně do Klagenfurtu za 2 hodiny a 40 minut, z Grazu do Klagenfurtu za 45 minut. Na trati s délkou 470 km projedou novými tunely Semmering a Koralpe, které umožní rychlost až 250 km/h. Stávající legendární trať přes Semmering je v dobré kondici, ačkoliv je nestarší horskou železnicí světa, slouží již přes 160 let. S počtem 180 vlaků za den patří k nejužívanějším tratím v Rakousku.

Úpatní tunel Semmering patří k nejvýznamnějším infrastrukturním projektům v srdci Evropy. Vedle mezinárodní tranzitní dopravy zrychlí i spojení mezi Dolními Rakousy a Štýrskem. Vlak urazí trasu z Vídně do Grazu za méně než 2 hodiny. Od roku 2026 propojí dolnorakouský Gloggnitz se štýrským Mürzzuschlagem. Tím se významně odlehčí původní historické trase přes hory. Význam to přinese i nákladním dopravcům, jejich těžké vlaky budou projíždět s menší traktí. Každá tuna zboží přepraveného po železnici znamená až 15krát nižší emise CO₂ oproti kamionové dopravě. Pro vybudování drážního tunelu v délce 27,3 km bude celkem vyraženo 62 km tunelových rour. Nový tunel bude mít 2 paralelní roury o průměru 10 m vzdálených do 70 m a každých 500 m s propojovací chodbou. V tunelu bude max. rychlost 250 km/h, což přinese zkrácení jízdní doby z Vídně do Grazu o 30 min.

Tunel je projektován se sklonem 0,85%, což umožní dopravu těžkých nákladních vlaků jednou lokomotivou. Stanice Gloggnitz a Mürzzuschlag budou napojeny novou tratí. Součástí stavby je i přeložka silnice B27 a protipovodňové úpravy řeky Schwarza. Přístupová galerie o délce 1300 m bude postavena mezi částmi Grautschenhof a Fröschnitzgraben. Iniciační fáze stavby, hydro-inženýring, má stavbu ochránit před povodněmi říčky Schwarza v regionu Gloggnitz. Práce zahrnou stavbu dvou nových železničních mostů, nový silniční most a propustek pod silnicí B27. Další práce

zahrnou stavbu vstupů v Gloggnitz a Mürzzuschlag, dočasné přístupové silnice, pomocné otvory a ventilační šachty v Trattenbach a Sommerau. Pro napájení hnacích vozidel v tunelu trakční elektrickou energií se počítá s měnírnami v Gloggnitz a Langenwang. Investor počítá na stavbu tunelu v letech 2012 až 2027 s výdaji ve výši 3,3 mld. EUR. [9]

Čtyřkolejné tratě

Třetím fenoménem rozvoje konvenční železnice v Rakousku je budování čtyřkolejných tratí. [10] Nárůst intenzity vlakové dopravy a výhled přesunu přepravy ze silnic na železnici nutí ÖBB ke zlepšení stávající infrastruktury konvenčních tratí. K účinným řešením patří výstavba čtyřkolejných hlavních tratí. ÖBB Infrastruktur začala stavět čtyřkolejné dráhy před více než 20 lety. V prosinci 1989 vyhlásilo rakouské Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií trať Vídeň – Linec (Westbahn / Západní dráha) za tzv. „vysoce výkonnou trať“. Od té doby byla postupně přeměněna z konvenční dvoukolejné na vysokokapacitní čtyřkolejnou trať. Trať s délkou 188 km, která spojuje Vídeň s hlavními městy Dolního a Horního Rakouska, se stala v roce 2015 zcela čtyřkolejnou dráhou. 32 procent vlaků na síti ÖBB jede na Západní dráze. Další vysokokapacitní trasou je 35 km dlouhý úsek železnice v údolí dolního Innu (UnterinntalBahn) mezi Innsbruckem a Jenbachelem na trase severo-j jižního tranzitu z Německa do Itálie přes Brenner. Nachází se ve spolkové zemi Tyrolsko a je v provozu od roku 2012.

Do budoucna bude kapacitní Západní dráha prodloužena do Welsu. Stavba má být vysoutěžena v roce 2026. Čtyřkolejná expanze západního úseku mezi Lincem a Welsem patří k největším železničním projektů v Horním Rakousku. Začne čtyřkolejnou expanzí západního zhlaví hlavního nádraží v Linci a úseku Linec – Marchtrenk. I železnice v dolním údolí řeky Inn bude vylepšena o nový 23 km dlouhý čtyřkolejný úsek mezi uzlem Radfeld a stanicí Schafteu (směrem k německým hranicím). Další vývoj v Tyrolsku bude realizován v opačném směru, směrem na Itálii, se zahájením 55 km Brennerského tunelu na rakousko-italské hranici. Konec stavebních prací je naplánován na rok 2028. Po dokončení tunelu bude rakouská část takzvané Brennerské dráhy (Innsbruck – Bolzano – Verona) z provozního hlediska čtyřkolejná (dvě nové a dvě stávající koleje). Další dva projekty čtyřkolejných tratí budou realizovány ve Vídni a okolí. Čtyřkolejné dráhy se objeví mezi stanicemi Vídeň Meidling a Mödling v Dolním Rakousku a také mezi Vídní a Wiener Neustadt. Po dokončení úpatního tunelu Semmering se úsek Gloggnitz – Mürzzuschlag na Jižní dráze stane z provozního hlediska čtyřkolejnou trasou (dvě koleje malebné horské dráhy přes Semmering a dvě nové koleje v úpatním tunelu).

Čtyřkolejné železnice poskytují výhody pro dopravce a zejména pro cestující. Úseky s vyšší kapacitou umožňují provozovateli dráhy nabídnout více tras pro vlakové spoje s kratší jízdní dobou. Se zahájením provozu na 60 km dlouhé čtyřkolejné trati mezi Vídní a St. Pöltenem v prosinci 2012 byla cesta zkrácena na 28 minut. Vlaky jezdí v tomto úseku rychlostí až 230 km/h. Čtyřkolejné tratě mají i další výhody. Čtyřkolejné rozšíření vytváří podmínky pro zvýšení kapacity v osobní a nákladní dopravě i pro kratší intervaly mezi spoji v regionální dopravě. Kapacita a rychlost jsou důležitým předpokladem pro vyšší kvalitu a kratší dobu jízdy v železniční dopravě. Kromě toho kapacitní železniční infrastruktura posiluje a udržuje Rakousko konkurenceschopné v evropském i mezinárodním srovnání. Cestující v železniční dopravě dosáhnou svého

cíle na koridorových tratích rychleji než autem. V důsledku toho se počet dálkových cestujících ve vlacích ÖBB za posledních deset let zdvojnásobil. V době změny klimatu to přispívá k pozitivní klimatické rovnováze a tím naplňuje očekávání vlády.



Obrázek č. 7: Čtyřkolejné dráhy zvyšují propustnou výkonost koridorů Zdroj: ÖBB

ZÁVĚR

Rakouská železnice patří mezi nejmodernější v Evropě. I bez vysokorychlostních tratí váže vysokou poptávku cestujících i dopravců v železniční nákladní dopravě. Na síti tratí o délce 4827 km ujede 57 dopravců svými vlaky ročně 156 mil. vlkm, čímž řadí tamní dráhy mezi nejproduktivnější v Evropě. Ročně přepraví více než 270 mil. cestujících a 105 mil. tun nákladu. [2] Rakouská vláda spatřuje přednost železnice tam, kde je střední a velká poptávka cestujících a dopravců. Takové páteřní tratě spolková vláda svými investicemi posiluje a rozvíjí. Méně frekventované a lokální tratě jsou s úspěchem nabízeny k převodu do majetku spolkových zemí.

Moderní infrastruktura je předpokladem pro intenzivnější a stále rychlejší drážní dopravu. Konkurenceschopnost dráhy na přepravním trhu se odvíjí od kratších jízdních dob, rostoucí kapacity a moderních stanic a terminálů. Úspěch železnice a její rostoucí podíl na přepravním trhu povede ke snížení emisí CO₂. Rakousko investuje každý rok do modernizace dopravní cesty a nádraží téměř 3 mld. EUR. Suma převyšuje investice do silnic dvojnásobně. Prioritou jsou tratě tvořící Transevropskou dopravní síť.

Literatura

[1] Sdělení Komise Zelená dohoda pro Evropu. EK. Brusel. 11.12.2019. COM(2019) 640

- [2] ÖBB Infrastruktur AG. Wien. On-line. Zdroj: <https://infrastruktur.oebb.at>
- [3] Zahlen, Daten, Fakten. ÖBB KOMPAKT 2019/20. Wien. On-line. Zdroj: https://konzern.oebb.at/dam/jcr:b17c14a2-d8a3-4d3c-8a40-912cbeefa6ab/OEBB_Zahlen_2020-2_de_web.pdf
- [4] VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+. Endbericht. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, Juni 2009
- [5] Gesamtverkehrsplan für Österreich. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien. 2012
- [6] Zielnetz 2025+. ÖBB-Infrastruktur AG. Wien. September 2011.
- [7] Rahmenplan 2017 – 2022. ÖBB-Infrastruktur AG. Wien. 12. Oktober 2016
- [8] Rahmenplan 2021 - 2026 ÖBB-Infrastruktur AG. Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Wien. 2020
- [9] Reidinger E. Opening of Semmering Base Tunnel delayed. International Railway Journal. 2020. On-line. Zdroj: <https://www.railjournal.com/passenger/high-speed/opening-of-semmering-base-tunnel-delayed/>
- [10] Zasiadko M. Austria expands four-track network. Railtech.com. 2020. On-line. Zdroj: <https://www.railtech.com/infrastructure/2020/03/05/austria-expands-four-track-network/?gdpr=accept>

Lektorovali:

Ing. Jan Sechter, náměstek ministra dopravy pro řízení Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů

Ing. Milan Pour, poslanec, člen podvýboru pro dopravu