

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Jan Kotyza

**TRANZITNÍ ŽELEZNIČNÍ KORIDORY NA ÚZEMÍ ČR A
JEJICH VLIV NA ZKVALITŇOVÁNÍ DOPRAVNÍ
OBSLUŽNOSTI V RÁMCI ČR**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a všechny použité materiály a zdroje jsou citovány s ohledem na vědeckou etiku, autorská práva a zákony na ochranu duševního vlastnictví.

V Olomouci 5. května 2011

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Hercikovi za podněty, připomínky, cenné rady a hlavně jeho drahocenný čas, který mi věnoval při psaní této práce. Dále děkuji Mgr. Petru Šimáčkovi za odborné rady při tvorbě map. Janu Kolaříkovi a Janu Kubnému z katedry geoinformatiky za vstřícnou pomoc při práci s GIS softwarem. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat Ivě Vajсарové a Miloši Čapkovi za pomoc při pořizování fotodokumentace a pracovníkům SŽDC za poskytnuté materiály.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan KOTYZA**
Osobní číslo: **R08095**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Tranzitní železniční koridory na území ČR a jejich vliv na
zkvalitňování dopravní obslužnosti v rámci ČR**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je popsat historický vývoj a současný stav sítě tranzitních železničních koridorů. Dále v rámci práce bude blíže popsán vliv železničních koridorů na dopravní obslužnost České republiky a na zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v osobní dopravě.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- BRINKE, J.: Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, 1992.
ŘEHÁK, S.: Aktuální problémy ČR : Díl 6, Doprava. Ostrava: Scholaforum, 1997.
SEIDENGLANZ, D.: Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Brno: Masarykova univerzita, 2006.
HŮRSKÝ, J.: Dopravní poloha administrativních center Čech do r. 1848. In: Historická geografie 13,. 1975
Dopravní politika ČR
časopis Doprava
dokumenty a dílčí informace z: SŽDC s.o., ČD a.s., idos.cz, SUDOP Praha a.s.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **16. června 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 16. června 2010

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	7
1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE	8
2 POUŽITÉ METODY A POSTUPY ZPRACOVÁNÍ	9
3 HISTORIE ŽELEZNICE SE ZAMĚŘENÍM NA HLAVNÍ TRATĚ.....	10
3.1 Počátky budování železnice za Rakouska-Uherska.....	10
3.2 Železnice v samostatném státě	11
4 RYCHLOSTNÍ KORIDORY	13
4.1 Tranzitní železniční koridory	14
4.1.1 Postavení v evropské dopravní síti.....	15
4.1.2 Modernizace vs. optimalizace	15
4.1.3 Postup práce a financování staveb na jednotlivých koridorech	17
5 VÝVOJ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PRAHY PROSTŘEDNICTVÍM TŽK MEZI LETY 1995–2011	22
5.1 Dopravní dostupnost Praha – krajská města	22
5.1.1 Dopravní dostupnost krajských měst ležících na koridorech	22
5.1.2 Dopravní dostupnost krajských měst neležících na koridorech	30
5.2 Dopravní dostupnost Praha – evropská města.....	32
6 ZÁVĚR	37
7 SUMMARY	39
POUŽITÁ LITERATURA A INFORMAČNÍ ZDROJE	
PŘÍLOHY	

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
AGC	Accord Europeen sur les grandes lignes internationales des chemin de fer Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
AGTC	Accord Europeen sur les grandes lignes de transport international combine et les installations connexes Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
ČD	České dráhy
ČSD	Československé státní dráhy
EC	EuroCity
Ex	Expres
IC	InterCity
KFNB	Kaiser Ferdinands Nordbahn
MDČR	Ministerstvo dopravy ČR
OPD	Operační program doprava
SC	SuperCity
SUDOP	Státní ústav dopravního projektování
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Trans European Transport Network Transevropská dopravní síť
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	Union internationale des chemins de fer Mezinárodní železniční unie

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Zvyšování konkurenceschopnosti železnice především v oblasti osobní dopravy mezi významnými centry je jednou ze zásad evropské i české dopravní politiky. V západní Evropě proto jsou mezi nejdůležitějšími centry budovány moderní vysokorychlostní tratě a modernizovány stávající železniční tratě pro rychlejší provoz. Cestou modernizace, resp. optimalizace tratí na nejvýznamnějších železničních tazích (tzv. Tranzitních železničních koridorech) se od počátku druhé poloviny 90. let 20. století vydává i Česká republika. Stavba těchto koridorů měla především přispět k lepšímu spojení České republiky s některými významnými centry sousedních států (především hlavními městy) a zároveň k lepšímu napojení české železniční sítě na síť evropskou. Z hlediska vnitrostátního bylo cílem zlepšit dopravní dostupnost Prahy z vybraných krajských měst. Slovo „vybraných“ je zde opravdu na místě, neboť na některá krajská města jakoby se zapomnělo, což většinou vedlo k dalšímu zhoršení pozice železniční osobní dopravy ve spojení Prahy s těmito městy. Položme si tedy otázku: „Přispěly vynaložené miliardy korun k dostatečnému zlepšení dopravní dostupnosti, potažmo dopravní obslužnosti mezi krajskými městy ležících na tranzitních železničních koridorech a hlavním městem Prahou? Stala se železniční doprava na těchto spojeních alespoň trochu konkurenceschopnou dopravě silniční? Cílem práce je tak popsat stavbu a těchto tranzitních železničních koridorů a analyzovat jejich význam pro zkvalitňování vzájemné dopravní dostupnosti a obslužnosti Prahy a ostatních krajských měst. Vedle toho by zde měly být pro srovnání uvedeny i změny v dopravní dostupnosti a obslužnosti ostatních krajských měst, které neleží na těchto tratích.

2 POUŽITÉ METODY A POSTUPY ZPRACOVÁNÍ

Při zpracovávání byla použita řada různých metod. V první části se jedná o kompilaci informací týkajících se především historie a současnosti železniční sítě na našem území s důrazem na informace týkající se páteří železniční sítě, resp. informací ke strategii rozvoje především dálkové železniční dopravy v EU a České republice.

V rámci stěžejní části práce byla zkoumána změna dopravní dostupnosti, resp. dopravní obslužnosti Prahy s krajskými městy ČR, resp. důležitými centry sousedních států mezi léty 1995¹ a 2011 (jízdní řády 1995/96 a 2010/11).² Za významná zahraniční centra byla zvolena v první řadě hlavní města sousedních států, ale také některá další významná centra nalézající se v blízkosti českých hranic a zároveň propojená s Českou republikou prostřednictvím páteřních železničních tratí (Norimberk, Mnichov, Linec a Žilina). V rámci dopravní dostupnosti byla porovnávána jak dostupnost časová, tak vzdálenostní, přičemž časová dopravní dostupnost hlavních center ležících na hlavních železničních tazích byla pomocí síťových analýz znázorněna na tematických mapách. Kromě faktické dostupnosti byla porovnávána i průměrná cestovní rychlost, která je zde brána jako průměrná rychlost dopravního prostředku mezi dvěma místy včetně pobytu na zastávkách (Brinke, 1995). Za cestovní dobu jsou zde brány informace z jízdních řádů (knižní jízdní řád ČD 1995/96, resp. IDOS, 2011³). Cestovní rychlost, potažmo i cestovní doba závisí i na směrových podmínkách daných tratí, resp. na jejich deviatilitě⁴ (d_s), k jejíž změně, díky modernizaci TŽK na některých spojeních došlo.

$$d_s = \frac{l_k}{l_p}$$

Vedle dopravní dostupnosti byl důraz kladen na sledování změny ve vzájemné dopravní obslužnosti Prahy a sledovaných dopravních uzlů. Jedná se o zkoumání počtu přímých vlakových spojů, a to rychlíků či vlaků vyšší kvality (Ex, EC, IC, EN a SC), které podle jízdních řádů jezdily či jezdí denně. Pokud v rámci daného spojení existovaly, resp. existují i další spoje (posilové vlaky, osobní či spěšné vlaky), jsou uvedeny do poznámky, ale v celkových výsledcích dopravní obslužnosti s nimi není počítáno.

¹ Rok 1995 zvolen v důsledku snahy o porovnání dopravní dostupnosti před a po modernizaci TŽK. Stavební činnost na koridorech až na menší výjimky začíná až v roce 1996 (předtím se prováděly hlavně přípravné práce a projektová činnost).

² Pro výzkum byly brány pouze hlavních či centrálních železničních stanic v daných železničních dopravních uzlech.

³ Platné znění jízdního řádu k 1. dubnu 2011.

⁴ Deviatilita (z latinského *deviare*, tj. odbočit) je poměr mezi délkou komunikace mezi vybranými uzly sítě l_k a délkou přímkové spojnice mezi nimi l_p . (Brinke, 1995)

3 HISTORIE ŽELEZNICE SE ZAMĚŘENÍM NA HLAVNÍ TRATĚ

3.1 Počátky budování železnice za Rakouska-Uherska

Počátky železnice na našem území se datují k roku 1825, kdy byly 28. července pod vedením Františka Antonína Gerstnera zahájeny práce na první koněspřežné železnici v kontinentální Evropě. Trať měla spojit České Budějovice s rakouským Mauthausenem a zajistit tak propojení Labe s Dunajem místo plánovaného, ale technicky nerealizovatelného vodního kanálu. Zkušební provoz na českém úseku byl zahájen 7. září 1827. V roce 1828 převzal vedení stavby Mathias Schönerer a 1. 8. 1832 ji dovedl nikoli do Mauthausenu ale do výhodněji položeného Lince. Konešpřežka měla rozchod 1106 milimetrů a provoz byl zajišťován 800 koňmi. Prioritní postavení měla nákladní doprava, která byla provozována celoročně. Přeprava osob, která měla jen sezónní charakter, tehdy stála až na druhém místě.

Druhou koněspřežnou tratí měla být dálková trať, vedoucí z Prahy přes Kladensko a Křivoklátsko a dále údolím Mže do Plzně. Pro nedostatek financí byl v letech 1828 – 1830 vybudován pouze úsek z Prahy do Stochova. (Schreier, 2009)

Provoz na první parostrojní železnici byl zahájen 7. července 1839 na trati Vídeň – Břeclav – Brno. Jednalo se o odbočku trati, která měla spojit Vídeň s Bohumínem a solnými doly v Haliči (sůl byla v té době významnou průmyslovou surovinou přepravovanou po prvních železnicích), a to přes Břeclav a Přerov. Trať byla stavěna soukromou společností Severní dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands Nordbahn – KFNB) za finanční podpory S. M. Rotschilda. V roce 1841 byl zprovozněn úsek Břeclav – Přerov a odbočka Přerov – Olomouc, o rok později úsek Přerov – Lipník nad Bečvou a za dalších 5 let se dráha dostala do Bohumína. V roce 1848 se napojila KFNB na síť pruských železnic v Annabergu (dnes polská stanice Chalupki). (Schreier, 2009)

Na základě císařského patentu z roku 1841 měl stát budovat železniční infrastrukturu vlastním nákladem (Kvizda, 2006). První železnici budovanou státem byla významná trať spojující Olomouc přes Zábřeh, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín s Prahou. Tato trať, na které byl provoz slavnostně zahájen roku 1845, se tak stala první spojnici Prahy s Vídní, resp. první parostrojní železnicí v Čechách vůbec. Od původní myšlenky ryze státních železnic se postupně ustupovalo, až nakonec stav státní pokladny vyvolal rozhodnutí, hospodářsky a politicky velmi závadné, o prodej státních drah. Síť

železnic byla proměněna na akciovou společnost a prodána akciovým společenstvem s převážně francouzským kapitálem (Fiala, 1932). V následujících letech byla zprovozněna spojovací dráha Brno – Česká Třebová (1848) a trať Praha – Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (1851) (Kunc, 2006).

V letech 1857–1859 byly spojeny Pardubice s Libercem (Jihoseveroněmecká dráha spojovací) a železnice se tak přes Hradec Králové, Jaroměř, Železný Brod a Turnov dostala na Liberecko, které patřilo v polovině 19. století k průmyslově vůbec nejvyspělejším oblastem Rakouské monarchie. (Kunc, 2004)

Koncem roku 1866 bylo v českých zemích vybudováno 1 449 km parostrojních železnic a za dalších dvanáct let k nim přibylo dalších 3 515 km hlavních tratí. V letech 1869–1781 společnost Buštěhradská dráha přivádí svou trať Praha – Kladno přes Žatec, Chomutov a Karlovy Vary až do Chebu. Brno je přes Nezamyslice spojeno s Přerovem či Opava přes Bruntál s Olomoucí. (Schreier, 2009) Vznikají také nové železniční společnosti. K těm nejvýznamnějším patří Rakouská severozápadní dráha, která buduje trať Znojmo – Jihlava – Havlíčkův Brod – Kolín – Nymburk – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín (s odbočnými tratěmi Havlíčkův Brod – Pardubice, Nymburk – Mladá Boleslav). (Kunc, 2004)

Prudký rozvoj dálkových tratí v roce 1873 zastavuje krach na vídeňské burze a následná ekonomická krize. V dalších letech dochází především ke stavbě přípojných a místních drah, dnes známých jako lokálky. Z těchto tratí stojí za zmínku místní dráha z Tábora do Bechyně – první elektrizovaná trať na území Rakouska-Uherska, jejíž provoz byl zahájen v roce 1903. (Knesl, 2000)

3.2 Železnice v samostatném státě

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 začala další vlna výstavby drah, jejímž cílem bylo doplnit a posílit železniční síť o spoje ve směru západ-východ (dosud převažoval směr páteřních tratí sever-jih) a to zejména na Slovensku, kde byla železniční síť na nízké úrovni. V Česku byly vybudovány pouze dvě tratě Vsetín – Bylnice a Veselí nad Moravou – Vrbovce zejména ze strategických důvodů, jelikož jako dosavadní hlavní spojnice s východem sloužila Košicko-bohumínská dráha, která vedla příliš blízko severní hranice a přes v té době nestabilní Těšínsko. (Kvizda, 2006)

Nejvýznamnější železniční stavbou období tzv. 2. republiky byla trať z Havlíčkova Brodu do Brna. O její výstavbě rozhodla vláda v říjnu 1938 v reakci na

odstoupení Sudet a pohraničních území Německu, neboť tím byla přerušena dosavadní hlavní trať z Prahy do Brna přes Českou Třebovou (Krejčík, 1991). Plán počítal s kompletní přestavbou několika místních tratí přes Vysočinu a s vybudováním zcela nové tratě v úseku Žďár nad Sázavou – Tišnov. Výstavba byla přerušena v roce 1943 a obnovena až po válce. V roce 1953 byly úsek Žďár nad Sázavou – Tišnov a spojka Velké Meziříčí – Křižanov uvedeny do provozu. Tím byla ukončena výstavba nových železničních tratí na našem území. (Kvizda, 2006) Nadále ale docházelo ke stavbě přeložek tratí z důvodů důlní činnosti na Ostravsku a v severních Čechách, elektrizaci, modernizaci zabezpečovacích zařízení a především ke zdvojkolejňování či zvícejkolejňování stávajících úseků.



Obr. 1 Současný stav železniční sítě ČR
zdroj: ČD, 2011; vlastní zpracování

4 RYCHLOSTNÍ KORIDORY

Myšlenka na síť rychlých železnic na našem území se poprvé objevila za nacistického Německa. Plány na síť železnic o rozchodu 3000 mm se začaly v Třetí říši tvořit už v roce 1942 a pokračovaly až do jejích posledních dnů. Předpokládaly dvě hlavní tratě Paříž – Berlín – Lvov – Kyjev – Rostov na Donu a Paříž – Mnichov – Vídeň – Bratislava – Istanbul. Celou síť doplňovala odbočka Berlín – Hamburk a dvě spojky hlavních tratí Berlín – Lipsko – Mnichov a Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň (po trase dnešního I. Tranzitního železničního koridoru). (Bonev, 2011)

Po roce 1948 se začala prosazovat myšlenka levné dělnické železnice. Ceny byly až do roku 1989 uměle udržovány na velice nízké úrovni, čemuž odpovídaly i služby. Jakýkoliv rozvoj se zabíral hlavně zvyšováním propustnosti tratí⁵ pro nákladní vlaky a rychlost osobní dopravy byla až druhořadým problémem. (Bonev, 2011) V rámci modernizace železniční sítě probíhala elektrifikace, peronizace a zavádění autobloků⁶. Společně s elektrifikací docházelo v některých úsecích ke zvětšování poloměru traťových oblouků. V 70. letech, v období zvyšujících se rychlostí u řady světových železnic, se touto problematikou začíná zabírat tehdejší ministerstvo dopravy. Zvyšování rychlosti se uvažovalo ve třech etapách a plány díky době, ve které vznikaly, výrazně preferovaly nákladní magistraly v ose východ – západ:

- I. etapa předpokládala zlepšení současného stavu na tratích Děčín – Praha – Štúrovo a Praha – Štúrovo – Čierna nad Tisou při využití traťové rychlosti 120 km/h;
- II. etapa řešila zavedení osobních vlaků s maximální rychlostí 160 km/h na výše zmíněných tratích a na trati Bohumín – Břeclav;
- III. etapa uvažovala výstavbu samostatné třetí koleje pro rychlost 200 km/h na tratích Děčín – Praha, Praha – Č. Třebová – Olomouc – Ostrava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, Česká Třebová – Brno – Bratislava a Bratislava – Žilina (Knesl, 2000).

V souvislosti s politickými změnami ve vývoji zemí střední a východní Evropy došlo k výraznému úbytku přepravy na železnici a koncepce s vysokorychlostními tratěmi byla dopracována jako výhledová a současně bylo zadáno řešení modernizace stávající sítě.

⁵ propustnost tratí se rozumí počet vlaků každého směru, který lze na dané trati trvale a plynule provézt zpravidla za 24 hodin

⁶ autoblok neboli automatický blok je druh železničního zabezpečovacího zařízení

4.1 Tranzitní železniční koridory

Zpracování podkladů na zvýšení rychlosti na hlavních tazích bylo zadáno podniku SUDOP v roce 1988. Ten je po dlouhých průtazích a potížích, zapříčiněných především převratem v roce 1989 a následným přehodnocením otevřenosti hranic, dokončil až v roce 1993. (Bonev, 2011)

Pro Českou republiku byly definovány čtyři tranzitní železniční koridory (TŽK) (viz obr. 2), na nichž se provede prioritně modernizace v parametrech, které jsou obsaženy v evropských dohodách AGC (evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách) a AGTC (evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech) ke kterým ČR přistoupila a v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie (EU) a Mezinárodní železniční unie (UIC).

I. TŽK: Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav,

II. TŽK: Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav,

odbočná větev: Přerov – Olomouc – Česká Třebová,

III. TŽK: Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava,

odbočná větev: Plzeň – Domažlice,

IV. TŽK: Děčín – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště.



Obr. 2 Schéma tranzitních železničních koridorů
zdroj: ČD, 2011; vlastní zpracování

4.1.1 Postavení v evropské dopravní síti

Význam uvedených koridorů potvrzuje i pozdější zařazení I. a části III. TŽK do tzv. IV. panevropského koridoru (Berlín/Norimberk – Praha – Bratislava – Budapešť – Bukurešť/Sofie – Konstanca/Soluň/Istanbul) a II. TŽK do tzv. VI. panevropského koridoru (Gdaňsk – Varšava – Katowice – Žilina/Ostrava – Břeclav). (Knesl, 2000) Tyto koridory jsou součástí sítě představující deset panevropských multimodálních dopravních prioritních koridorů, přijatých na 2. celoevropské dopravní konferenci na Krétě v roce 1994 a doplněných na 3. celoevropské dopravní konferenci v Helsinkách v roce 1997, které byly definovány jako nezbytné k zajištění propojitelnosti dopravních sítí střední a východní Evropy s Transevropskou dopravní sítí (TEN-T).

4.1.2 Modernizace vs. optimalizace

Jak již bylo uvedeno, první úvahy o modernizaci železničních tratí se objevily již před rokem 1990, kdy byl vypracován první souhrn základních parametrů modernizace vybrané železniční sítě. Postupně se vyvíjející požadavky na technické parametry železničních koridorů a také snaha o omezení výše investičních nákladů si vynutily zpracování aktualizovaných zásad modernizace železničních tratí. Jednotlivé dokumenty jsou uvedeny v následujícím přehledu:

- Modernizace vybrané stávající sítě ČSD, SUDOP Praha, 1989,
- Zásady modernizace vybrané železniční sítě ČSD pro jednotlivé dopravní směry a traťové úseky, Ústřední ředitelství ČSD, 1992,
- Zásady modernizace vybrané železniční sítě ČD, Generální ředitelství ČD, 1993,
- Dodatek k Zásadám modernizace vybrané železniční sítě ČD (č. 1), ČD Divize dopravní cesty, 1994,
- Dodatek k Zásadám modernizace vybrané železniční sítě ČD (č. 2), ČD Divize dopravní cesty, 1997.

Během roku 2005 byl Správou železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC) vypracován a projednán návrh novelizace dokumentu z roku 1997: **Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky** (viz rámeček), které byly schváleny generálním ředitelem SŽDC dne 17. 1. 2006 jako směrnice č. 16/2005 a podle tohoto návrhu se řídí veškerá současná výstavba železnic.

Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005

věc: Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR

Při rekonstrukci železničních tratí budou železniční tratě **modernizovány** nebo **uvedeny do optimalizovaného stavu**.

Modernizace tratě je souhrn opatření, která umožňují na dané trati zvýšení traťové rychlosti⁷ do 160 km/h včetně (s případnou stavební připraveností na rychlost vyšší, pokud se neúměrně nezvyšují investiční náklady), dosažení požadované třídy zatížení, dosažení požadované prostorové průchodnosti⁸ a provoz jednotek s naklápěcími skříněmi. Modernizace tratě zahrnuje termínově provázaná stavební opatření typu rekonstrukcí, přeložek a novostaveb na souvislém úseku tratě a navrhuje se v případech, kdy je potvrzena její opodstatněnost studií proveditelnosti v rámci technicko-ekonomického posouzení.

Uvedení tratě do optimalizovaného stavu je souhrn opatření, která umožňují na dané trati zpravidla na stávajícím zemním tělese dosažení požadované třídy zatížení, dosažení požadované prostorové průchodnosti, odstranění lokálních omezení traťové rychlosti a případně též provoz jednotek s naklápěcími skříněmi.

Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR:

- zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít,
- dosažení traťové třídy zatížení⁹ D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně, tj. zatížení 22,5 t/nápravu a zároveň 8 t/běžný metr délky vozidla,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru¹⁰ UIC GC,
- zajištění požadované kapacity dráhy (propustnosti) při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které zajišťuje plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h,
- vybavení železničních stanic nástupiště v souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb. a 369/2001 Sb. v platném znění,
- dosažení dostatečné užitečné délky dopravních kolejí¹¹ v železničních stanicích,
- zlepšení stavu úroňových křížení tratí s pozemními komunikacemi,
 - u přejezdů na tratích s traťovou rychlostí nad 120 km/h přednostně navrhopat jejich náhradu mimoúrovňovým křížením, zejména u přejezdů silně frekventovaných, silnic I. třídy a přejezdů se zvýšenou nehodovostí,
- veškeré stavební úpravy a úpravy technologických zařízení v rámci modernizace a optimalizace tratí musí být navrženy a realizovány v souladu se zákony na ochranu životního prostředí.

upraveno podle Směrnice generálního ředitele SŽDC č.16/2005

⁷ traťová rychlost je největší rychlost, kterou smí být pojižděn určitý úsek trati

⁸ prostorovou průchodností tratě se rozumí bezpečný prostor pro průjezd vozidla o určitém obrysu (ložné míře) při největší traťové rychlosti nebo udané rychlosti přepravy

⁹ traťová třída zatížení definuje schopnost koleje přenést vozidlo z hlediska jeho hmotnosti a uspořádání náprav

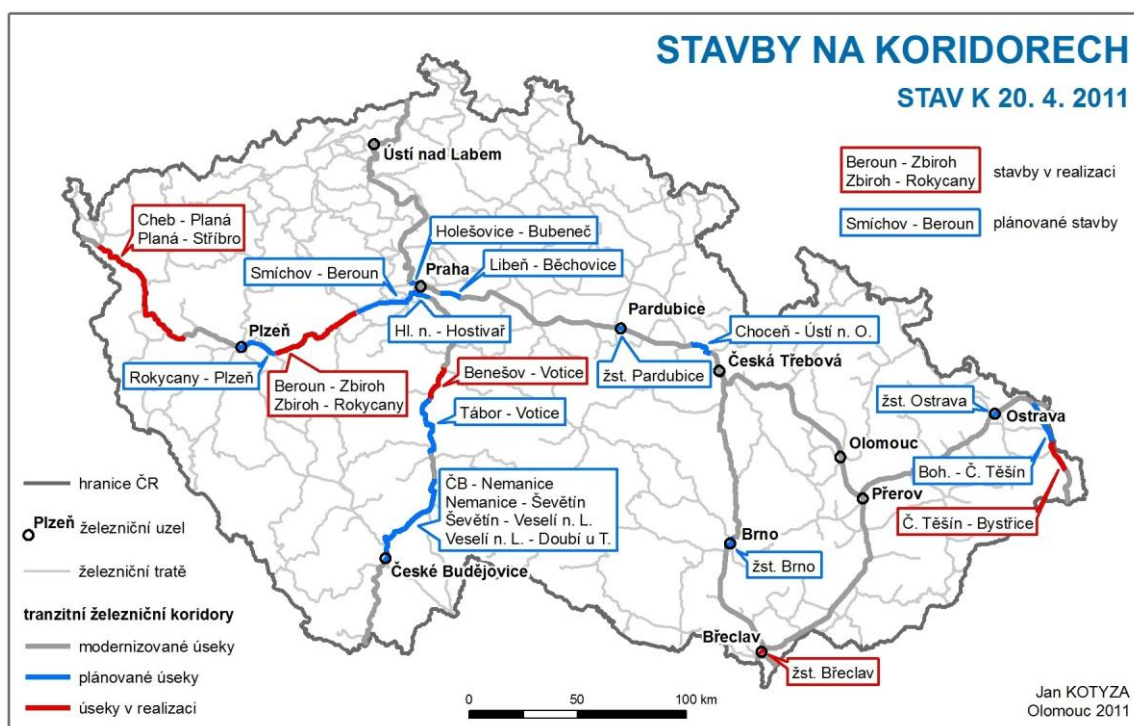
¹⁰ ložná míra je obrys, do kterého se musí vejít dopravní prostředek jedoucí po dopravní cestě

¹¹ užitečná délka koleje je délka koleje, sloužící pro umístění vlaku (650 až 800 m pro nákladní vlaky, 250 až 450 m pro osobní

4.1.3 Postup práce a financování staveb na jednotlivých koridorech

Stavba na koridorech začala již v roce 1995 před schválením vládou ČR. Na plno se práce rozjely až po roce 1996, po schválení projektu I. a II. koridoru vládou (usnesení vlády č. 77/1994 a č. 432/1995) včetně modelu jejich financování (usnesení vlády č. 659/1994 a č. 185/1996). Pro investiční náročnost byl uplatněn kombinovaný způsob financování, tj. kromě dotací ze státního rozpočtu jsou využívány i úvěry a prostředky z EU. Před vstupem ČR do EU byl pro spolufinancování využíván fond Phare, nyní jsou na výstavbu koridorů čerpány peníze z programu TEN-T, který je určen pro rozvoj transevropské dopravní sítě, a Operačního programu Doprava (OPD).

Od roku 2003 je za koordinaci výstavby a čerpání dotací z fondů EU zodpovědná SŽDC, jakožto nástupnická organizace ČD, s. o.



Obr. 3 Stavby na koridorech;
zdroj: SŽDC, 2011; vlastní zpracování

Tab. 1 Nejvýznamnější právě realizované projekty

název projektu	celkové náklady	příspěvek EU	podíl EU	program
Optimalizace trati Beroun – Zbiroh	6,0 mld. Kč	3,4 mld. Kč	57 %	OPD
Optimalizace trati Planá u M. Lázní – Cheb	4,9 mld. Kč	2,7 mld. Kč	55 %	OPD
Optimalizace trati Stříbro - Planá u M. Lázní	4,4 mld. Kč	2,5 mld. Kč	57 %	OPD

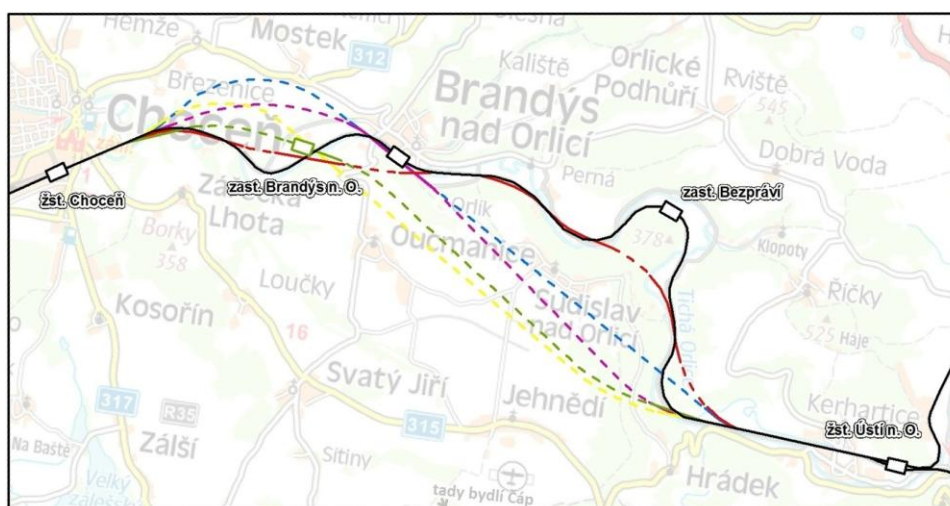
Zdroj: Modernizace dráhy – OP Doprava (SŽDC, 2011)

I. Tranzitní železniční koridor

První Tranzitní železniční koridor vede po trase hranice se SRN – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem. Celková délka koridoru čítá 457 km. Kvůli nedostatku finančních prostředků a díky v té době nejasné koncepci neobsahoval projekt I. TŽK některé železniční stanice a uzly. Vyjmuty byly úseky na území hl. města Prahy a úsek Choceň – Ústí nad Orlicí pro svoji finanční náročnost. Díky těmto okolnostem bylo rekonstruováno pouze 382 km.

Stavba začala v únoru 1993, celá trať byla optimalizována a ve vybraných úsecích modernizována na rychlost 160 km/h, např. mezi Brnem a Břeclaví v délce 52 km, Pardubicemi a Chocní (32 km) nebo Kolínem a Poříčany (19 km). V úseku Česká Třebová – Brno byla stávající trať elektrizována. Dne 12. října 2004 byl první tranzitní železniční koridor (bez vyjmutých úseků) dokončen za cenu 36,5 mld Kč. (Bonev, 2011)

V současnosti probíhá odložená modernizace železničních uzlů (v některých případech pouze jejich průjezdy). Kompletní rekonstrukce je hotova např. v Ústí nad Orlicí (viz příloha č. 4) V roce 2008 byla dopracována územně technická studie stavby Ústí nad Orlicí – Choceň. Ze čtyř možností byla vybrána tzv. zelená varianta (viz obrázek 4), po její realizaci (březen 2013 – prosinec 2019) vznikne spojitý úsek pro rychlost 160 km/h v délce 45,5 km pro konvenční jednotky resp. 52,4 km pro soupravy s naklápačcí technikou. (SUDOP, 2009)

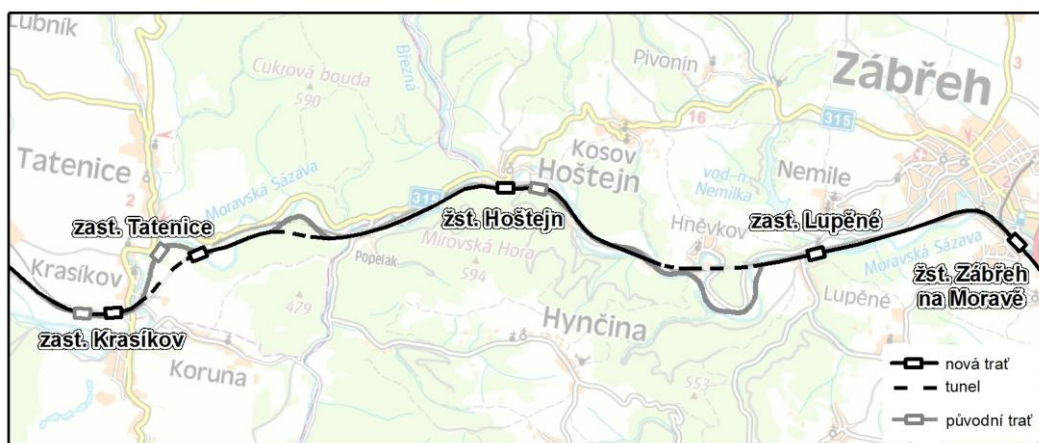


Obr. 4 Variantní řešení modernizace úseku Choceň – Ústí nad Orlicí;
zdroj: SUDOP, 2009; vlastní zpracování podle videoprezentace

II. Tranzitní železniční koridor

Druhý Tranzitní železniční koridor vede po trase I. TŽK z Rakouska do Břeclavi dále přes Hodonín, Přerov a Ostravu do Petrovic u Karviné a Polska. Odbočná větev pokračuje z Přerova na Olomouc a Českou Třebovou, kde se připojuje na I. koridor (tento úsek je zároveň součástí základní větve III. TŽK, ale kvůli potřebě zlepšení železničního spojení Praha – Ostrava byl modernizován společně s II. TŽK). Délka koridoru je 315 km (bez odbočné větve 206 km) a jako jediný neprochází hlavním městem. Neobvyklý je levostranný provoz z Rakouska až do Bohumína zachovaný už od zprovoznění tratě. (Bonev, 2011)

Stavba na druhém koridoru začala v září 1997, o čtyři roky později začala na odbočné větvi. Jižní část tratě mimo stanici Přerov byla téměř v celém rozsahu modernizována na rychlost 160 km/h, mezi Břeclaví a Otrokovicemi je zavedena traťová rychlost 160 km/h na souvislém 55 km dlouhém úseku. (Halla, 2009) Podobná je situace na odbočné větvi mezi Přerovem a Zábřehem na Moravě. Nejhorší podmínky v údolí Moravské Sázavy mezi Zábřehem na Moravě a Krasíkovem vedly k realizaci téměř nové tratě (viz Obr. 5). V mírně zvlněné krajině Poodří byla zvolena optimalizace s nejnižší rychlostí 100 km/h, v úseku Ostrava – Petrovice u Karviné je v poddolovaných místech zavedena rychlost 60 km/h. Základní větev II. TŽK byla dokončena v červnu 2004 a odbočka o čtyři roky později s celkovými náklady 45 mld. Kč (ČT24, 2008).

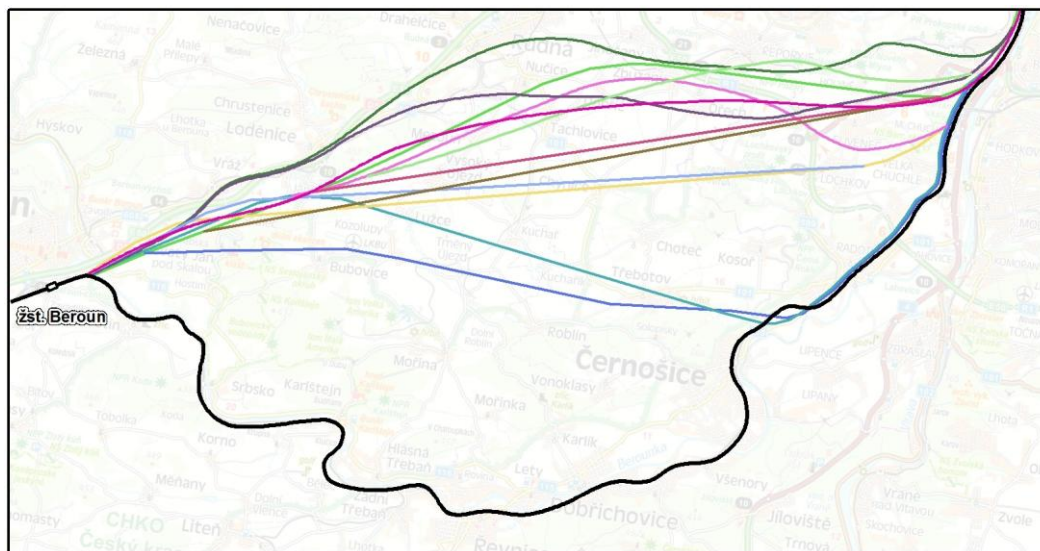


Obr. 5 Modernizace trati Zábřeh na Moravě – Krasíkov;
zdroj: Bonev, 2006; vlastní zpracování

III. Tranzitní železniční koridor

III. koridor je nejdelší, nejdražší a byl určen k realizaci jako poslední. Jeho délka je 658 kilometrů (bez souběhu s I. a II. koridorem 357,8 km) a vede z Německa přes Cheb a Mariánské Lázně nebo odbočnou větví přes Domažlice do Plzně. Dále trať pokračuje přes Rokycany, Beroun a Prahu, dále ve stopě prvního koridoru až do České Třebové. Odtud po již zmodernizované odbočné větví II. koridoru do Přerova a dále po II. koridoru na Ostravu a Bohumín. Poté pokračuje podél hranice s Polskem do Mostů u Jablunkova a k státní hranici se Slovenskem (Bonev, 2011). První stavbou v rámci modernizace III. TŽK byla optimalizace trati Plzeň – Stříbro, započatá 1. 4. 2006 a dokončená v roce 2009. Další dokončenou stavbou je úsek Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova. V současnosti se realizují stavby: Stříbro – Planá u Mariánských Lázní, Planá u Mariánských Lázní – Cheb, Beroun – Zbiroh, Bystřice nad Olší – Český Těšín a Zbiroh – Rokycany.

Zbývající úseky Cheb – st. hranice se SRN, Plzeň – Rokycany, Plzeň – Domažlice – st. hranice se SRN, Praha – Beroun a Bohumín – Český Těšín jsou ve fázi příprav, stejně jako modernizace železničního uzlu Ostrava (SŽDC, 2011) Ukončení prací, vyjma úseku Praha – Beroun, se předpokládá v roce 2016 s celkovými náklady 75,6 mld. Kč.



Obr. 6 Variantní řešení modernizace úseku Praha – Beroun;
Zdroj: SUDOP, 2007; vlastní zpracování podle videoprezentace

IV. Tranzitní železniční koridor

IV. TŽK vede v trase: hranice s Rakouskem – Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha – Děčín – hranice s Německem. Úsek z Prahy do Děčína je v souběhu s I. koridorem. Celková délka IV. koridoru je 369 km, bez souběhu s koridorem I. 216,2 km (Halla, 2009). Větev z Prahy do Českých Budějovic je v rámci tranzitních koridorů ojedinelá tím, že je doposud ze dvou třetin jednokolejná (Bonev, 2011). První stavbou IV. TŽK byla optimalizace trati Strančice – Praha Hostivař, započata byla 1. 9. 2005 a ukončena 31. 10. 2008. V současnosti jsou dokončeny úseky Horní Dvořiště – České Budějovice, Doubí u Tábora – Tábor a Benešov – Strančice, realizuje se modernizace trati Votice – Benešov u Prahy. 1. dubna má začít plánovaná modernizace České Budějovice – Nemanice. Další stavby Nemanice – Ševětín, Ševětín – Veselí nad Lužnicí, Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, Tábor – Votice a Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží jsou ve fázi příprav. Termín dokončení IV. TŽK je stanoven do roku 2016 s celkovými náklady 41,9 mld. Kč. (SŽDC, 2008)

5 VÝVOJ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PRAHY PROSTŘEDNICTVÍM TŽK MEZI LETY 1995–2011

Cílem modernizace železničních koridorů je zajištění kvalitního spojení České republiky s ostatními zeměmi a především zkvalitnění spojení mezi jednotlivými regiony ČR. Po dokončení modernizace dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči dopravě silniční a úroveň služeb umožní železnici udržet si svou pozici na vnitrostátním i zahraničním dopravním trhu. Hlavním přínosem modernizace je zvýšení cestovní rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování, zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti v osobní a nákladní dopravě, dále snižování zátěže životního prostředí, zejména omezení hluku a zvýšení kapacity dráhy hlavně v oblastech velkých měst.

5.1 Dopravní dostupnost Praha – krajská města

Kvalitní vzájemná dopravní dostupnost hlavního města Prahy a krajských měst České republiky by měla patřit mezi stěžejní priority národní dopravní politiky. Významnou roli v zajištění by zde měla hrát především rychlá a kvalitní osobní železniční doprava, která by se právě v těchto spojeních měla stát významným konkurentem osobní dopravy silniční.

V průběhu posledních několika let došlo v tomto směru k řadě významných změn. Především se jednalo, resp. jedná o realizaci optimalizace a modernizace železničních tratí ležících na TŽK. Města mimo tyto koridory se zlepšení dopravní dostupnosti po železnici v dohledné době nedočkají a železnice zde bude čím dál méně konkurenceschopnější.

5.1.1 Dopravní dostupnost krajských měst ležících na koridorech

Spojení Praha – Olomouc – Zlín/Ostrava

Trať Praha – Ostrava je vedena po III. TŽK a podle deviatility se dá rozdělit na 4 části. Úseky Praha – Choceň a Zábřeh na Moravě – Přerov jsou vedeny rovinným terénem s příznivými směrovými poměry (deviatlilita 1,08 resp. 1,06), druhé dva úseky vedené v údolí řek jsou naprosto odlišné. Úsek Choceň – Zábřeh na Moravě je veden údolím Tiché Orlice, Třebůvky a Moravské Sázavy (deviatilita 1,29), Přerov – Ostrava prochází Moravskou branou (deviatilita 1,17).

Trat' z Prahy do Zlína je z větší části vedena po III. TŽK, dále na krátkém převážně rovinném úseku II. TŽK (deviatilita 1,03) a poté po regionální trati, jejíž deviatilita je 1,13.

Mezi lety 1995 a 2011 je patrné výrazné zlepšení dopravní dostupnosti měst ležících na těchto tratích, výrazně se snížila cestovní doba a narostla průměrná cestovní rychlost. Cestovní doba mezi Prahou a Olomoucí se zkrátila o 46 minut a průměrná cestovní rychlost narostla o 35 km/h. Mezi Prahou a Ostravou se cestovní doba zkrátila o 67 minut a cestovní rychlost zvýšila o 30 km/h. Ve srovnání různých druhů osobní dopravy, železnice ob stojí především v porovnání s autobusovou dopravou (cestovní doba nejrychlejšího spoje je 5 h 20 minut). Co je však pro konkurenceschopnost železnice mnohem důležitější, železnice v tomto spojení vítězí i nad individuální automobilovou dopravou. Osobní automobil totiž při ideálním provozu a dodržování předpisů urazí trasu mezi hlavním městem a Ostravou za 3 h 18 min a nejrychlejší spoj ČD, a.s. o necelých 15 minut rychleji. Od letní změny jízdního řádu pro rok 2010/2011 se očekává nasazení 10 párů spojů typu IC společnosti Regiojet Radima Jančury, což bude další velmi výrazné zlepšení dopravní obslužnosti tohoto úseku.

Výrazné zlepšení nastalo také u spojení Prahy se Zlínem, kde došlo ke snížení cestovní doby o 69 minut a zvýšení cestovní rychlosti o 24 minut a to při používání konvenčních souprav. Důvodem tohoto zlepšení je kromě modernizace (optimalizace) TŽK (z Prahy až do Otrokovic), také zavedení přímých dálkových spojů mezi oběma městy, což výrazně zlepšilo i kvalitu dopravní obslužnosti Zlína. Ještě v roce 1995 neexistoval žádný takový spoj a dnes, tedy podle jízdního řádu 2010/2011 jsou denně vypravovány dva takovéto páry vlaků. V rámci tohoto spojení lze však vysledovat jedno velmi slabé místo, jehož odstranění by vedlo k dalšímu zlepšení vzájemné dopravní dostupnosti Zlín – Praha, resp. Zlína s dalšími krajskými městy na Moravě. Touto slabinou je technicky nevyhovující úsek mezi Otrokovicemi a Zlínem¹², jehož modernizace je prozatím pouze ve stádiu příprav.¹³

Ve sledovaném období (1995 a 2011) se výrazně zlepšila i samotná vzájemná dopravní obslužnost Olomouce, Ostravy a Zlína na straně jedné a hl. města Prahy na straně druhé, a to jak z pohledu její kvantity, tak především kvality. Mezi lety 1995–2011 se mezi Prahou a Ostravou navýšil počet vlaků vyšší kvality ze 3 na 17 (9 vlaků IC, EC,

¹² Součást jednokolejné neelektrifikované tratě č. 331.

¹³ Po jeho dokončení lze předpokládat zkrácení jízdní doby minimálně o 10 minut.

Ex a 8 vlaků SC od roku 2005). Celkový počet přímých spojů však razantně nenarostl. V roce 1995 mezi Prahou a Ostravou jezdilo 11 párů přímých spojů z toho 8 rychlíků a 3 IC. Mezi Prahou a Olomoucí kromě již zmíněných párů vlaků směřujících do Ostravy je nutné pro toto spojení započítat i 5 párů vlaků směřujících do Přerova, resp. směrem na Břeclav a zpět a vlaky před Přerovem odbočující směrem na Hranice na Moravě a dále jedoucí ve směru Vsetín a zpět.

Spojení Praha – Brno

Do roku 2001 byly spoje z Prahy do Brna vedeny přes Vysočinu, která je o 2 km delší než současná trasa přes Českou Třebovou a navíc je vedena členitou Českomoravskou vrchovinou převážně v údolí řek s velmi nepříznivými směrovými poměry (deviatilita 1,39), z toho plyne nižší průměrná cestovní rychlost 79 km/h. Nicméně do roku 2000 bylo toto vedení preferováno ze zcela prostého důvodu – mezi Brnem a Svitavami totiž nebyla trať kompletně elektrifikována a bylo tedy nutné přepřahání lokomotiv. Od jízdního řádu pro roky 2000/2001, díky dokončení optimalizace trati Česká Třebová – Brno, jsou všechny vlaky vyšší kvality vedeny po trase prvního tranzitního koridoru přes Pardubice a Českou Třebovou.

Tato trať vede v úseku Praha – Choceň rovinatým terénem s příznivými směrovými a spádovými podmínkami (deviatilita 1,09), mezi Chocní a Brnem je vedena obtížnějším terénem – údolím řeky Orlice a Svitavy s nepříznivými směrovými poměry (deviatilita 1,19).

I zde je patrné zlepšení dopravní dostupnosti a výrazně se zkvalitnila i dopravní obslužnost Brna z hlavního města. Cestovní doba mezi Prahou a Brnem se zkrátila o 30 minut, resp. o 50 minut u jednotek s naklápěcími skříněmi. Ve srovnání různých druhů osobní dopravy železnice (s cestovní dobou 2 hodiny 23 minut) zdatně konkuruje autobusové dopravě (2 hodiny 30 minut), avšak výrazně pokulhává za osobní automobilovou dopravou (1 hodina 54 minut).

Z hlediska dopravní obslužnosti došlo k výraznému nárůstu jednak kvantity, ale i kvality spojů. Ve sledovaném období došlo k celkovému nárůstu počtu spojů o 17 párů. Velké změny doznalo i samotné vedení vlaků. Zatímco v rámci jízdního řádu byly až na jeden pár vlaků denně všechny přímé spoje Brna a Prahy vedeny přes Havlíčkův Brod. Nyní je upřednostňovaná trasa přes Českou Třebovou, kam byly postupně převedeny všechny dálkové vlaky vyšší kvality. Těchto jezdilo mezi Prahou a Brnem v rámci

jízdního řádu 1995/1996 pouze šest párů denně. V současné době jezdí mezi těmito městy celkem 18 vlaků vyšší kvality.

Spojení Praha – Pardubice

Trasa Praha – Pardubice je vedena rovinným terénem České tabule s příznivými směrovými podmínkami (deviatilita 1,09). Již v roce 1995 zde rychlíkové spoje dosahovaly poměrně vysoké cestovní rychlosti (90 km/h). Po modernizaci téměř poloviny tratě na rychlost 160 km/h je průměrná cestovní rychlost jednotek s naklápačící skříní 118 km/h a výsledná zkrácení cestovní doby činí 16 minut. Díky převedení dálkové dopravy z Vysočiny na trať přes Českou Třebovou se výrazně zvýšila dopravní obslužnost o 30 párů přímých spojů rychlíků a kvalitativně vyšších vlaků (počet vlaků vyšší kvality stoupl mezi lety 1995/96 a 2010/11 ze 3 na 22). V tomto případě je však nutné k tomuto počtu přímých spojů připočítat i osobní a spěšné vlaky, díky čemuž se dopravní obslužnost Pardubice – Praha ještě zkvalitňuje.

Při porovnání dopravní dostupnosti Prahy s Pardubicemi jednotlivými druhy osobní dopravy je zřejmá výrazná dominance železniční dopravy. Denně mezi těmito městy jezdí celkem 72 párů spojů, jejichž cestovní rychlost je v některých případech nižší než jedna hodina (u osobních vlaků málo přes dvě hodiny). Z hlediska rychlosti, ale i kvality dnes v této relaci nemůže autobusová doprava vůbec konkurovat (v současné době proto neexistuje žádné přímé autobusové spojení Prahy s Pardubicemi). Železnice zde v časové dostupnosti poráží i individuální automobilovou dopravu (cestovní doba 1 hodina 15 minut), a to i přesto, že díky vybudování úseku rychlostní silnice R35 došlo ke kvalitnějšímu napojení Pardubic na dálniční síť ČR.

Trat' Praha – Ústí nad Labem

Trat' do Ústí nad Labem je vedena údolím a po březích řek Vltavy a Labe, od Lovosic navíc ve stísněných poměrech Českého středohoří v souběhu se silnicemi díky čemuž je deviatilita 1,49. Charakteristické jsou kilometry opěrných a zárubních zdí. Protože byla na většině trasy zvolena pouze optimalizace a realizována byla pouze jedna přeložka trati, vliv na zkvalitnění dopravní dostupnosti není tak výrazný (došlo k úspoře 10 minut). Ve srovnání různých druhů osobní dopravy je železnice (s cestovní dobou 1 hodina 19 minut) nepatrně pomalejší než autobusová doprava (1 hodina 15 minut), avšak z hlediska počtu spojů lze zaznamenat jasnou dominanci železniční dopravy (38/39 párů vlaků z toho 8 vlaků vyšší kvality, 19 rychlíků a 12 osobních vlaků oproti 2 párům

autobusů). Železniční doprava zde ale nedokáže konkurovat dopravě automobilové (cestovní doba 1 hodina).

Ne u všech měst ležících na TŽK došlo ve vztahu k Praze ke zkvalitnění dostupnosti, resp. dopravní obslužnosti. Mezi tato města patří Plzeň a České Budějovice, přičemž důvody jsou u obou měst různé, avšak důsledky společné.

Spojení Praha – Plzeň

Trať Praha – Plzeň vede poměrně členitým terénem (deviatilita 1,37) proto téměř v celé délce byla zvolena optimalizace trati, pouze ve dvou nejproblematictějších úsecích byla zvolena modernizace (Praha Beroun a Rokycany – Plzeň).

Na úseku Praha – Plzeň místo logického zvýšení cestovní rychlosti během posledních 16 let naopak došlo u dálkových spojů ke zpomalení. Díky dokončení dálnice D5 zaznamenala dálková osobní železniční doprava pokles výkonů a místo vlaků kategorie EC a IC jsou na tyto trati nasazovány převážně rychlíky a menší počet expresů, jejichž cestovní rychlost je nižší. Díky tomu došlo k nárůstu cestovní doby (o 10 minut) a tím i ke snížení průměrné cestovní rychlosti. Naopak co se týká dopravní obslužnosti, došlo ke zlepšení. Mezi Prahou a Plzní je nyní nasazováno 19 párů přímých rychlíkových spojů oproti 14 spojům v roce 1995, naopak z 9 přímých osobních spojů nezbyl ani jediný. Počet vlaků vyšší kvality se nezměnil (v roce 1995 zde jezdily 2 páry EC a 1 pár IC, dnes zde jezdí 3 páry expresů).

Spojení Praha – České Budějovice

Trať Praha – České Budějovice je vedena velmi obtížným terénem (deviatilita téměř 1,5) doposud z části pouze jednokolejně. Kvůli převedení dálkové dopravy do Lublaně a Benátek na trasu přes první koridor a Vídeň se trať stala méně významnou pro dálkovou mezinárodní dopravu. Nejrychlejšími spoji jsou tak v této relaci rychlíky, jejichž průměrná rychlost je oproti mezinárodním spojům (méně zastávek) nižší (z 68 km/h na 63 km/h) a z pohledu cestovní doby došlo k jejímu nárůstu o 10 minut.

Co se týká dopravní obslužnosti i zde došlo mezi léty 1995 a 2011 ke zlepšení. V roce 1995 jezdilo v tomto spojení pouze 5 párů rychlíkových a 5 párů přímých osobních vlaků denně, které byly výhradně vedeny přes Tábor a Benešov. V rámci jízdního řádu 2010/11 existují již celkem dvě přímá železniční spojení Prahy s Českými Budějovicemi: jednak tradičně po trase IV. TŽK přes Tábor (16 párů přímých vlaků

denně) a paralelně také ve směru Příbram a Písek (6 párů rychlíků denně)¹⁴. Je na spojení vedeném přes Tábor nyní nasazováno 16 párů přímých rychlíkových spojů a 6 párů rychlíků je vedeno přes Příbram (kvůli snížení propustnosti trati díky probíhajícím stavebním pracem).

Tab. 2 Srovnání dopravní dostupnosti měst ležících na koridorech

Praha –	1995				2011				změna 1995/2011	
	čas	spoje	vzd.	rychl.*	čas	spoje	vzd.	rychl.*	rychl.	doba
– Zlín	4 : 48	0	313	65	3 : 39	2	311	89	+ 24	- 69
– Ostrava	4 : 12	11	358	85	3 : 46	11	356	95	+ 10	- 26
					3 : 05	8	356	115	+ 30	- 67
– Brno ^a	3 : 13	17 ^c	257	80	3 : 40	8	257	70	- 10	+ 27
– Brno ^b	3 : 27	1	255	75	2 : 43	26	255	94	+ 14	- 30
					2 : 23	1	255	107	+ 27	- 50
– Olomouc	2 : 52	17	252	84	2 : 37	17	250	96	+ 12	- 15
					2 : 06	7	250	119	+ 35	- 46
– Pardubice	1 : 09	27	104	90	0 : 58	49	104	108	+ 18	- 11
					0 : 53	8		118	+ 28	- 16
– Ústí n. L.	1 : 29	24	106	71	1 : 19	27	106	81	+ 10	- 10
– Plzeň	1 : 26	10	114	77	1 : 40	19	114	68	- 12	+ 14
– Č. Buděj. ^d	2 : 30	5 ^e	169	68	2 : 40	16	169	63	- 5	+ 10

*průměrná cestovní rychlost

^aSpojení Praha Brno přes Havlíčkův Brod (257 km)

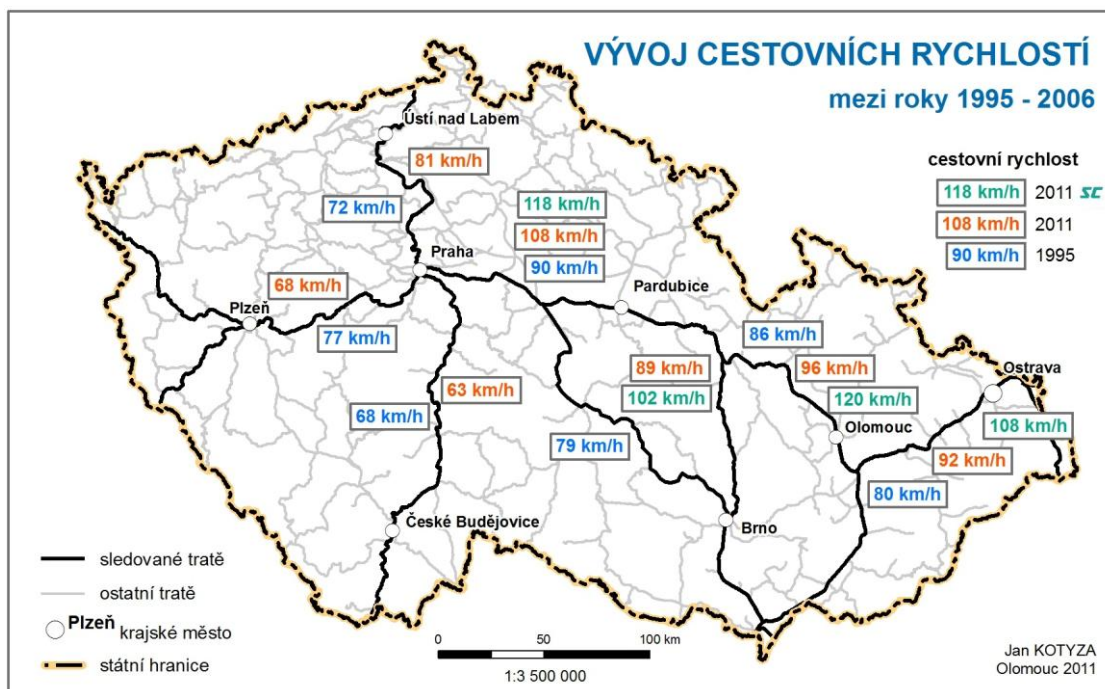
^bspojení Praha Brno a po TŽK přes Č. Třebovou (255 km)

^cz toho 3 rychlíkové spoje, které nejezdily po celou dobu platnosti jízdního řádu 1995/1996

^dpouze spoje vedené po IV. TŽK (celkový počet všech spojů je 22)

^ez toho jeden rychlíkový spoj, který nejezdil po celou dobu jízdního řádu

¹⁴ Zavedení tohoto paralelního spojení, které je delší, mělo za následek především zkvalitnění spojení Příbrami a Písku s Prahou, resp. Českými Budějovicemi. Díky němu se také podařilo i částečně odlehčit páteřní trati IV. TŽK, její kapacitnost byla vlivem stavby částečně snížena.



Obr. 7 Vývoj průměrných cestovních rychlostí na koridorech
zdroj: Idos.cz ; vlastní výpočty

Shrnutí

Ve všech městech nacházejících se na TŽK, nebo v jejich bezprostřední blízkosti (Zlín) se zlepšila dopravní obslužnost. U Brna, Pardubic, Českých Budějovic a Plzně se počet spojů zhruba zdvojnásobil a u ostatních měst nárůst také není zanedbatelný. Výrazná změna nastala u Zlína, který v roce 1995 neměl přímé spojení s hlavním městem, v současnosti sem jezdí dva spoje.

V rámci dopravní dostupnosti jsou změny k lepšímu patrné na již zrekonstruovaných částech TŽK. Naopak na úsecích, jejichž modernizace či optimalizace je právě realizována, se situace oproti roku 1995 zhoršila. Největší kvalitativní změna se odehrála na střední části I. TŽK, na trase Praha – Brno, a odbočné větvi II. TŽK mezi Českou Třebovou a Přerovem. Díky tomu ve městech ležících na tomto úseku můžeme sledovat výrazně zrychlení cestovní rychlosti a zkrácení cestovní doby. Na spojení Praha – Ostrava a Praha – Zlín došlo ke zkrácení cestovní doby téměř o hodinu. Výrazné zkrácení cestovní doby je patrné na spojnici Prahy s Brnem a Olomoucí – zkrácení o 50 respektive 46 minut. Na západní větvi III. TŽK a jižní větvi IV. TŽK, kde je modernizace, resp. optimalizace teprve v počátcích, došlo mezi lety 1995 a 2011 naopak ke zhoršení dopravní dostupnosti.

Cestovní rychlost dálkových a především mezinárodních spojů výrazně ovlivnila i politika Českých drah a Ministerstva dopravy ČR. Na těchto hlavních spojeních, z nichž některé lze beze ztrát provozovat na čistě komerční bázi, jsou nasazované spoje ministerstvem dotovány, a tudíž zastavují i v menších městech, díky čemuž dochází k uvedenému snížení cestovních rychlostí (oproti možné cestovní rychlosti). Velká část modernizovaných či optimalizovaných spojení tak má potenciál pro další snižování cestovní doby, resp. zvyšování cestovní rychlosti mezi hlavními centry. Příkladem může být srovnání cestovní doby vlaků EC a IC mezi Prahou a Ostravou s cestovní dobou doposud jediných komerčně provozovaných spojů na tomto spojení – vlaků SC Pendolino¹⁵.

¹⁵ Jejich konstrukce s naklápěcí skříní je jen jedním z příčin nižší cestovní doby. Dalším důvodem je také výrazně nižší počet zastávek (mezi Prahou hl. nádr. a Ostravou hl. nádr. minimálně o pět).

5.1.2 Dopravní dostupnost krajských měst neležících na koridorech

Spojení Praha – Liberec

Mezi lety 1995 – 2011 došlo ke zrušení přímých spojů, ale co je překvapující, došlo i ke zkrácení cestovní doby o 17 minut (u nejrychlejšího spoje). Důvodem je zkrácení čekání vlaků ve stanicích. Nyní vlak čeká ve stanici cca 1–2 minuty, kdežto v roce 1995 v každé stanici vlak čekal minimálně 2 minuty. Největší vliv na cestovní dobu mělo čekání na přípojný vlak v Bakově nad Jizerou (16 minut). Ve srovnání různých druhů osobní dopravy je železnice na tomto spojení (s cestovní dobou 2 hodiny 36 minut) naprosto nekonkurenceschopná. Spojení autobusem nabízí cestovní dobu 1 hodinu a 5 minut. Autem se z Prahy do Liberce dostaneme za 53 minut.¹⁶

Spojení Praha – Hradec Králové

Na spojení Praha – Hradec Králové v letech 1995 – 2011 co se týká dopravní dostupnosti, nedošlo k výrazné změně. Pouze vlivem kratších čekacích dob ve stanicích vznikla úspora o zanedbatelné 4 minuty. Co se týká konkurenceschopnosti, je železnice se svojí cestovní dobou 1 hodina 39 minut na tomto úseku daleko za dopravou automobilovou (1 hodina 13 minut) i autobusovou (1 hodina 15 minut). Vzhledem ke kvalitě dopravní obslužnosti došlo ve sledovaném období k výraznému zlepšení – nárůst počtu přímých rychlíkových spojů ze 7 na 16 párů denně.

Spojení Praha – Karlovy Vary

V roce 1995 existovala 3 paralelní přímá spojení Praha – Karlovy Vary: přes Kladno a Žatec, přes Ústí nad Labem a Teplice, resp. Plzeň a Cheb. Nejkratší spojení bylo uskutečňováno přes Kladno a Žatec, kde byla cestovní doba v roce 1995 3 hodiny 13 minut, v současnosti jsou všechny vlaky přesunuty na trasu vedenou po I. TŽK do Ústí nad Labem a poté přes Teplice, Most a Chomutov do Karlových Varů. Toto spojení je výhodnější, jelikož obsluhuje významná centra severních Čech. Zvýšení cestovní doby o 3 minuty je v tomto případě zanedbatelné. Počet spojů je v současnosti stejný jako v roce 1995. Co se týče železniční dopravy, je spojení se svojí cestovní dobou 3 hodiny 16 minut naprosto nekonkurenceschopné vůči automobilové dopravě (1 hodina 32 minut) i autobusové dopravě (2 hodiny 5 minut).

¹⁶ V případě autobusového spojení a spojení pomocí osobního automobilu se za výchozí místo považuje Praha Černý most. Při jízdě autobusu či autem do centra Prahy by došlo k nárůstu jízdní doby o více než 15 minut.

Trat' Praha – Jihlava

Přímé spojení Prahy s Jihlavou bylo v roce 1995 uskutečňováno paralelně přes Lysou nad Labem a Nymburk, resp. přes Český Brod a Pečky a dále obě spojení pokračovala z Kolína do Havlíčkova Brodu a Jihlavy. Z Prahy do Jihlavy jezdily denně pouze dva přímé vlaky (jeden přes Český Brod a jeden přes Nymburk¹⁷). Opačným směrem byly vedeny všechny spoje přes Český Brod (3 denně). V současnosti je přímé spojení Prahy a Jihlavy uskutečňováno pouze jedním párem vlaků denně.

V roce 1995 bylo nejkratší spojení s přestupem v Havlíčkově Brodě a cestovní doba byla 2 hodiny a 22 minut. Převedením dálkových spojů z Vysočiny na první tranzitní koridor se cestovní doba mezi Prahou a Havlíčkovým Brodem zvýšila o 10 minut a výhoda přímého spoje se smazala. Cestovní doba mezi Prahou a Jihlavou se tedy nezměnila.

Vlak je v tomto případě o téměř 50 minut delší alternativou autobusu (cestovní doba 1 hodina 35 min). Automobilová doprava je rychlejší o více než hodinu. Z těchto důvodů je možné současný počet přímých vlaků mezi Jihlavou a Prahou označit za dostačující.

Tab. 3 Srovnání dopravní dostupnosti měst neležících na koridorech

Praha –	1995				2011				změna 1995/2011	
	čas	spoje	vzd.	rychl.*	čas	spoje	vzd.	rychl.*	rychl.	doba
– Liberec	2 : 53	7	136	47	2 : 36	0 ^a	136	52	+ 5	- 17
– Hradec K.	1 : 43	7	116	68	1 : 39	16	116	70	+ 2	- 4
– K. Vary ^c	3 : 13	3	193	60	3 : 16	7	196	60	0	+ 3
– Jihlava ^d	2 : 22	0	163	69	2 : 22	1	163	69	0	0

*průměrná cestovní rychlost

^a8 spojení s jedním přestupem

^czapočítány jsou pouze spoje vedené po trase I. TŽK

^dzapočítány jsou pouze spoje vedené přes Český Brod a Pečky

¹⁷ další přímý vlak jezdil pouze v pátek

5.2 Dopravní dostupnost Praha – evropská města

Kvalitní vzájemná dopravní dostupnost hlavních evropských center je cílem národních dopravních politik i dopravní politiky EU. Od 80. let si západoevropští politici začínají ve větší míře uvědomovat negativní dopady růstu silniční dopravy a především pak její individuální automobilové složky. Do popředí jejich zájmu se tak po delší době dostává železniční doprava. Začíná se aktivně pracovat na plánech vedoucích ke zkvalitnění vzájemné dopravní dostupnosti a obslužnosti hlavních ekonomických center modernizovanou železniční dopravou.

Česká republika, resp. ministr dopravy ČR uzavřel se svými protějšky ze sousedních zemí několik dohod o snižování cestovní doby na železnici mezi hlavními centry zainteresovaných zemí. Díky čemuž mělo dojít ke zvýšení konkurenceschopnosti dálkové osobní železniční dopravy a ke zlepšení vzájemné dopravní dostupnosti těchto center. Záměr se začal uskutečňovat právě s realizací modernizace TŽK.

Spojení Praha – Bratislava

Největší změna cestovní doby mezi roky 1995 a 2011 nastala na trase Praha – Bratislava. Nejrychlejší spoj v roce 1995, EC 75 Slovenská strela, zvládl uvedenou trasu, tehdy vedenou přes Havlíčkův Brod, za 4 hodiny 48 minut. Současná Slovenská strela SC 279, tvořená elektrickou jednotkou řady 680, zvládne trasu (nyní vedenou přes Českou Třebovou) za 3 hodiny 45 minut, tedy o 63 minut rychleji, a EC 275 (složené z klasické soupravy) za 4 hodiny 12 minut (o 36 minut rychleji).

V rámci dopravní obslužnosti došlo ke zvýšení kvality na úkor kvantity. V roce 1995 bylo mezi hlavními městy České a Slovenské republiky vypravováno 6 párů rychlíků a 3 páry vlaků vyšší kvality, v současnosti je nasazováno 5 vlaků EC, 1 vlak SC a 2 rychlíky v nočních hodinách.

Spojení Praha – Vídeň

Díky nedávnému uzavření vídeňského hlavního nádraží (Wien Südbahnhof) jsou dálkové spoje vedeny přes stanici Wien Simmering do stanice Wien Meindling (jeden spoj do stanice Wien Praterstern). Další změnou, stejně jako u spojení do Bratislavi, je převedení všech spojů na koridorovou trať. První uvedená změna znamenala mírné prodloužení cestovní doby, druhá naopak. Pro spojení těchto dvou měst po železnici to znamená nárůst vzdálenosti o 8 km a snížení cestovní doby pouze o 8 minut (v roce 1995 činila 4 hodiny 51 minut, nyní 4 hodiny a 43 minut). Od nového jízdního řádu navíc do

Vídňě nezajíždí spoje SC, které výrazně zlepšovaly dopravní dostupnost – cesta jim trvala 4 hodiny 5 minut.

Co se týká dopravní obslužnosti, došlo k nárůstu jak kvantity, tak kvality. V roce 1995 bylo spojení Prahy a Vídně vedeno po 2 větvích, přičemž po rychlejší trase přes Havlíčkův Brod a Břeclav byly vedeny 2 páry spojů EC a jeden pár rychlíků a přes České Budějovice a České Velenice 2 páry rychlíků. V současnosti je do Rakouské metropole vedeno 7 párů spojů EC, jeden pár rychlíků a donedávna i jeden pár spojů SC.

Spojení Praha – Berlín

Podobná situace jako ve Vídni nastala i v německé metropoli. Díky přetížené německé železniční síti až do roku 2006, kdy bylo otevřeno berlínské hlavní nádraží (Berlin Hauptbahnhof), dálkové spoje z Prahy jezdily do stanice Berlin Lichtenberg, kdysi hlavního nádraží východního Berlína. Díky přesunu veškeré dálkové dopravy do centra Berlína na hlavní nádraží narostla vzdálenost o 17 km, a cestovní doba zůstává téměř stejná (4 hodiny 45 minut v roce 1995 oproti 4 hodinám 40 minutám dnes). Stejný je i počet a kvalita nasazovaných vlaků – 6 párů EC a 3 páry rychlíků denně.

Spojení Praha – Varšava

Výrazná změna cestovní doby nastala mezi Prahou a Varšavou (zkrácení o 44 minut). Zatímco na českém území můžeme díky modernizaci železniční sítě sledovat zkrácení cestovní doby, na straně polské, kde modernizace teprve začíná, cestovní doba narostla.

V úseku Praha – Ostrava dosahují konvenční vlakové soupravy průměrné cestovní rychlosti 95 km/h (o 10 km/h více než v roce 1995), v úseku Ostrava – Zebrzydowice dosahují díky poddolovanému území průměrné cestovní rychlosti jen 39 km/h (o 9 km/h více než v roce 1995) Na polském území došlo k výraznému snížení cestovní rychlosti. Jednak díky poddolovanému území v úseku Zebrzydowice – Katowice (snížení průměrné cestovní rychlosti ze 74 km/h na 67 km/h) a díky stavebním pracem v úseku Katowice – Varšava (snížení ze 112 km/h na 95 km/h). V konečném výsledku tyto změny znamenaly zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Varšavou o 44 minut. Co se týká dopravní obslužnosti, počet spojů zůstal stejný. V roce 1995 byl na spojení nasazován 1 pár spojů IC a jeden pár rychlíků. Dnes je to 1 pár EC a 1 pár IC.

Spojení Praha – Žilina

Specifická je situace na trati Praha – Žilina. V roce 1995 bylo spojení mezi Prahou a Žilinou uskutečňováno po dvou částečně odlišných trasách. Po bývalé Košicko-Bohumínské dráze a přes Horní Lideč a Púchov. Na obou větvích v důsledku výstavby I. a II. TŽK došlo ke snížení cestovní doby, ale odlišným způsobem a s rozdílným účinkem. Na trase přes Ostravu a Jablunkov se snížila o 20 minut, na trase přes Horní Lideč a Púchov došlo dokonce ke snížení o hodinu, které je navíc dáno změnou charakteru spojů. Zatímco v roce 1995 stavěl více rychlík na trase přes Horní Lideč, v současnosti zastavuje vícekrát expres jedoucí přes Ostravu. Spoj vedený přes Ostravu zvýšil průměrnou cestovní rychlost pouze o 3 km/h (ze 75 km/h na 78 km/h) naopak spoj přes Horní Lideč jede nyní průměrnou cestovní rychlostí 85 km/h což je, oproti 72 km/h v roce 1995, o 13 km/h rychleji.

Došlo i ke zkvalitnění vzájemné dopravní obslužnosti, zatímco v roce 1995 bylo do Žiliny vypravováno 5 párů rychlíků po trase přes Horní Lideč a 6 párů rychlíků přes Ostravu, dnes jsou na trase přes Horní Lideč nasazovány 2 páry spojů Ex a 1 pár EC a na trase přes Ostravu 6 párů Ex a 2 páry rychlíků.

Spojení Praha – Norimberk/Mnichov

Ačkoli modernizace západní větve III. TŽK je teprve v počátcích, zkrácení jízdní doby mezi Prahou a bavorskými metropolemi je díky kratším zastávkám v příhraničních stanicích a méně častým změnám lokomotiv¹⁸ znatelné. Do Norimberku se oproti roku 1995 dostaneme o 18 minut rychleji a do Mnichova o 23 minut. Úspora času na trase do Norimberku je dána i tím, že od roku 2002 jezdí vlaky místo přes Cheb a Marktredwitz přes Domažlice a Schwandorf. Novinkou je od roku 2009 přímý autobus v barvách Deutsche Bahn (u ČD nese název SC Bus), který zvládne trasu do Norimberku za 3 hodiny 39 minut, tedy o více než hodinu rychleji než vlak.

Co se týká dopravní obslužnosti, na obou tratích došlo ke zhoršení. Do Norimberku byly v roce 1995 nasazovány 2 páry rychlíků, 1 pár EC a 1 pár IC, do Mnichova o jeden pár rychlíků méně. V současnosti jsou na obou tratích nasazovány 2 páry expresů. Snížení počtu přímých spojů na těchto spojeních je dán především nízkou konkurenceschopností železnice ve vztahu k individuální automobilové a autobusové dopravě.

¹⁸ v roce 1995 se kvůli neelektrifikované trati Plzeň – Domažlice – Furth im Wald – Regensburg měnila lokomotiva v Plzni a Furth im Wald, nyní zajíždí německé lokomotivy až do Plzně.

Spojení Praha – Linc

Spojení Praha – Linc je vedeno po trase IV. TŽK velmi obtížným terénem (deviatilita téměř 1,5) z části po jednokolejné trati. Po dokončení I. TŽK byly dálkové spoje do Benátek nebo Lublaně převedeny na trasu přes Českou Třebovou a Vídeň a spojení se stalo, co se týče osobní dopravy, méně významným. Mezi lety 1995 a 2011 se cestovní doba mezi Prahou a Lincem zkrátila o 12 minut (když dostaly lokomotivy Siemens ES 64¹⁹ povolení pro vjezd na české území, odpadlo přepřahání lokomotiv v přechodové železniční stanici Summerau) a nepatrně narostla průměrná cestovní rychlost (z 57 km/h na 59 km/h). Přesun dálkových spojů se odrazil i na kvalitě dopravní obslužnosti. V roce 1995 byly mezi Prahou a Lincem nasazovány 3 páry rychlíků, v současnosti jeden.

Tab. 4 Srovnání dopravní dostupnosti významných zahraničních center

Praha –	1995				2011				změna 1995/2011	
	čas	spoje	vzd.	rychl.*	čas	spoje	vzd.	rychl.*	rychl.	doba
– Berlín	4 : 45	8 ^a	380	80	4 : 40	8	397	85	+ 5	- 5
– Norimberk	5 : 04	4	371	73	4 : 46	2	356	75	+ 2	- 18
– Mnichov	6 : 16	3	443	71	5 : 53	2	440	75	+ 4	- 23
– Bratislava	4 : 48	9 ^a	398	83	4 : 12	7	396	94	+ 11	- 36
					3 : 45	1	396	106	+ 23	- 63
– Vídeň	4 : 51	3 ^b	407	84	4 : 43	8	415	88	+ 4	- 8
– Varšava	8 : 57	2	776	87	8 : 13	2	774	94	+ 7	- 44
– Žilina ^c	6 : 04	5	439	72	5 : 06	4	436	86	+ 14	- 58
– Žilina ^d	6 : 14	6	466	75	5 : 55	8	463	78	+ 3	- 19
– Linc	5 : 11	3	295	57	4 : 59	1	294	59	+ 2	- 12

* průměrná cestovní rychlost

^a z toho 1 rychlíkový spoj, který nejezdil po celou dobu platnosti jízdního řádu 1995/1996

^b započítány jsou pouze spoje vedené přes Havlíčkův Brod a Břeclav

^c spoje vedené přes Horní Lideč a Půchov

^d spoje vedené přes Bohumín a Čadcu

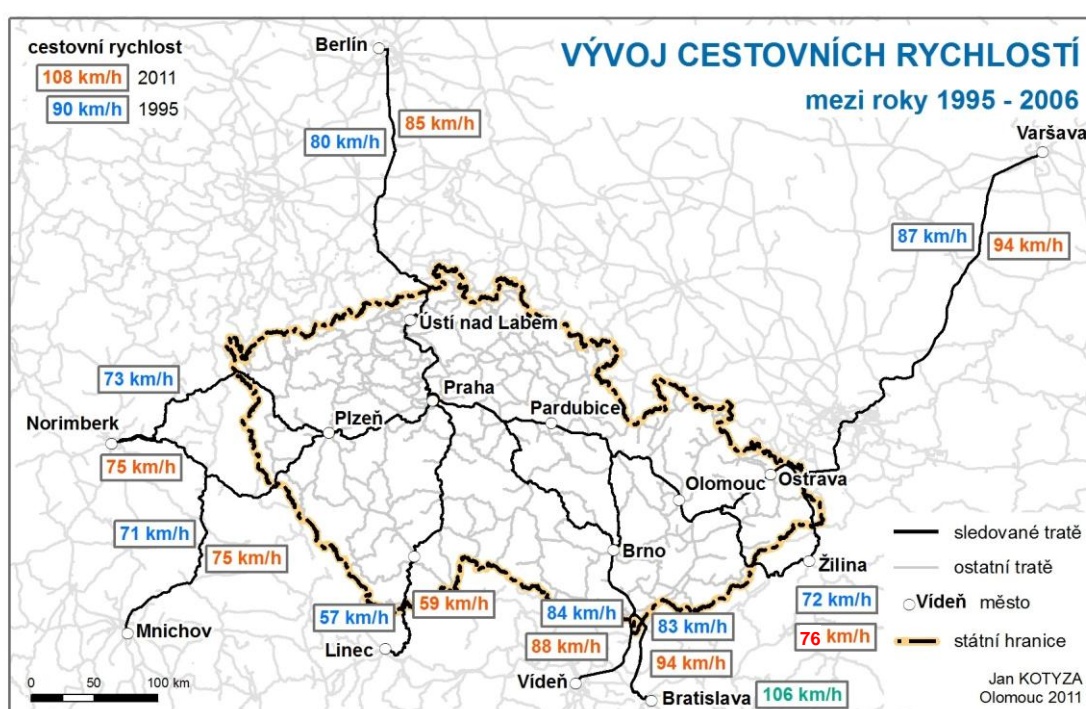
Shrnutí

U všech sledovaných zahraničních center došlo ke zlepšení dopravní dostupnosti. Největšího zrychlení bylo dosaženo na trase I. a II. TŽK. Na spojnici s Prahou a Bratislavou došlo ke snížení cestovní doby více než o hodinu, o 58 minut kratší je cesta

¹⁹ známější pod označením Taurus

do Žiliny (na trase přes Horní Lideč) a o třičtvrtěhodinu do Varšavy. Na dalších trasách došlo z různých důvodů k úspoře nižší. Spojení do Mnichova a Norimberku je kratší zhruba o 20 minut, do Lince o 12 minut. Vzhledem k modernizaci železničních uzlů Berlín a Vídeň došlo na spojení Prahy s těmito městy k úspoře pěti, resp. osmi minut.

V rámci dopravní obslužnosti jsou změny mezi lety 1995 a 2011 různorodější. Co se týká kvality spojů, bylo dosaženo zlepšení. Na spojení do Bratislavy a Vídně se počet vlaků vyšší kvality navýšil dvojnásobně, resp. trojnásobně. Naopak co se týká kvantity, na většině tras ubylo spojů. Největší úbytek (o 2 páry přímých spojů) zaznamenal Linec a Norimberk. Naopak výrazně přibylo spojů vedených do Vídně.



Obr. 8 Vývoj cestovních rychlostí mezi Prahou a středoevropskými centry
zdroj: Idos.cz ; vlastní výpočty

6 ZÁVĚR

Česká republika patří mezi významné tranzitní země s dlouhou železniční historií. V období komunistické totality a s ní spojeného plánovaného hospodářství došlo k výrazné deformaci celého dopravního systému. V železniční dopravě byl důraz kladen na nákladní dopravu, čímž docházelo k podfinancování osobní složky. Nedochovalo tak k výraznějším investicím, které by zrychlily, resp. celkově zkvalitnily především dálkovou vnitrostátní a mezinárodní dopravu. S plány na rekonstrukci českých páteřních tratí a jejich napojení na síť moderních mezinárodních železničních koridorů se tak přišlo až po roce 1989. Tehdy ČSFR přistoupilo k mezinárodním úmluvám AGC a ACTC, jejichž ratifikací se zavázalo modernizovat vybrané páteřní železniční dopravní cesty podle mezinárodních standardů na rychlost 160 km/h, a to až na úseky, kde by dodržení této rychlosti bylo finančně neúnosné. Kvůli nedostatku finančních prostředků (jak je v našich podmínkách běžné) bylo rozhodnuto naprosto opačně. Převážná část vybrané železniční sítě byla (nebo bude) optimalizována a k modernizaci směřující k traťové rychlosti 160 km/h se přistoupilo spíše výjimečně. Vlivem toho nebylo, resp. nebude požadované zlepšení rychlosti dopravy takové, jaké by pro zvýšení konkurenceschopnosti osobní dálkové železniční dopravy být mělo.

K nejvýraznějšímu zrychlení došlo mezi sledovanými roky 1995 a 2011 na tratích vedených po I., II. a východní části III. tranzitního železničního koridoru, jelikož kromě několika úseků prošly tyto dopravní cesty modernizací, resp. optimalizací. Z pohledu kvality vzájemné dopravní dostupnosti Prahy a krajských měst ležících přímo na TŽK či v jejich těsné blízkosti došlo k nejvýraznější změně ve směru na východ od Prahy – především Ostrava (o 67 minut) a Zlín (o 69 minut). Toto zlepšení časové dopravní dostupnosti však není dáno pouze modernizací TŽK. V případě Zlína se na tomto faktu mnohem výrazněji projevilo zavedení přímých spojů z Prahy. U Ostravy se tím rozhodujícím faktorem stalo zavedení jednotek řady 680 Pendolino, jejichž konstrukce s naklápěcími skříněmi jim umožňuje až o 30 % rychlejší průjezd oblouky, a tím i zvýšení průměrné cestovní rychlosti. U spojů vedených těmito jednotkami také došlo k poklesu počtu zastávek na tři. Zajímavé je také srovnání vývoje dopravní časové dostupnosti krajských měst ležících na TŽK s krajskými městy, které leží zcela mimo ně. U těchto železničního spojení těchto měst s Prahou se mezi sledovanými roky objevují v časové dostupnosti jen velmi malé změny. V některých případech však došlo

ke změnám ve vedení dominantního počtu spojů (Karlovy Vary) či intenzitě přímých spojů (např. Liberec – dnes nula).

Z hlediska časové dopravní dostupnosti Prahy s vybranými městy sousedních států došlo k nejvýraznějšímu zlepšení v případě Bratislavy, kde díky nasazení jednotek řady 680 došlo ke zkrácení jízdní doby o více než hodinu. Naopak k nejmenšímu zlepšení došlo na spojení s Berlínem a Vídní (5, resp. 8 minut).

K výrazným změnám došlo také v oblasti vzájemné dopravní obslužnosti Prahy a sledovaných měst na TŽK či v jejich blízkosti. Ve většině případů došlo k navýšení počtu přímých spojů. U některých sledovaných měst v zahraničí však došlo naopak ke snížení počtu přímých spojů (především Linec, Mnichov a Norimberk). V oblasti kvality došlo k výraznému zlepšení především díky zvýšení počtu spojů vedených vlaky vyšší kvality.

Zůstává však otázkou, jestli modernizace či optimalizace TŽK přinesly takové kvalitativní změny, které jsou pro provoz a konkurenceschopnost dálkové železniční dopravy 21. století dostačující, resp. které odpovídají množství vynaložených finančních prostředků. Dnes když vidíme, že svět dálkové železniční dopravy se ubírá směrem vysokorychlostních tratí či alespoň modernizace dálkových tratí na rychlost okolo 200 km/h, je si nutné připustit, že dosavadní česká cesta modernizace páteřní železniční sítě za tou evropskou stále ještě zaostává.

7 SUMMARY

The Czech Republic is an important transit country with a long railroad history. In the period of communism was deformed a whole transport system, because of the planned economy. In rail transport was preferred especially financing of freight transport, which caused less financing of passenger transport. It was not available any significant investment which would improve especially long-distance national and international transport. Plans for reconstructions of main railways and their connection with network of modern international rail corridors has come right after year 1989. In that time Czechoslovakia acceded to international conventions AGC ACTC. Thanks to these conventions, was Czechoslovakia committed to modernizing of selected backbone of the railway infrastructure in accordance with international standards for speed of 160 kilometers per hour, except distances, where it would be financially impossible. Most of the selected railway network has been (or will be) due to lack of funding only optimized. And it causes that increase competitiveness will be not so significant.

Thanks to modernization and optimization was monitored the most significant acceleration between 1995 and 2011 in I., II. and the eastern part III. of transit railway corridor. The biggest acceleration of transport occurred between Prague and Ostrava. This acceleration is not only thanks to modernizing of corridors but it is thanks to using Pendolino as well. Pendolino is very fast because of tilting system. It stops just three times to compare with other trains. It is interesting to compare cities which are not on the corridor.

Significant changes have also occurred in the reciprocal transport services between Prague and monitored cities in corridor or near it. In most cases, it has increased the number of direct connections. But in some cities abroad was reduced the number of direct connections (especially to Linz, Munich and Nuremberg).

It is still a question, if modernization and optimization brings such qualitative changes, which are sufficient for operating and competitive long-distance rail of 21st Century respective if it correspond to the amount of funds expended.

POUŽITÁ LITERATURA A INFORMAČNÍ ZDROJE

Bonev, Jan. Železniční koridory ČR - Historie. *K-report*. [Online] 2011. [Citace: 14. 4. 2011.] <http://www.k-report.net/koridory/histori1.htm>.

Bonev, Jan. Popis II. koridoru. *K-report*. [Online] 2006. [Citace: 14. 4. 2011.] <http://www.k-report.net/koridory/soucasn8.htm>

ČT 24 Česká televize. Na železnici skončila modernizace spojovací větve Přerov - Česká Třebová. *ČT 24*. [Online] 2008. [Citace: 17. 4. 2011.] <http://www.ct24.cz/doprava/34031-na-zeleznici-skoncila-modernizace-spojovaci-vetve-prerov-ceska-trebova/>.

ČD České dráhy. Mapy železniční sítě. *České dráhy*. [Online] 2011. [Citace: 19. 4. 2011.] <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/mapa-site/mapa-trati/-5958/>

Fiala, Ctibor. *Železnice v republice Československé*. Praha : Státní nakladatelství v Praze, 1932.

Halla, Pavel. Modernizace tranzitních železničních koridorů. *Silnice železnice*. [Online] 2009. [Citace: 17. 4. 2011.] <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/modernizace-tranzitnich-zeleznicnich-koridoru-3-2009/>.

Knesl, Ladislav a kol. *Koridory Českých drah*. Brno : KPM Consult a. s., 2000.

Krejčík, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojení, 1991. 80-7030-061-2.

Kunc, Josef. Historické souvislosti rozvoje průmyslu a železnic v českých zemích. *Železniční doprava*. [Online] 2004. [Citace: 5. 4. 2011.] <http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/zeleznicni-historie/historie-ceskych-zeleznic/historicke-souvislosti-rozvoje-prum>.

Kunc, Josef. Počátky průmyslu a železnice na Moravě a ve Slezsku – historické aspekty vývoje. *Železniční doprava*. [Online] 2006. [Citace: 19. 8. 2010.] <http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/zeleznicni-historie/historie-ceskych-zeleznic/pocatky-prumyslu-zeleznice-na-morav>.

Kvizda, Martin. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4219-2.

MDČR. Rozvoj železniční infrastruktury. *Ministerstvo dopravy*. [Online] 2006. [Citace: 17. 4. 2011.]

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%C5%BEeezni%C4%8Dn%C3%AD+infrastruktury.htm.

Seidenglanz, Daniel. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4221-4.

Schreier, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah : Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha : Mladá fronta a. s., 2009. 978-80-204-1505-9.

SUDOP Praha. Příprava stavby. *Ústí nad Orlicí - Choceň: Nová trať*. [Online] 2006. [Citace: 25. 4. 2011.] <http://www.usti-chocen.cz/nova-trat-usti-nad-orlici-chocen-priprava-stavby>.

SUDOP Praha. *Ústí nad Orlicí - Choceň: Nová trať – videoprezentace*. [Online] 2009. [Citace: 25. 4. 2011.] <http://www.usti-chocen.cz/nova-trat-usti-nad-orlici-chocen-ke-stazeni>.

SUDOP Praha. *Praha – Beroun: nové železniční spojení – videoprezentace*. [Online] 2007. [Citace: 26. 4. 2011.] <http://www.praha-beroun.cz/index.php?t=articles&n=clanky-ke-stazeni-17>

Správa železniční dopravní cesty. IV. Tranzitní železniční koridor. *4-koridor*. [Online] 2008. [Citace: 17. 4. 2011.] <http://www.4-koridor.cz/index.php?t=homepage&n=uvodni-stranka-home-36>.

Správa železniční dopravní cesty. Modernizace dráhy - OP Doprava. *SŽDC*. [Online] 2011. [Citace: 24. 4. 2011.] <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava.html>.

Správa železniční dopravní cesty. Modernizace dráhy - přehled staveb. *SŽDC*. [Online] 2011. [Citace: 5. 2. 2011.] <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb.html>.

Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005

PŘÍLOHY

SEZNAM PŘÍLOH

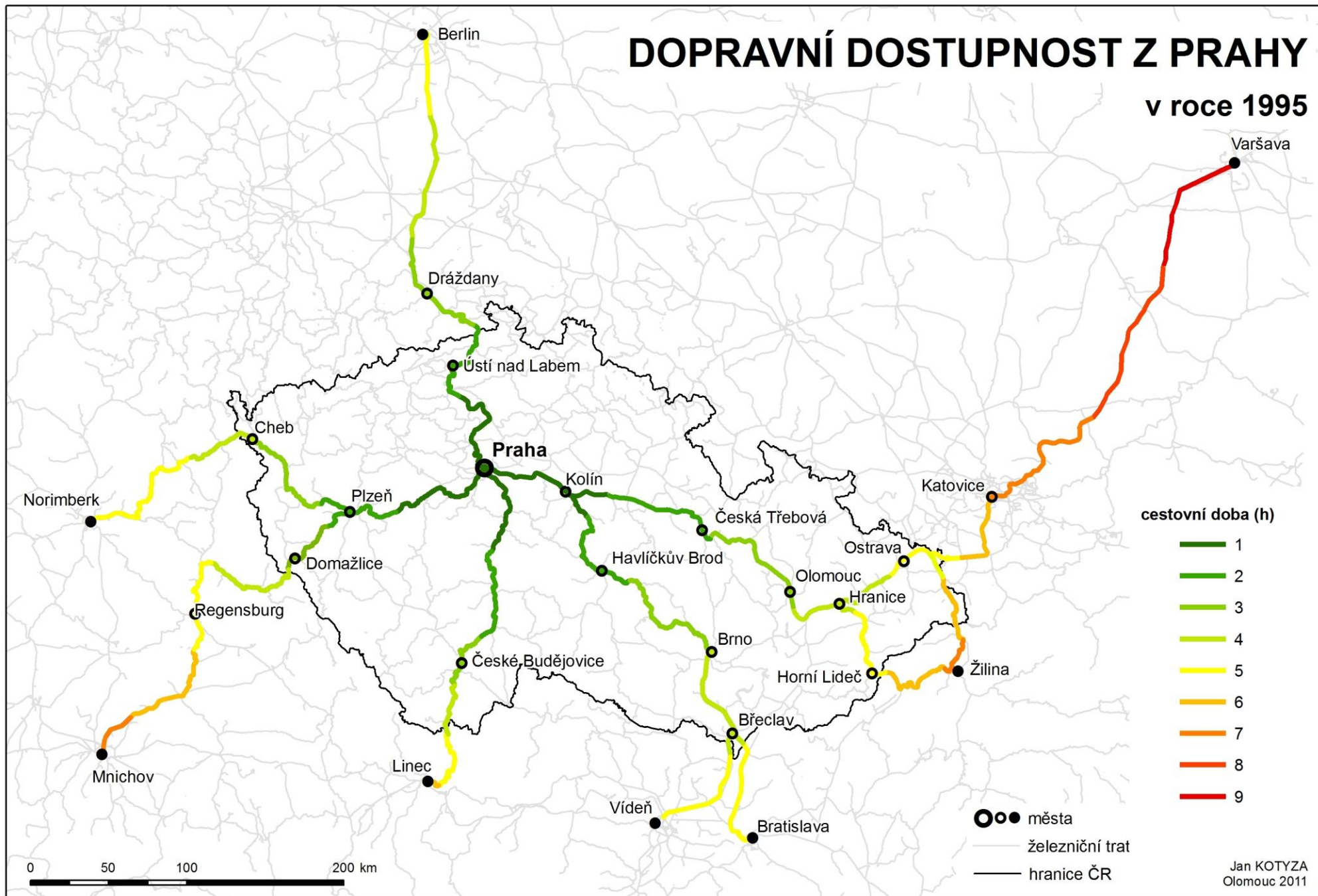
Příloha č. 1 Mapa vzájemné dopravní dostupnosti Prahy a vybraných měst v roce 1995

Příloha č. 2 Mapa vzájemné dopravní dostupnosti Prahy a vybraných měst v roce 2001

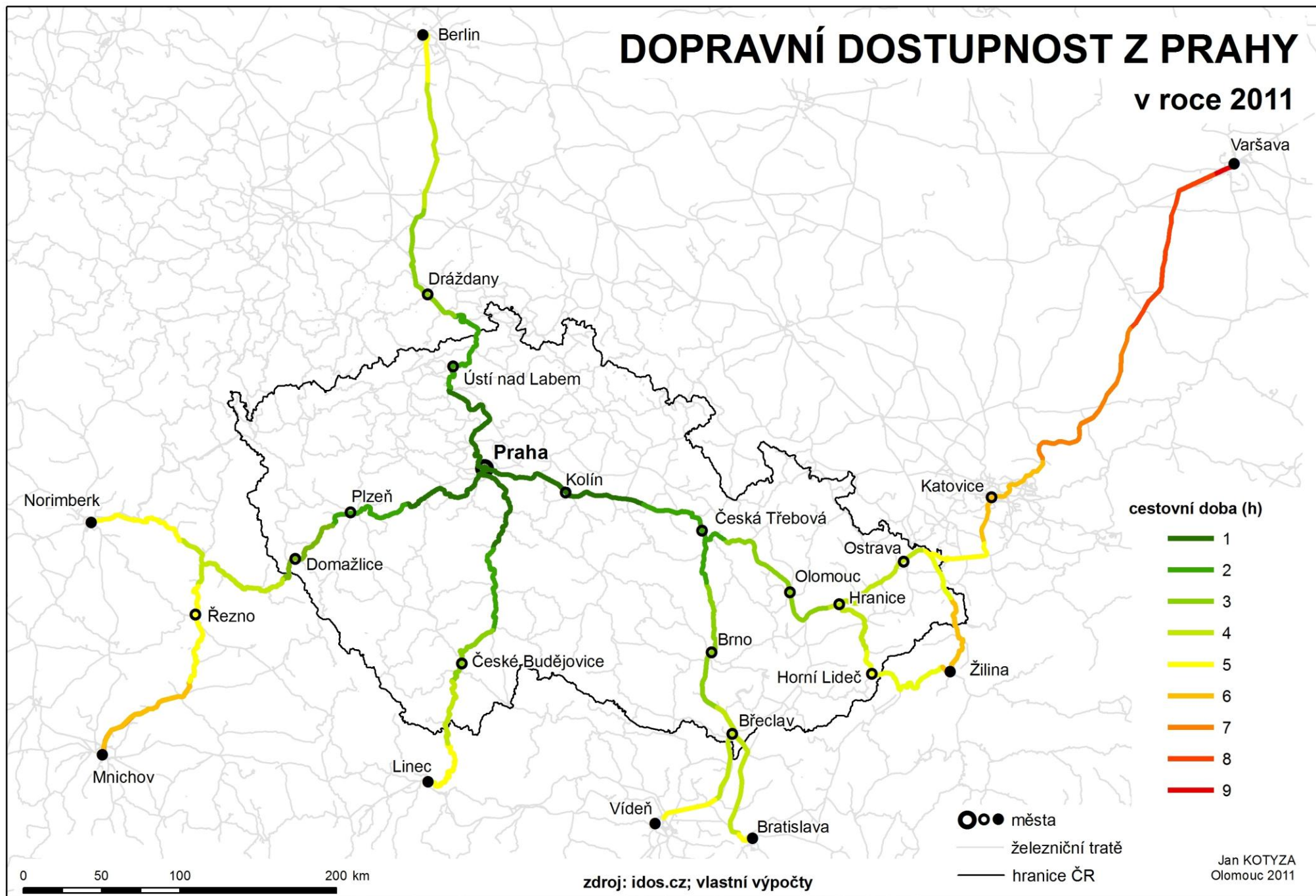
Příloha č. 3 Železniční stanice Přerov

Příloha č. 4 Železniční stanice Choceň

Příloha č. 1 Mapa vzájemné dopravní dostupnosti Prahy a vybraných měst v roce 1995



Příloha č. 2 Mapa vzájemné dopravní dostupnosti Prahy a vybraných měst v roce 2011



Příloha č. 3 Železniční stanice Přerov



Obr. 1 Žst. Přerov



Obr. 2, 3 Podchod



Obr. 4 Nástupiště č. 1



Obr. 5 „Osobní k Brnu“

Příloha č. 4 Železniční stanice Choceň



Obr. 6 Nástupiště č. 1 a 2



Obr. 7 Staniční budova



Obr. 8 Podchod



Obr. 9 Žst. Chocẽň



Obr. 10 Interiér žst. Chocěň



Obr. 11 Nejkrásnější Čápkova fotka

foto: Miloš Čapek