

Mendelova univerzita v Brně

Fakulta regionálního rozvoje a mezinárodních studií

Ústav regionálního rozvoje a veřejné správy

**Modernizace železniční infrastruktury a její dopady na rozvoj  
regionu – případová studie okresu Ústí nad Orlicí**

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

Mgr. Petr Klusáček, Ph.D.

Autor práce:

Martina Švestková

Brno 2017



## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci Modernizace železniční infrastruktury a její dopady na rozvoj regionu – případová studie okresu Ústí nad Orlicí vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše

V Brně dne:

.....

## **Poděkování**

Ráda bych zde poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce Mgr. Petru Klusáčkovi Ph.D. za rady a připomínky, které mi během tvorby bakalářské práce poskytl. V neposlední řadě také děkuji všem dotazovaným, kteří mi věnovali čas a podali mi potřebné a zajímavé informace.

## **Abstrakt**

Bakalářská práce se zabývá problematikou železniční dopravy na území okresu Ústí nad Orlicí. Hlavním tématem práce je zhodnocení současné situace železniční dopravy v okrese a její postavení vůči ostatním druhům dopravy. Důležitou navazující částí je zhodnocení stavu nejdůležitějších železničních uzlů na tamějších tratích. Dále je zde řešena budoucnost železniční infrastruktury prostřednictvím představení konkrétních projektů, které se budou podílet na modernizaci železničních tratí v okrese. Cílem práce je zhodnocení postavení železniční dopravy v okrese Ústí nad Orlicí a pomocí dostupných materiálů predikovat její budoucí rozvoj, který má značný vliv pro celý region.

## **Klíčová slova:**

Železniční doprava, rozvoj, železniční infrastruktura, modernizace

## **Abstract**

The thesis deals with railway transport issues in the Ústí nad Orlicí region. The main theme of the thesis is to evaluate the current situation of rail transport in the region and its position against other types of transport. There are introduced some railway nodes which are important for rail transport in region Ústí nad Orlicí. Another topic of the thesis is future of rail transport. It means especially the introduction of some important modernization projects which is planned in the future. The aim of the thesis is to evaluate the position of railway transport and use the available materials to predict its future development, which impacts the whole region.

## **Key words:**

Rail transport, development, railway infrastructure, modernization

## Obsah

1	Úvod.....	8
2	Cíl a metodika práce.....	9
3	Literární rešerše.....	10
3.1	Historie železniční dopravy v České republice a na orlickoústecku.....	10
3.2	Silné a slabé stránky železniční dopravy v ČR.....	11
3.3	Výhody a nevýhody železniční dopravy.....	12
3.4	Železniční nákladní doprava v EU.....	12
3.5	Železniční osobní doprava v EU.....	13
3.6	Vysokorychlostní železnice.....	13
3.6.1	Vysokorychlostní tratě v České republice.....	14
3.6.2	Japonsko.....	14
3.6.3	Francie.....	15
3.6.4	Itálie.....	16
3.6.5	Německo.....	16
3.6.6	Čína.....	16
3.7	Konkurence na českých železnicích.....	17
3.8	Železniční dopravní uzly v okrese Ústí nad Orlicí.....	18
3.8.1	Česká Třebová.....	18
3.8.2	Kontejnerové překladiště Česká Třebová.....	19
3.8.3	Ústí nad Orlicí.....	20
3.8.4	Letohrad.....	22
3.8.5	Lichkov.....	22
3.8.6	Choceň.....	22
3.9	Vybavenost železničních tratí v okrese.....	23
3.9.1	Situace v okolních okresech.....	25
4	Realizované projekty.....	26
4.1	Elektrizace trati Letohrad – Lichkov.....	26
4.2	Modernizace tratě Letohrad – Ústí nad Orlicí.....	29

4.3	Přestavba železničního uzlu Ústí nad Orlicí .....	30
4.4	Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová .....	32
5	Plánované a probíhající projekty na železnici.....	34
5.1	Průjezd železničním uzlem Česká Třebová .....	34
5.2	Rekonstrukce železniční stanice Letohrad .....	35
5.3	Modernizace vybraných úseků na trati Pardubice – Česká Třebová.....	38
6	Řízené rozhovory s odborníky na problematiku .....	39
6.1	Interpretace výsledků.....	40
6.1.1	Informace o železničnímu uzlu Česká Třebová .....	43
6.1.2	Informace o železničním uzlu Ústí nad Orlicí.....	44
6.1.3	Informace o Letohradě .....	45
6.1.4	Informace o Lichkově.....	46
7	Závěr .....	47
8	Seznam zdrojů .....	48
8.1	Seznam obrázků.....	51
8.2	Seznam tabulek .....	51
9	Příloha.....	52

## 1 Úvod

Okres Ústí nad Orlicí je součástí Pardubického kraje a svou rozlohou 1267 km<sup>2</sup> je to druhý největší okres v kraji. Celkem zde žije 138 179 obyvatel na území 115 obcí. Jeho vznik se datuje do roku 1960, kdy došlo ke sloučení bývalých okresů, a to Lanškrouna, Ústí nad Orlicí, části okresu Vysoké Mýto a Žamberk, menší části okresu Litomyšl a několika obcí z okresu Zábřeh. Ústí nad Orlicí je jediným příhraničním okresem Pardubického kraje. Severovýchodní část hraničí s Polskem, na východě se hranice dotýkají Olomouckého kraje, jižní část sousedí s dalšími okresy Pardubického kraje a na severozápadě sousedí okres s Královohradeckým krajem.

Díky své poloze je okres důležitým z hlediska dopravní infrastruktury. Nejvíce je zde rozvinutá dopravní síť železniční. Hlavní tratě procházející okresem jsou elektrifikované a postupně se modernizují i nádraží a okolní prostředí železnic. Nejvýznamnějším dopravním uzlem je Česká Třebová, která je v současnosti klíčová pro osobní i nákladní dopravu. Velmi důležitým krokem pro rozvoj nákladní dopravy bylo vybudování kontejnerového překladiště, které bylo uvedeno do provozu v lednu roku 2013.

Okresem Ústí nad Orlicí prochází dva ze čtyř tranzitních železničních koridorů České republiky, a to první a třetí. Oba jsou vedeny přes Českou Třebovou a také Ústí nad Orlicí. První koridor propojuje Německo a Rakousko a vede přes stanice Ústí nad Labem - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav. Třetím koridorem známým jako Rýnsko - dunajským se spojuje Německo se Slovenskem, a to přes Plzeň, Prahu, Pardubice, Českou Třebovou, Olomouc a Ostravu.

V souvislosti s hranicí s Polskem se v okrese nachází dva hraniční přechody, z nichž jeden slouží železniční dopravě a jeden silniční. Železniční přechod s Polskem se nazývá Lichkov - Miedzylesie. Bakalářská práce je zaměřena na vliv rozvoje železnic na rozvoj okresu Ústí nad Orlicí.



## 2 Cíl a metodika práce

Cílem bakalářské práce je zhodnotit a popsat vliv železniční dopravy a jejího rozvoje na rozvoj okresu Ústí nad Orlicí.

V literární rešerši byla použita metoda vyhledávání a sběru dat z publikací, internetových zdrojů a článků zaměřujících se na dané téma a dotýkající se této problematiky. V praktické části byly popsány realizované, plánované nebo již probíhající projekty, které přímo souvisí s železniční infrastrukturou a přispívají k rozvoji a modernizaci dopravy v regionu. Dále bylo využito kvalitativního výzkumu ve formě řízených rozhovorů s odborníky na problematiku rozvoje železniční dopravy.

Otázky byly otevřené a zaměřené na příslušného odborníka podle jeho oboru a území v okrese, na které se nejvíce specializuje. Největší důraz byl kladen na konkrétní informace o jednotlivých železničních uzlech v okrese a zhodnocení jejich současného stavu. Rozhovory byly uskutečněny v průběhu dubna 2017 a většinou probíhaly formou osobní schůzky s oslovenými odborníky. V několika případech nebylo možné sjednat osobní setkání, a proto byly otázky zodpovězeny prostřednictvím emailové komunikace.

### 3 Literární rešerše

#### 3.1 Historie železniční dopravy v České republice a na orlickoústecku

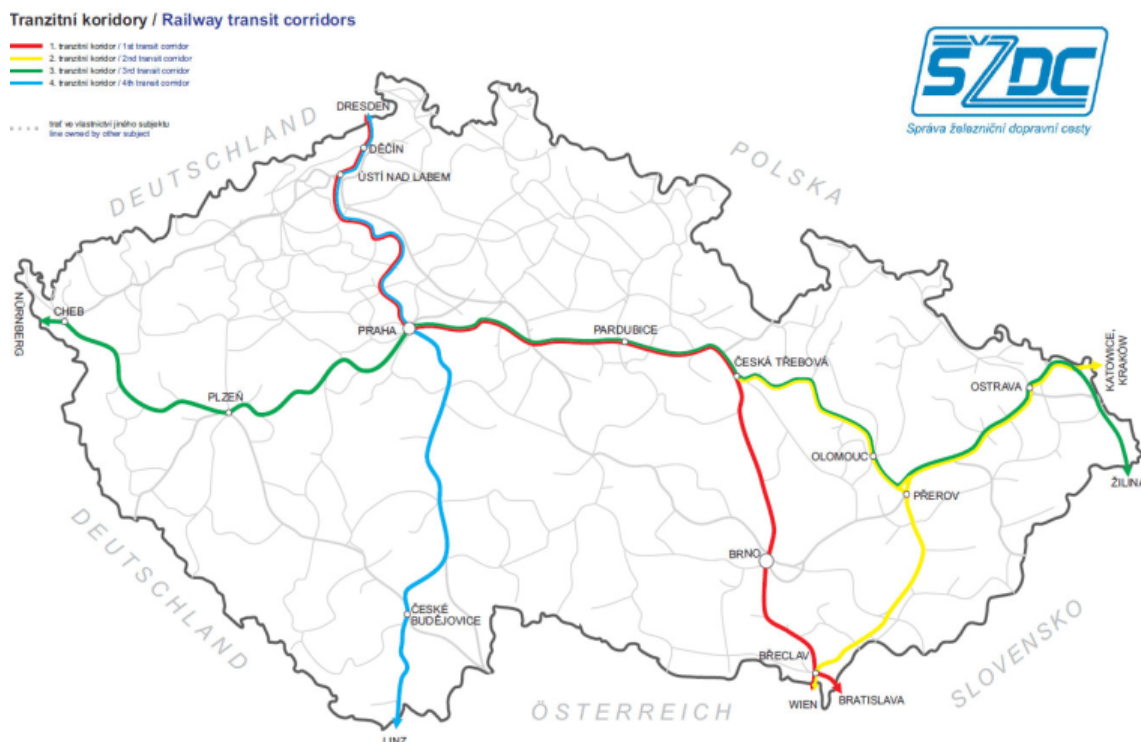
Dějiny železnic v českých zemích začínají na konci první poloviny 19. století. Hlavním motorem budování železničních tratí nejen na orlickoústecku byla snaha o rychlejší rozvoj průmyslu respektive udržení tempa průmyslového rozvoje s okolními státy Evropy. Důkazem je koncesní zákon z roku 1854, který vytvářel vhodné podmínky pro stavbu drah. Jednou z výhod bylo např. dočasné osvobození od placení daní pro majitele koncese. První dráha se v podhůří Orlických hor objevila v 60. letech 19. století a spojovala Hradec Králové a Lichkov. Tato dráha se stala osnovou pro budování místních lokálních tratí (Fuchsa 1998).

Podle Haase (2000) největší rozvoj železniční sítě na našem území skončil s koncem roku 1907, kdy byla uvolněna jedna z posledních velkých investic na výstavbu drah. Po této rozsáhlé investici bylo vybudováno 57 nových tratí přesahující délku 1080 km.

Délka železniční sítě České republiky činí 9 463 km, což řadí republiku na 22. místo na světě. Nejdelší železniční síť mají Spojené státy americké a v rámci Evropy je na první příčce Francie (Vítejte na Zemi, 2013).

Naše železniční síť patří k nejhustějším na celém světě. Spoje vedou od hlavních tratí až do nejperifernějších oblastí naší země (Fuchsa 1998).

Jak již bylo dříve zmíněno, České republice přísluší vysoké postavení v rámci světových žebříčků. S hustotou 0,12 km na 1 km<sup>2</sup> se řadí na druhé místo za Švýcarsko (Mynářík, Žemlička 2008).



Obrázek 1 – Tranzitní koridory ČR

Zdroj: szdc.cz, 2017

### 3.2 Silné a slabé stránky železniční dopravy v ČR

Za jednu z nejsilnějších stránek železniční sítě České republiky lze považovat nejen vysokou hustotu tratí, zastávek a stanic, ale i s tím související snadnou návaznost na železniční sítě sousedních států. Součástí české železniční sítě je 26 hraničních přechodů (Mynářík, Žemlička 2008).

Nejslabší stránkou českých železnic je podle Mynáříka a Žemličky (2008) nedostatečná snaha o modernizaci železniční sítě a samotných tratí. Důsledkem je potom zaostávající maximální traťová rychlost a následně zvyšující se odliv cestujících.

### **3.3 Výhody a nevýhody železniční dopravy**

Doprava je v dnešní době považována za jednoho z nejvýznamnějších poškozovatelů životního prostředí. V tomto směru je železniční doprava nejvíce podporována. Její příznivci často se vyjadřující ke kladům železnice, mluví především o její environmentální příznivosti. Konkrétně se jedná o produkci emisí, kde se hodnoty pohybují výrazně níž, v porovnání např. s dopravou silniční (Seidenglanz 2006).

Za další výhody železniční přepravy lze, podle Seidenglaze (2006), považovat její sociální stránku. A to především dostupnost pro různorodé skupiny obyvatelstva nebo výrazně menší četnost nehod oproti silniční dopravě.

### **3.4 Železniční nákladní doprava v EU**

Vývoj železniční nákladní dopravy v Evropské unii zaznamenal značný pokles mezi roky 1970 a 2000. Přestože celkový výkon nákladní dopravy se až dvojnásobně zvýšil, význam železniční dopravy se snižoval. Zvýšení se týkalo především silniční a námořní nákladní dopravy. Přesto v některých státech má železniční nákladní doprava převahu nad dopravou silniční. Jedná se o Lotyšsko a Estonsko. V mnoha postsocialistických státech není rozdíl ve výkonu mezi železniční a silniční dopravou tak výrazný, jak v jiných státech Evropské unie. Polovičních přepravních výkonů (v porovnání se silniční) dosahuje železnice např. na Slovensku, Maďarsku a v Polsku. Mezi hlavní příčiny takovýchto hodnot patří dlouhodobá setrvačnost a nepohyblivost dopravního trhu z dřívějších let. K této skupině se řadí i např. Švédsko a Rakousko, kde hraje velkou roli kladení důrazu státu na šetrné aspekty dopravy vzhledem k životnímu prostředí. V České republice mají železnice ve vztahu k silniční nákladní dopravě třetinový podíl (Seidenglanz 2006).

### **3.5 Železniční osobní doprava v EU**

Vývoj osobní dopavy v letech 1970 - 2000 je srovnatelný s vývojem dopavy nákladní. To znamená, že celkově význam osobní dopavy rostl, ale největší přírůstky se týkaly individuální automobilové osobní dopavy, tedy silniční. Železniční osobní doprava nicméně vykazovala také mírný nárůst a to současně s dopravou autobusovou a městskou. Rychlým tempem růstu se v té době vyčnívala i letecká doprava. Největší přepravní výkony v osobní dopravě jsou zaznamenány ve Francii, Německu, Itálii, a Velké Británii. U těchto států však výkony souvisí především s populační velikostí. Železniční osobní doprava v České republice dosahuje zhruba desetiny výkonu dopavy automobilové (Seidenglanz 2006).

### **3.6 Vysokorychlostní železnice**

Proces změn železnic byl započat v průběhu 70. let, přestože v průběhu let 60. se objevovaly ve velké míře názory, že železnice nemá před sebou žádnou budoucnost. Železniční doprava byla vnímána jako zastaralý a nepohodlný způsob cestování. Avšak stále více se v tomto období začaly zpochybňovat údajné přednosti automobilové dopavy. Stále více rostly počty dopravních nehod a s tím související zvyšující se počty úmrtí na silnicích a dálnicích, dopravní zácpy a nedostatek parkovacích míst. V souvislosti s těmito fakty se ukázalo, že železnice mají v tomto smyslu velkou výhodu a stále ještě dosud nevyužitý potenciál. Železniční doprava se např. podílí pouze 2,5 % na tvorbě skleníkových plynů. Dále má i nezpochybnitelně nižší náklady na energii než automobilová a především letecká doprava. (oproti letadlům je to dokonce 1/12 energie na přepravu jedné tuny nákladu). Všechny výhody a přednosti železniční dopavy byly i navzdory všemu v pozadí a na základě toho byl proces změn jak v nákladní, tak v osobní dopravě nevyhnutelný (Šlegr, 2012).

Hlavními cíli bylo zvýšení rychlosti na dlouhých a středních vzdálenostech, zvýšení pohodlí v osobní dopravě, reorganizace nákladní dopravy a zavádění nových zabezpečovacích zařízení. Jedním s dalších cílů, kterého se zejména v České republice dosáhnout dosud zcela nepodařilo, bylo vytvoření zdravého konkurenčního prostředí, které by mělo podnítit soutěž dopravního odvětví a vedlo by k zefektivnění celé železniční dopravy v Evropě (Šlegr, 2012).

Vysokorychlostní železniční systém je v dnešní době považován za jeden z nejmodernějších systémů pozemní dopravy. Hlavním kritériem této skutečnosti, je tvrzení, že systém odpovídá současným potřebám větší mobility, snaze o zvyšování bezpečnosti a rozvoj nejšetrnějších technologií k životnímu prostředí (Šlegr, 2012).

### **3.6.1 Vysokorychlostní tratě v České republice**

Podle Robeše (2012) může být překážkou pro rozvoj a provoz vysokorychlostních tratí na území České republiky přílišná rozvětvenost železniční sítě a přetíženost hlavních koridorů. Je zde kladen velký důraz na regionální dopravu a to výrazně omezuje další rozvoj těchto tratí, protože většina z nich je kapacitně vyčerpaná. Dalším negativem je fakt, že budování vysokorychlostních tratí by bylo časově a investičně náročné a že by ovlivňovalo celou okolní oblast tratě.

Jak uvádí Robeš (2012) nový železniční skelet je v České republice nutný, a to především z důvodu polohy státu a možné navýšení kapacit. Nové tratě by umožnily lepší napojení do sousedních zemí.

### **3.6.2 Japonsko**

Nápad vysokorychlostní tratě a jejich rozvoj se v Japonku zrodil již ve třicátých letech 20. století, ale v důsledku druhé světové války, kdy byly veškeré práce zastaveny, se vše pozdrželo až do let šedesátých. První komplexní dopravní systém byl zprovozněn v roce 1964 na trati nazývané Tókaidó Šinkansen, což

v překladu znamená – Nová železnice. Vlaky, které byly na tuto trať zkonstruovány, se nazývaly Dangar Reššam (v překladu Střely), měly specifický tvar a byly schopny dosahovat vysokých rychlostí, které byly na tu dobu nevídané. Rychlost prvního Šinkansenu byla 209 km/h. Dalším ojedinělým a zajímavým faktem byla schopnost Japonska vytvořit provozní model, který byl jinde na světě nepředstavitelný. Vlaky zde jezdily s vysokou přesností a v krátkých intervalech. Do roku 1987 provozovaly vlaky Šinkansen japonské státní dráhy. Následně byly privatizovány a japonské národní dráhy se rozdělily na několik společností, kdy každá z nich provozuje vlastní spoje a vyvíjí nová vozidla. Jedná se o Východojaponskou, Západojaponskou a Středojaponskou společnost (Tanel, 2013). Podle Týfy (2012) tvoří dnes japonská vysokorychlostní síť zhruba 14% délky japonské železniční sítě.

### **3.6.3 Francie**

První evropská vysokorychlostní trať byla vybudována ve Francii roku 1978. Vozidla, která se po ní měla pohybovat, nesla název TGV, což v překladu znamená právě vysokorychlostní vlak (Train á grande vitesse). Přesněji se jednalo o trať Paříž – Lyon, a do provozu byla uvedena přesně 27. září 1981. Francouzská vysokorychlostní trať byla vybudována jen pro vysokorychlostní vlaky, což znamená, že žádné jiné vlaky (osobní nebo nákladní) po ní nejezdily. Důsledky takovýchto tratí jsou například to, že všechny vlaky zde mohou jezdit stejnou rychlostí i ve velmi hustém provozu kde není nutná složitá organizace. Vysokorychlostní tratě vybudované např. v Německu nebo v Itálii mají odlišné parametry a mohou je v případě potřeby využívat i vlaky nákladní. V průběhu několika let byly zprovozněny vysokorychlostní tratě mezi dalšími francouzskými městy a Francie následně vytvořila vysoce efektivní systém. Ten se později rozšířil i mimo republiku a to konkrétně spojením s městy v Německu, Švýcarsku nebo Lucembursku (Tanel, 2013).

### **3.6.4 Itálie**

Historie vysokorychlostních tratí v Itálii začala na spojnici Řím – Florencie. Výstavba této tratě trvala 22 let a celá byla do provozu uvedena v létě 1992. Jedinečnost italských vysokorychlostních tratí je především v tom, že na nich konkurují dva dopravci. Jedním se státní podnik Trenitalia provozující jak osobní tak nákladní dopravu a druhým je soukromá společnost Nuovo Trasporto Viaggiatori, která na tratích působí od dubna roku 2012. Konkurenční prostředí přineslo například snížení jízdného nebo zkrácení jízdních dob. Dalším výrazným znakem italských železnic jsou vysokorychlostní vlaky Pendolina, původně myšlené na tehdejší tratě. Pendolino představuje největší úspěch italských státních železnic. Jeho různé verze a typy jsou v provozu nejen v Itálii ale např. ve Finsku, Španělsku, Slovinsku, Německu a také v České republice (Tanel, 2013).

### **3.6.5 Německo**

V porovnání s Japonskem a Francií je v Německu historie vysokorychlostních železnic krátká. První tratě spojovaly Hannover s Würzburgem a Stuttgart s Mannheimem. Vlaky zkonstruovány firmou Siemens pro tyto tratě byly nazvány ICE neboli Inter City Expres (Tanel, 2013).

### **3.6.6 Čína**

Další významnou zemí světa z hlediska vysokorychlostních tratí je Čína. Přesto, že jejich výstavba začala kolem roku 2002, nachází se zde nejdelší tratě takového typu na světě. Celková délka dosáhla v roce 2012 9300 km a podle plánů čínské vlády se celková délka, díky vybudování osmi-koridorové vysokorychlostní sítě do roku 2020, zvýší na 12 000 km (Tanel, 2013).



### 3.7 Konkurence na českých železnicích

Podle Moniky Jandové a Václava Rederera (2013) bylo jedním z nejdůležitějších kroků k otevření přístupu na železniční trh soukromým dopravcům rozdělení Českých drah v roce 2003 na dva samostatné subjekty. Prvním z nich byla společnost České dráhy, a.s., která se stala poskytovatelem dopravních služeb a druhou byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace neboli SŽDC. Tato organizace se stala provozovatelem, vlastníkem a správcem celostátních a regionálních drah ve vlastnictví státu. Dle údajů v portálu SŽDC je v současnosti více než 90 registrovaných společností, které mají oprávnění k provozování drážní dopravy, z nichž 27 má licenci i k provozu dopravy osobní. Největší podíl na výkonech v osobní dopravě zůstává u společnosti České dráhy, a.s., a to podle nejaktuálnějších dat z ledna a února roku 2017 více než 90%. Na druhé a třetí příčce jsou dopravci RegioJet a.s. a LEO Express a.s. Obě tyto společnosti jsou poskytovatelem dopravních služeb na tratích procházející okrese Ústí nad Orlicí a mají značný vliv na vývoj cen a rozvoj poskytovaných služeb v osobní dopravě.

Společnost RegioJet vznikla v roce 2009 jako dceřiná společnost STUDENT AGENCY. V současnosti zajišťuje pravidelnou osobní železniční a autobusovou dopravu na území České a Slovenské republiky. Od roku 2011 jsou její vozy v provozu na trase Praha – Ostrava – Žilina – Košice, od prosince 2015 působí také na trase Praha – Olomouc – Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště a nejnovějším vzniklým spojením v České republice je trasa Praha-Brno, kde začala společnost provozovat své soupravy v prosinci 2016 (Regiojet, 2017).

LEO Express a. s. je dopravce působící na českém trhu od roku 2012. Provozuje vlaky na tratích Praha – Ostrava - Košice a Praha - Staré Město u Uherského Hradiště. Současně je i provozovatelem autobusové dopravy (LEO Express, 2017).

Rozvoj soukromého sektoru a nástup konkurence na české tratě se nejvíce projevil v cenách jízdného a také v poskytování služeb cestujícím (Kvizda, Tomeš, 2013).

V sektoru nákladní dopravy působí v České republice značné více dopravců než v osobním přepravování. Podílově největším je společnost ČD Cargo, a.s., která vznikla roku 2007 jako dceřiná společnost Českých drah, a.s. Společnost ČD Cargo, a.s. se svým ročním objemem přepravy řadí mezi pět největších železničních dopravců v rámci EU (ČD Cargo, 2017).

Dalšími významnými dopravci v tomto odvětví jsou Advanced World Transport a.s. a METRANS Rail s.r.o. (Kvizda, Tomeš, 2013).

### **3.8 Železniční dopravní uzly v okrese Ústí nad Orlicí**

#### **3.8.1 Česká Třebová**

Historie českotřebovského nádraží sahá až do počátků budování železnice u nás. Nejvýznamnější pro začátky železniční dopravy v České Třebové byla snaha spojení Brna s již dokončenou olomoucko-pražskou dráhou. Další vývoj nádraží a přilehlých tratí byl úzce spjat s politickou a společenskou situací v zemi. Po druhé světové válce (1955) a v dalších letech se nejvíce diskutovalo o kompletní přestavbě dopravního uzlu v České Třebové. Hlavním důvodem byla kapacita osobní i nákladní dopravy, která přestávala být dostačující. V roce 1960 byl schválen projekt na postupnou přestavbu celého nádraží. Rozsáhlá rekonstrukce se týkala všech budov nádražního komplexu a lokomotivního depa. Postupné rozšiřování, budování a modernizace železnice v České Třebové jakožto již důležitého dopravního uzlu v průběhu 20. Století mělo dopad na rozvoj železniční sítě v celém regionu (Dobiáš, Halamka, Landa, 1995).

Česká Třebová leží na důležité křižovatce železniční tratě spojující Čechy s Moravou. V železniční dopravě má uzel tedy strategický význam, protože se zde potkávají celkem 3 koridorové tratě. Tyto tratě prošly od začátku 21. století výraznou modernizací, která vedla především ke zkrácení jízdních dob, zvýšení

kapacity a zlepšení kvality cestování. To vše přispělo ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy (Průjezd železničním uzlem ČT, 2015).

Železniční stanice Česká Třebová je také velmi významnou v oblasti nákladní dopravy. Je součástí nákladní tepny v ose Mostecká pánev – Ústí nad Labem – Mělník – Nymburk – Kolín – Česká Třebová – Morava – zahraničí. Rozvoji uzlu v tomto odvětví pomohlo otevření kontejnerového terminálu (Průjezd železničním uzlem ČT, 2015).

### **3.8.2 Kontejnerové překladiště Česká Třebová**

Překladiště kombinované přepravy v České Třebové bylo uvedeno do plného provozu v únoru roku 2013. Jedná se o jedno z největších překladišť takového druhu v České republice. Překladiště slouží v rámci přepravního řetězce k překládce přepravovaných jednotek a to přesněji z jednoho typu dopravy na jiný. Překladiště jsou nedílnou součástí systému kombinované přepravy a jsou součástí speciální infrastruktury. Mezi hlavní činnosti a služby patří zejména překládka kontejnerů mezi jednotlivými dopravními prostředky a to především mezi železničními a silničními. Dalšími z nabízených služeb jsou např. uložení nebo pronájem přepravních jednotek, jejich dovolené úpravy, uskladňování zboží, opravy a revize a další. Síť překladišť byla budována od roku 1972 a prvním otevřeným bylo překladiště v Čiernie nad Tisou (území dnešní Slovenské republiky). První překladiště na území České republiky bylo otevřeno v Brně-Horních Heršpicích. V současnosti je v České republice provozováno 15 veřejných a 6 neveřejných překladišť (Novák a kol., 2015).

V případě České Třebové se jedná o speciální typ překladiště z důvodu jeho jedinečnosti v rámci republiky. Jako jediné má oboustranné napojení na železniční síť, což je varianta provozně nejvýhodnější. Zároveň se jedná o variantu nákladnější a plně závislou na zvolené poloze překladiště a na případné účelnosti a efektivnosti. (Novák a kol. 2015).

Provozovatelem překladiště v České Třebové je společnost METRANS, která operuje na více českých překladištích konkrétně v Nýřanech, Praze – Uhříněvsi, Šenově a Želechovicích (Novák a kol., 2015).

Význam kombinované přepravy v České republice je podle Nováka a kol. (2015) nedoceněným druhem přepravy. Zatím je brána jako doplňující ke stále převládajícím ostatním druhům (železniční, silniční, vodní). K zlepšení této situace vede neustálé zlepšování technologií tak, aby se mohla stát kombinovaná doprava konkurenceschopnější.

### **3.8.3 Ústí nad Orlicí**

Historie železnice v Ústí nad Orlicí sahá do roku 1845, kdy byla vystavěna první železniční trať procházející městem. Jednalo se další bod na trati Praha – Olomouc. S příchodem železnice, se do města začal více soustředit průmysl v podobě tovární výroby. V době před výstavbou železnice zde byl kladen největší důraz na rozvoj řemesel, a to především tkalcovství, což bylo typické pro celou oblast orlickoústecka. I vzhledem k tomuto faktu se zde dařilo nejvíce textilnímu průmyslu a celý region se v důsledku napojení na jednu z hlavních železničních tratí té doby těšil z hospodářského vzestupu (Město Ústí nad Orlicí, 2017).

Dalším významným mezníkem pro železnici v Ústí nad Orlicí je období mezi lety 1870 – 1874. V těchto letech byla dokončena trať zvaná Rakouská severozápadní dráha, která směřovala z Ústí nad Orlicí přes dnešní Letohrad až k hranici říše s Pruskem. Zde se trať napojila na pruskou železniční síť a umožňovala tak přímé spojení do Vídně. Nádražní stanice v Ústí nad Orlicí se tedy stala východiskem důležité mezinárodní tratě a díky tomu bylo umožněno další větvení železniční sítě směrem do regionu. Výstavba nové trati v Ústí nad Orlicí zapříčinila i postupnou přestavbu samotného ústeckého nádraží, jehož dominantou se v roce 1874 stala výpravní nádražní budova empirického stylu, která se v téměř nezměněném stavu dochovala dodnes. Na svou dobu se jednalo o velmi moderní a velkolepou stavbu, která měla přes 100 místností. V průběhu staletí se mnohokrát jednalo

o její přestavbě, ale nakonec nebyl ani jeden z plánů realizován. Nádražní budova byla v roce 2010 zapsána do Ústředního seznamu kulturních památek České republiky (Oustecké nádraží, 2017).



Obrázek 2 – Stará výpravní budova v Ústí nad Orlicí (vlastní fotografie)

V souvislosti s postupnou modernizací železničních tratí a jejich nádražních budov a zázemí v regionu byly vytvářeny další projekty spojené s ústeckou nádražní dominantou. Původně se jednalo o demolici budovy, ale tento záměr se setkal s velkým odporem občanů. Bylo vytvořeno občanské sdružení Nádraží nedáme! nebo petice proti demolici. Celá kauza ústeckého nádraží byla hojně sledovaná jak regionálními tak i celonárodními médii (Rusnáková, 2016).

Historickou nádražní budovu se tak místním aktivistům podařilo ubránit. Nádraží prošlo zásadními změnami a to bylo zásadní především pro cestující, kteří si museli zvykat na novou staniční budovu na jiném odlehlejšími místě. Stará dáma, jak je budova místními nazývána, je od začátku roku 2016 ve vlastnictví společnosti Oustecké nádraží. Ta vznikla právě za účelem odkupu budovy a jejím hlavním cílem je její oprava a následné využití ke službě veřejnosti (Oustecké nádraží 2017).

### **3.8.4 Letohrad**

Železniční doprava byla v Letohradě (tehdy Kyšperku) započata v roce 1874, kdy byl Rakouskou severozápadní dráhou zahájen provoz tratě Hradec Králové-Letohrad – Lichkov a následné propojení s Ústím nad Orlicí. První výraznou přestavbou prošlo nádraží v Letohradě v roce 1921, kdy došlo k rozsáhlému rozšíření nádražní budovy a následně i k modernizaci tamějšího zabezpečovacího zařízení. Další velké investice přišly v průběhu druhé světové války. Trať Międzyzlesie (Polsko) – Letohrad - Ústí nad Orlicí byla pro německou armádu velmi významná, protože představovala nejkratší spojení Vroclavi a Vídně (Nádraží Letohrad, 2005).

Po skončení války se železniční trať a nádražní komplex v Letohradě neustále rozvíjely a postupně se stávaly důležitějším železničním uzlem v rámci celého regionu. V roce 1982 projel na trati Ústí nad Orlicí – Letohrad první vlak s elektrickou lokomotivou. Tato trať byla elektrifikována jako jedna z prvních v oblasti (Nádraží Letohrad, 2005).

V současnosti má železniční doprava v Letohradě stále velmi významné postavení. Největší výhodou je poloha stanice v rámci železniční sítě okresu což má vliv jak na osobní tak i na nákladní železniční dopravu.

### **3.8.5 Lichkov**

Železniční stanice Lichkov leží na východě okresu Ústí nad Orlicí a zejména pro nákladní železniční dopravu má z historického hlediska velký význam. Jedná se o přechodovou stanici do Polska, přesněji se jedná o trať Lichkov – Międzyzlesie. Provoz na této trati byl zahájen již v roce 1875 (Nádraží Letohrad, 2005).

### **3.8.6 Choceň**

Historie železnice v Chocni je v spjatá s výstavbou tratě Pardubice – Olomouc, která začala v roce 1842. Po dokončení náročných prací při prorážení

horského hřbetu kvůli vytvoření tunelu, projel Chocní v červnu 1845 první vlak směřující z Olomouce do Pardubic. Osobní a nákladní doprava byla v Chocni zahájena následně v září a v říjnu roku 1845 (Choceň-Litomyšl, 2015).

V současnosti je Choceň železničním uzlem, kde se protínají železniční tratě čtyř směrů např. do Hradce Králové nebo do Náchoda. Současně je stanice spádovou oblastí pro desítky přilehlých obcí v okolí a umožňuje také dobrou dostupnost do Pardubic, Prahy, Brna, Olomouce nebo Ostravy.

### 3.9 Vybavenost železničních tratí v okrese

V následující tabulce je uveden výčet obcí okresu Ústí nad Orlicí s počty zastávek, které jsou zařazeny do železniční sítě. Ze 115 obcí okresu je 42 těch, které jsou obsluhovány železniční dopravou a to celkem na 56 zastávkách. Největší počet zastávek je v rámci obcí Červená Voda (6) a Králíky (5).

Další hodnotou uvedenou v tabulce je výskyt služeb v jednotlivých stanicích. Službami je myšlen prodej jízdenek či drobného občerstvení, možnost využití čekárny nebo sociálních zařízení, úschovna zavazadel nebo případně půjčovna jízdních kol. Ve většině místních zastávek byly tyto služby postupně rušeny a to nejvíce od roku 2008. Hlavním důvodem byla úsporná personální opatření, protože na každé takovéto obslužné stanici bylo potřeba více pracovní síly. Na některých místech byl rozsah možných služeb pouze omezen, což například znamenalo pouhé zkrácení otevírací doby čekárny a s tím související prodej jízdenek. Naopak často docházelo i k úplnému zrušení všech poskytovaných služeb. To znamenalo především změnu pro cestující, kteří si byli nuceni kupovat jízdenky na palubě vlaku. Největší negativum pro cestující bylo zrušení čekáren, které měly hlavně v zimních měsících velké využití.

Tabulka 1 – Vybavenost obcí okresu železniční dopravou

Obce	Počet zastávek	Služby (Ano/Ne)
Anenská studánka	1	ne
Brandýs nad Orlicí	1	ano

Červená Voda	6	ne
Česká Třebová	1	ano
Dlouhá Třebová	1	ne
Dobříkov	1	ne
Dolní Dobrouč	2	ne
Džbánov	1	ne
Hnátnice	1	ne
Hrušová	1	ne
Choceň	2	ano, ne
Jablonné nad Orlicí	1	ano
Jamně nad Orlicí	1	ne
Králíky	5	ano, ne
Krasíkov	1	ne
Lanškroun	1	ano
Letohrad	1	ano
Libchavy	1	ne
Lichkov	1	ne
Lukavice	1	ne
Luková	1	ne
Mladkov	1	ne
Orlické Podhůří	1	ne
Plchůvky	1	ne
Radhošť	1	ne
Rudoltice	1	ne
Semanín	1	ne
Slatina	1	ne
Sopotnice	1	ne
Sruby	1	ne
Tatenice	1	ne
Těchonín	1	ne
Trpík	1	ne
Třebovice	1	ano
Újezd u Chocně	1	ne
Ústí nad Orlicí	2	ano
Verměřovice	1	ne
Vysoké Mýto	2	ano
Záchlumí	2	ne
Zámorsk	1	ne
Žamberk	1	ano
Žichlínek	1	ne

Zdroj: vlastní  
zpracování



### 3.9.1 Situace v okolních okresech

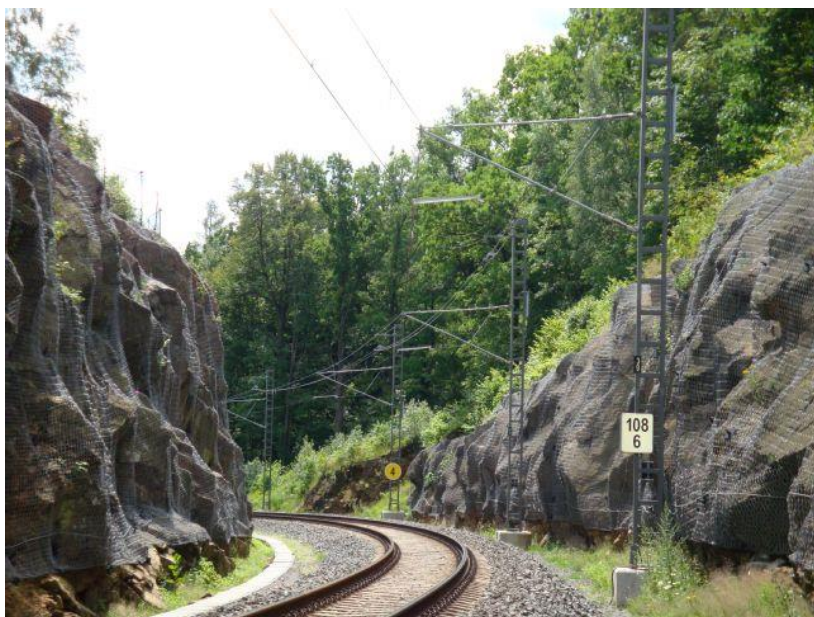
V sousedních okresech je železniční doprava často omezena svou polohou, kde není zajištěno přímé napojení na hlavní železniční koridory. Železniční doprava je z velké části zajišťována na lokálních tratích. Typickým příkladem je okres Chrudim, západní sused okresu Ústí nad Orlicí. Zde se nenachází žádná železniční trať mezinárodního významu. V okrese Chrudim je rozvíjena především doprava silniční. Výjimkou může být okres Svitavy, protože centrum okresu, tedy město Svitavy se nachází na hlavní trati mezi Prahou a Brnem. Tato stanice je ale obsluhována pouze rychlíkovými a regionálními vlaky. Pro využití vlaků vyšších kvalit (IC a EC) je nutný přestup v České Třebové nebo v Brně. Okres Pardubice má v souvislosti v hlavním městem kraje Pardubice ojedinělou pozici v rámci železniční dopravy. Jedná se o velmi významný železniční křižovatku, kudy prochází první železniční koridor. Dále se zde napojují důležité železniční tratě směrem na Hradec Králové nebo Liberec. (Turistický atlas, 2016).

## **4 Realizované projekty**

### **4.1 Elektrizace trati Letohrad – Lichkov**

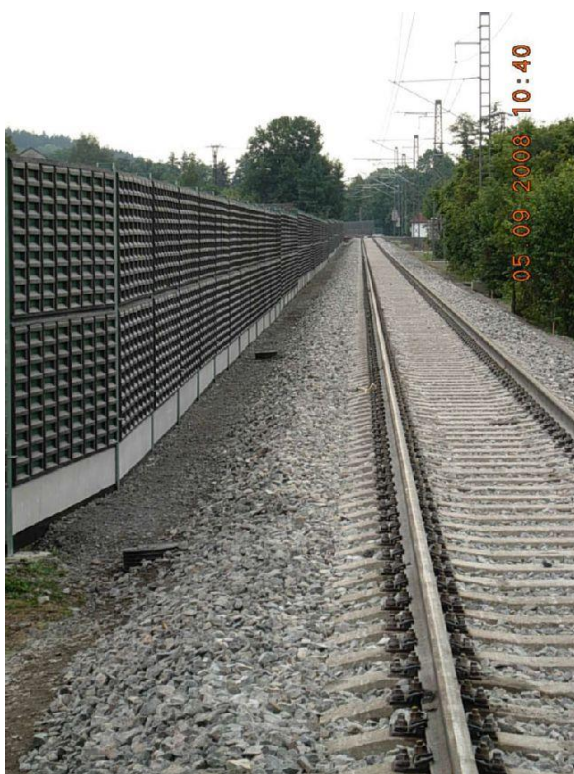
Projekt nazvaný Stavba Elektrizace trati Letohrad-Lichkov byl zahájen v srpnu 2007 a ukončen v červnu 2009. Jednalo se o rozsáhlý projekt, který měl značný vliv na koordinaci dopravy v této oblasti. Projekt byl schválen Evropskou komisí a byl součástí Operačního programu Doprava 2007-2013. Nejvíce finančních prostředků bylo využito z Fondu soudržnosti a finančně se na projektu podílela také Česká republika, která projekt spolufinancovala ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SŽDC, 2017).

Hlavními cíli projektu byla kromě elektrizace trati současně také sanace zemní pláně, modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce železničního svršku, rekonstrukce mostních objektů a propustků a výstavba nového trakčního vedení. Přestavba a modernizace trati měla zároveň přispět ke zrychlení železniční dopravy na daném úseku, a tedy snížení průměrné jízdní doby jednotlivých spojů. Konkrétně se jednalo o zvýšení traťové rychlosti na 75 až 90 km/h. Stávající charakter železniční tratě měl být zachován. Ve stavbě bylo zahrnuto 10 mostů a bylo zrekonstruováno 23 úrovňových železničních přejezdů. Dalším bodem projektu bylo vybudování pozemních objektů, k nimž patří výstavby protihlukových stěn a realizace individuálních protihlukových opatření podél tratí. Řešeny byly rovněž úpravy opěrných a zárubních zdí a zajištění okrajových svahů (SŽDC, 2017).



Obrázek 3 – Úprava stěn na trati Letohrad - Lichkov

Zdroj: szdc.cz, 2017



Obrázek 4 – Protihluková stěna na trati Letohrad – Lichkov

Zdroj: szdc.cz, 2017



Obrázek 5 – Původní nádražní budova obce Těchonín

Zdroj: szdc.cz, 2017



Obrázek 6 – Zastávka Těchonín, po rekonstrukci (vlastní fotografie)



Obrázek 7 – Rekonstruované nástupiště ve stanici Lichkov (vlastní fotografie)



## 4.2 Modernizace tratě Letohrad – Ústí nad Orlicí

Dalším významným realizovaným projektem v okrese Ústí nad Orlicí byla modernizace traťového úseku z Ústí nad Orlicí do Letohradu. Projekt probíhal v období 8 měsíců a to od listopadu 2015 do června 2016. V rámci projektu došlo k úpravám tratě v celé délce a především byla zvýšena rychlost na trati. Největšími úpravami prošla stanice Lanšperk, kde došlo k odstranění jedné koleje a bylo zde vybudováno nové trolejové vedení. Stavební úpravy se týkali i jiných zastávek na trati a to Dolní Dobrouč, Hnátnice a Dolní Libchavy. Na tamějších nádražích došlo k modernizaci nástupišť. Hlavními cíli projektu bylo především zvýšení dopravní obslužnosti okolních obcí, zkrácení jízdní doby spojů, zvýšení kvality dopravy pro cestující a zatraktivnění železniční dopravy a v neposlední řadě zvýšení bezpečnosti. Projekt byl z části financován z Fondu soudržnosti a byl součástí Operačního programu Doprava 2007-2013 (SŽDC, 2017).



Obrázek 8 – Nástupiště v Dolních Libchavách, před modernizací

Zdroj: szdc.cz, 2017



Obrázek 9 – Dolní Libchavy, po rekonstrukci (vlastní fotografie)

### 4.3 Přestavba železničního uzlu Ústí nad Orlicí

Projekt přestavby železničního uzlu Ústí nad Orlicí byl zahájen v roce 2012 a ukončen byl v říjnu 2016. Stejně jako předchozí zmiňované projekty se i tento řadí do Operačního programu Doprava 2007-2013 a současně byl spolufinancován z Fondu soudržnosti. Účelem projektu bylo upravení stanice Ústí nad Orlicí pro nejvyšší možnou rychlost vlaků a modernizace zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení a napájení. Pro cestující zde byly vystavěny 2 ostrovní nástupiště a přístup k vlakům byl zajištěn pomocí podchodu, který je vybaven dvěma výtahy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Dalším velkým zásahem bylo nahrazení části traťového úseku, který po realizaci vede přes tři vybudované mosty (SŽDC, 2017).

Celá rekonstrukce a modernizace uzlu se protahovala kvůli sporům s úmysly stávající nádražní historické budovy. Konečným řešením byla výstavba nové výpravní budovy, která v současnosti slouží k odbavování cestujících a řízení dopravy (SŽDC, 2017).



Obrázek 10 – Stanice Ústí nad Orlicí, před rekonstrukcí

Zdroj: szdc.cz, 2017



Obrázek 11 – Pohled na stanici Ústí nad Orlicí, před rekonstrukcí

Zdroj: szdc.cz, 2017





Obrázek 12 – Pohled na stanici Ústí nad Orlicí, po rekonstrukci (vlastní fotografie)



Obrázek 13 – Nová výpravní budova ve stanici Ústí nad Orlicí (vlastní fotografie)

#### **4.4 Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová**

Projekt optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová byl zahájen v červnu roku 2002 a probíhal do února roku 2004. Finance z EU byly poskytnuty z Fondu ISPA (Instrument for Structural Policies Pre-Accession - Nástroj předvstupních strukturálních politik). V České republice se tento fond využíval v období od roku 2000 do května 2004 a byl zaměřen na podporu rozvoje infrastruktury kandidátských zemí.



Traťový úsek Ústí nad Orlicí – Česká Třebová je součástí I. tranzitního železničního koridoru, který tvoří hlavní větev IV. transevropského koridoru na území České republiky. Cílem tohoto projektu bylo zrychlení dopravy na tomto úseku tratě a to až na 160 km/h pro osobní dopravu a 120 km/h pro dopravu nákladní. Další změny, které byly v rámci projektu realizovány, byly například modernizace nástupišť úprava železničního spodku, instalace moderních technologií, rekonstrukce staničních budov a další. Kromě zvýšení rychlosti se díky realizaci projektu snížila hluková zátěž v oblasti (protihlukové stěny a jiná opatření) a snížily se také negativní dopady na životní prostředí (SŽDC, 2017).



Obrázek 14 – Ústí nad Orlicí, město – zastávka na trati, po rekonstrukci

Zdroj: szdc.cz, 2017

## **5 Plánované a probíhající projekty na železnici**

### **5.1 Průjezd železničním uzlem Česká Třebová**

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová je jednou z největších plánovaných akcí týkajících se železniční dopravy v okrese Ústí nad Orlicí. Současně je projekt modernizace ve fázi vypracovávání studií, které se odvíjely a odvíjejí od podkladů dostupných od hlavních aktérů projektu. Jsou to státní organizace SŽDC (Správa železniční dopravní cesty), Ministerstvo dopravy, Pardubický kraj, společnost ČD Cargo a.s. a společnost Metrans (Průjezd železničním uzlem ČT, 2015). Samotná realizace projektu je plánovaná na období 2018 – 2020.

Jedním z hlavních cílů přestavby je modernizace trakčního vedení a napájení stanice, které je v provozu od 50. let dvacátého století, kdy byla stanice České Třebová elektrifikována. Dalším bodem je rekonstrukce nástupišť, která ve své nynější podobě nejsou vyhovující pro bezbariérový přístup. Velkým tématem projektu je také zatíženost železničního uzlu. V tomto směru nejvíce postiženou oblastí je traťový úsek Česká Třebová – Dlouhá Třebová, kde se pohybuje až 309 vlaků za 24 hodin. Na tomto úseku je současně nejvyšší podíl nákladní dopravy (Průjezd železničním uzlem ČT, 2015).

Ze studie proveditelnosti (2015) je uvažováno několik variant projektu. Přesněji se jedná o 5 variant, které se liší rozsahem možných úprav.



Obrázek 15 – Rozsah projektu – Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Zdroj: Studie proveditelnosti, 2015

## 5.2 Rekonstrukce železniční stanice Letohrad

Projekt rekonstrukce železniční stanice Letohrad je v souladu s Konceptí rozvoje dopravní infrastruktury Pardubického kraje. Cílem projektu rekonstrukce železniční stanice Letohrad je zajištění parametrů modernizovaných tratí vedoucích z Letohradu (ve stanovené délce), dále vybudování nového zabezpečovacího zařízení a největší změna proběhne u celého kolejiště ve stanici. Bude zde vybudován podchod s přístupem na ostrovní nástupiště, které bude postaveno v rámci projektu společně s dalšími vnějšími nástupišti. Všechny nové objekty budou umožňovat bezbariérový přístup (Košář, 2017).

Co se týče provozních změn, bude zde možné zvýšení rychlosti vlaků v úseku Jablonné nad Orlicí – Lanšperk na 80 km/h. S tím souvisí další změny jako zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity místní dráhy (Košář, 2017).

Další očekávané přínosy projektu:

- zvýšení bezpečnosti v místech křížení se silniční a pěší dopravou
- zvýšení bezpečnosti cestujících
- dodržení hygienických limitů hluku a vibrací
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, podstatné snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty
- úspora dopravních zaměstnanců

Představovaný projekt by podle předpokladů měl být zahájen na začátku roku 2018 a ukončení je plánováno na třetí měsíc následujícího roku 2019 (Košář, 2017).



Obrázek 16 – Rekonstrukce stanice Letohrad, model 1

Zdroj: Projektová dokumentace, 2017



Obrázek 17 – Rekonstrukce stanice Letohrad, model 2

Zdroj: Projektová dokumentace, 2017

### **5.3 Modernizace vybraných úseků na trati Pardubice – Česká Třebová**

Modernizace úseku na trati Pardubice – Česká Třebová je dalším projektem, který má přispět k rozvoji železniční dopravy nejen v okrese Ústí nad Orlicí, ale je i důležitým krokem pro rozvoj mezinárodních železničních koridorů, které touto oblastí procházejí (SŽDC, 2017).

Projekt státní organizace SŽDC, který se rozběhl již v březnu roku 2016 je zaměřen především na zpracovávání přípravné dokumentace a projektů na přestavbu klíčových oblastí. Projekt bude ukončen 4 roky po jeho zahájení, tedy v roce 2020 a jeho výsledkem by současně mělo být vydání stavebních povolení pro jednotlivé části stavby. Nejrozsáhlejší částí, která je plánována, bude přestavba úseku mezi Ústím nad Orlicí a Chocní (SŽDC, 2017).

Cíle projektu se shodují s cíli již dříve diskutovaných projektů a jsou v souladu s celkovou probíhající modernizací železniční sítě na sledovaném území. Jedná se o zlepšení technického stavu, dosažení vyšší traťové rychlosti a zkrácení jízdní doby nebo zvýšení traťové kapacity (SŽDC, 2017).



## 6 Řízené rozhovory s odborníky na problematiku

Dotazované osoby byly vybírány s ohledem na jejich profesní zaměření tak, aby výsledky rozhovorů byly aktuální, správné a hodnověrné. Z důvodu zaměřenosti práce na celý region Ústí nad Orlicí byly osloveni respondenti z různých oblastí, a to především z těch nedůležitějších pro rozvoj železniční dopravy.

Rozhovory s oslovenými odborníky probíhaly v průběhu dubna 2017. Otázky byly vybrány pro jednotlivé respondenty podle jejich zaměření a odbornosti. Seznam jednotlivých otázek je uveden v příloze této práce.

Tabulka 2 – Charakteristika dotazovaných odborníků

Odborník	Charakteristika
Buryška Petr	Inženýr železniční dopravy, Letohrad (1980-2007)
Fiala Petr	Starosta města Letohrad (od roku 2006), 1988-2006 pracující pro společnost ČD a.s. jako vedoucí Komandující, Od 2009 předseda Sdružení obcí Orlicko
Ing. Tomáš Netolický, MPA	České dráhy, a.s. - Regionální obchodní centrum Pardubice - obchodní ředitel
Sochorová Iveta	Komandující ve společnosti České dráhy, a.s., pracující v České Třebové
Stolarik Dušan	systemový specialista SŽDC, odd. koordinace výluk

(Vlastní zpracování)

## 6.1 Interpretace výsledků

Důležitost železniční dopravy v okrese Ústí nad Orlicí byla připomínkována všemi respondenty. Nejuváděnější příčinou je bezpochyby poloha okresu, která byla již dříve popsána v úvodu práce, a také historický vývoj. Nejvýstižněji byla situace železniční dopravy na území okresu zhodnocena panem Ing. Netolickým: *„Hlavním faktorem je velmi příhodné trasování železničních tratí vzhledem k území okresu. Hlavní železniční tah, který je součástí transevropské železniční sítě, obsluhuje v linii významná centra okresu, města Choceň, Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou. Tato města jsou současně významnými uzly, v nichž se napojují železniční tratě obsluhující další významná sídla: Vysoké Mýto, Žamberk, Letohrad a Lanškroun. Vedle mezinárodního významu koridorové tratě pak svoji roli hraje i mezinárodní význam trati z Ústí nad Orlicí do Lichkova a dále do Polska. Rozvojový potenciál této trati je jak v osobní tak i v nákladní dopravě.“* Co se týče historického vývoje, *„byla a je zde řada různých továren, které bylo potřeba dopravně obsloužit“* (Fiala). Zajímavým faktem je i historická funkce železničních stanic v okrese, kterou popisuje Stolarik: *„Železniční doprava v tomto regionu měla význam již v minulosti, což dokládá, že ŽST Česká Třebová, Ústí nad Orlicí, Choceň, Letohrad, Lichkov apod. jsou stanice odbočné, a propojují regiony. Původně železnice sloužila pro vojenské účely a přepravu nákladů a následně i pro přepravu osob. Mnohé stanice z výše uvedených byly i stanice vlakovorné, z kterých denně vyjížděly desítky a pak i stovky nákladních vlaků prakticky do všech světových stran.“*

Názory na budoucnost železniční dopravy byly u všech dotazovaných víceméně pozitivní a to nejen v okrese Ústí nad Orlicí. Role železniční dopravy by se měla v průběhu příštích let zvyšovat. Podle názoru pana Fialy: *„Železniční doprava má a bude mít nezastupitelnou roli. Jednak osobní přeprava, ale také nákladní doprava jakožto ekologicky šetrný způsob přepravy.“* Okres Ústí nad Orlicí bude mít stále nezastupitelné postavení v rámci železniční sítě. *„Již díky své poloze bude mít i do budoucna železniční doprava pro Ústí nad Orlicí zcela zásadní význam. S rostoucími nároky obyvatel na mobilitu ani nelze připustit jiný scénář“* (Netolický). K dalším



pozitivním vyhlídkám se přidává i pan Stolarik: „Každý kdo se pozorně dívá a chce vidět, tak vidí, že železniční infrastruktura prošla a prochází rozsáhlou modernizací. Stanice jsou modernizovány po všech stránkách. Zvyšuje se bezpečnost, propustnost i traťová rychlost. Přestupní návaznost mezi dálkou a regionální dopravou je rovněž, z mého pohledu, na úrovni včetně propojenosti a návaznosti na regionální integrovanou dopravu. V prostorách před nádražími, u stanic významnějšího charakteru, jsou nově budovány dopravní přestupní terminály. Např. Česká Třebová, Ústí nad Orlicí apod.“ Podle Buršiky, jakožto odborníka z lokálněji situované oblasti okresu, je situace železniční dopravy uspokojivá, ale za poslední dobu prošla i výraznými změnami. „Z hlediska osobní dopravy už to není to, co to bývalo. Nejzásadnější příčinou je nahrazení železniční dopravy dopravou silniční, což souvisí s celkovým trendem. Před 30 lety byly vlaky o mnoho více obsazené a současná situace přinesla změny v obslužnosti některých okrajovějších stanic v okrese.“

Další otázka rozhovoru se týkala vysokorychlostní železnice a možnosti její vybudování na území České republiky, potažmo i na území okresu Ústí nad Orlicí. Všichni dotazovaní vidí jako jednu z největších překážek řešení majetkoprávních vztahů, což by mohlo mít negativní dopad na případnou realizaci stavby. Dalším problémem by podle Fialy mohla být „finanční náročnost stavby, snad si tuto investici bude moci ekonomika státu dovolit“ a Netolický dodává, že „obtížná bude i diskuse k prosazení trasy v jednotlivých oblastech, kterými bude projektována.“ Konkrétní plány na trasu vysokorychlostní železnice v České republice byly popsány panem Stolarikem: „Vybudování vysokorychlostní železnice, je již velmi diskutované téma. Tranzitní koridory v ČR by umožňovaly jízdu rychlostí až 250 km/h z dosavadních 160 km/h. Je zde ovšem několik limitujících faktů. Hlavní příčinou, proč nelze zvýšit traťovou rychlost, je úrovně křížení železniční infrastruktury s infrastrukturou silniční. Při výstavbě koridoru mělo být původně křížení výše uvedených infrastruktur mimoúrovňové (řešeno formou nadjezdů popřípadě podjezdů), bohužel z nedostatku finančních prostředků, byla provedena úprava dokumentace a ponechalo se původní křížení, i když pár nadjezdů v úseku

*Česká Třebová - Pardubice se vybuďovalo. Dalším limitujícím faktorem pro vyšší traťovou rychlost jsou nepříznivé směrové poměry a oblouky o malém poloměru. Tento negativní činitel byl částečně eliminován, a to pouze v dálkové osobní dopravě. Nejkritičtější úsek na I. koridoru se nachází v úseku Choceň - Ústí nad Orlicí, kde trať prochází brandýským údolím. Trať zde měla vést přes dva tunely (jeden o délce 5099m a druhý o délce 1471m) a mezi tunely měla být na mostě zřízena zastávka Brandýs nad Orlicí. Vzhledem k vysokému finančnímu zatížení, bylo cca před 8 lety od tohoto projektu ustoupeno a hledalo se levnější řešení, které se doposud nenašlo.“*

Ke shrnutí tématu vysokorychlostní železnice byla kladena otázka na hlavní pozitiva a negativa, která by její výstavba přinesla. Netolický konstatuje: *„Dojde k dalšímu zásadnímu pomyslnému zkrácení vzdáleností, díky podstatnému zkrácení jízdních dob – např. jízdní doba Praha – Brno pod 60 min může zcela zásadně rozšířit trh s pracovními příležitostmi, kdy bude snadné i na tuto vzdálenost denně dojíždět. Dojde k odlehčení kapacitně přetížené trati I. tranzitního koridoru.“* S tím souvisí další zmíněné jednoznačné pozitivum, a to *„rychlé propojení zásadních míst republiky“* (Fiala). Za hlavní negativa považuje Netolický především *„vysoké investiční náklady, změna krajinného rázu.“* Se spíše skeptickým názorem především pro okres Ústí nad Orlicí přichází Stolarik: *„Nyní se hovoří o vysokorychlostní trati, která by měla pouze jeden pozitivní význam, a to ten, že by se zrychlil průtah-průjezd tranzitních vlaků přes Českou republiku. Za negativní považuji to, že by se vysokorychlostní trať úplně vyhnula železničním stanicím Ústí nad Orlicí a Česká Třebová, tudíž pro region Orlickoústecka, by to dle mého názoru nic pozitivního nepřineslo.“*

Následující otázka byla věnována příchodu konkurence na železnice a její zásadní vliv na železniční dopravu v okrese. Všichni dotazovaní se shodli na přínosech konkurence a to především v osobní dopravě. *„Zvýšila se komfortnost vozového parku, kultura cestování ve vlacích, došlo k úpravě ceníků a částečné možnosti výběru přepravní společnosti“* (Sochorová). *„Další viditelnou změnou je „postupná snaha úprav staničních prostor, pokladen a čekáren pro cestující“* (Stolarik). Příchod

konkurenčních dopravců na železnice s sebou přinesl zároveň několik problémů a to jak pro dopravce, tak pro cestující. *„Z pozice dopravce mohu uvést, že značně přibýlo kapacitních problémů a snížila se stabilita a spolehlivost jízdního řádu“* (Netolický). Pro většinu cestujících, kteří nevyužívají služeb železniční dopravy pravidelně, je obtížné se vyznat v jízdních řádech a spojích, na tratích, které jsou obsluhovány více dopravci. K tomuto tématu uvádí Sochorová, že *„cestující mnohdy nedokážou z jízdních řádů rozeznat spoje společnosti ČD a. s. a např. společnosti RegioJet, a. s. a nákup příslušných jízdenek je pro ně problémem. Mnohdy tedy nastoupí do vlaku, na který jim daný jízdní doklad neplatí a vyskytují se zde časté problémy a dokonce rozepře se samotným personálem. Ani pro jednu stranu není takováto situace ničím příjemným, ale pravdou je, že se to stává několikrát denně.“* V souvislosti s těmito problémy by se podle názorů většiny dotazovaných měl celý systém zjednodušit popřípadě zavést jednotné jízdné pro všechny dopravce.

Zajímavou připomínku a názor na neustálou snahu konkurentů bojovat o nejrychlejší spojení a neustálé zkracování jízdní doby přináší Stolarik: *„Velmi mě trápí úpadek kultury cestování v menších železničních stanicích a zastávkách, kde jsou čekárny a WC pro cestující uzavřeny. Tímto krokem se v kultuře cestování vracíme o 170 let zpátky.“*

### **6.1.1 Informace o železničnímu uzlu Česká Třebová**

V rámci železničního uzlu Česká Třebová byl nejvíc diskutován jeho postupný rozvoj, současný stav a následně budoucí záměry.

Příhodný obrázek o železničním uzlu popsal Stolarik: *„Železniční uzel Česká Třebová, měl vždy svou prioritu, velký význam pro železnici, a to pokračuje i nadále. Nejen, že byl před staniční budovou vybudován nový autobusový terminál včetně podzemních garáží. Stále i dnes platí, že Česká Třebová je asi největším nádražím, jeho délka je 10 kilometrů. Denně přes tuto stanici projede 420 vlaků z toho 280 osobních a 140 nákladních.“* Současná situace v České Třebové navazuje

na její historický vývoj. *„V minulosti měla Česká Třebová přezdívku – továrna na vlaky“ (Buryška).*

Zásadní je také vytvořené zázemí železniční stanice, podle kterého se tvoří nejvíce pozitivních či negativních názorů na tamější kulturu cestování. *„Prostory výpravní budovy jsou zmodernizovaný a v hale jsou k dispozici i obchody s tiskem a občerstvením. Vnitřní prostranství budovy je zrestaurováno, a to s přihlédnutím na výtvarné a historické prvky. Nikdo by neřekl, že se jedná o budovu z roku 1924“ (Stolarik). Stolarik k tomuto také dodává: „Modernizace celého železničního uzlu je samozřejmě nutná a již nyní prochází přípravnou a projekční fází. Mělo by dojít ke zlepšení kapacity uzlu a částečně i zvýšení průjezdní rychlosti.“*

Velmi významnou událostí pro železniční dopravu v České Třebové a okolí bylo otevření kontejnerového překladiště společnosti Metrans. Další otázka směřovala tedy k tomuto tématu, konkrétně k případným změnám, které po uvedení do provozu nastaly. Netolický uvádí negativní vliv na silniční dopravu: *„Existence terminálu přinesla velké problémy především v silniční dopravě, kdy dochází k mnohem většímu zatížení komunikací v okolí České Třebové, než se předpokládalo.“* Co se týče železniční dopravy, *„naráží zde požadavky na vedení přímých kontejnerových vlaků na nedostatečné kapacitní možnosti koridoru.“* Pro osobní dopravu nemělo otevření překladiště podle Sochorové žádný zásadní vliv. *„Počet nástupišť pro cestující a počet vlakových spojů se po uvedení do provozu překladiště nijak zásadně nezměnil“ (Sochorová).*

Budoucnost překladiště upřesňuje Stolarik: *„Společnost Metrans uvažuje o zřízení vlastního depa, účelového kolejiště a celkového zázemí.“*

### **6.1.2 Informace o železničním uzlu Ústí nad Orlicí**

Přestavba železničního uzlu Ústí nad Orlicí byla v posledních letech jedním z největších projektů realizovaných na území okresu. Projekt přestavby pozitivně shrnuje Stolarik: *„Stanice je nyní vybavena nejmodernějším zabezpečovacím*

zařízením, které nahradilo již zastaralé a dosluhující elektromechanické zabezpečovací zařízení. Nyní přes Ústí nad Orlicí projíždíme rychlostí 130 km/h, což je o 50 km/h více než před modernizací. Stanice již dávno nesplňovala podmínky koridorové stanice. Nyní stanice splňuje veškeré parametry, a to jak po stránce platné legislativy, tak i po stránce bezpečnosti. Přístup k nástupištím je zabezpečen mimoúrovňovými podchody, jsou zde nástupiště, z kterých se dobře nastupuje a vystupuje.“ Modernizace Ústí nad Orlicí byla podle uvedených skutečností jednou z hlavních priorit v rámci celého procesu modernizace železniční sítě. Celý projekt byl ovšem doprovázen řadou sporů a jeho výsledek není pro mnoho lidí uspokojivý. Podobný názor zastává i Netolický, podle kterého „došlo k velmi nevýhodnému situování nástupišť zejména s ohledem na přestupní vazby do Letohradu, kdy cestující musí překonávat velmi dlouhé vzdálenosti. Dostí problematický je pak provoz původní výpravní budovy a její údržba, což je však věcí jejího majitele, který o její zachování tak usiloval. Nešťastné je také využívání této budovy pro občasné nedopravní aktivity, což může mít vliv na bezpečnost. Z pohledu užitných vlastností pro účely osobní dopravy není řešení této stanice zdaleka optimální.“

Do budoucna se v souvislosti s Ústím nad Orlicí plánuje modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň, který momentálně snese rychlost jen 80 km/h. „V tomto úseku se plánuje přestavba trati, která má být vedena tunely s podstatně vyšší traťovou rychlostí“ (Buryška).

### **6.1.3 Informace o Letohradě**

Nejzásadnější pro železniční stanici Letohrad je jeho plánovaná přestavba a celková modernizace. Nejedná se pouze o důležitý uzel pro osobní dopravu, ale také pro nákladní dopravu. „Letohrad je důležitou a do budoucna potenciální dopravní spojnici. Dále je důležitá i pro nákladní dopravu, která dále pokračuje směr Lichkov a dále Polsko a opačně“ (Stolarik). Na projektu modernizace stanice má velký zájem i samotné město Letohrad, pro které je fungování nádraží zásadní. To

dokazuje činnost města při přípravách projektové dokumentace k projektu. Jak uvádí starosta města Fiala: *„Město Letohrad prosadilo do dokumentace podchod pod celou stanicí, který vyústí tedy i na straně k místní části Kunčice. Město zde připravuje dokumentaci pro budoucí výstavbu příjezdové komunikace, chodníku i cca 20 parkovacích míst na této straně nádraží.“* Celková rekonstrukce by podle očekávání měla přinést zrychlení a zkvalitnění vlakové dopravy v regionu.

#### **6.1.4 Informace o Lichkově**

Lichkov měl v minulosti velký význam pro nákladní dopravu, ale v současné době se její význam značně snížil. Počet pravidelných nákladních vlaků je oproti dřívějšímu očekávání nízký, což je podle Stolarika *„trochu zklamáním, jelikož právě pro nákladní dopravu byla trať elektrifikována.“* *„Pomocí železniční nákladní dopravy v Lichkově je přepravován letecký benzín z Polska, který míří především do Prahy. Dále se zde zachovala přeprava dřeva z pobaltských států, pro které je cílovou stanicí Štětí“* (Buryška). Na otázku budoucnosti železniční dopravy v Lichkově přináší odpověď Netolický, podle nějž by *„ke zvýšení využití přispěla promyšlenější organizace veřejné dopravy, kdy by právě v této stanici mohly být propojeny železniční doprava s autobusovou.“*

## 7 Závěr

Předkládaná bakalářská práce se zaměřuje na zhodnocení stavu železniční dopravy v okrese Ústí nad Orlicí, konkrétně v jeho nejdůležitějších dopravních uzlech. Vzhledem k poloze okresu v rámci železniční sítě ČR má železnice značný vliv na celý region. U okresu Ústí nad Orlicí se však nejedná pouze o hlavní koridory, nýbrž i o okrajovější části, kde je železniční doprava velmi důležitá. V mnoha oblastech okresu je železnice a její okolí nedílnou součástí mnoha modernizačních a rekonstrukčních projektů.

Z rozhovorů, které byly v průběhu práce uskutečněny, je zřejmé, že význam železniční dopravy je pro region klíčový. Tuto skutečnost potvrzují zde představené zásadní projekty, které se v blízké budoucnosti plánují a které mají přispět ke zkvalitnění dopravní obslužnosti okresu a zároveň k celkovému zlepšení železniční dopravy v České republice. Na základě analýzy informací, které byly získány z rozhovorů, se dá považovat celková situace železniční dopravy v okrese Ústí nad Orlicí za uspokojivou, ale současně je zde interpretováno i několik negativ. Ta většinou souvisí právě s modernizačními tendencemi. Problémy spojené s těmito aktivitami jsou nedílnou součástí většiny projektů nejen v rámci modernizace železniční sítě a jejího zázemí.

Bakalářská práce potvrzuje zásadní postavení železniční dopravy na území celého okresu Ústí nad Orlicí a ukazuje, že i do budoucna má tento druh dopravy v regionu velký potenciál.

## 8 Seznam zdrojů

ČD CARGO. *O společnosti* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<https://www.cdcargo.cz/o-spolecnosti>>

DOBIÁŠ Ivan, Pavel Halamka a Ladislav LANDA. *150 let železnice v České Třebové. Depo kolejových vozidel Česká Třebová*, 1995.

FUCHSA, Tomáš. *Podorlické lokálky. Železniční stanice Týniště na Orlicích*, 1988.

HAAS, Václav. *100 let místní dráhy Dolní Lipka – Štíty*. Pavel Malkus, Praha, 2000.

CHOCEŇ-LITOMYŠL. *O železniční stanici Choceň* [online]. 2015 [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.chocen-litomysl.cz/historie-zeleznicni-stanice-chocen.html#na-zacatek>>

JANDOVÁ, Monika a Václav REDERER. *Milníky vývoje na dopravním rameni Praha-Ostrava*. In Kvizda, Tomeš. *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6425-6.

KOŠAŘ, Karel. *Rekonstrukce železniční stanice Letohrad*. [průvodní zpráva projektu]. SUDOP Praha, 2017.

KVIZDA, Martin a Zdeněk TOMEŠ. *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích: sborník příspěvků ze semináře Telč 2013*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6425-6.

LEO EXPRESS. *LEO Express* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<https://www.le.cz/i.php?page=cms-211>>

MĚSTO ÚSTÍ NAD ORLICÍ. *Historie města* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.ustinadorlici.cz/cs/turista/historie-mesta>>

NOVÁK, Jaroslav a kol. *Kombinovaná přeprava*. 5. rozšířené vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2015. ISBN 978-80-7395-948-7.



NÁDRAŽÍ LETOHRAD. *Stručná historie železniční stanice Letohrad* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z:

<<http://www.nadraziletohrad.wz.cz/historie/Letohrad.htm>>

NÁDRAŽÍ LETOHRAD. *Železniční stanice Lichkov* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.nadraziletohrad.wz.cz/historie/Lichkov.htm>>

OUSTECKÉ NÁDRAŽÍ. *Historie výpravní budovy* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <[http://www.oustecke-nadrazi.cz/index\\_soubory/historie.htm](http://www.oustecke-nadrazi.cz/index_soubory/historie.htm)>

OUSTECKÉ NÁDRAŽÍ. *O Společnosti* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <[http://www.oustecke-nadrazi.cz/index\\_soubory/ofirme.htm](http://www.oustecke-nadrazi.cz/index_soubory/ofirme.htm)>

*Průjezd železničním uzlem Česká Třebová*. [studie proveditelnosti]. SUDOP Praha, Brno, 2015.

REGIOJET. *Jak to všechno začalo* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<https://www.regiojet.cz/o-nas/nas-pribeh>>

ROBEŠ, Martin, Petr Šlegr, Lukáš Týfa a kol. *Rychlá železnice i v České republice*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2012. ISBN 978-80-905005-0-1.

RUSNÁKOVÁ, Šárka. *Nádraží plné pokladů. Historickou budovu v Ústí nad Orlicí čeká nový život* [online]. 13. 10. 2016. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <[http://www.rozhlas.cz/kraje/cesko/\\_zprava/nadrazi-plne-pokladu-historickou-budovu-v-usti-nad-orlici-ceka-novy-zivot--1659167](http://www.rozhlas.cz/kraje/cesko/_zprava/nadrazi-plne-pokladu-historickou-budovu-v-usti-nad-orlici-ceka-novy-zivot--1659167)>

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

SŽDC. *O nás* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/o-nas.html>>

SŽDC. *Provozování dráhy* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/provozovani-drahy.html>>

SŽDC. *Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad-Lichkov st.hr., 1. stavba Letohrad (mimo)-Lichkov* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <[http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava/letohrad-lichkov\\_specifikace.html](http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava/letohrad-lichkov_specifikace.html)>

SŽDC. *Trat' 024 Ústí nad Orlicí - Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí – Letohrad* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava/usti-n.o.letohrad.html>>

SŽDC. *Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/op-doprava/usti-nad-orlici.html>>

SŽDC. *Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová* [online]. [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/usti-nad-o.c.treb.html>>

TANEL, Franco. *Železnice: od parních lokomotiv k vysokorychlostním vlakům*. 2. vyd. Praha: Slovart, 2013. ISBN 978-80-7391-782-1.

TURISTICKÝ ATLAS. *Okres Svitavy* [online]. 2016 [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<https://turistickyatlas.cz/vse/okres/svitavy.html>>

TURISTICKÝ ATLAS. *Okres Chrudim* [online]. 2016 [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<https://turistickyatlas.cz/vse/okres/chrudim.html>>

VÍTEJTE NA ZEMI. *Dopravní infrastruktura ve světě* [online]. 2013 [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <[http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni\\_infrastruktura\\_ve\\_svetě&site=doprava](http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni_infrastruktura_ve_svetě&site=doprava)>

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK. *Doprava a přeprava*. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008-. ISBN 978-80-7270-030-1.

## **8.1 Seznam obrázků**

Obrázek 1: Tranzitní koridory ČR

Obrázek 2: Stará výpravní budova Ústí nad Orlicí

Obrázek 3: Úprava stěn na trati Letohrad - Lichkov

Obrázek 4: Protihluková stěna na trati Letohrad – Lichkov

Obrázek 5: Původní nádražní budova obce Těchonín

Obrázek 6: Zastávka Těchonín, po rekonstrukci

Obrázek 7: Rekonstruované nástupiště ve stanici Lichkov

Obrázek 8: Nástupiště v Dolních Libchavách, před modernizací

Obrázek 9: Dolní Libchavy, po rekonstrukci

Obrázek 10: Stanice Ústí nad Orlicí, před rekonstrukcí

Obrázek 11: Pohled na stanici Ústí nad Orlicí, před rekonstrukcí

Obrázek 12: Pohled na stanici Ústí nad Orlicí, po rekonstrukci

Obrázek 13: Nová výpravní budova ve stanici Ústí nad Orlicí

Obrázek 14: Ústí nad Orlicí, město – zastávka na trati, po rekonstrukci

Obrázek 15: Rozsah projektu – Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Obrázek 16: Rekonstrukce stanice Letohrad, model 1

Obrázek 17: Rekonstrukce stanice Letohrad, model 2

## **8.2 Seznam tabulek**

Tabulka 1: Vybavenost obcí okresu železniční dopravou

Tabulka 2: Charakteristika dotazovaných odborníků

## 9 Příloha

### Seznam otázek použitých pro rozhovorech s odborníky

1. Oproti jiným územím v České republice je okres Ústí nad Orlicí z hlediska železniční dopravy velmi významný. Proč myslíte, že to tak je?
2. Jak vidíte budoucnost železniční dopravy na území okresu Ústí nad Orlicí?
3. V současnosti se hodně mluví o vybudování vysokorychlostní železnice na území České republiky. Jaké jsou podle Vás hlavní překážky výstavby?
4. Jaká jsou podle Vás zásadní pozitiva a negativa vysokorychlostní železnice?
5. Co přinesl vstup konkurence na železnice a jaký vliv to mělo především na dopravu v okrese Ústí nad Orlicí?
6. Co je plánováno v budoucnosti s železničním uzlem Česká Třebová?
7. Jaké projekty byly na železnici realizovány od roku 2000 a jak pomohly v rozvoji koridoru?
8. V roce 2013 bylo uvedeno do provozu kontejnerové překladiště v České Třebové? Jaké změny nastaly v nákladní a případně osobní železniční dopravě týkající se významného dopravního uzlu?
9. Jaký význam pro železniční dopravu měla přestavba dopravního uzlu v Ústí nad Orlicí? (nádražní budova, nástupiště atd.)
10. Jsou v budoucnu plánovány další projekty, které by vedly v rozvoji železničního uzlu Ústí nad Orlicí?
11. Letohrad je jedním z důležitých železničních uzlů v okrese Ústí nad Orlicí. Jsou v budoucnu plánovány projekty, které by vedly k rozvoji tohoto uzlu?
12. Jaký význam má železniční přechod Lichkov pro železniční dopravu okresu Ústí nad Orlicí?
13. Je využíván především k osobní nebo spíše k nákladní železniční dopravě?
14. Plánuje se jeho vyšší využití v budoucnu?