

## **4. Historie**

### **4.1. Historie železnic na území našeho státu**

Vývoj železniční sítě na území našeho státu můžeme rozdělit do několika etap. Byl ovlivněn především státoprávním uspořádáním v konkrétních historických obdobích, hustotou osídlení a rozvíjejícím se průmyslem a těžbou nerostných surovin.

#### **4.1.1. Období koněspřežných železnic (1827-1838)**

První koněspřežná železnice na našem území vedla z Českých Budějovic do Lince, byla první nejen na našem území, ale také na evropském kontinentě. Navrhl ji František Josef Gerstner a vedla po trase prastaré solné stezky. Její výstavbu vedl na české straně jeho syn František Antonín Gerstner a na rakouském území pokračoval Matyáš Schönerer. Úsek České Budějovice – Holkov byl dán do provozu již v roce 1827. Tento rok považujeme za zahájení železniční dopravy na území dnešní České republiky. Celá trať byla dokončena 1. 8. 1832, celková délka 129 km (na našem území 63 km), a byla využívána pro pravidelnou nákladní a nepravidelnou osobní dopravu.

Druhá koněspřežná železnice vedla ze stanice Bruska v Dejvicích přes Kladno do Lán. Původně byla zamýšlena jako dálková trať z Prahy do Plzně, pro nedostatek finančních prostředků nebyla dokončena. Tato trať byla vybudována v letech 1828-1830.

#### **4.1.2. Období první parostrojní železnice (1839-1841)**

Provoz na první parostrojní železnici v českých zemích byl slavnostně zahájen 7. července 1839, kdy byla předána do užívání trať Vídeň – Břeclav – Brno. Dráhu vystavěla soukromá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda. Trať Břeclav – Brno byla pouze odbočkou Severní dráhy císaře Ferdinanda (SDCF). U zrodu této dráhy stál vídeňský bankéř Salomon Rothschild a stavební inženýři Karel Ghega a Alois Negrelli. Hlavní trať této společnosti měla spojit Vídeň s Bohumínem a solnými doly v Haliči, a to přes Břeclav a Přerov. Úsek Břeclav – Přerov byl zprovozněn v roce 1841 a v témže roce byla předána do

užívání druhá významná odbočka Přerov – Olomouc. Celková délka tratí na našem území dosáhla 188 km.

#### **4.1.3. Období výstavby železnic státem (1842-1854)**

V roce 1842 převzal stát náklady na výstavbu železnic. Bylo zřízeno generální ředitelství státních drah ve Vídni. V tomto období vznikly v českých zemích tři významné dráhy. V roce 1845 byl zahájen provoz na trati Olomouc – Praha, vedla přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín a byla dlouhá 250 km. V srpnu 1845 přijel po hotové trati první slavnostní parostrojní vlak z Vídně do Prahy. Na výstavbě trati se významně podílel český inženýr Jan Pernér.

V roce 1849 byla dobudována spojovací dráha z Brna do České Třebové s 11 tunely a celkovou délkou 90 km. Třetí státní stavbou na českém území byla železnice Praha – Děčín o délce 150 km, byla vystavěna na trase Kralupy nad Vltavou, Lovosice a Ústí nad Labem, dále pokračovala do Drážďan.

Státní výstavba železnic končí na sklonku roku 1854, kdy rakouský stát prodává své železnice nově vzniklé společnosti Rakouské státní dráhy. Důsledkem prodeje byla menší hospodářská krize.

Za zmínku stojí dobudování hlavní trati Severní dráhy císaře Ferdinanda v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou a následné prodloužení do Bohumína (1847).

#### **4.1.4. Období budování uhelných drah (1855-1865)**

V tomto období bylo vybudováno celkem 15 drah, které zabezpečovaly spojení hlavních tratí s uhelnými pánvemi. Délka těchto tratí byla 675 km a nacházely se především v Čechách. Tyto dráhy byly budovány převážně soukromými společnostmi jako například:

- Buštěhradská dráha: Kladno – Kralupy nad Vltavou, Kladno – Praha
- Brněnsko-rosická dráha: Rosice u Brna – Střelice – Brno
- Ústecko-teplická dráha: Teplice v Čechách – Ústí nad Labem

- Jihoseveroněmecká spojovací dráha: Pardubice – Liberec, Jaroměř – Svatoňovice, Liberec – Žitava
- Česká západní dráha: Praha – Beroun – Rokycany – Plzeň – Domažlice, Chrást u Plzně - Stupno
- Turnovsko-kralupsko-pražská dráha: Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Turnov
- SDCF: Ostrava – Opava, Bohumín – Petrovice u Karviné

#### **4.1.5. Období dobudování hlavních drah (1866-1878)**

Toto období je charakterizováno velkým rozmachem výstavby hlavních železničních tratí. Jde o budování dlouhých tratí, které zajišťovaly velké soukromé železniční společnosti (výjimku tvoří státní trať Protivín – Zdice – Rakovník). Jedná se o dotváření základní železniční sítě na území České republiky. Podnětem k výstavbě byly finanční úspěchy stavitelských společností a pochopení významu železnic pro rychle se rozvíjející průmysl.

Během této budovatelské horečky bylo postaveno na 3 500 km hlavních tratí. V roce 1871 bylo uvedeno do provozu rekordních 791 km železnic. Prudký rozvoj výstavby zastavil krach na vídeňské burze v roce 1873, poté dochází pouze k dokončování započatých projektů.

Některé společnosti a důležité tratě vybudované v tomto období:

- Buštěhradská dráha (1869-1871): Kladno – Žatec – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb
- Rakouská severozápadní dráha (1869-1871): Znojmo – Kolín – Nymburk - Mladá Boleslav
- Rakouská severozápadní dráha (1870-1871): Velký Osek – Trutnov
- Rakouská severozápadní dráha (1871-1874): Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové – Lichkov
- Ústecko-teplická dráha (1867-1870): Teplice – Most – Chomutov
- Dráha císařovny Alžběty (1872-1873): přestavba koněspřežné železnice České Budějovice – Linec na parostrojní

- Dráha císaře Františka Josefa (1868-1872): Cheb – Plzeň – České Budějovice
- Dráha císaře Františka Josefa (1868-1871): České Velenice – Praha
- Česká severní dráha (1867-1873): Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Jedlová
- Česká severní dráha (1867-1873): Děčín – Česká Lípa
- Moravsko-slezská centrální dráha (1871-1872): Olomouc – Bruntál – Opava
- Pražsko-duchcovská dráha (1872-1873): Praha – Slaný – Most
- Duchcovsko-podmokelská dráha (1871-1872): Chomutov – Litvínov
- Moravsko-slezská severní dráha (1869): Brno – Nezamyslice – Přerov

#### **4.1.6. Období výstavby místních drah (1879-1915)**

Význam železničního spojení stále rostl, proto města, která byla opomenuta při volbě nejvhodnější trasy, začala usilovat o železniční spojení aspoň v podobě přípojné dráhy. Místní dráhy budovaly stávající železniční společnosti a nově vzniklé společnosti zaměřené na výstavbu místních drah. Dokonce vznikaly i tzv. svépomocné místní dráhy, jejichž vybudování financovala samotná města nebo místní průmysl. Nastala velká výstavba těchto místních (lokálních) železnic, též známých pod pojmem lokálky.

Z velkého množství vystavěných místních drah stojí za zmínku trať Tábor – Bechyně. Jde o první elektrifikovanou trať na našem i Rakousko-Uherském území. Původně byla navrhována jako klasická parostrojní, ale známý český vynálezce František Křižík navrhl a vybudoval první trať s elektrickým provozem. Provoz byl slavnostně zahájen 2. 6. 1903.

#### **4.1.7. Období československých novostaveb (1918-1945)**

Výstavba železničních tratí byla na 3 roky přerušena 1. světovou válkou. Po skončení roku 1918 začal železnice budovat nově vzniklý Československý stát. Nový Československý stát přikládal železnicím velký význam, došlo k zestátnění soukromých železnic a dne 30. 10. 1918 byl jmenován generální ředitel československých železnic. Počátkem roku 1919 bylo zřízeno samostatné

ministerstvo železnic, které mělo za hlavní úkol dobudovat výkonné spojení českých zemí se Slovenskem. Z tohoto důvodu byly budovány železniční tratě zejména na Slovensku.

V tomto období byly na našem území například zdvoukolejněny tratě Zdice – Plzeň a Brno – Veselí na Moravě.

#### **4.1.8. Období socialistické výstavby (1946-1989)**

Změna politických poměrů v Evropě i samotném Československu po skončení 2. světové války ovlivnila také železniční dopravu. Bylo nutné rychle odstranit škody napáchané 2. světovou válkou a obnovit provoz na všech tratích. Budovaly se hlavně železnice vedoucí do zemí bývalého Sovětského Svazu. Již nedocházelo k výstavbě velkých, hlavních tratí, ale činnost byla zaměřena na zvýšení výkonnosti a zkvalitnění stávajících tratí. Výjimku tvoří dobudování hlavní tratě Havlíčkův Brod – Brno (1946-1953). Docházelo k přeložkám tratí z důvodu důlní činnosti v severních Čechách a na Ostravsku a také k přeložkám způsobeným stavbou přehrad. Dále se prováděla postupná elektrizace tratí a došlo k zdvoukolejnění a ztrojkolejnění některých tratí. Parní trakce byla u nás používána do roku 1980.

#### **4.1.9. Porevoluční období (od roku 1990)**

Hospodářské a politické změny po roce 1989 se také projeví v železniční dopravě. Došlo ke ztrátě tranzitu směrem na země bývalého východního bloku. V tomto období dochází k rušení neefektivních přeprav, hlavním důvodem je vzrůstající automobilová doprava. V roce 1993 byla oslabena přeprava mezi českými zeměmi a Slovenskem, příčinou bylo rozdělení Československé federativní republiky, tím i Československých drah (ČSD) a vznik Českých drah (ČD).

### **4.2. Vývoj elektrizace železnic na území dnešní ČR**

Elektrizace se začala uplatňovat již v prvních počátcích na místních drahách od roku 1903 (1. elektrifikovaná trať Tábor – Bechyně) do roku 1918 byly použity stejnosměrné proudové soustavy 800 až 1650 V. Po vzniku

Československého státu byla v roce 1928 zahájena elektrizace pražských nádraží a spojovacích tratí mezi nimi stejnosměrnou proudovou soustavou 1500 V.

Po 2. světové válce v roce 1953 byla odstartována soustavná elektrizace železnic na našem území stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV. K likvidaci parního provozu významně přispěla i motorizace. Po roce 1963 byla zvolena jednofázová střídavá proudová soustava 25 kV, 50 Hz. Koexistence dvou proudových soustav na našich železnicích je řešena dvouproudovými lokomotivami.

### **4.3. Současnost: Rychlostní koridory**

Současný rozvoj železniční dopravy v České republice se zaměřuje na zatraktivnění a snižování negativních účinků železniční dopravy na okolní prostředí. Dochází k modernizaci a snižování jízdní doby mezi jednotlivými důležitými centry uvnitř ČR. Důraz je také kladen na spolehlivé napojení na železniční síť sousedních států.

Protože železnice v ČR na počátku 90. let zaostávaly za okolním světem v mnoha parametrech (rychlost vlaků, technický stav tratí, technický stav zabezpečovacího zařízení, nízká kulturní úroveň cestování, úroveň lokomotiv a železničních vagónů), byla nutná modernizace hlavních tratí. K modernizaci byly vybrány čtyři hlavní železniční tahy přes Českou republiku. Tyto tratě byly nazvány železniční koridory.

První úvahy o zlepšení vzájemného železničního spojení významných politických, hospodářských a kulturních center střední a východní Evropy začaly vznikat na 1. panevropské dopravní konferenci v roce 1991 v Praze. Konkrétní podobu dostaly na 2. panevropské dopravní konferenci, která se konala v roce 1994 na Krétě. Transevropská síť se skládá z deseti multimodálních dopravních koridorů, jejíž součástí jsou i železnice na našem území (na území ČR vstupuje IV. a VI. koridor a větev IV. koridoru označována jako IV. a).

Na základě dohody České republiky v rámci AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích, 1985) a AGTC (Dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, 1991) bylo rozhodnuto vybudovat čtyři tranzitní železniční koridory, které by vyhovovaly evropským parametrům a potřebám.

Hlavní cíle modernizace železničních koridorů vyplývají z již zmíněných mezinárodních dohod, k nimž ČR přistoupila:

- Napojení vybrané sítě ČD na hlavní evropské magistrály
- Naplnění podmínek integrace ČR do evropských struktur (EU, NATO)
- Snižování zátěže životního prostředí
- Zvýšení bezpečnosti provozu novými dokonalejšími technickými zařízeními
- Zvyšování spolehlivosti a pravidelnosti v nákladní dopravě
- Zvyšování cestovní rychlosti v osobní dopravě (krácení jízdních dob)
- Rozšíření služeb pro přepravce využitím mezinárodní kombinované dopravy

Železniční koridory jsou budovány podle „Zásad modernizace vybrané železniční sítě Českých drah včetně jejich dodatků“. Zásady rozlišují dva pojmy, modernizaci traťového úseku (projektovaná rychlost většinou do 160 km/h) a optimalizaci (což představuje uvedení trati do optimalizovaného stavu, s úpravou směrových poměrů pro jednotky s naklápěcí skříní). Protože většina tratí byla vybudována před 150 a více lety, modernizace koridorů neznamená budování nových vysokorychlostních tratí, ale uvádění stávajících tratí do stavu, který je dnes běžným evropským standardem. Čtyři železniční koridory na našem území jsou budovány pro rychlost vlaků od 120 do 160 km/hod a mají zabezpečit návaznost na celoevropskou železniční síť. Celková délka koridorů je 1962 km. Celková délka modernizovaných tratí je 1442 km, protože se některé úseky koridorů překrývají.

#### **4.3.1. I. koridor**

(Německo) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Rakousko)

I. železniční koridor se začal modernizovat v roce 1993 v závislosti na rozhodnutí vlády, která odsouhlasila jeho zbudování a hlavně financování. Celý úsek dlouhý 460 kilometrů byl rozdělen na 28 dílčích staveb, z toho 25 úseků bylo modernizováno, které měly být realizovány v závislosti na zajištění financování. Původní náklady na stavbu měly činit pouze 24 mld. Kč, ale vyšplhaly se na 36,5 mld. Kč. Stavba byla dokončena v roce 2003 oproti plánovanému roku 2000.

Došlo ke zvýšení maximální rychlosti vlaků, rychlost 160 km/hod je reálná asi na 40% celkové trati, a ke zvýšení kvality jízdy (nižší hluk, menší vibrace, zkrácení cestovní doby, odstranění pomalých jízd atd.).

#### **4.3.2. II. koridor**

(Polsko) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav – (Rakousko), odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová

II. železniční koridor se začal budovat v roce 1997 a plánované dokončení bylo stanoveno na rok 2004 (odbočná větev Přerov – Česká Třebová dostavena v roce 2005). Celková délka 323 km z toho hlavní větev 210 km. Stavba byla rozdělena do 14 stavebních úseků, z nichž převážná většina je dokončena. Chybí dokončit úseky Přerov – Olomouc, Červenka – Zábřeh na Moravě, Zábřeh na Moravě – Krasíkov a Krasíkov – Česká Třebová, vše by mělo být dokončeno v roce 2008. Náklady by měly dosáhnout 36,5 mld. Kč.

II. koridor prochází hodně rovinatou oblastí, proto se zde bude jezdit rychlostí 160 km/hod mnohem častěji než na I. koridoru. Např. v úseku Břeclav – Přerov pojede vlak konstantně 160 km/hod.



#### **4.3.3. III. koridor**

(Německo) – Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Ostrava – Petrovice u Karviné – (Polsko), odbočná větev Plzeň – Domažlice

Tento III. koridor bude modernizován pravděpodobně až jako poslední. Přednost dostane IV. koridor, protože dálková železniční spojení na této trati zaznamenala v poslední době pokles v souvislosti s dokončením dálničního úseku D5. Význam tohoto úseku spočívá hlavně v dopravě regionální. Navíc tato část je finančně velmi nákladná, optimalizace by stála 18,5 mld. Kč a modernizace dokonce 66,7 mld. Kč.

Celková délka je 691 km, předběžné zahájení prací by mělo začít až v roce 2008 a skončit by mělo v roce 2015. Část III. koridoru už je dnes modernizována jak v rámci I. koridoru (Praha - Česká Třebová), tak i II. koridoru (Česká Třebová - Přerov - Bohumín).

#### **4.3.4. IV. koridor**

(Německo) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Rakousko), odbočná větev Veselí nad Lužnicí – České Velenice

IV. koridor má zlepšit severojižní spojení nejen v rámci ČR, ale především v rámci Evropy, protože v minulých letech docházelo k objíždění ČR přes Německo z důvodů nevyhovujících tratí. Délka koridoru je 488 km a náklady by se měly pohybovat okolo 39 mld. Kč. Koridor je rozdělen do 11 úseků, které se budou postupně modernizovat, rok zahájení je 2005 a úplného dokončení 2014.