

# VIZE A REALITA ROZVOJE ČESKÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČÁST 2. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA A VODNÍ CESTY

Milan Körner

Změny před 30 lety, ke kterým došlo ve střední Evropě, znamenaly i novou orientaci vazeb. Česká republika se stala členem evropské unie a schengenská dohoda znamenala vytvoření společného prostoru, a tím potřebu nových spojení. Na rozdíl od silniční dopravy, kde došlo k obnově řady spojení (především regionálního charakteru), v železniční infrastruktuře je propojení výrazně menší. Předmětem článku jsou programy rozvoje železniční infrastruktury (tranzitní koridory, rychlá spojení) a situace vnitrozemských vodních cest. V obou oblastech jsou vize značně vzdáleny od reality. Vzhledem k tomu, že v Evropě již rozvoj VRT probíhá více než 30 let a jedná se zejména ve střední Evropě o nadnárodní systém, zahrnuje text i tyto souvislosti.

## Železniční doprava

V železniční síti ČR bylo realizováno 7,6 % (os./km) z celkového objemu přepravy osob (méně než autobusy 9,0 %) a 25,2 % (t/km) objemu nákladní dopravy. V obou segmentech dopravní výkony mírně rostou.

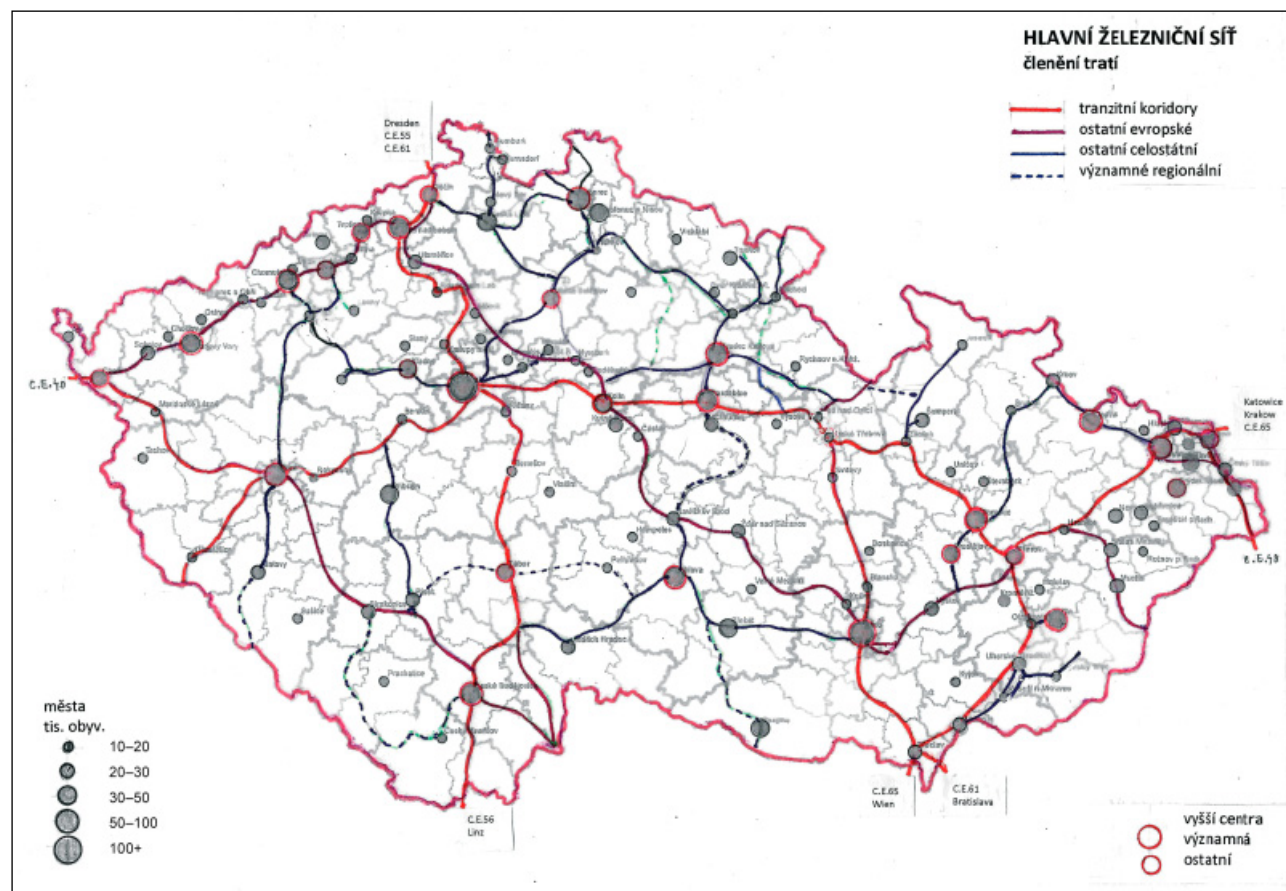
Délka tratí (státních) je celkem 9 365 km, z toho 7 337 km jednokolejných a jen

1 981 km dvoukolejných (21 %) a 58 km vícekolejných. Elektrizovaných tratí je 3 236 km (34 %).

Rozsah české železniční sítě (státních tratí) je 9 355 km, což je 1,3krát více než rozsah státních silnic. Rozsah české silniční sítě je 54 493 km (silnice I. třídy – 5 808 km + dálnice 1 298 km, celkem **7 106 km**). Bavorsko má 6 308 km tratí, s vyšším podílem vícekolejných a elektrifikovaných tratí (52 %). Rakousko má

4 875 km tratí, s vyšším podílem vícekolejných a elektrifikovaných tratí (74 %).

Téměř celá současná železniční síť na území ČR vznikla v období 1833 až 1879, tj. během 46 let. V roce 1929 bylo realizováno propojení Veselí nad Moravou – Strání (Nové Mesto nad Váhom) a v r. 1937 propojení Vsetín – Horní Lideč (Púchov). V r. 1954 byla dokončena trať Havlíčkův Brod – Brno.



Hlavní železniční síť – členění tratí

Zdroj: MD, SŽDC

V roce 2007 byla realizována přeložka trati Břežno–Chomutov (7 km) s tunelem dlouhým 1 758 m (uvolnění dobývacího prostoru).

K významnějším změnám tras došlo až v rámci modernizace koridorů. **Rozsah novostaveb byl minimální.** Tato skutečnost negativně ovlivnila splnění standardu hlavních tratí (160 km/h).

**Problém české železniční infrastruktury** je důsledkem několika významných faktorů:

- **délka** železniční sítě Česka je **1,5krát delší** než síť Bavorska a **1,8krát delší** než Rakouska,
- výkony železniční dopravy jsou v Rakousku u osobní dopravy 1,45krát vyšší, u nákladní dopravy 1,56krát vyšší než v Česku (Rakousko má o 2 mil. obyv. méně než ČR),
- v řadě evropských zemí zanikla po roce 1950 třetina (i více) železničních tratí, v ČR byly **zrušeny** některé delší vlečky a regionální tratě, resp. jejich úseky; v období 1950–1990 bylo zrušeno cca 230 km tratí, po r. 1990 byl

ukončen provoz na cca 170 km tratí, nové využití (např. cyklostezky) je však jen na několika desítkách km,

- Česko má na hlavních tratích velmi **vysoký počet zastávek** (vč. velmi malých obcí),
- na hlavní železniční síti je **velký počet úroňových křížení** se silnicemi (i I. třídy).

Tyto faktory zásadním způsobem ovlivňují **rychlost a bezpečnost** železniční dopravy na hlavních tratích. Při realizaci koridorových tratí byla řada v regionálních plánech navržených mimoúroňových křížení silnic (vč. významných) vypuštěna.

Významné deficity jsou v oblasti rychlosti, jen **malá část sítě vyhovuje standardům evropských tratí** 160 km/h, resp. 120 km/h. Nízký rozsah vícekolejných tratí negativně ovlivňuje regionální osobní dopravu i dopravu nákladní.

Parametry řady tratí, které byly realizovány před první světovou válkou, v podstatě neumožňují dosažení potřebného rychlostního standardu 160 km/h na hlavních tra-

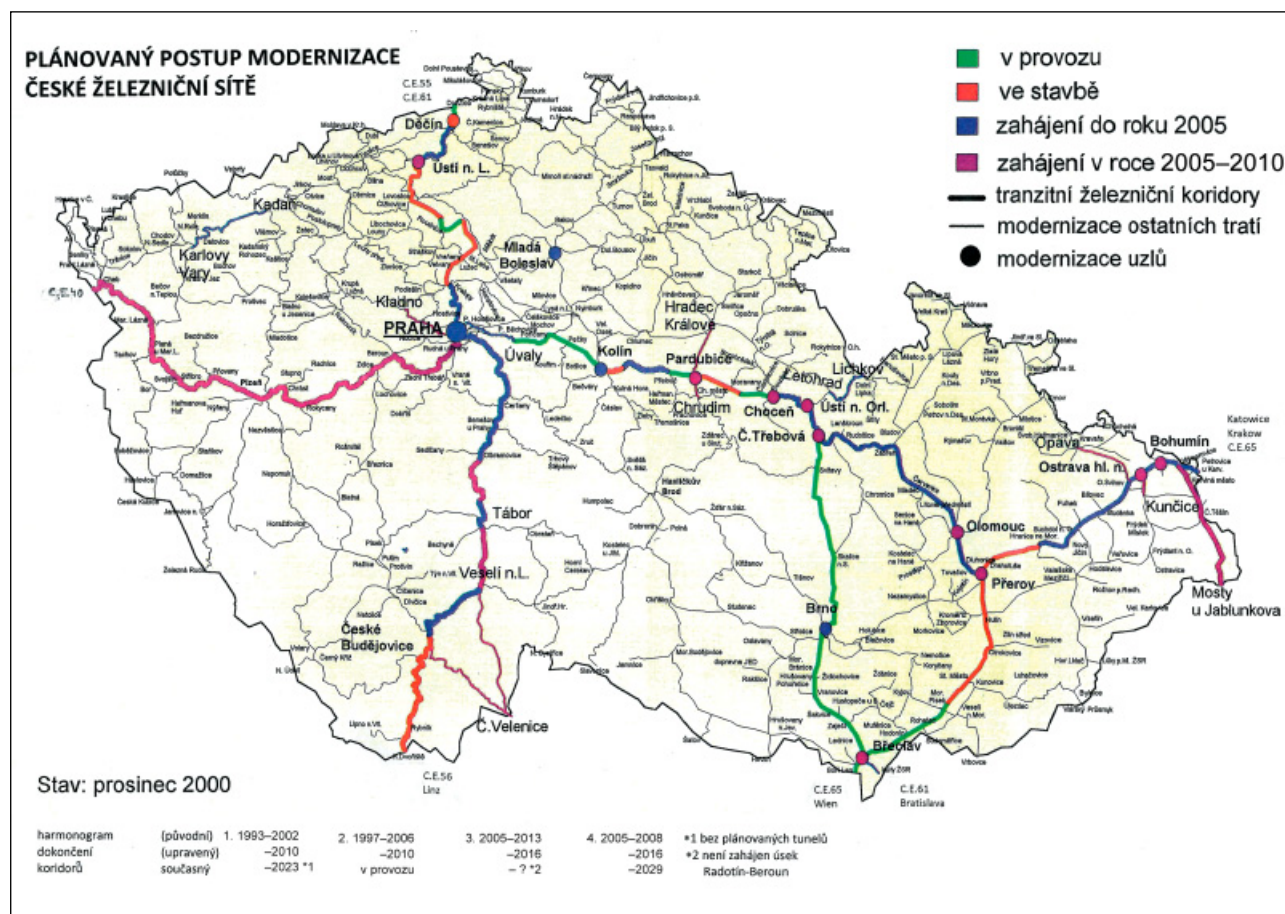
tích a 120 km/h pro nákladní dopravu, která by mohla konkurovat silniční dopravě. Přestavba tratí na vyšší rychlost i kapacitu, která je realizována v rámci „modernizace tranzitních železničních koridorů“ (dosud nebyla dokončena) by znamenala dosažení rychlosti 160 km/h na cca 460 km tratí, tj. na cca 30 % koridorových tratí.

## Tranzitní koridory

Počátkem 90. let byly vymezeny tzv. „**tranzitní koridory**“ v celkové délce 1 146 km (cca 12 % sítě). Stavby byly zahájeny v r. 1993 a měly být dokončeny v r. 2013, následně v r. 2016. Vzhledem k tomu, že některé stavby **nebyly zahájeny**, je nepravděpodobné, že by byly dokončeny **před rokem 2030**.

„**Tranzitní koridory**“ byly v podstatě **dobrym projektem**. Zahrnovaly podstatnou část nejmíce zatížených tratí. Problémem jsou zejména tři faktory:

- nebylo dosaženo evropských standardů rychlosti (160 km/h, resp. 120 km/h) na významné délce tratí,



Plánovaný postup modernizace české železniční sítě z r. 2000

Zdroj: MD, SŽDC, 2000



- nedošlo ke zvýšení kapacity tratí přidáním další koleje v aglomeracích velkých měst,
- **realizace** oproti původním plánům bude **se zpožděním cca 20 let**.

Po roce 1990 byly na koridorech realizovány **tunely (delší než 1 000 m)**: Ejpovický (4 140 m), Vítkovský jih (1 365 m), Vítkovský sever (1 314 m), Krasíkovský (1 098 m) a Zahradnický (1 044 m). **Chybí** tunely Oucmanice (4 985 m), Chotýčany (4 775 m), Hosín (3 120 m), Hemže (1 150 m).

Na realizovaných tranzitních koridorech umožňuje rychlost nad 120 km/h jen cca 700 kilometrů tratí (cca 60 % délky). Rychlost 145–160 km/h umožňuje jen cca 460 kilometrů tratí (v úsecích Nelahozeves–Lovosice, Poříčany–Choceň, Ústí nad Orlicí – Zábřeh – Dluhonice, Hranice n. M. – Ostrava, Dětmarovice–Petrovice, Brno–Břeclav, Břeclav–Přerov, Benešov–Olbramovice).

Rychlost 160 km/h je jen na cca 300 km tratí, 200 km/h zatím umožňuje jen traťový úsek Rokycany–Plzeň v délce cca 20 km.

**Koncepce rozvoje železniční sítě má charakter kampaní.** První byla tzv. „tranzitní železniční koridory“. Považuji za užitečné uvést plánovaný harmonogram přestavby (resp. výstavby), viz tabulka Plánovaný harmonogram přestavby.

Chybí rozsáhlé úseky na 3. a 4. koridoru a přestavba řady železničních uzlů. Závažnějším problémem je, že standard hlavních evropských tratí (160 km/h) byl dosažen jen na poměrně malé části modernizovaných tratí (30 %), přestože geometrie některých úseků umožňovala dosažení rychlosti až 200 km/h.

Tratě, resp. jejich úseky byly buď „modernizovány“ nebo „optimalizovány“. **Na optimalizovaných tratích v podstatě nedošlo k žádoucímu zvýšení rychlosti.** Až na výjimky nedošlo k významnějším změnám tras. Tento přístup byl realizován až na 3. koridoru v úseku Rokycany–Plzeň a na 4. koridoru v úseku Bystřice – Tábor – Soběslav.

Větším problémem je velmi malý počet mimoúrovňových křížení hlavních tratí s hlavními silnicemi. V rámci re-

sortu byly spory mezi investory (ŘSD a SŽDC). Logicky by to měl být ten, kdo přináší novou kvalitu (v případě dálnic se to dodrží).

Čtvrtý koridor by měl být dokončen v roce 2029, kdy bude realizován poslední úsek Ševětín–Nemanice (17,3 km s dvěma dlouhými tunely). Před dokončením je modernizace 2. koridoru Brandýs n. Orlicí – Ústí n. Orlicí v délce 10 km bez zvýšení rychlosti (2021–2023, náklady 3,4 mld. Kč). Tento postup znamená **oddálení záměru na novostavbu** trasy Choceň – Brandýs n. Orlicí – Ústí n. Orlicí (s dlouhými tunely), která by umožnila výrazné zkrácení trasy a rychlost 200 km/h. Ta by mohla být dosažena i na úseku Kolín – Pardubice – Choceň. Dokončení optimalizace 3. koridoru v úseku Radotín–Beroun není známé. Úsek Plzeň – Furth im Wald byl převeden do „rychlých spojení“. První stavba v nové trase Plzeň–Stod v délce 18,5 km by měla být realizována v období 2025–2029. Horizont dokončení na hranice zatím není znám. Celá trasa by měla umožnit rychlost 200 km/h.

Do „tranzitních koridorů“ nebyly zahrnuty tratě: Hranice – Vsetín – Střelná (směr Púchov) a Ústí n. Orlicí – Letohrad – Lichkov (směr Klodzko), umožňující propojení na Slovensko a Polsko.

**Mimo koridorové tratě** byla sledována přestavba tratí Chrudim – Pardubice – Hradec Králové; Karlovy Vary – Klášterec n. Orlicí; Veselí n. Labem – České Velenice; České Budějovice – České Velenice; Ostrava-Svinov – Opava; Letohrad–Lichkov; Praha–Kladno/letišťe Ruzyně (zahájen jen úsek Vltavská–Výstaviště v délce 1,2 km); Vysočany – Lysá n. Labem.

V aktualizované **Strategii rozvoje dopravní infrastruktury** jsou „celostátní“ dráhy členěny na trasy **E** – zařazené do evropské sítě a **C** – ostatní dráhy celostátní.

Zdroj: archiv autora



**Branický železniční most je z roku 1955, délka 910 m, spojuje nádraží Vršovice s Radotínem, na most by měl navazovat dlouhý tunel do Berouna**

	období výstavby		celkem (km)	modernizováno (km)	na rychlost 160 km/h (km)
1. koridor	1993–2002	Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav	443	370	177
2. koridor	1997–2005	Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice	206	195	112
3. koridor	2006–2013	Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb	328	287	97
4. koridor	2003–2008	Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště	169	146	71
Celkem			1 146	998	457

**Plánovaný harmonogram přestavby**

V prioritách jsou záměry:

- **dokončení 3. a 4. železničního koridoru:** Praha – Plzeň – Domažlice (chybí 83 km – 2027) – úseky Radotín–Beroun a Plzeň – Česká Kubice; Tábor – České Budějovice (chybí 17 km – 2028) – Ševětín–Nemanice (dva dlouhé tunely),
- přestavba železničních uzlů Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Pardubice, Zlín (?),
- mimo výše uvedených chybí: modernizace trati Kolín–Děčín – významné pro nákladní dopravu, přestavba trati Brno–Přerov na 200 km/h (90 km – 2025).

Nejsou uvedeny stavby na spojení Praha–Beroun (ve stavbě jen úsek Smíchov–Radotín), Praha – Lysá n. Labem – Mladá Boleslav (kde některé stavby byly zahájeny) a výstupní úseky „rychlých spojení“ z Prahy (směry Poříčany a Roudnice n. Labem) a Brna (směr Břeclav).

V prioritách **chybí i spojení Praha–Kladno/letišť Ruzyně**. Praha-Bubny – letiště 12,5 km, Praha-Ruzyně – Kladno 19,7 km. Trať se rozděluje v současné žst. Ruzyně. Výstavba je „sledována“ již 30 let.

**Nejvyšší objemy přepravy představuje regionální doprava.** Ve středočeském prostoru s deficitem v silniční síti, i v důsledku nemožnosti parkování na území Prahy i nízké kapacity P + R u vnějších stanic metra, se jedná o poměrně významné nárůsty. Rozvoj tohoto segmentu je však limitován kapacitou příměstských úseků, kde je „přednostní“ dálková doprava. Nebyla zahájena „přestavba“ na nejvýznamnějších směrech Kladno a Beroun.



*Výtoňský (Vyšehradský) most je z roku 1901 (původní byl z r. 1872, délka 196 m), památkově chráněný (spor o rekonstrukci či novostavbu)*

Vzhledem k tomu, že „modernizace koridorů“ neumožnila žádoucí zvýšení kapacity (zvýšení počtu kolejí) a provozní rychlosti, **je potřebné sledovat** (zejména v pražské aglomeraci) **nové výstupní úseky pro dálkovou osobní dopravu**, na které by následně „rychlé tratě“ navázaly. Ty by měly být spíše **součástí středoevropské sítě**, neboť potřebu vysokorychlostního spojení vyvolávají zejména velká města (nad 200 tis. obyv.) či aglomerace (nad 300 tis. obyv.).

Většina českých „stotisícových“ měst je vzdálena od Prahy cca 100 km, na tuto vzdálenost se efekt rychlosti nad 200 km/h výrazně neuplatňuje.

## Vysokorychlostní tratě (VRT)

### Nadnárodní souvislosti vysokorychlostních tratí

Rychlostní standard VRT je nad 250 km/h (novostavby) a 200 km/h (přestavby). Na vzdálenost 300–600 km vysokorychlostní železniční doprava úspěšně konkuruje dopravě letecké. První vysokorychlostní trať v Evropě bylo spojení Paříž–Lyon (409 km) s rychlostí 300 km/h. Jen tři evropské země mají více než 3 000 km VRT, s výjimkou Španělska jsou propojeny v nadnárodním systému.

## Demografické a ekonomické charakteristiky

stát	HDP/obyv. Ø EU = 100	rozloha tis. km <sup>2</sup>	počet obyv. mil.	obyv./ km <sup>2</sup>	počet měst s více než 200 tis. obyv.		
					celkem	> mil.	> 500 tis.
Francie	106	535,3	66,9	123	11	1 Paříž	3
Španělsko	91	498,6	46,4	92	42	2 Madrid, Barcelona	4
Německo	120	351,3	82,7	231	40	4 Berlin, Hamburg, München, Köln	11

Ve Francii a částečně ve Španělsku v souvislosti s VRT stagnují výkony řady letišť.

stát	významná letiště (mil. cest./rok)	délka VRT v km
Francie	Paříž (76,2 + 31,4), Nice (14,9), Marseille (9,3), Toulouse (9,3)	3 300
Španělsko	Madrid (61,7), Barcelona (52,7), Malaga (20,0), Alicante (15,1)	3 240
Německo	Frankfurt (70,6), München (49,0), Berlin (34,1), Düsseldorf (25,5), Hamburg (17,3), Stuttgart (12,7), Köln/Bonn (12,4)	3 046

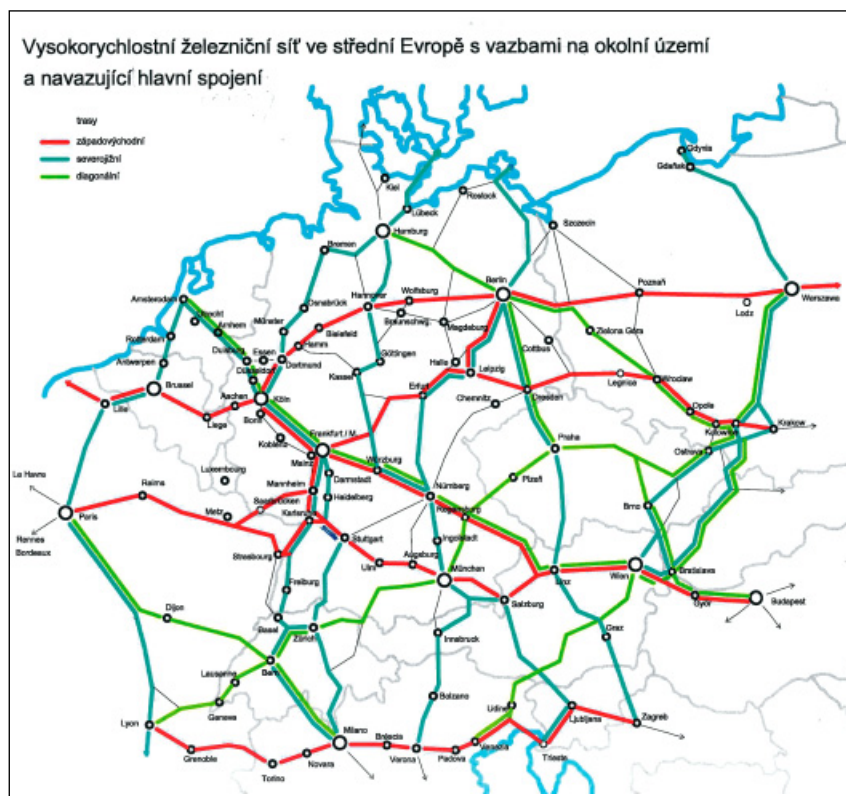
Sídelní struktura uvedených zemí je značně rozdílná, lze to sledovat na celkovém počtu měst nad 100 tis. obyvatel: Německo 82, Španělsko 63, Francie jen 40.



**Francie:** významná část velkých měst leží na pobřeží ve vzdálenosti od Paříže 600–940 km, řada dalších měst (s více než 100 tis. obyv.) ve vnitrozemí ve vzdálenosti od Paříže 400–700 km. **Španělsko:** vzdálenost velkých měst od centrálně položeného Madridu je 300–600 km. **Německo:** má několik makroregionů (s cca 5 mil. obyv.) s centry: Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main, München, Köln, Düsseldorf a Stuttgart. Vzájemná vzdálenost jejich center je od 190 km (Frankfurt–Köln) po 770 km (Hamburg–München).

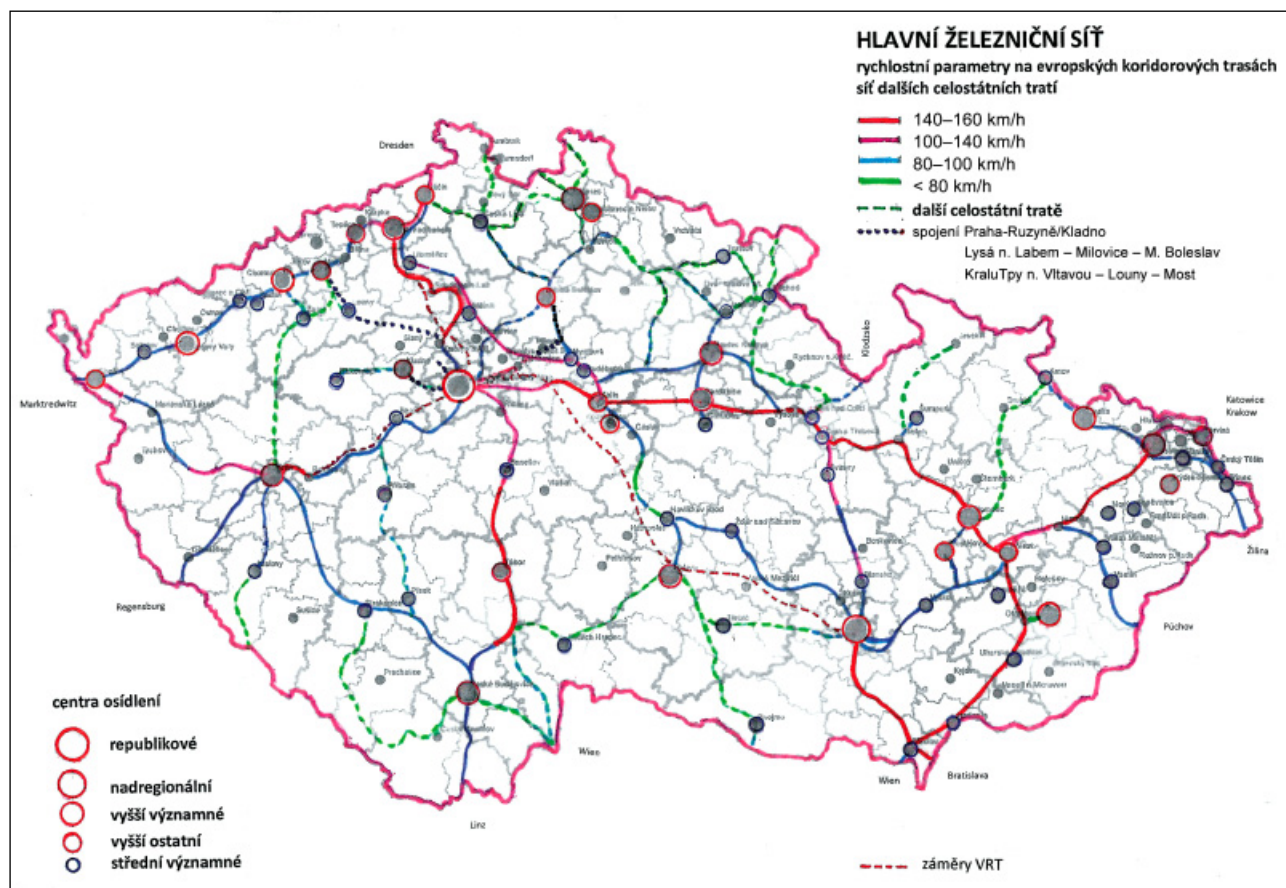
### Významná středoevropská spojení

Nejvýznamnějším evropským železničním koridorem je Porýní s aglomerací Düsseldorf–Duisburg, Köln–Bonn, Frankfurt am Main – Mainz – Wiesbaden, Mannheim–Ludwigshafen, Karlsruhe, Strasbourg, Freiburg im Breisgau a Basel. V tomto prostoru žije 25 mil. obyvatel, severně navazuje Arnhem a Amsterdam, jižně Zürich. Na spojení Amsterdam–Zürich (cca 875 km) má rychlost 300 km/h



Zdroj: autor

Vysokorychlostní železniční síť ve střední Evropě s vazbami na okolní území a navazující hlavní spojení



Zdroj: MD, SŽDC

Hlavní železniční síť – rychlostní parametry – záměry VRT a dalších spojení

jen úsek Siegburg – Frankfurt am Main v délce 144 km, po výstavbě úseku Frankfurt am Main – Mannheim (nejvíce zatížený) to bude 230 km. Většina tratí umožňuje rychlost 200–230 km/h. Jen trať Karlsruhe–Basel (187 km) bude novostavbou (250 km/h), v provozu jsou dva úseky 49 km a 33 km, pravděpodobně dokončení celé trasy je v roce 2041.

### Spojení Balt–Jadran a München–Strasbourg

V roce 2025 by měl být dokončen **Brennerský tunel** (Innsbruck–Fortezza) v délce 55 km, který naváže na Inntal-tunel z roku 1994. V této souvislosti se připravuje stavba Grafing b. M. – Rosenheim – Branneburg (230 km/h) 41 km. V roce 2029 by měl být dokončen **tunel Fehrmanbelt** (17,6 km). Na německé straně naváže přestavba Puttgaden–Lübeck 89 km 160 km/h do roku 2024, na dánské Kobehavn–Fehrmanbelt 180 km (200 km/h) v r. 2026. Tím bude dokončeno spojení **Kobenhaven–Hamburg** (330 km), které naváže na trasu Hamburg – Hannover – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München v délce 760 km (tři úseky o celkové délce 80 km mají rychlost menší než 200 km/h). **Spojení Kobenhavn – Hamburg – München – Innsbruck – Verona má délku 1 600 km.**

Pokud budou realizovány krátké úseky Karlsruhe–Rastatt (23 km) a Ulm–Offingen (30 km), bude do r. 2030 souvislé spojení **München – Stuttgart – Karlsruhe – Strasbourg** v délce 370 km (z Appenweteru severně Offenburgu, s výjimkou úseku Rosenheim bude souvislé spojení s rychlostí nad 200 km/h téměř v celé trase München – Salzburg – Linz – Wien – Győr – Budapest), naváže na trasu Paříž–Strasbourg (476 km).

Významným východozápadním spojením je trasa Dresden – Leipzig – Erfurth – Eisenach – Fulda – Frankfurt am Main. Přestože úsek Eisenach – Frankfurt am Main umožňuje i spojení Berlin – Frankfurt am Main, nemá zatím tento úsek parametry VRT. Rychlost 300 km/h je jen na úseku Leipzig–Erfurt.

### Zpoždění staveb

V Německu dochází k významnému **zpoždění** některých zahájených staveb o 10 až 20 let.

stavba	plán	realita	stavba	plán	realita
Karlsruhe–Basel	2020	2041	Riese–Dresden	2016	2028
Saarbrücken–Mannheim	2015	2025	Berlin–Dresden	2018	2028
Stuttgart–Ulm	2019	2028	Ebensfeld–Nürnberg	2015	2030

Směrem k území ČR lze předpokládat propojení Dresden na síť VRT a přestavbu trati na Pirnu. Významným přínosem by byla realizace projektu (Donau – Moldau – Bahn) – spojení Regensburg – Furth im Wald – Plzeň (Praha), umožňující spojení na München. V Rakousku je v realizaci několik staveb, k významnému zpoždění nedochází.

Graz–Klagenfurt	(250 km/h)	125 km	2026
Semmering Tunnel	(230 km/h)	27 km	2026
Wien–Wels	(250 km/h)	30 km	2026
Salzburg–Köstendorf	(250 km/h)	20 km	2032
Wien–Wiener Neustadt	(200 km/h)	54 km	2022 (?)
Wien–Marchegg	(200 km/h)	30 km	2023 (?)

Propojení Salzburg–Innsbruck je vedeno přes Bavorsko (Rosenheim), kde dosažení vyšší rychlosti je málo reálné. Spojení Salzburg–München mělo být výhledově vedeno přes Mühldorf am Inn.

### Evropa vs Asie

V Evropě má mimo Francie, Španělska a Německa rozsáhlejší síť VRT (v tis. km) jen Švédsko (2,4), Velká Británie (1,4) a Itálie (1,3). **Vyšší rychlost než 300 km/h je jen v pěti zemích, a to jen v části sítě** (délky sítě v tis. km, vč. staveb): **350** Čína (38,2); **320** Francie (3,9) a Japonsko (3,4); **310** Španělsko (3,2); **305** Jižní Korea (1,4). Zřejmě některé plánované stavby mohou sledovat vyšší rychlost než 300 km/h.

Čeští dopravní vizionáři jsou svými návrhy VRT 300–350 km/h mimo středoevropské relace. Vize jsou nepochybně součástí pohledu na budoucnost. Plánování však musí vycházet z reality, neboť by mělo garantovat realizaci záměru v poměrně krátkém časovém horizontu.

**V řadě zemí jsou VRT již dlouhodobě připravovány, realizace se však značně opožďuje**, neboť deficity v dopravní infrastruktuře jsou poměrně rozsáhlé a prioritou mají projekty přinášející širší efekty.

Realizace ambiciózního projektu znamená nižší přínosy než komplexně pojímaná přestavba. **Potřebu vysokorychlostního spojení generují velká a vzájemně**

**vzdálená centra**, kam z českých měst lze zařadit zejména Prahu, resp. Brno další jsou mimo území ČR. Proto je žádoucí volit takový rychlostní standard, který bude kompatibilní (přestavby nad 200 km/h a novostavby nad 250 km/h).

### Rychlá spojení

Jedna kampaň „tranzitní koridory“ neskončila a už zde máme novou kampaň „**rychlých spojení**“. Přestože sousední země (Německo, Rakousko) již tyto trasy budují 30 let a realizují je kombinací přestavba (Ausbau) / novostavba (Neubau), Česko zvolilo francouzský model. Dopravní vizionáři si jaksi neuvědomili, že Francie má jedenáct měst s více než 200 tis. obyv., z toho dvě města s více než 300 tis. obyv. a tři města s více než 500 tis. obyv. Vzdálenost velkých měst od Paříže je 400–940 km. Kromě Prahy mají pouze dvě centra v ČR více než 200 tis. obyv. a vzhledem k jejich vzájemné vzdálenosti od 90–170 km by byl vhodnější model rakouský (německý).

V Německu byl zlomový rok 1991, kdy bylo dokončeno spojení Hannover–Würzburg v délce 327 km (280 km/h) a úsek Mannheim–Stuttgart v délce

99 km (280 km/h). První trať „300 km/h“ Siegburg–Frankfurt/M. délky 144 km byla dokončena v r. 2002. Souvislá trať Leipzig – Erfurt – Ebenfeld v délce 230 km byla dokončena v roce 2017. K českému území zatím žádná trasa VRT nevede a Německo a Rakousko novostavby nad „300 km/h“ nesledují.

Vysokorychlostní tratě vytvářejí nadnárodní síť a ČR nesousedí s Francií, kte-

rá byla inspirací. Sidelní struktura ČR je velmi odlišná a koncepce VRT by měla být kompatibilní se sousedními zeměmi, které pro českou „rychlou tramvaj“ (se zastávkami v malých městech) zřejmě nebudou mít pochopení.

Vysokorychlostní tratě jsou investičně velmi náročné, znamenají velký rozsah tunelů, mostů a estakád, jejich příprava a realizace je poměrně dlouhodobým

procesem. Nepochybně je žádoucí realizovat nové trasy (vč. případných přestavbových) na vyšší rychlostní standard než **nepovedené koridory**, které by měly být **integrální součástí sítě**. Železniční doprava by měla být pojímána komplexně. Významné rezervy jsou v regionální dopravě, kde by mělo být dosaženo výrazně vyššího standardu (až 140 km/h) a železnice by se měla výrazně více podílet na **přepravě nákladů**.

„Rychlá spojení“ s traťovou rychlostí 300–350 km/h:

	trasa	km	realizace	směr na
RS1	Praha – Jihlava – Brno – Přerov – Ostrava	405	2027–2040	Katowice, Warszawa
RS2	Brno – Břeclav	60	2027	Wien, Bratislava
RS3	Praha – Plzeň – Domažlice	131	?	Regensburg, München
RS4	Praha – Ústí nad Labem odbočka: Louny–Most (Chomutov)	90 62 (92)	2030 2040	Dresden, Berlin Karlovy Vary
RS5	Praha – Hradec Králové etapa Poříčany – Chlumec n. Cidlinou	42	2040 ?	Wrocław, Warszawa

Na tratích jsou sledovány dlouhé tunely: Barrandovský 24,7 km, Krušnohorský 26,5 km (z toho 11,4 km v ČR).

Nový plán „rychlých spojení“ (střízlivá verze) sleduje:

	km celkem	km	km/h	km	km/h	km	km/h	km	km/h	spojení
RS1	375	205	350	82	300	88	200–230			Praha – Brno – Ostrava – (Katowice)
RS2	68	–		68	300	–		–		Brno – Břeclav – (Wien)
RS3	135	–		27	300	55	200	73	160	Praha – Plzeň – Domažlice – (Regensburg–München)
RS4	140	80	350	–		60	160–230	–		Praha – Ústí n. Labem – (Dresden)
	738	285		177		203		73		

Výhledově je sledována RS5 Praha – Hradec Králové (Wrocław) a větev RS41 Kralupy – Louny – Most (160 km/h) v délce 62 km, na kterou by mohlo navazovat zvýšení rychlosti po Chomutov, resp. Klášterec n. Ohří (na 120 km/h, resp. více). Tento plán uvažuje s diferencovanou rychlostí. Lze předpokládat, že bude dále korigován.

Do rychlých spojení není zařazena trasa Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště (tranzitní koridor 4). Severní úsek Praha–Benešov byl dokončen (optimalizace) v r. 2010. Dokončen byl rovněž navazující úsek Benešov–Votice a úseky Sudoměřice – Tábor – Doubí a Veselí n. Labem – Ševětín. Následně úseky Votice–Sudoměřice (11,4 km) a Doubí–Soběslav (6,4 km). Zatím nebyla zahájena stavba posledního úseku Ševětín–Nemanice s dlouhými tunely. Optimalizace trati České Budějovice – Horní Dvořiště (38,8 km) byla dokon-

čena v roce 2009 (jednokolejná, rychlost nižší než 100 km/h). Přestavba na vyšší parametry je problematická, neboť navazující rakouská trasa do Linze překonává výšku 387 m (trať z Českých Budějovic jen 270 m).

Žádoucí je též zlepšení na trati Mladá Boleslav – (Liberec), které by mělo být vedeno přes Lysou n. Labem. Trať Praha – Lysá n. Labem je modernizována na 160 km/h. Tzv. „všejsanská spojka“ (propojení na trať Nymburk – Mladá Boleslav) by měla být novostavbou přes

Milovice v délce 14 km, následovat by měla přestavba (zdvojkolejnění) Všejsany – Mladá Boleslav v délce 19 km a zlepšení parametrů je reálné do Turnova. Úsek Turnov–Liberec (převýšení 110 m) je problematický, trať nevede k významnému centru v Sasku. Liberec měl již před r. 1990 kvalitní souvislé silniční spojení s Prahou (R10, I/35), to byla výjimečná situace – D5 na Plzeň končila v Mýtě, D11 končila u Poděbrad, D8 vůbec neexistovala a D7 končila před Slaným.



## VRT v sousedních zemích

**Bavorsko má celkem 422 km VRT**, z toho 122 km na rychlost 300 km/h, 60 km na 280 km/h, 174 km na 230 km/h a 66 km na 200 km/h.

Bavorsko plánuje 210 km tratí (na rychlost 250 km/h) a 110 km tratí (200–230 km/h), tj. celkem 320 km. **Výhled celkem 744 km.**

V souvislosti s dokončením Gotthardského tunelu (Innsbruck–Fortezza) by měla být přestavěna trať Grafing b. München – Rosenheim – Banneburg (cca 40 km) na 230 km/h.

**Sasko** má vč. nedokončených úseků Riesa–Dresden (54 km) a Berlin–Dresden (41 km) 207 km VRT, z toho 83 km (300 km/h), 95 km (200 km/h) a 25 km (230 km/h).

Některé plánované novostavby zřejmě nebudou zahájeny před rokem 2030, spíše lze předpokládat přestavby, které by v případě stávajících tratí (160 km/h) mohly být reálné. Jsou to například tratě Regensburg–Passau (110 km), resp. Nürnberg–Regensburg (90 km), celkem 200 km tratí.

**Polsko** má v současné době v parametrech 200 km/h dvě trasy. Trať Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (207 km) umožňuje spojení Warszawa–Katowice (Kraków). Na spojení Warszawa–Gdaňsk (cca 350 km) je rychlost 200 km/h zatím jen na 200 km.

**Slovensko** modernizuje hlavní trati na standard 160 km/h, úsek Kúty–Bratislava na 200 km/h.

**Maďarsko** by mělo v r. 2025 mít v provozu na 200 km/h 166 km na spojení Budapest–Wien, byla zahájena přestavba Budapest–Beograd (350 km), z toho 170 km v Maďarsku.

**Rakousko má 81 km** tratí (250 km/h), 107 km tratí (230 km/h), 145 km tratí (200 km/h), tj. celkem 336 km. Staví se nebo plánuje 230 km (250 km/h), 84 km (200 km/h), celkem 314 km tratí.

K roku 2035 může dosáhnout síť VRT (> 200 km/h) **v Bavorsku cca 850 km tratí, v Rakousku cca 650 km. V současné**

české koncepci je navrženo 738 km tratí, z toho 462 km na rychlost nad 300 km/h.

**Je zřejmé, že ve srovnání s Bavorskem a Rakouskem je navržena koncepce mimo realitu. Zcela ignoruje rozložení a velikost českých center**, která až na výjimky negenerují poptávku po vysokorychlostním spojení. Standardy pro VRT – počet obyvatel centra (stanice) **min. 100 tis. obyvatel a vzdálenost stanic cca 100 km.** V případě rychlosti nad 300 km/h by pochopitelně oba parametry měly být vyšší.

## Rychlostní kompatibilita

Významným faktorem je **rychlostní kompatibilita**, návaznost na existující síť a v případě Česka na síť okolních zemí. V současné době je tento parametr jenom na spojení Brno–Vídeň (160 km/h) s možností navýšení na 200–230 km/h, případně i Brno–Bratislava.

V rámci ČR jen relativně malá část tratí umožňuje rychlost 160 km/h. Napojení tratě s rychlostí 350 km/h na řádově nižší úroveň je systémový nesmysl. Z těchto důvodů Německo sleduje novostavby na 250–300 km a přestavby na 200–230 km/h, neboť na řadě úseků je rychlost jen cca 160 km/h.

Celkem nesporné jsou traťové úseky Praha–Poříčany (kde je současná trať výrazně přetížená) a Praha–Roudnice, kde je úsek po Kralupy pod 100 km/h a následný úsek lze výrazně zkrátit. **Jejich výstavba je aktuální a měla by být předřazena dokončení koridorových tratí**, které nelze reálně předpokládat před rokem 2030. Následné propojení **Poříčany–Brno** v délce cca 180 km zřejmě bude realizováno po etapách. Funkční etapa může být do Světlé nad Sázavou. Zde je možná vazba trať Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. Mimo úseky Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod umožňuje rychlost cca 100 km/h (žádoucí je dosáhnout modernizací alespoň minimálního standardu 120 km/h pro kombinovanou dopravu).

Na novostavbách vysokorychlostních tratí by měly být zastávky po 100 a více km (resp. u měst s min. 50 tis. obyv.).

## Celková koncepce

**Železniční infrastruktura musí být pojímána celkově, vč. dálkové dopravy nákladní.** Vysokorychlostní tratě jsou zajímavé téma, jejich reálný přínos je poměrně vzdálený. Proto je potřebné v budoucí „přestavbě“ usilovat o komplexitu. Alpské základové tunely jsou převážně budovány proto, aby těžká kamionová doprava přešla ze silničních průsmýků (i tunelů) na koleje. Švýcarsko má minimální rozsah tratí nad 200 km/h, avšak precizní **organizací dosahuje značné úspory času** v osobní dopravě.

Významné efekty přináší vysokorychlostní doprava v přesunech z letecké dopravy. To je důvodem, že některá letiště velkých měst (Nürnberg, Leipzig, Dresden) stagnují. Významné vnitrostátní přesuny jsou ve Francii a Španělsku.

Mimo vysokorychlostních tratí a tratí (nedokončených) koridorových je potřeba investovat do dalších „hlavních“ tratí (AGC, Ten-T). Jedná se o poměrně rozsáhlou síť, kde by mělo být dosaženo rychlostního standardu 120–160 km/h v současné době tyto tratě většinou umožňují jen rychlost pod 100 km/h.

Koncepce postrádá výhledové řešení nákladní dopravy, která je dominantně realizována v silniční síti. Vzhledem k tomu, že výkony Českých drah jsou oproti rakouským přibližně poloviční, lze pochybovat o předpokládaných prognózách. Ty by se měly odvozovat od reálných výkonů (os./km, t/km) nikoliv od počtu vlaků. ČR má stejný rozsah dvoukolejných tratí jako Rakousko.

## Koncepce „rychlých spojení“

Měla by vycházet ze **struktury osídlení střeoevropského prostoru**, měla by umožnit propojení metropolitních regionů (s jádrovými městy s více než 500 tis. obyv.). Jsou to Dresden (555,6), Leipzig (593,0), Nürnberg/Fürth (518,5 + 128,2), München (1 487,1), Wien (1 344,7), Bratislava (437,7), Budapest (1 752,3), Kraków (774,8) a Wrocław (641,6).

Pro tato spojení by měla být sledována **kategorie ICE** (Intercity-Express). Pochopitelně na těchto trasách by měly být „zastávky“ ve městech s cca 100 tis. obyv.



a ve výjimečných případech ve městech menších (nad 50 tis. obyv.), jsou-li významnými přestupními uzly. Na části sítě nebude zřejmě dosaženo rychlosti 200 km/h.

Nižší kategorie vlaků IC (InterCity) by na těchto tratích umožňovala zastavení v centrech nad 50 tis. obyv. (resp. menších) a zahrnovala by i tratě mimo vysokorychlostní sítě, které by měly umožňovat rychlost nad 160 km/h. Spoje IC mají převážně republikovou působnost, spoje EC (EuroCity) mají obdobně jako ICE nadnárodní působnost, využívají i hlavních tratí (mimo vysokorychlostních). V převážně horských územích, zejména v Alpách, jsou pochopitelně možné výjimky z rychlostního standardu i velikostní kategorie „zastávek“ (počet obyv.). Poptávku po přepravě zde generuje vysoký počet návštěvníků překračující (někdy i výrazně) počet stálých obyvatel.

**Před dokončením „koridorových tratí“ je žádoucí výstavba některých úseků „rychlých spojení“:** RS1 (Praha) Běchovice–Poříčany – 24 km, 4 koleje, rychlost min. 200 km/h – 24 km; RS2 Brno–Modřice – 6 km, 4 koleje, Modřice–Vranovice – 20 km, 250 km/h, Vranovice–Břeclav 34 km, zvýšení na 200 km/h; RS3 Plzeň–Domažlice 47 km – 200 km/h, v rámci koridoru neproběhla modernizace, v rámci optimalizace nedokončen úsek Praha – Smíchov – Beroun; RS4 Praha – Roudnice n. Labem – 250 km/h, dříve než trať na Ústí n. Labem/Dresden – mohla by být realizována navazující trať Nová Ves – Most 62 km, rychlost 160 km/h. Problematické je trasování RS1 (přes Brno na Ostravu, kopíruje D1). Spojení Praha–Ostrava by mělo převážně zůstat ve stávající trase přes Pardubice, Českou Třebovou a Olomouc. Na této trase je možné zrychlení po realizaci úseku Běchovice–Poříčany a úseku Choceň – Ústí n. Orlicí (dlouhé tunely). Zvýšení rychlosti (na 200 km/h) je možné v úsecích Zábřeh – Olomouc – Přerov. Leží na ní významná města Pardubice a Olomouc a v kategorii IC jsou další města (Kolín, Česká Třebová).

Samostatnou stavbou je propojení Brno–Přerov v parametrech nad 200 km/h. Na úseku Přerov (Prosenice) – Ostrava je možné dosáhnout zvýšení rychlosti nad 200 km/h a případnou kapacitní potřebu

lze realizovat třetí, příp. čtvrtou kolejí. Výhledově nelze vyloučit lokální korekce trati, zejména v případech objezdů sidel. Předcházet této realizaci by mělo nové spojení Ostrava (Bohumín) – Katowice.

### Propojení na sousední země

Nejjednodušší je propojení českých „rychlých“ tratí na rakouskou a slovenskou síť v Břeclavi (potřebná je zásadní přestavba uzlu) a na polskou síť v Bohumíně (Polsko sleduje spojení na Katowice).

**K integraci do západoevropské sítě**, která z významné části existuje, jsou reálné možnosti v koridorech na Dresden (Leipzig, Berlin) a Regensburg (München). Výstavba (přestavba) tratí v Německu se výrazně opoždí. Trať Berlin–Dresden snad bude dokončena s desetiletým zpožděním v roce 2028, umožní rychlost nad 200 km/h. Navazující úsek Dresden–Pirna pak 160 km/h. Nelze předpokládat, že realizace Praha – Roudnice n. Labem bude před r. 2030, pokračování do Ústí n. Labem bude vzhledem k náročnosti řešeno později. Významným problémem je dlouhý tunel pod Krušnými horami. Tunel na trati Ústí n. Labem – Dresden by měl mít délku 26,5 km (11,4 km v ČR).

Významnější je koridor jihozápadním směrem (Donau – Moldau – Bahn), který by umožnil spojení z Prahy přes Plzeň na Regensburg a München, kde je druhé nejvýznamnější středoevropské letiště.

Nedávno byla dokončena trasa Donau – Isar – Bahn, propojující München a Regensburg přes Landshut (přestavba v rychlostním standardu 160 km/h). Následný úsek do Rodingu bude novostavba, která byla odkládána z důvodu nejasností navazujícího úseku Domažlice–Plzeň. V současné době je snad shoda na parametrech 200 km/h, přičemž některé úseky mohou mít i rychlost vyšší.

Na české straně je problém s nedokončenou „optimalizací“ úseku Praha–Beroun, která by měla umožnit rychlost až 145 km/h. Výhledově by měl být realizován tunel cca 24,7 km od mostu přes Vltavu do Berouna. Propojení Beroun–Rokycany by mělo být realizováno novou trasou VRT vedenou převážně v koridoru dálnice D5. Vzhledem k tomu, že délka je

cca 48 kilometrů, je otázkou, zda je potřebná rychlost 300 km/h, když úsek Rokycany – hranice SRN bude mít rychlost 200 km/h a tunel zřejmě 250 km/h.

Úsek Beroun–Rokycany byl optimalizován na rychlost 120 až 140 km/h. Dokončen byl úsek **Rokycany–Plzeň v délce 20,4 km** s dosud nejdelším tunelem 4 150 m v ČR. Měl by umožňovat rychlost 200 km/h.

Spojení na Slovensko je mimo Břeclav možné též tratěmi Bohumín–Žilina a Hranice–Púchov. Pro spojení s Polskem bude hlavní trať (Ostrava)–Bohumín–Katowice. Přímé železniční spojení Praha–Wrocław – Warszawa je na rozdíl od dálnice dlouhodobým záměrem.

**Nepochybně je potřebné zvažovat, jaký přínos budou mít jednotlivé stavby pro zásadní zlepšení železniční infrastruktury.**

## Česká republika v evropské železniční síti

**Evropské železniční trasy a spoje EuroCity vedené přes ČR**

Přes území ČR jsou vedeny **evropské trasy** (AGC): C-E40 Nürnberg – Cheb – Praha – Č. Třebová – Přerov – Ostrava – Žilina; C-E55 Dresden – Ústí n. L. – Praha – Č. Budějovice – Linz; C-E61 Dresden – Ústí n. L. – Praha – Č. Třebová – Brno – Wien; C-E65 Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien.

V nákladní dopravě to jsou **koridory** (AGTC): E40 – Z-V – Schirnding/Furth i. Wald – Plzeň – Praha – Č. Třebová – Hranice n. M. – Ostrava/Petrovice/Jablunkov; E65 – S-J – Petrovice – Ostrava – Přerov – Břeclav (Wien), Lichkov – Ústí n. O. – Brno – Břeclav (Wien); E61 – S-JV – Dolní Žleb – Děčín – Ústí n. L. – Kolín – Havl. Brod – Brno – Břeclav (Wien/Bratislava), Praha – Kolín – Č. Třebová – Brno – Břeclav (Wien/Bratislava); E55 – S-J – Dolní Žleb – Děčín – Ústí n. L. – Praha – Č. Budějovice – H. Dvořiště (Linz).

## Spoje EuroCity (EC) vedené přes území ČR

70	Praha – Brno – Wien
100	Praha – České Budějovice – Linz – Graz – Ljubljana
102	Warszawa – Katowice – Ostrava – Břeclav – Wien
106	Praha – Olomouc – Ostrava – Katowice – Warszawa
108	Praha – Olomouc – Ostrava – Katowice – Kraków
170/8	Berlin – Dresden – Praha – Brno – Bratislava – Budapest
177	Berlin – Dresden – Praha – Brno – Wien

## Hlavní železniční síť ČR

**Rozvoj železniční infrastruktury** je žádoucí sledovat **komplexně**. Nelze jej redukovat na „tranzitní koridory“ a „rychlá spojení“, které by měly být součástí celkové proměny železniční sítě. Významným potenciálem jsou i tratě zařazené do:

AGC:	Děčín – Ústí n. L. – Mělník – Kolín – Světlá n. S. – Havl. Brod – Brno
TEN-T:	Cheb – K. Vary – Chomutov – Most – Ústí n. L. Plzeň – Strakonice – Č. Budějovice – Č. Velenice/Gmünd (Wien) Brno – Přerov a Hranice n. M. – Vsetín – H. Lideč (Púchov)

Dále jsou to tratě:

Praha – Lysá n. L. – Nymburk – Chlumec n. C. – Hradec Králové – Choceň
Kolín – Nymburk – M. Boleslav – Turnov (Liberec)
Pardubice – H. Králové – Jaroměř – Trutnov

Celková délka „hlavní sítě“, zahrnující i některé další tratě, by mohla být cca 3 500 km. Součástí koncepce rozvoje by mělo být i rušení neefektivních tratí, které vedou územím bez významnějších sídel a jejich rychlost je menší než 70 km/h. Vzhledem k tomu, že sousední Rakousko dosahuje na téměř poloviční délce a při větším rozsahu území (83 871 km<sup>2</sup> vs 78 866 km<sup>2</sup>) významně vyšších výkonů (v osobní i nákladní dopravě), by se mohl rozsah sítě snížit na cca 5 tis. km.

## Shrnutí železniční dopravy

Nepochybně je **potřebná dostavba „tranzitních koridorů“**, vč. spojení Plzeň – Furth im Wald a **přestavba trati Brno–Přerov** (200 km/h). Součástí dostavby koridorů by mělo být doplnění mimoúrovňových křížení s významnými silnicemi a zrušení přejezdů se silnicemi III. třídy a účelovými komunikacemi.

Na koridorových tratích chybí tunely na úsecích Brandýs n. Orlicí – Ústí n. Orlicí, Ševětín–Nemanice o celkové délce 13,9 km a optimalizace úseku Radotín–Beroun.

Za prioritní úseky VRT lze považovat: Běchovice–Poříčany, Vysočany – Roudnice n. Labem a Brno–Vranovice. Dále by to měla být trať Praha (střed) – letiště Ruzyně/Kladno.

Nepochybně je žádoucí **zvýšení cestovní rychlosti na většině tratí hlavní sítě**, která je širší než „koridorové tratě“, a to na parametry AGC (160 km/h), resp. AGTC (120 km/h). V některých případech to může znamenat korekci současné trasy. Na některých úsecích koridorových tratí lze dosáhnout **zvýšení rychlosti na 200 km/h** a zvýšením kapacity přidáním třetí, resp. další koleje (významné v aglomeracích měst).

Žádoucí je **redukovat počet zastávek** na hlavních tratích (mimo aglomerace velkých měst) a koordinovat obsluhu území s autobusovou dopravou a parkovišti u železničních stanic.

**Za problematické lze považovat navrhovanou rychlost (300–350 km/h) na úsecích pod 100 km** (Praha–Plzeň, Praha – Ústí n. Labem), zvláště v situaci, kdy v sousedních zemích (Bavorsko, Sasko, Rakousko) je převažující rychlost v území blízkém ČR jen 200 km/h.

**Vyšší rychlost** je možná na spojení (Praha) **Poříčany–Brno**, kde vlaky kategorie ICE by měly stanice jen v těchto městech. Cílem je spojení Prahy ve směrech na Wien a Bratislavu–Budapest. Pro uvažovanou etapizaci (Poříčany – Světlá n. Sázavou) je žádoucí v předstihu modernizovat trať Světlá n. Sázavou – Havlíčkův Brod – Žďár n. Sázavou – Velká Bíteš (120–160 km/h).

Velkým problémem jsou navrhované **dlouhé tunely**. Opodstatnění má **tunel Barrandovský umožňující spojení Prahy (ČR) se západem Evropy (měla jím být vedena i nákladní doprava)**.

V území severně od Prahy by nákladní doprava měla být vedena po rekonstruované trati Kolín – Litoměřice – Ústí n. Labem – Děčín. Lze doporučit převedení dopravy od Prahy propojením (cca 2,3 km) mezi stanicemi Račice a Hoštka, které by umožnilo přímé spojení Litoměřice – Kralupy n. Vltavou – Praha. Toto řešení by znamenalo významné odlehčení levobřežní trati v úseku Roudnice n. Labem – Ústí n. Labem.

**Výrazně kratší tunely** nebyly v Německu realizovány na tratích ICE, které jsou jinak souvislé (např. v oblasti Frankfurt am Main). Přínosy těchto staveb, znamenající úsporu času v řádu minut, jsou vzhledem k náročnému řešení sporné. **ČR není alpskou zemí** a má méně členité území než Bavorsko, které má navíc výrazně vyšší urbanizaci. Nepochybně je větším přínosem realizace delších, technicky a finančně méně náročných úseků, které umožňují významný rozvoj sítě. Vysokorychlostní tratě jsou přínosem zejména pro dálková spojení (nad 300 km) velkých měst, za ty lze považovat zejména města nad 500, resp. 300 tis. obyvatel.

**Na území ČR lze za souvislou vysokorychlostní novostavbu považovat jen spojení Praha–Brno** v parametrech 300 km/h, která bude součástí spojení Berlin – Dresden – Wien/Bratislava – Budapest.

Nové úseky VRT by měly mít rychlost min. 250 km/h a „přestavbové“ min. 200 km/h. V budoucí síti ICE nepochybně budou i úseky pod 200 km/h (ve výjimečných případech i nižší).



## Vodní cesty v České republice

Výkony české vodní dopravy (380 mil. t/km) představují cca 1 % z celkového objemu nákladní dopravy. Výkon po ukončení přepravy uhlí do Chvaletic je velmi nízký. Osobní dopravu představují přívozy.

Celková délka sítě vodních cest je 664 km, podstatná část je na přehradních jezerech. Souvislémi úseky jsou na Labi Chvaletice–Hřensko (201 km) a na Vltavě Třebenice–Mělník (92 km).

**Dolní Labe** zahrnuje úseky Ústí n. Labem – Hřensko (42 km – bez plavebních stupňů) a Mělník – Ústí n. Labem (69 km, 6 plavebních stupňů) – jediný úsek ve standardu Va.\*)

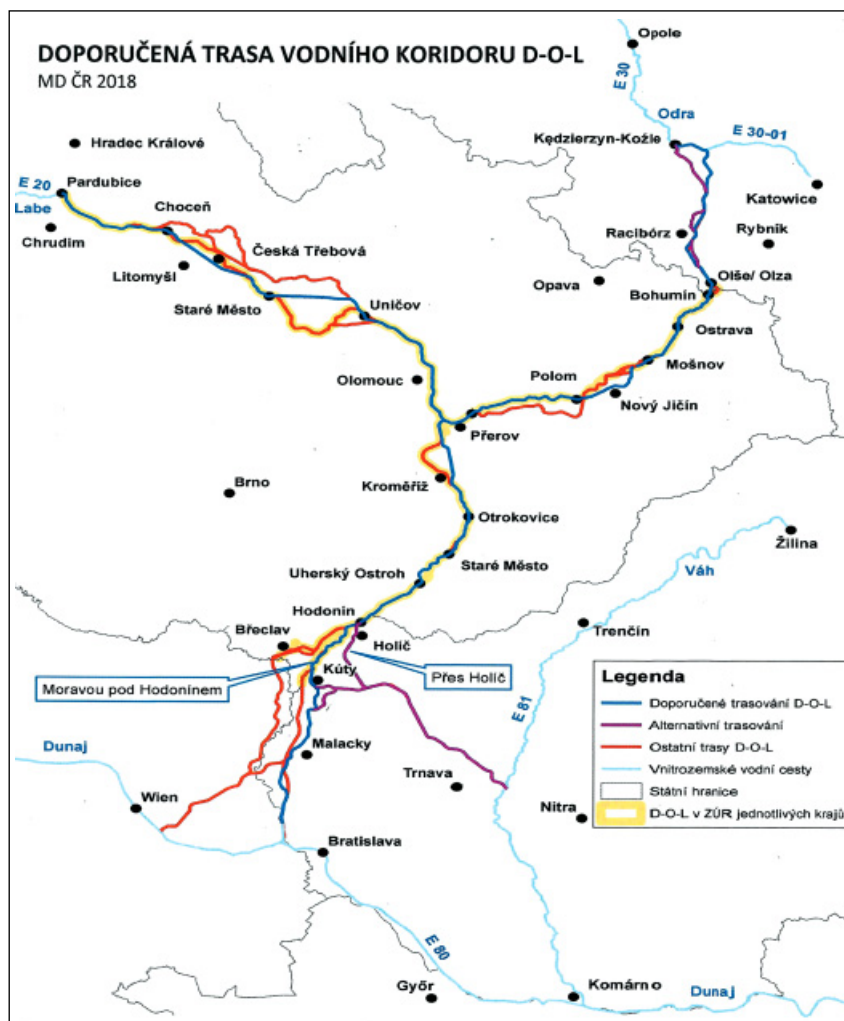
**Střední Labe** (Chvaletice–Mělník) má délku 102 kilometrů a 15 plavebních stupňů.

**Na Vltavě** (pod Slapskou přehradou) je 10 plavebních stupňů, z toho 4 na území Prahy. Vltava je splavnována od Českých Budějovic, využívá téměř v celém rozsahu přehradní nádrže. Vodní cesta zde má především rekreační využití.

**Rozvoj vnitrozemských vodních cest** dlouhodobě sledoval realizaci **kanálu D-O-L** (Dunaj, Odra, Labe) (a dříve též splavnění Berounky do Plzně).

Záměr ignoroval několik závažných skutečností:

- Labe je významnou vodní cestou od Magdeburgu po Hamburg, jižně jen čtyři měsíce v roce,
- Odra je dobře splavná od Kostrzyňa, kde se vlévá Warta,



Zdroj: MD, 2018

### Doporučená trasa vodního koridoru D-O-L

- Labe je dobře splavné od Mělníka (kde se vlévá Vltava) do Děčína, úsek do Hřenska je bez plavebního stupně problémový,
- využití dolního toku Moravy je problematické.

D-O-L byl členěn na tři větve:

- **oderská:** Přerov–Bohumín 98 km, polský úsek po Kędzierzyn-Koźle 40 km,
- **dunajská:** Přerov–Břeclav 118 km, slovenský úsek po Bratislavu 60 km,
- **labská:** Přerov–Pardubice 154 km, navazující úsek po Chvaleticích 34 km.

**Celková délka nových úseků by činila 494 km.** Mimo vlastního kanálu by muselo dojít k dalším investicím na Labi, zejména v úseku Chvaletice–Pardubice, kde se předpokládá přístav. Musela by být přestavěna řada mostů, což se v některých případech i stalo.

Hlavní parametry kanálu: šířka plavební dráhy 40 m, délka plavebních komor 190 m, podjezdová výška mostů 7 m, šířka plavebních komor 12,5 m.

**Kanál Main-Donau** (Bamberg-Kelheim) má délku jen 171 km a umožňuje spo-



Zdroj: archiv autora

Holešovičský přístav s rozsáhlou výstavbou „Prague Marina“

\*) Mezinárodní třída vodních cest podle AGN (Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu).

jení na Rýn. Stavěl se v období 1960 až 1992 (32 let) a jeho výkon se od roku 2015 propadl na 50 %.

**Po 20 letech nesmyslného plánování byl ambiciózní projekt D-O-L zrušen.** Smutnou skutečností jsou neseriózní studie, které na této vizi participovaly.

## Shrnutí

Ve dvou částech textu bylo sledováno „plánování“ a realizace čtyř oborů dopravní infrastruktury po roce 1990. Dominantními pochopitelně byly silnice a železnice, jejichž síť umožňuje dopravní obsluhu sídelní struktury Česka a propojení na sousední země, které se po roce 1990 stalo významným faktorem. V republikové úrovni je „nadřazená“ dopravní infrastruktura součástí prostorového, resp. regionálního plánování, které stanovuje vymezení a „ochranu“ tras (koridorů) pro dlouhé období jejich možné realizace.

**Plánování infrastruktury (nejen dopravní) souvisí významně se stavem a vývojem sídelní struktury.** Ta sice nedoznala dramatických změn, i když vývoj reagoval na rozdílný potenciál regionů.

Významným faktorem byla možnost **propojení na existující infrastrukturu** zejména Bavorska a Rakouska. Přestože uplynulo 30 let, jsou na české straně **významné deficity**.

Srovnatelně velké Maďarsko má rozsah dálniční sítě přibližně o polovinu delší a v blízké době budou dokončena

propojení na všechna významná centra v sousedních zemích. Před r. 2030 bude dokončena přestavba hlavní železniční trasy **Wien – Győr – Budapest – Subotica – Novi Sad – Beograd** v délce 640 km v parametrech 200 km/h (uvedená města/mezistanice mají od 110 do 230 tis. obyvatel).

**Česká republika nemá regionální plán rozvoje, jehož významnou součástí by byly preference přestavby dopravních sítí.** Koncepce rozvoje jednotlivých subsystemů nejsou funkčně a územně provázány a často neodpovídají potřebám České republiky a jejích regionů, nereažují na vývoj osídlení.

**Plánované horizonty realizace „stavěb“ se posouvají, a to zejména těch skutečně významných, které by měly mít prioritu.** K opožďování realizací dochází i v sousedních zemích (Rakousko, Bavorsko, Sasko) s tím rozdílem, že tam významné části infrastruktury již existují.

**České koncepce nesledují celkové řešení deficitů dopravních sítí a jejich vazeb, ale plánují jen jejich části:** dálnice, vysokorychlostní tratě. Důsledkem tohoto přístupu je (při absenci reálného plánování) výrazný rozdíl mezi vizemi a skutečnou realizací.

## Použité zdroje:

- CHOVANEC, I., TIKMAN, P. Železniční spojení Kladno/letišť Ruzyně s centrem Prahy. In: *Doprava*, 1/2001.
- KÖRNER, M. 30 let vývoje sídelní struktury v ČR a sousedních regionech. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 5/2019.

- KÖRNER, M. Deficity dopravní infrastruktury v ČR a situace v sousedních zemích. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 1/2019.
- KÖRNER, M. Dopravní síť v kontextu osídlení ČR a střední Evropy. In: *Kulatý stůl SIA ČR*, 2/2015.
- KÖRNER, M. Osídlení a mobilita obyvatel ČR a Evropy. In: *Sborník konference Vysokorychlostní železnice v ČR*. Ostrava, 2008.
- KÖRNER, M. Perspektiva českých rychlých železnic. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 6/2017.
- KÖRNER, M. Porovnání rozvojových os: Praha–Nürnberg a Praha–München. In: *Aktuality AUÚP* 97/2016.
- KÖRNER, M. *Posouzení vlivu republikové koncepce dopravních sítí na vývoj osídlení ČR*. 1999.
- KÖRNER, M. Přestavba železničních sítí ve Spolkové republice Německo a v Rakousku. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 3/2006.
- KÖRNER, M. *Strategie územního rozvoje ČSFR v evropských souvislostech*. Terplan, 1992.
- KÖRNER, M. Středoevropské vnitrozemské vodní cesty a jejich souvislosti. In: *Doprava*, 1/2008.
- KÖRNER, M. *Studie vybraných dopravních systémů PMR a středoevropských aglomerací obdobného významu*. Terplan, 1992.
- KÖRNER, M. *ÚPG Pražského metropolitního regionu*. ILF, 1995.
- KÖRNER, M. Vodní cesty v kontextu středoevropského osídlení. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2/2019.
- KÖRNER, M. Vysokorychlostní železniční doprava v ČR a zemích střední Evropy. In: *Doprava*, 6/2007.
- KÖRNER, M. Vysokorychlostní železniční spojení ve střední Evropě – územní souvislosti. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 7/2013.
- KÖRNER, M. Železniční spojení Kladna a letiště Ruzyně s centrem Prahy. In: *Doprava*, 3/2001.
- KÖRNER, M., MÜLLER, J. *Sídelní struktura České republiky*. AURS, 2017.
- KUBEC, J., PODZIMEK, J. *Svět vodních cest*. Nadas, 1988.
- PODZIMEK, J. a kol. *O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe*. Plavba a vodní cesty, 2018.
- ŠLÉGR, P. a kol. *Rychlé železnice i v České republice*. CEDOP, 2012.
- TERPLAN. *Územní studie Dunaj-Odra-Labe*. 2007.

Ing. arch. Milan Körner, CSc.

## ENGLISH ABSTRACT

### Vision and Reality of the Czech Transport Infrastructure Development. Part 2: Rail Transport and Waterways, by Milan Körner

The changes that took place in Central Europe 30 years ago meant a new bond orientation. The Czech Republic became a member of the European Union and the Schengen Agreement meant the creation of a common area and thus the need for new connections. In contrast to road transport, where a number of connections (mainly at a regional level) have been renewed, there are significantly fewer connections in the railway infrastructure. The subject of this article is the rail infrastructure development programmes (transit corridors, fast connections) and the situation of inland waterways. In both areas, visions are far from reality. Given that the development of HSR has been underway in Europe for more than 30 years and it represents a transnational system, especially in Central Europe, the article also covers this context.