

Historie našich železnic v kostce

Železniční doprava na území České republiky má své počátky v první třetině 19. století. První železnici na našem území se stala v roce 1828 koněspřežná dráha Linz – Summerau – Horní Dvořiště – České Budějovice. Téměř všechny naše železniční tratě byly vybudovány již za monarchie. Po rozpadu monarchie vzniká Československá republika a začíná se psát historie Československých státních drah čili ČSD. Tato historie je přerušena prvním rozpadem Československa a německou okupací, kdy na několik let značku ČSD vystřídá v protektorátu ČMD/BMB a ve Slovenském státě SŽ.

Dominantním vlastníkem a provozovatelem železničních drah na našem území v průběhu historie byl nejčastěji stát. Ovšem sítí vybuvovali především soukromní vlastníci. V současné době je vlastníkem většiny železničních tratí České republiky stát zastoupený státní organizací Správa železniční dopravní cesty a České dráhy, akciová společnost jsou největším národním dopravcem.

Rozloha České republiky činí 78 863 km². Katastrální rozloha pozemků ve vlastnictví subjektů vlastnících a provozujících železniční dopravu, činí necelých 301 km². Průměrnou délkou 0,12 km tratí na 1 km² plochy území máme jednu z nejhustších železničních sítí na světě. Délka železniční sítě České republiky k 31. prosinci 2006 činila 9 492 km, z toho bylo tratí jednokolejných 7 641 km, dvoukolejných 1 812 km a vícekolejných 39 km. Z celkové délky sítě bylo 9 470 km tratí normálně rozchodných a 22 km úzkorozchodných. Podíl elektrizovaných tratí činil celkem 3 037 km, z toho 1 287 km jednokolejných a 1 750 km dvou a více kolejných. Podle napájecích soustav bylo 1 731 km tratí elektrizováno stejnosměrným napětím 3 kV případně 1,500 kV a 1 307 km napětím střídavým 25 kV s frekvencí 50 Hz. Celková stavební délka kolejí obnášela 15 476 km. Na železniční síti České republiky bylo 6 691 mostů v celkové délce přes 147 km, 154 tunelů v celkové délce přes 38 km a 8 389 úrovnňových přejezdů.

Železnice pronikla do historických zemí Koruny České jako civilizační a kulturní fenomén. Vybudování železniční sítě patří k největším počínům v oboru stavitelství, jež dalo impuls k rozvoji měst a uspišilo průmyslovou revoluci. Stavba tratí vzhledem ke značné členitosti terénu dnešní České republiky se stala náročným inženýrským dílem a s odstupem času nutno smeknout nad tím, jak se je podařilo harmonicky začlenit do krajiny. Jen tak pro zajímavost: Přibližně 48% z celkové délky tratí leží v obloucích a 86% z celkové délky tratí leží ve sklonu. Největší sklon, vyžadující v dřívějších dobách provoz s ozubnicí, se nachází na trati Tanvald – Harrachov a dosahuje 57‰. Dnes se zde ovšem Abtova ozubnice používá jen příležitostně a v běžném provozu se jezdí adhezně.

Nejnižše položenou stanicí naší železniční sítě je stanice Dolní Žleb na I. tranzitním koridoru na hranici s Německem. Nadmořská výška v této stanici činí 130 metrů. Naopak nejvýše leží dopravná Kubova Huť na trati Strakonice – Volary. Nadmořská výška se zde činí 995 metrů.

V průběhu 175 let existence železniční dopravy u nás zaznamenáváme dvě významná období modernizace technických parametrů tratí. V padesátých a šedesátých letech minulého století to byla elektrizace podstatné části strategicky nejdůležitějších drah celostátního a mezinárodního významu (když jako první byla elektrizována již v roce 1903 dráha Tábor – Bechyně a za období první republiky pražský železniční uzel). Bohužel se tehdy nepodařilo zelektrizovat všechny tratě, patřící do této kategorie a dokončení elektrizace základní železniční sítě státu nás teprve čeká.

Druhé, ještě významnější období zásadní modernizace našich železničních drah, prožíváme v současné době. Má-li se i naše železnice, po vzoru železnic Japonska a vyspělých států Evropské unie, stát moderním dopravním prostředkem 21. století, musí být technické parametry jejich hlavních tratí upraveny na standard, daný příslušnými mezinárodními dohodami. Zejména se jedná o vyšší traťovou rychlost, traťovou třídu zatížení, prostorovou průchodnost, peronizaci stanic a technologické vybavení zvyšující bezpečnost dopravy a úroveň řízení provozu. Prioritu má přitom z celostátního i mezinárodního hlediska modernizace čtyř tranzitních koridorů, zahájená v roce 1993.

Za dobu své existence přepravila naše železnice miliardy cestujících a miliardy tun zboží a v současné době jí objemem přepravy patří 4. místo v Evropě.

Rekapitulace z hlediska legislativy

České dráhy byly zřízeny zákonem České národní rady čís. 9/1992 Sb. ze dne 20. prosince 1992 o Českých drahách, jenž nabyl účinnosti dnem 1. ledna 1993 současně se zánikem České a Slovenské Federativní republiky a vznikem dvou samostatných států – České republiky a Slovenské republiky. České dráhy vznikly jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy.

Zákonem České národní rady čís. 212/1993 Sb. ze dne 9. července 1993 byl původní zákon o Českých drahách s účinností od 13. srpna 1993 změněn a doplněn a jeho úplné znění vyhlášeno zákonem České národní rady čís. 218/1993 Sb. dne 13. srpna 1993.

Podmínky pro stavbu a provozování drah, provozování drážní dopravy, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, jakož i výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah, vztahující se však na všechny druhy drah, nikoliv tedy jen dráhy železniční, pak stanovil Parlament České republiky zákonem o drahách čís. 266/1994 Sb. ze dne 14. prosince 1994, jenž nabyl účinnosti 1. ledna 1995. Tento zákon byl třikrát měněn a doplňován a jeho úplné znění vyhlášeno zákonem čís. 35/2001 dne 26. ledna 2001.

Usnesením vlády České republiky čís. 766 ze dne 20. prosince 1995 byly železniční dráhy rozděleny na dráhy celostátní a dráhy regionální.

Zásadním zásahem do organizační struktury železniční dopravy v naší zemi se stalo rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, a to akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty na základě zákona Parlamentu České republiky číslo 77/2002 Sb. ze dne 5. února 2002. Ke vzniku obou jmenovaných nástupnických subjektů došlo dne 1. ledna 2003. K tomuto datu pozbyly platnosti zákony čís. 9/1993 Sb. i 212/1993 Sb.

Správa železniční dopravní cesty se tak stala garantem provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních drah České republiky.