

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Radek POLEDNÍČEK

**SYSTÉM ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V OKRESE PROSTĚJOV**

**System of railways in Prostějov district**

Bakalářská práce

v oboru

Regionální geografie

Vedoucí práce: doc. RNDR. Marián HALÁS, Ph.D.

Olomouc 2010

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

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radek POLEDNÍČEK**

Studijní program: **B1301 Geografie**

Studijní obor: **Regionální geografie**

Název tématu: **Systém železničních tratí okresu Prostějov**

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

Cílem bakalářské práce je analýze železniční dopravy v okrese Prostějov s důrazem na identifikaci a prostorové rozložení hlavních dopravních uzlů a tratí v regionu. Součástí práce bude i hodnocení intenzity zatížení tratí a kontaktních míst železnice se silniční dopravou. Předběžná struktura práce: Úvod; Základní HG charakteristika okresu Prostějov; Historie železniční dopravy v okrese Prostějov; Analýza železničních tratí v okrese Prostějov (nejdůležitější uzly a tratě, intenzita dopravy na jednotlivých tratích, druhy dopravy na jednotlivých tratích ? nákladní, osobní, Česká pošta apod., bezpečnost a kontakt železniční dopravy se silniční dopravou); Percepce železniční dopravy v okrese Prostějov obyvateli vybrané obce (obcí); Perspektivy dalšího vývoje, možnost využití nepoužívaných tratí (znovuobnovení provozu, cyklistické stezky apod.).

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 10 000 - 12 000 slov  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Praha: PřF UK, 1999  
Mirvald, S. Geografie dopravy. Plzeň: Západočeská univerzita, 1993  
Řehák, S. Aktuální problémy ČR: Díl 6, Doprava. Ostrava: Scholaforum, 1997  
Tolley, R., Turton, B. Transport systems, policy and planning: a geographical approach. Longman, 1999  
Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.) Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008 - časopis Doprava - publikace a materiály Centra dopravního výzkumu, v. v. i. Olomouc - Ročenky dopravy

Vedoucí bakalářské práce: Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 29. září 2009  
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2010

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

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

V Olomouci dne 29. září 2009

Tímto prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDR. Mariána HALÁSE, Ph.D., a uvedl jsem všechnu použitou literaturu, prameny i jiné zdroje použité při tvorbě bakalářské práce.

V Olomouci dne 7.5.2010

.....

Radek Poledníček

Chtěl bych zde poděkovat především lidem, kteří se podíleli na vedení práce a umožnili tak vzniku této bakalářské práce. Jsou to: vedoucí práce doc. RNDR. Marián HALÁS, Ph.D., z Univerzity Palackého v Olomouci, ředitel organizační jednotky Krajského centra osobní dopavy Olomouc JUDr. Mgr. Petr Holánek, z Českých drah a.s., vedoucí oddělení sestavy jízdního řádu SENA Olomouc Ing. František Řihák, z oddělení řízení provozu a organizování drážní dopavy Správy železniční dopravních cest, státní organizace, a dozorcí provozu Zdeněk Vylášek, z ČD Cargo, a.s.

## OBSAH

1. ÚVOD.....	6
2. CÍLE PRÁCE.....	7
3. METODIKA PRÁCE A POUŽITÉ ZDROJE.....	8
4. CHARAKTERISTIKA OKRESU PROSTĚJOV.....	11
4.1. Okres Prostějov.....	11
4.2. Město Prostějov.....	13
5. HISTORICKÝ VÝVOJ ŽELEZNICE V OKRESE PROSTĚJOV.....	16
5.1. Železnice v českých zemích.....	16
5.2. Železnice v okrese Prostějov.....	18
6. SYSTÉM ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V ČESKÉ REPUBLICE.....	21
6.1. Technické parametry železnic.....	21
6.2. Koridory a tratě.....	24
6.3. Osobní doprava.....	25
6.4. Nákladní doprava.....	28
7. SYSTÉM ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V OKRESE PROSTĚJOV.....	31
7.1. Trať 300: Brno – Přerov.....	32
7.2. Trať 301: Nezamyslice – Olomouc.....	37
7.3. Trať 271: Prostějov – Chornice.....	46
7.4. Trať 273: Červenka – Prostějov.....	56
7.5. Zrušená trať 302: Nezamyslice - Morkovice.....	62
7.6. Výhledy a modernizace železnic v okrese Prostějov.....	64
8. ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOSTI.....	67
8.1. Správa železničních dopravních cest, státní organizace.....	67
8.2. České dráhy, a.s.....	68
8.3. ČD Cargo, a.s.....	70
9. ZÁVĚR.....	72
10. SUMMARY.....	73
11. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	74
12. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	79
13. PŘÍLOHY.....	81

## 1. ÚVOD

Železnice je již dlouhou dobu nedílnou součástí života každého člověka. Kontakty lidí se železnicí se však mohou různit. Jedním z nich je pohled cestujícího, člověka, který každý týden popřípadě i denně cestuje vlakem za prací či vzděláním. Další z pohledů může být řidiče dopravního prostředku, který se na silnicích dostává do míst, kde komunikace protínají koleje a kde zpomaluje shon svého každodenního života čekáním projíždějícího vlaku.

Železnice v českých zemích umožnila svou přepravou lidí či jednotlivých komodit nákladními vlaky za dobu své existence rozvoj měst a obcí ležících v jejich dosahu. Historie budování jednotlivých tratí je velmi detailně popisována v mnoha dnes již třeba i sto let starých publikacích, kde již tehdy byla nastíněna možnostmi a důležitostmi, kudy trať povede a která města a obce spojí. Rozvoj železnice a i jiných dopravních prostředků umožnil lidem si způsob přepravy jak nákladů, tak sebe samých, vybírat dle svých požadavků a možností. Cestování vlakem v průběhu jednotlivých desetiletí utlumil růst autobusové a automobilové dopravy, která v dnešní době ovládla způsob přepravy osob. Ovšem na druhou stranu si musíme uvědomit, že pro spoustu lidí volba vlaku zůstává nejvíce preferovanou v rámci jejich možností. Mnohdy tato doprava nabízí rychlý, levný a pohodlný způsob cestování v rámci střední Evropy či celé ČR nebo svou regionální přítomností umožňuje propojení obcí se svými spádovými městy v rámci okresů či krajů, jak je to v případě okresu Prostějov.

## **2. CÍLE PRÁCE**

Hlavním cílem této práce je analyzovat železniční síť v okrese Prostějov s důrazem na prostorové rozložení všech tratí a hlavních železničních uzlů. Podrobnější analýze budou podrobeny nejdůležitější tratě v okrese.

Důležitý je i historický aspekt vytváření železnice od druhé poloviny 19. století, který je taktéž cílem zájmu této práce. Popisováno bude vytváření celé sítě jak v ČR, tak se zaměřením na zmíněný okres. U jednotlivých tratí bude poukazováno i na několik důvodů, které ovlivňovaly stavby jednotlivých kolejí a jejich vedení přes určitá místa, obce či i samotné město Prostějov.

Zaměříme se i na technické parametry železnice v celé České republice a hlouběji analyzujeme tuto problematiku i u jednotlivých tratí, které budou pro lepší pochopení a znázornění doplněny o tabulky a obrázky. Spolu s tím, se zde zaměříme na kontakt komunikací se železnicí a jejich způsobem zabezpečení. Na konci práce budou popsány nejdůležitější železniční instituce, které působí na železnici.

Analýzou osobní a nákladní přepravy na tratích v posledních letech poukážeme na vývoj intenzity železnice v okrese. Zjištěním počtů vlaků a cestujících osobní dopravy, které denně okrese projíždí na jednotlivých tratích, získáme informace o využívání tohoto způsobu přepravy, která bude pro svoji lepší názornost graficky doplněna. Podrobena bude i charakteristika nákladní dopravy v roce 2009 na všech tratích okresu, spadající pod obvod železniční stanice Prostějov hlavní nádraží. Opomenuty nebudou ani vlečky. V závěru hlavní kapitoly poukážeme i na chystané modernizace tratí a nasazení kolejových vozidel v okrese.



### **3. METODIKA PRÁCE A POUŽITÉ ZDROJE**

#### **Zhodnocení základní literatury**

K tématu práce se téměř nevyskytuje žádná literatura. Dobře zpracované publikace na téma železnice se sice dají naleznout, ale jejich zaměření je omezeno v rámci světa nebo celé České republiky. Avšak i tento všeobecný pohled jsem využil v kapitole týkající se systému železničních tratí v ČR, kde jsem využil publikaci *Úvod do geografie dopravy* (BRINKE, 1999), kde autor podává ucelený úvod do dopravní problematiky. Tento zdroj literatury byl doplněn podrobnějším dílem týkající se železnice, a to publikací *Geografie dopravy II : Silniční a železniční doprava* (MIRVALD, 2000), ve které je možné zjistit více technických detailů o provozu dopravy na železničních komunikacích. Autor zde i popisuje výstavbu koridorů vedoucí přes Českou republiku a jejich napojení na jednotlivé evropské tranzitní dráhy. Nedílnou součástí jsou i porovnání intenzit dopravy na železnici v osobní a nákladní přepravě za různá období. Poklesy ve využívání vlakové dopravy, její problémy a jejich porovnávání s jinými způsoby přepravy udává dílo *Aktuální problémy ČR - 6. díl: Doprava* (ŘEHÁK, 1997). Odtud je možné čerpat důvody snížení poptávky po železnici, její nízké ekologické důsledky a další charakteristiky dopravy. Tato publikace nastiňuje i autorův pohled na řešení daného problému železnice. Lehce ideologický pohled socialismu na železniční dopravu je důkladně ztvárněn ve zdroji literatury pod názvem *Železniční zeměpis* (BLAŽEK a kol., 1984). V tomto, dnes již historickém díle, je popisována důležitost železnice v době druhé poloviny 20. století nejen u nás, ale i ve světě.

Provázanost železnice současné s historickými událostmi a jednotlivou traťovou výstavbou udává nejdokonaleji publikace *Železnice v republice Československé : Historie a vývoj železnic v zemích československých* (FIALA, 1932). Zde autor detailně zaznamenal počátky budování železnic v průběhu druhé poloviny 19. století ve světě s důkladnějším popisem stavby železničních tratí na českém území, jejich ovlivnění průběhem první světové války a je zde i poukázáno na poválečnou obnovu tohoto způsobu dopravy. Potřeba získání informací o výstavbě tratí v okrese Prostějov mě zavedla ke dvěma důležitým publikacím pro tuto bakalářskou práci. První z nich je útlá kniha *110 let Moravské západní dráhy* (HÁJEK a kol., 1999), kde jsem získal mnoho podkladů pro kapitolu o historii železnice ve sledovaném okrese. Nalezneme zde i historii budování tratě 271: Prostějov – Chornice a tratě 301: Nezamyslice – Olomouc, následky druhé světové války a jejich poválečnou dobu. Tato publikace přinesla i mnoho historických údajů o železniční stanici Prostějov hlavní nádraží. Druhá ze zmíněných důležitých historických zdrojů literatury je publikace *Nezamyslice a místní část Těšice 1276 -2006* (OUTRATA, 2006). Zde autor publikace, která je všeobecně zaměřená na městys Nezamyslice a okolí, neopomněl se zmínit i o železnici, která ovlivnila vývoj města. Popisován je zde i vývoj trati 300: Brno – Přerov a trati 301: Nezamyslice – Olomouc. K doplnění několika informací ke zmíněné trati 301 sloužila i kniha *Vrahovice. Přírodní poměry, historie a současnost* (ODLOŽIL,

ODLOŽILOVÁ,1994). Zde jsou uvedeny údaje o výstavbě zastávek na této trati ve Vrahovicích a Kraličkách.

Důležitou součástí byla i práce s internetovými zdroji. Detailní a co nejaktuálnější informace o infrastruktuře železniční sítě České republiky byly získány z webových stránek Správy železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC). Ze stránek Českých drah, a.s. (ČD), kde bylo ze statistických ročenek možné zjistit údaje nejen o infrastruktuře, na které ČD jsou majoritním železničním dopravcem, ale i důležité zdroje o osobní dopravě na železnici v rámci celé ČR. Data zaměřená na nákladní železniční dopravu jsou k dispozici na internetovém zdroji ČD Cargo, a.s. (ČD Cargo), kde jsou informace dostupné ze statistické ročenky, doplněné i rozdělením dle přepravy jednotlivých komodit. K doplnění informací o jednotlivých tratích v okrese Prostějov a jejich jízdních řádech sloužil železniční portál ŽelPage.

### **Tvorba map v GIS**

Důležitou součástí bakalářské práce bylo zhotovení map. Všechny mapy, které jsou v kapitolách použity, byly vytvářeny v digitálním programu ArcGis 9.3. Pro jednotlivé mapy bylo nedílnou součástí zajištění digitálních dat, která byla poskytnuta z ArcČR 2.0. a z geoportal.cenia.cz. Všechna potřebná data byla získána z archivů Katedry geografie Univerzity Palackého v Olomouci. Mapy bylo potřeba upravit dle potřeb bakalářské práce pomocí různých způsobů, které program ArcGis 9.3. nabízí. Data liniového, bodového či polygonového typu byla upravována redukcí množství dat „ořezáním“ dle zaměření na území okresu Prostějov. U vybraných map došlo ke zvýraznění jednotlivých tratí, na které byly mapy zaměřeny. Poté došlo k přiřazení jednotlivých barev či symbolů každému zobrazovanému prvku tak, aby byla výsledná mapa co nejvíce srozumitelná. Pro tvorbu výsledného obrazu byly jednotlivé mapy doplněny legendou, měřítkem a pro lepší orientaci i směrovkou. Výsledky byly poté exportovány do formátu JPEG a vloženy do dokumentu.

### **Konzultace**

Zřejmě nejdůležitější získání potřebných podkladů pro vytvoření této práce do úrovně jednotlivých tratí poskytly konzultace na třech pracovištích zaměřených na železniční dopravu.

#### **A) České dráhy, a. s.**

S ředitelem organizační jednotky Krajského centra osobní dopravy Olomouc JUDr. Mgr. Petrem Holánkem, z Českých drah a.s., byla prokonzultována osobní železniční doprava ve sledovaném okrese. Byly mi poskytnuty údaje o počtech vlaků

osobní dopravy a počtech cestujících za poslední roky na jednotlivých tratích. Dále mi byla dána data se zaměřením na nasazení motorových vozidel na těchto sledovaných tratích v minulých letech. V rámci nasazení motorových vozidel proběhla konzultace o projednané modernizaci a nasazení nových kolejových vozidel na trati 301: Nezamyslice – Olomouc.

#### **B) ČD Cargo, a. s.**

S dozorčím provozu Zdeňkem Vyláškem, z ČD Cargo, a.s., byla konzultována nákladní železniční doprava. Zde jsem získal údaje o přepravě vozových zásilek a o dalších informacích s tím souvisejících ve vztahu k železniční stanici Prostějov hlavní nádraží. Dále byly poskytnuty informace o vlečkách patřící pod obvod zmíněné železniční stanice. Počty a informace o nákladních vlacích na trati 301: Nezamyslice – Olomouc a 271: Prostějov - Chornice byly získány z poskytnutého grafikonu železniční dopravy těchto tratí.

#### **C) Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

S vedoucím oddělení sestavy jízdního řádu SENA Olomouc Ing. Františkem Řihákem, z oddělení řízení provozu a organizování drážní dopravy Správy železniční dopravních cest, státní organizace, byla prokonzultována data týkající se veškeré infrastruktury železniční dopravy v okrese Prostějov. Byla poskytnuta data k jednotlivým sledovaným tratím o traťových poměrech, které rozhodují o traťové rychlosti, o stavebně technických parametrech drah a o seznamu přejezdů a jejich zabezpečení. Dále byly propůjčeny dodatky k návěstním předpisům a dopravním předpisům týkajících se tratí. Půjčena byla i sbírka služebních pomůcek pro jízdní řád 2009/2010.

## **4. CHARAKTERISTIKA OKRESU PROSTĚJOV**

### **4.1. Okres Prostějov**

#### **Administrativní členění**

Prostějovský region se nachází na Moravě. Nalezneme jej na jihozápadě Olomouckého kraje. Východní hranice sousedí s okresem Přerov a severní s okresem Olomouc. Tyto regiony patří stejně jako okres Prostějov do již zmíněného Olomouckého kraje. Na jihu má okres Prostějov společnou hranici s okresem Kroměříž ze Zlínského kraje a okresem Vyškov z Jihomoravského kraje. Na západě pak sousedí s okresy Blansko z Jihomoravského kraje a Svitavy z Pardubického kraje. (ČSÚ, 2009, [18])

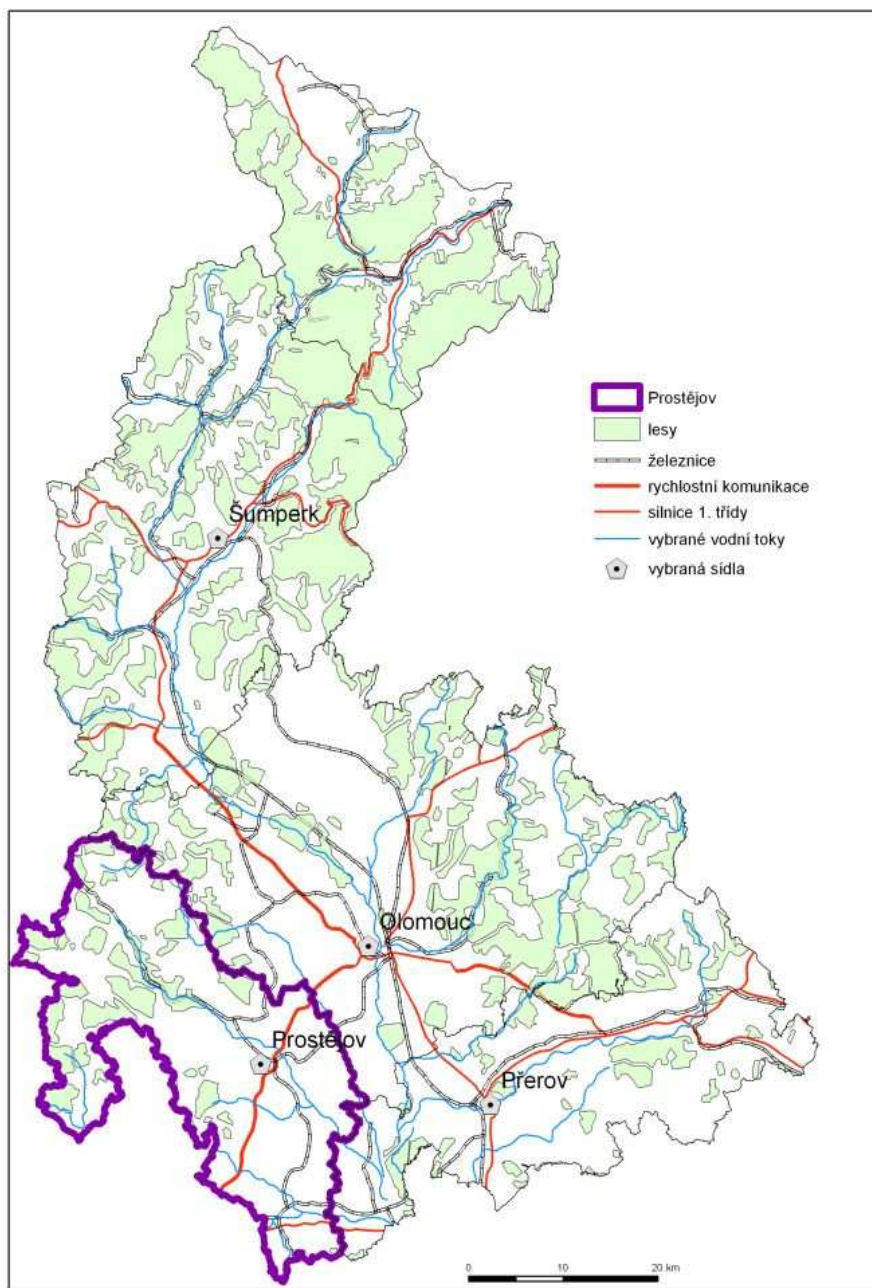
Administrativně patří okres Prostějov jakožto LAU I<sup>1</sup> (CZ0713) do NUTS III Olomoucký kraj (CZ071), který je součástí regionu NUTS II Střední Morava (CZ07). Do tohoto regionu je mimo Olomoucký kraj zahrnut i Zlínský kraj (CZ072). NUTS II je pak zahrnut do celé České republiky (CZ0), která je NUTS I. (ČSÚ, 2007, [19]). V okrese Prostějov je 97 obcí, z toho 5 měst a 6 městysů. Jsou zde celkem 3 správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem – Konice, Němčice nad Hanou a Prostějov. POÚ Konice zahrnuje 21 obcí, POÚ Němčice nad Hanou 14 obcí a POÚ Prostějov 62 obcí. Správních obvodů obcí s rozšířenou působností je na území okresu Prostějov o něco méně. ORP Prostějov zahrnuje 76 obcí a území ORP Konice je vymezeno 21 obcemi. Počet obyvatel je 110 214 (k roku 2008) a hustota zalidnění se pohybuje kolem 143 ob./km<sup>2</sup>. (ČSÚ, 2010, [17])

#### **Rozloha a přírodní podmínky**

Území okresu Prostějov má rozlohu 770 km<sup>2</sup> a zaujímá zhruba 1 % rozlohy celé České republiky. Řadí se tedy na čtvrté místo mezi 5 okresy Olomouckého kraje (Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk). Na rozloze celkového Olomouckého kraje se okres Prostějov podílí zhruba asi 15 %. Z celkové rozlohy okresu je podíl zemědělské půdy 71,4 %, orné půdy z rozlohy okresu zabírají 62,8 %. Lesní půda je zastoupena necelými 20 % celkové rozlohy okresu, což představuje jednu z nejnižších hodnot v celé České republice, ale naopak podílem zemědělské půdy se řadí mezi nejvyšší v rámci okresů. (ČSÚ, 2009, [18])

---

<sup>1</sup> V ČR se zkratka LAU (z anglického *Local administrative unit*, přeloženo jako *místní správní jednotka*) užívá k označení úrovně státní správy, která je nižšího řádu než provincie, kraj apod. Dříve označováno jako NUTS IV.



**Obr. 1:** Poloha okresu Prostějov v rámci Olomouckého kraje (zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

Charakterem přírodních podmínek je území okresu rozděleno do dvou zcela odlišných krajinných oblastí. Část nížinná – Hornomoravský úval a část vrchovinná – Dražanská vrchovina. Nížinná, mírně zvlněná krajina Hornomoravského úvalu ve východní až jihovýchodní části okresu je ideální zemědělskou oblastí s vysokým podílem půd nejvyšších bonit. Území zde dosahuje nejnižších nadmořských výšek, obec

Vrchoslavice 200 m n. m. Pro pahorkatinnou a vrchovinnou oblast Dražanské vrchoviny v západní až severozápadní části okresu je charakteristická zvýšená členitost. Zhoršují se půdní vlastnosti, naopak nezastupitelnou roli zde sehrává jako pramenná oblast převážně části vodních toků v okrese. Území zde dosahuje nejvyšších výšek v rámci okresu, nejvyšší vrchol Skalky 735 m n. m.. Klimatické podmínky se mění postupně od jihu k severu, od teplého a suchého podnebí úvalu po chladné a vlhké podnebí vrchoviny. Nad územím okresu převažuje větrné proudění severozápadních směrů, ve vyšších nadmořských výškách pak směrů západních. Vysoký je podíl bezvětří. Průměrná roční teplota vzduchu dosahuje hodnot mezi 8 – 9°C. Roční úhrn srážek se pohybuje kolem 600 mm. (Klímová a kol., 2006, [5])

## **Průmysl a zemědělství**

Okres Prostějov má průmyslově-zemědělský charakter. Jeho jméno je spojováno s úrodnou Hanou, okres má tedy tradici intenzivní rostlinné a živočišné výroby. Rostlinná výroba je zaměřena především na pěstování brambor, výrobu obilovin, potravinářské pšenice, sladovnického ječmene, kukuřice na zrna a cukrovky. V dnešní době ovšem tradiční rostlinná výroba ustupuje pěstování řepky a máku. Stejně jako zemědělská výroba má na okrese tradici potravinářství (mlýny, cukrovary, zpracování mléčných a masných produktů, pivovary apod.). V průmyslu má pak největší tradici oděvní a kožedělný průmysl s řadou větších i menších firem.

### **4.2 Město Prostějov**

#### **Základní charakteristika**

Prostějov, který je centrem stejnojmenného okresu v Olomouckém kraji, leží na západním okraji úrodné roviny Hané, v severní části Hornomoravského úvalu, východně od Dražanské vrchoviny (nadmořská výška 225 m n. m.). V rámci Olomouckého kraje je jedním ze tří jádrových měst (Olomouc, Prostějov, Přerov). Město je přirozené a jediné spádové centrum okresu. Prostějovem prochází rychlostní komunikace R 46 Vyškov - Olomouc, jejíž jeden úsek je součástí mezinárodního spojení Brno - Krakov. Prostějov má významné provozní vazby zejména na Olomouc. Do konce roku 2002 byl Prostějov sídlem okresního úřadu, po zrušení okresních úřadů a reformě veřejné správy je od roku 2003 Prostějov obcí s rozšířenou působností, jejíž správní obvod zahrnuje 76 obcí, a také obcí s pověřeným obecním úřadem pro 62 obcí. Město má 7 místních částí – Prostějov, Krasice, Čechovice, Domamyslice, Vrahovice, Čechůvky a Žešov. Roku 2007 poklesl počet obyvatel města Prostějova o cca 1000 obyvatel z důvodu osamostatnění městské části Držovice, která se na základě výsledků místního referenda z roku 2004 stala od ledna 2007 samostatnou obcí. Nyní se je počet

obyvatel města 44 937 (k 31.12.2009). (Město Prostějov, 2010, [21]) Rozdělení dle místních částí nalezneme v tabulce 1.

Rozloha města Prostějova je 4 659 ha, tvoří 6 % z rozlohy okresu a necelých 0,9 % rozlohy Olomouckého kraje. Populační růst města před rokem 1989 se odrazil také v intenzitě bytové výstavby. Město má vysoký podíl nově postavených bytů, zejména v 60., 70. a 80. letech. Příznivým jevem je i vyšší podíl bytů v rodinných domech, než je tomu v ostatních městech Olomouckého kraje. Město se rovněž snaží zpříjemnit život obyvatel regenerací panelových sídlišť. (Město Prostějov, 2010, [22])

**Tab. 1:** Počet obyvatel v jednotlivých částech města Prostějova k 31.12.2009

Čechovice	1 276
Čechůvky	163
Domamyslice	1 054
Krasice	2 333
Prostějov	36 621
Vrahovice	3 145
Žešov	345
<b>Celkem</b>	<b>44 937</b>

Zdroj: Město Prostějov, 2010, [21]

## **Průmysl**

V Prostějově je víceoborová skladba průmyslu. Mezi zdejší průmyslová odvětví má prioritní postavení oděvní a textilní průmysl, který má z historických důvodů předpoklady k neustálému rozvoji. Je zde vysoká poptávka po kvalitních uznávaných službách v oblasti oděvní výroby a mimo jiné je zde i zájem zahraničních partnerů o expanzi výroby přímo ve městě – např. firma Toray Textiles Central Europe, s.r.o. v roce 1999 zahájila výrobu polyesterových tkanin (centrála v Japonsku). Největším výrobcem oděvů ve městě je Oděvní podnik, a.s. Konfekční výrobou se zabývá také řada soukromých firem od velikostně středních až po drobné živnostníky, např. KAJA s.r.o., Koutný spol. s r.o., H & D, a.s., Cíl v.d., atd.). Kromě oděvů z textilních materiálů se v Prostějově vyrábí konfekce z kůže a umělé kůže. Řadu let se firma GALA a.s. zabývá výrobou a distribucí sportovních míčů, turistických batohů a dalších výrobků. Dalším významným průmyslovým odvětvím je strojírenství, v této oblasti je však delší

dobu situace velmi obtížná z důvodu poklesu počtu odběratelů. Mezi prostějovské strojírenské firmy patří např. Hanácké železářny a pérovny, a.s., vyrábějící hlavně pružiny a pružící elementy, DT výhybkárna a mostárna, spol. s r.o., BW TOPAS s.r.o., Strojírenská společnost, spol. s r.o., Strojírny Prostějov, s.r.o., Železářny – Annahütte, spol. s r.o., AMF Reece CR, a.s. atd. Významnou pozici má v Prostějově i stavebnictví. V tomto odvětví působí firmy, které jsou známé v celém kraji či dokonce v ČR, např. SKANSKA, Dopravní stavby Holding a.s. a Pozemstav Prostějov, a.s. Z oblasti zpracovatelského průmyslu jmenujme firmy jako např. Obchodní sladovny, a.s., Palírna u Zeleného stromu - Starorežná Prostějov, komanditní společnost, Prostějovská pekárna, s.r.o., dále Makovec, v.o.s. (výroba masných produktů) apod. Mezi další oblasti průmyslu patří zpracovávání kožešin, výroba kovových konstrukcí, dřevařský průmysl, výroba elektrických strojů a přístrojů, výroba nábytku, výroba strojů a zařízení, výroba potravin a nápojů a další. Velikostní struktura podniků se podstatně změnila. Zvýšil se počet výrobních jednotek, snížil průměrný počet pracovníků na výrobní jednotku. V posledních dobách docházelo k útlumu až likvidaci některých dříve klíčových průmyslových závodů (Wikov Slávia, Agrozet). Největší průmyslovou firmou v Prostějově je Oděvní podnik a.s., která ještě nedávno zaměstnávala největší počet lidí - 3200 zaměstnanců. (Město Prostějov, 2010, [23]) Ke dni 3.5.2010 tento podnik se dostal do likvidace.



## **5 HISTORICKÝ VÝVOJ ŽELEZNICE V OKRESE PROSTĚJOV**

### **5.1. Železnice v českých zemích**

#### **První železnice u nás**

Vznik a rozvoj železnic se na našem území téměř vůbec nezpozdil od prvních železnic světa. Uplynulo jen deset let od prvního výjezdu lokomotivy na světě a již se u nás začalo s výstavbou železnic. Svoji prioritu v celé historii železniční dopravy v Evropě máme díky zavedení první veřejné koněspřežné železnice, která vedla z Českých Budějovic do Lince. V jednom z úseku této železnice, mezi stanicemi České Budějovice – Holkov, byla v provozu již v roce 1827. (Mirvald, 2000, [6]) Kompletní trasa byla dokončena v roce 1832. Na této trati byla zavedena pravidelná nákladní a nepravidelná osobní doprava. K modernizaci na parní provoz došlo až v roce 1873. Celá trasa až do Lince měla délku 129 km. Na české části byla zahájena pravidelná doprava již v roce 1829. (Blažek a kol., 1984, [1])

#### **Budování železnic v 19. století**

Budování železnic probíhalo v rámci systému tratí Rakousko – Uherska. První parní vlak dorazil do Brna z Vídně v roce 1839 po Ferdinandově severní dráze. K prodloužení dráhy do Olomouce došlo v roce 1841, do Ostravy v roce 1847. Trať z České Třebové do Brna byla zprovozněna v roce 1849, a z Prahy do Děčína v roce 1851. K propojení jihu a západu Čech ovšem došlo až později. Cheb se sice v roce 1866 stal křižovatkou tratí vedoucích z Německa, ale neměl napojení do vnitrozemí Čech. Poté, co došlo k propojení Prahy s Českými Budějovicemi v roce 1868, došlo i k propojení s Českými Velenicemi. V roce 1872 se železnice vedoucí z Prahy přes Plzeň propojila s Chebem a následující rok došlo i k propojení s Chebem přes Chomutov. V roce 1873 se tedy zcela dokončila současná páteří síť na území ČR. K dalšímu zahušťování této sítě došlo až po platnosti zákona o lokálních tratích, v roce 1880. (Mirvald, 2000, [6]) To však rozmnožilo síť státních drah tak značně, že se stala správa železnic pro ministerstvo obchodu velmi nesnadná. S pokračujícím vývojem dopravy vyžadovaly i soukromé dráhy stále více času ústředního státního úřadu. Z tohoto důvodu bylo v roce 1896 zřízeno samostatné ministerstvo železnic. Konec 19. století se vyznačoval zejména snahou po zvětšení dopravní bezpečnosti z důvodu mnoha vážných nehod, které se v této době udály. Došlo tak k reformě, že vlaky jedoucí stejným směrem nejezdily hned za sebou, jen po uplynutí určité doby, ale musely též mezi sebou udržovat určitou vzdálenost, čímž bylo zamezeno tomu, aby se vlaky dohonily. Srážkám vlakům jedoucím opačným směrem ovšem nešlo zabránit. To bylo důvodem o počátku úvah a následné výstavby druhých kolejí na tratích s hustou dopravou. Tyto snahy však byly po zhruba po 10 letech zrušeny. (Fiala, 1932, [3])

## Československé železnice v 1. polovině 20. století

Technické zařízení železnic se během války rychle opotřebovalo, protože se přepravovalo velmi nešetrně, kdy se využívalo k vojenským účelům a z důvodu hospodářských problémů se znemožnilo řádné udržování a obnovování drah. Koncem války bylo již ve velmi chatrném a ubohém stavu. Následkem války byl snížen počet lokomotiv o 1 500 oproti době předválečné, počet osobních vozů zhruba o 4 500 a nákladních dokonce až o 55 000. Počet rychlíků poklesl na pouhých 22. Tomu neprospěl i fakt, že byl nedostatek uhlí. Přes všechny tyto překážky se udržela železniční doprava v nejnужnějším rozsahu. (Fiala, 1932, [3]) V roce 1918 dosahovala tehdejší Československá síť téměř 13 000 km. Po pádu Rakousko – Uherska získalo Československo železniční síť orientovanou hlavně na Vídeň a Budapešť. Mnoho z tratí směřovalo hlavně k těmto centrům. Nedostatek bylo v tehdejší době zejména tratí ve směru osy státu ve směru západ – východ. Jejich malý počet a malá přepravní kapacita byly důvody budování těchto tratí v období mezi válkami. Vybuďovalo se zhruba 400 km nových tratí, ale téměř 90 % připadalo na Slovensko. U nás došlo k výstavbě dvou nových tratí a to z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom a z Horní Lidče směrem na Púchov. V té době došlo též k modernizaci starších tratí mezi Břeclaví a Bratislavou a mezi Bohumínem a Žilinou. (Blažek a kol., 1984, [1]) Do konce roku 1930 provozovaly tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) dopravu na 13 232 km. Z toho přes 11 000 km byly dráhy státní (84 %) a zbytek byly dráhy soukromé. ČSD mělo koncem roku 1930 skoro 145 000 zaměstnanců. Osob bylo dopraveno zhruba 260 milionů a zboží asi 75 milionů tun. (Fiala, 1932, [3])

## Období socialistické výstavby

Po druhé světové válce v období socialistické výstavby se pozornost soustředila zejména na zlepšení kvality základní sítě železnic. Nejvíce pozornosti získala východozápadní trať, která byla zdvoukolejněna, z části přestavěna a zcela elektrifikována. Od konce 50. let a hlavně pak v 60. letech se prováděla zejména elektrifikace hlavních železničních tahů. Jednou z významných nových tratí vybudovaných v té době byla trať přes Českomoravskou vrchovinu, což odlehčilo prvnímu hlavnímu tahu. V té době došlo i k propojení širokorozchodné tratě vedoucí z tehdejšího Sovětského svazu s Východoslovenskými železnicemi. V 80. letech zůstávala železniční doprava i přes rozvoj automobilismu nejdůležitějším odvětvím dopravy s nejvyššími přepravními výkony a se stálým růstem přepravy. V evropském srovnání stála ČSSR s 10,2 km tratí připadající průměrně na 100 km<sup>2</sup> na 6. místě v Evropě. Stejně postavení mělo i Československo při porovnání délky železniční sítě s počtem obyvatel (na 100 000 obyvatel tehdy připadalo v průměru 8,7 km). Přeprava surovin, polotovarů, a výrobků po celém státním území s nevýhodným protáhlým tvarem způsobovalo značně vysokou hodnotu průměrné přepravní vzdálenosti, která byla v roce 1980 zhruba 254 km. Tomu příliš neprospívaly nároky kladené hnědouhelnými doly, které byly umístěné v nevýhodných okrajových částech

severozápadních Čech, což značně zvyšovalo přepravní vzdálenost. Kromě uhlí nejvíce zatěžoval železniční síť vysoký objem přepravy stavebních hmot. V osobní dopravě působil na přepravu faktor rozmístění obyvatel do velkého počtu malých sídel vznikem vysoké dojížděky do zaměstnání. S tím souvisela též i problematika, že zhruba 40 % osob pracovalo mimo obec svého bydliště. (Blažek a kol., 1984, [1]) Těmto všem aspektům se železniční síť musela přizpůsobovat, což po roce 1989 muselo díky transformaci ekonomiky vést k ustoupení železniční přepravy do pozadí jiným výhodnějším formám přepravy.

## **5.2 Železnice v okrese Prostějov**

### **Počátky výstavby železnice**

Olomoucká Obchodní a živnostenská komora vyzvala dne 31. ledna 1863 městskou radu v Prostějově ke spolupráci při stavbě železnice, která by spojila obě města s Brnem. Obecní výbor v Prostějově v čele se starostou K. Czerným souhlasil. Trať se měla ubírat jižním směrem z Brna ke Znojmu a severovýchodním směrem přes Prostějov a Olomouc do Šternberka. Na vhodném místě mezi Brnem a Olomoucí měla mít odbočku do Přerova. V dubnu 1863 se tímto problémem zabýval zemský sněm, který uznal potřebu dalších železničních tratí a doporučil budování nových železnic, mezi nimiž byly i tratě Brno – Olomouc – Šternberk a Brno – Přerov. (Hájek a kol., 2010, [4]) Různí moravští statkáři a průmyslníci se rychle spojili v zájmové společenství ucházející se o koncesi ke stavbě zmíněné tratě. V lednu roku 1867 toto společenství dokončilo přípravy a podalo žádost o udělení stavební koncese. Ta byla vydána 11. března 1867 na dobu 99 let. Byla tu řada nepřijatelných podmínek a tak definitivní koncesi udělil císař až 6. května 1867 Severní dráze. Současně povolil, aby budoucí trať nesla jméno Moravskoslezská severní dráha. Ta byla až 1. ledna 1906 zestátněna. Při stavbě byli zaměstnáni ve velké míře kromě místních obyvatel také dělníci z Itálie. Stavba se zahájila v září roku 1867 u Horních Heršpic. V červenci roku 1869 na spodní stavbě pracovalo 2100 kopáčů a 320 koní, 120 zedníků, 50 kameníků a 30 tesařů. Koleje pokládalo 150 kladečů. Na výstavbě stanic, hlásek, strážních domků a skladišť pracovalo 450 zedníků, 30 kameníků, 60 tesařů a 600 dalších dělníků. Když se stavba dokončila, tak první policejní zkušební jízda byla provedena z Brna do Přerova 18. srpna 1869. Vlak jedoucí do Olomouce jel až 1. srpna 1870 a to se jednalo o nákladní vlak, osobní vlak jel již o měsíc dříve. (Oustrata, 2006, [9])

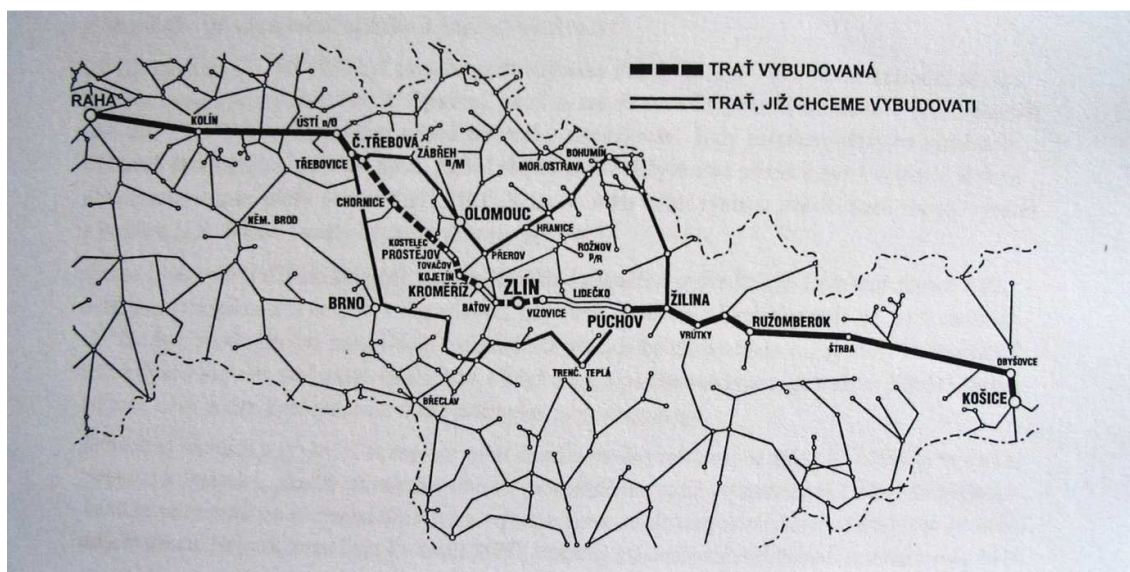
Na konci 19. století se objevila potřeba propojit Prostějov s Čechami. V té době se zde již provozovalo železniční spojení a to již zmíněnou tratí z Olomouce do Brna. Kvůli velmi členitému reliéfu, především v okolí Chornic, byla Moravská západní dráha<sup>2</sup> (dále jen MZD) stavěna jako trať regionálního charakteru, určená především k

---

<sup>2</sup> Trať Moravské západní dráhy najdeme v jízdním řádu pod čísly 262 a 271. Původně však bylo všechno jinak. „Hlavní tah“ byl z Třebovic v Čechách přes Moravskou Třebovou a Chornice do Prostějova. Z

dopravě zemědělských produktů z oblasti Hané do Čech. Provoz byl zahájen v roce 1889. V té době jezdily vlaky maximální rychlostí  $25 \text{ km.h}^{-1}$ . Dráha měla velký vliv na rozvoj okolí a díky této lokálce bylo pak upraveno nádraží v Prostějově. (Hájek a kol., 2010, [4])

Zajímavá byla i snaha velkopřemyslníka Tomáše Baťa o využití MZD při stavbě nového dálkového spojení Prahy a Košic. Vlaky měly jezdit z Prahy do Třebovic po stávající trati, dále z Třebovic do Prostějova. Z Prostějova do Tovačova chtěl Baťa vybudovat novou trať, v úseku Tovačov-Kojetín-Kroměříž zrekonstruovat stávající trať a mezi Kroměříží a Otrokovicemi měla být opět postavena trať nová. Trať Otrokovice-Zlín-Vizovice měla projít rekonstrukcí a z Vizovic do Horní Lidče by byla opět postavena trať nová. Z Horní Lidče do Púchova a dále do Košic se mělo jezdit již ve známé stopě. Baťa v té době zdůrazňoval, že tato varianta je o celých 246 kilometrů kratší, než spojení přes Olomouc, Přerov a Bohumín do Žiliny. Z realizace plánů nakonec sešlo, protože ČSD neměly o tento návrh zájem a příliš náročné sklonové poměry v okolí Chornic tomuto nápadu také příliš nenahrávaly. (Hájek a kol., 2010, [4])



**Obr. 2:** Stavba dálkového železničního spojení Prahy a Košic podle Tomáše Baťa (Zdroj: ŽelPage, 2004, [35])

### Železnice na Prostějovsku v po 1. světové válce

Po roce 1918 přešel všechny provoz na Moravské západní dráze pod ČSD. Dráha však nadále byla soukromá. Od 1. ledna 1921 byla vyhlášena jako soukromá se

---

Chornic vedla odbočka přes Jevíčko do Velkých Opatovic. Dnes však číslo 262 ukrývá trať z České Třebové přes Moravskou Třebovou, Chornice, Jevíčko, Velké Opatovice a Boskovice do Skalice nad Svitavou. Pod číslem 271 je trať z Chornic přes Džbel a Kostelec na Hané do Prostějova. (ŽelPage, 2004, [11])

státním provozem. Mnichovský diktát a posléze zábor sudetského území se odrazily téměř ihned i v železničním provozu na Prostějovsku. Část MZD vede také územím, kde bylo značně silné německé osídlení. Hned 1. října 1938 bylo Němci zabráno území Třebovic až po Chornici, zde včetně nádraží a školy. Nádraží v Moravské Třebové bylo hned v říjnu 1938 obsazeno německou armádou, protože leželo na sudetském území. Vlaky tehdy stále ještě jezdily z Prostějova až do České Třebové, ta byla totiž už na československém území. 10. října 1938 dochází ke změně a vlaky od Prostějova mohou zajíždět jen do Městečka Trnávky a Velkých Opatovic. Bez platného povolení nebylo možné pro občany české národnosti ani odcestovat, ani přicestovat. Všechny uzávěry kolem přijímací budovy střežila německá policie a Wehrmacht.

Poměry se během války stále zhoršovaly. Němci zvýšili kontroly, zesílili hlídky a po 26. dubnu 1945 obsadili všechna důležitá nádraží. Osobní doprava byla však stále velmi omezena, převládaly totiž vojenské vlaky. Po prvních leteckých úderech na Prostějov 29. a 30. dubna 1945 byla osobní doprava naprosto pozastavena. V první květnový týden se nálety na Prostějov několikrát opakovaly. Druhého května byl učiněn pokus o alespoň částečné obnovení osobní dopravy, které vydrželo jen do 4. května, kdy byla osobní doprava opět zcela zastavena. Třetího května byl Prostějov znovu bombardován a bylo zasaženo i místní nádraží. Nákladní vlak, který zde tehdy stál, dostal přímý zásah a byl takřka úplně zdemolován. Od té doby projížděly po MZD pouze německé a maďarské transporty s vojskem a materiálem. Dne 5. května službu v železničních stanicích převzalo německé vojsko. Toho dne se partyzánům povedlo vykolejit v Nectavském údolí nákladní vlak. Tato akce značně zbrzdila přepravu dalších vojenských transportů po MZD. Následující den pokračoval přesun vlaků s německým vojskem na západ. Postupující Rudá armáda tlačila Wehrmacht jak ze severu na Olomouc, tak z jihu na Prostějov od Vyškova. Stále přijížděly od Olomouce vlaky s vojskem a materiálem a přesouvaly se na dále na trať MZD. Ta se stala brzy nepropustnou a tak byly tyto transporty posílány po trati z Kostelce na Hané přes Senici na Hané do Litovle a Červenky. Na ochranu těchto transportů byl na této trase dokonce nasazen německý pancéřový vlak, který se partyzáni pokoušeli neúspěšně přepadnout u Drahanovic. Prostějov byl znovu bombardován a opět bylo zasaženo místní nádraží. Osmého května se fronta přiblížila takřka na hranice Prostějova. V 15 hodin odjel z Prostějova na Kostelec poslední transport s maďarskými vojáky. Pak přestaly vlaky jezdit úplně. Po 18. hodině opustili němečtí vojáci prostějovská nádraží a v 19 hodin vyhodilo ustupující vojsko do povětří železniční most přes Hloučelu. Během devátého května bylo osvobozeno kompletně celé území kolem Moravské západní dráhy. Přestavba zničeného prostějovského hlavního nádraží začala výstavbou nového skladiště, které bylo předáno do provozu 12. května 1947. Se stavbou nové přijímací budovy se však začalo až 6. prosince 1948. Dne 21. prosince 1952 byla po několika odkladech definitivně předána veřejnosti. (Hájek a kol., 2010, [4])

## **6. SYSTÉM ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V ČESKÉ REPUBLICĚ**

### **6.1. Technické parametry železnic**

Stávající délka železničních tratí v ČR je 9 478 km a stavební délka kolejí je 15 577 km (stav ke 31.12.2009). (SŽDC, 2010, [33]) Naše železnice mají normální rozchod<sup>3</sup> kolejí. Jedná se o původní rozchod koleje tzv. Stephensonův, který měří 1 435 mm a je odvozen z anglické míry 5 anglických stop. Tento rozchod koleje je v dnešní době na světě nejvíce používán. Výjimku tvoří pouze tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň a Třemešná – Osoblaha. Uvedené tratě jsou totiž úzkorozchodné s rozchodem kolejí 760 mm. (Mirvald, 2000, [6])

Železniční provoz ovlivňuje nejen rozchod kolejí, který má vliv na rychlost a váhu vlaku, ale i sklonové poměry kolejí. Sklonové poměry určují i technické vybavení tratě a použití tažných železničních vozidel jako jsou třeba lokomotivy nebo motorové vozy. Toto dělí železniční tratě na tzv. konvenční neboli adhezní a tzv. nekonvenční. Pojmu adhezní odpovídají sklony do 40, nejvýše však 60 ‰, kde provoz zajišťují běžné lokomotivy či motorové vozy. Nekonvenční překonávají vyšší sklony jinými různými způsoby, jako jsou ozubnicové dráhy nebo pozemní lanové dráhy. Vyšší sklonové poměry tratí ovlivňují provozní náklady jednotlivých tratí. Za únosné sklonové poměry se u hlavních tratí považuje sklon do 10‰ a u tratí vedlejších do 20‰. (Brinke, 1999, [2])

Hustotou železnic se Česká republika řadí mezi přední evropské země. Nerovnoměrné hodnoty hustoty železnic v rámci ČR jsou podmíněny zejména hustotou zalidnění, geografickou polohou a velikostí i strukturou výroby. Největší hustotu železnic na 10 000 obyvatel je v regionech s nejmenší hustotou zalidnění a s nízkým stupněm zprůměrnění. Tudíž nejvyšších hodnot dosahuje hustota v některých pohraničních okresech. (Mirvald, 2000, [6]) Celkem je elektrifikováno 33 % tratí a dvoukolejové či vícekolejové tratě se podílí na celkové délce 20 %. (ČD, 2009, [15]). Za celou dobu existence železnice u nás železniční doprava zaznamenává významná období modernizace technických parametrů tratí. První elektrizování tratí bylo započato již v roce 1903 dráha Tábor – Bechyně a za období první republiky pražský železniční uzel. V 50. a 60. letech minulého století došlo k elektrizaci podstatné části strategicky nejdůležitějších drah celostátního a mezinárodního významu. Bohužel se tehdy nepodařilo zelektrizovat všechny tratě, patřící do této kategorie a dokončení elektrizace základní železniční sítě státu nás teprve čeká. (SŽDC, 2007, [32]) Větší přehled o elektrifikaci podává následující tabulka 2.

---

<sup>3</sup> Rozchodem koleje rozumíme vzájemnou vzdálenost mezi vnitřními hranami kolejnice. (Mirvald, 2000, [6])

**Tab. 2:** Vývoj ukazatelů elektrifikačních poměrů mezi lety 2003 – 2008\*

<b>(km)</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Délka tratí k 31.12.</b>	9 430	9 487	9 496	9 513	9 511	9 501
<b>Z toho:</b>						
<b>jednokolejné</b>	7 523	7 618	7 645	7 645	7 645	7 656
<b>dvoukolejné</b>	1 867	1 830	1 813	1 830	1 814	1 789
<b>vícekolejné</b>	39	39	38	38	52	56
<b>normální rozchod</b>	9 407	9 464	9 473	9 490	9 489	9 478
<b>úzký rozchod</b>	23	23	23	23	22	23
<b>elektrizované</b>	3 078	3 060	3 041	2 997	2 982	2 943
<b>elektrizované jednokolejné</b>	1 262	1 294	1 291	1 272	1 274	1 255
<b>elektrizované dvou a vícekolejné</b>	1 816	1 766	1 750	1 725	1 708	1 688
<b>neelektrizované</b>	6 352	6 427	6 455	6 516	6 529	6 558
<b>neelektrizované jednokolejné</b>	6 261	6 324	6 354	6 373	6 371	6 401
<b>neelektrizované dvou a vícekolejné</b>	91	103	101	143	158	157
<b>délka kolejí k 31.12.</b>	15	15	15	16	16	16
	547	707	741	053	157	187

**Zdroj:** České dráhy (Statistická ročenka – rok 2005 [16] a rok 2008 [15])

*\*Pozn.: Všechny tyto údaje jsou vztaženy k nejdůležitějšímu dopravci v ČR, kterým jsou České dráhy, v tabulce tedy např. chybí údaje ostatních dopravců, což je důvodem třeba tak nízké hodnoty úzkorozchodných tratí, která je ve skutečnosti několikrát vyšší.*

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, kde nadmořská výška činí 995 metrů. (SŽDC, 2007, [32]). Ke konci roku 2008 bylo na železničních tratích v ČR 8 255 přejezdů, 6 682 mostů a 157 tunelů. Skoro 8000 km tratí je s povolenou rychlostí do 80 km/h, oproti tomu nad 160 km/h mají tratě délku dohromady jen 728 km. (České dráhy, 2009, [15]) Podrobnější informace podává tabulka 3. Správy železničních dopravních cest, státní organizace (dále jen SŽDC) plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.

Přejezd je křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, označené výstražným křížem. Ve smyslu § 6, zákona č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů, má při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí drážní doprava vždy přednost před provozem na pozemní komunikaci. Tato okolnost je promítnuta do právní úpravy pravidel chování účastníků silničního provozu na železničních přejezdech a stanoví, že každý účastník provozu na pozemních komunikacích si musí na železničních přejezdech při jejich přejíždění nebo přecházení počínat zvlášť opatrně. Zejména se musí přesvědčit, zda může železniční přejezd

bezpečně přejet nebo přejít. Křížení dráhy s pozemní komunikací je vždy zabezpečeno minimálně výstražným křížem. Více než 40% přejezdů je zabezpečeno přejezdovým výstražným zařízením, které varuje uživatele pozemní komunikace, že se k přejezdu blíží vlak. Jednou z priorit SŽDC je i zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Železniční přejezdy už jen svou samotnou existencí ohrožují bezpečnost jak železniční, tak silniční dopravy. To je důvodem vyvíjení určitého tlaku na snižování počtu málo frekventovaných železničních přejezdů ze strany SŽDC, jak je právě z tabulky 3 patrné. Z přidělených investičních prostředků se každým rokem vkládá do zvýšení bezpečnosti na přejezdech zhruba 150 mil Kč. (SŽDC, 2007, [34])

**Tab. 3:** Vývoj ukazatelů traťových poměrů mezi lety 2003 – 2008

<b>(km)</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Délka kolejí k 31.12.</b>	15 547	15 707	15 741	16 053	16 157	16 187
<b>Podle maximální povolené rychlosti (průběžné koleje):</b>						
<b>Do 80 km/h</b>	7 952	8 059	6 674	6 811	6 894	6 948
<b>Od 81 do 120 km/h</b>	2 485	2 467	3 369	3 494	3 469	3 443
<b>Od 121 do 159 km/h</b>	244	208	576	588	583	650
<b>160 km/h a více</b>	728	670	670	594	572	473
<b>Celkový počet přejezdů</b>	8 255	8 378	8 397	8 421	8 457	8 513
<b>Celkový počet mostů</b>	6 682	6 701	6 697	6 675	6 734	6 687
<b>Celková délka mostů (m)</b>	148 674	148 446	148 020	147 679	148 352	147 365
<b>Celkový počet tunelů</b>	157	152	154	152	152	150
<b>Celková délka tunelů (m)</b>	45 750	40 387	38 383	38 155	35 157	36 919

Zdroj: České dráhy (Statistická ročenka – rok 2005 [16] a rok 2008 [15])

Všechny provoz na železničních tratích je závislý i na použité trakci. Pojmem trakce rozumíme způsob pohonu tažných železničních vozidel. Na železnici se využívá trojí trakce: parní, elektrická a motorová (dieselová). Využívání jednotlivých trakcí se posuzuje podle ekonomické výhodnosti, kde hodnotíme jejich celkovou energetickou účinnost. U parních lokomotiv činí jen 5 %, nejvýše však 10 %, u motorových je to 28 % a u elektrických 16 % (proud vyrobený tepelnými elektrárnami) a až o 52 % více u proudů vyrobeného vodními elektrárnami. Toto je jedním z důvodů přecházení trakce parní na elektrickou ve všech vyspělých zemích. (Brinke, 1999, [2])

### Měrné technické jednotky

V železniční přepravě využíváme zhruba 7 specifických ukazatelů. První z nich je tzv. osobokilometr (oskm), který představuje přepravu jedné osoby v osobní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru. Dalším používaným ukazatelem je vozový kilometr (voz. km), který vyjadřuje přemístění jednoho osobního, zavazadlového nebo nákladního drážního vozidla (loženého nebo prázdného) na vzdálenost jednoho



kilometru. S tím souvisí tzv. lokomotivní kilometr (lok. km), který znázorňuje přemístění jednoho hnacího drážního vozidla na vzdálenost jednoho kilometru. Hojně používaný je vlakový kilometr (vlak. km nebo vlkm), který se dělí na vlakový kilometr nákladní dopravy, který vyjadřuje přemístění jednoho nákladního vlaku o jeden kilometr a na vlakový kilometr osobní dopravy, který značí přemístění jednoho osobního vlaku (případně sólo motorového vozu) o jeden kilometr. Další z jednotek je tzv. místový kilometr (míst. km), který je definován jako součin kilometrů ujetých dopravními prostředky a normované obsaditelnosti těchto dopravních prostředků. V nákladní dopravě je důležitý tunokilometr (tkm), který představuje přepravu jedné tuny nákladu na vzdálenost jednoho kilometru. S touto jednotkou pak souvisí i hrubý tunokilometr (hr. tkm), který nám označuje přepravu jedné hrubé tuny nákladu na vzdálenost jednoho kilometru. (ČSÚ, 2010, [16])

## 6.2. Koridory a tratě

Pokud chceme, aby se i naše železnice, po vzoru železnic jako jsou v Japonsku či jiných vyspělých státech Evropské unie, stala moderním dopravním prostředkem 21. století, musí být technické parametry jejich hlavních tratí upraveny na standard, daný příslušnými mezinárodními dohodami. Modernizace železničních tratí má jednoznačné cíle a to zejména vyšší traťovou rychlost, traťovou třídu zatížení, prostorovou průchodnost, peronizaci<sup>4</sup> 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. (SŽDC, 2007, [32]) Jedná se konkrétně o tyto koridory, které se ovšem v některých svých částech prolínají:

**I. koridor:** hranice Německa – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – hranice Rakouska a Slovenska.

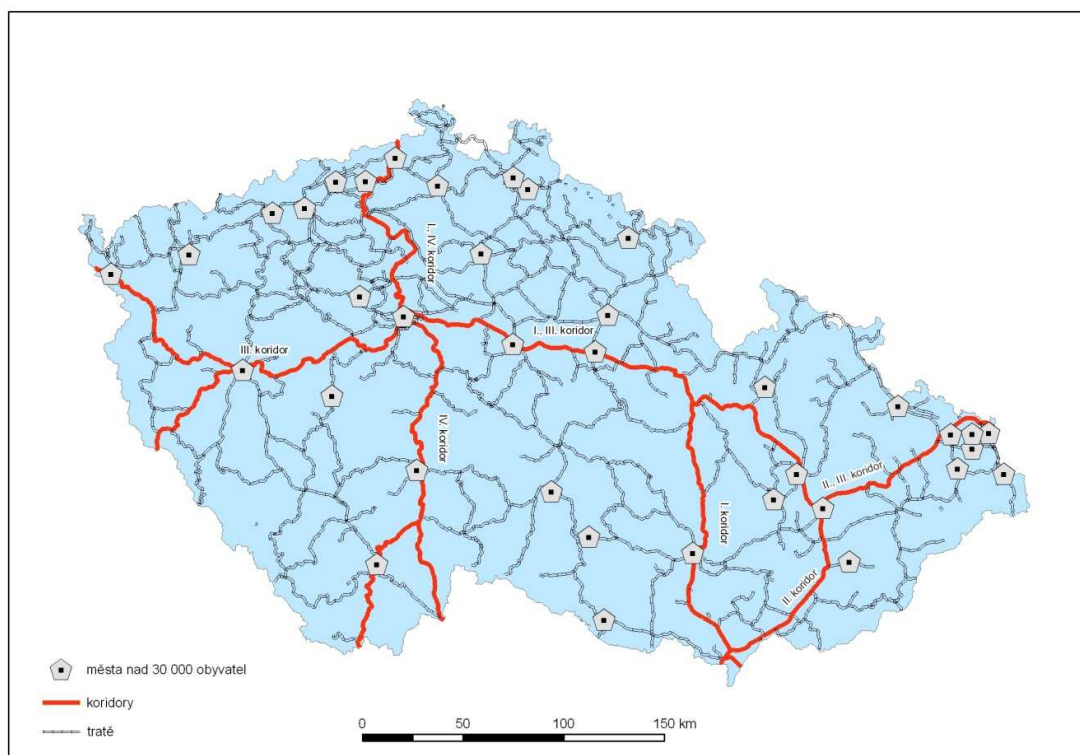
**II. koridor:** hranice Polska – Ostrava – Přerov, odtud jednak ve směru na Břeclav a hranice Rakouska, jednak na Českou Třebovou.

**III. koridor:** hranice Německa – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Ostrava a hranice Polska a Slovenska (od hranic Německa k Plzni přes Cheb, nebo Domažlice).

**IV. koridor:** hranice Německa – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí, odtud jednak ve směru České Budějovice – Horní Dvořiště a hranice Rakouska, jednak ve směru na České Velenice a opět odtud na hranice Rakouska.

---

<sup>4</sup> Peronizace je rozšíření nástupišť.



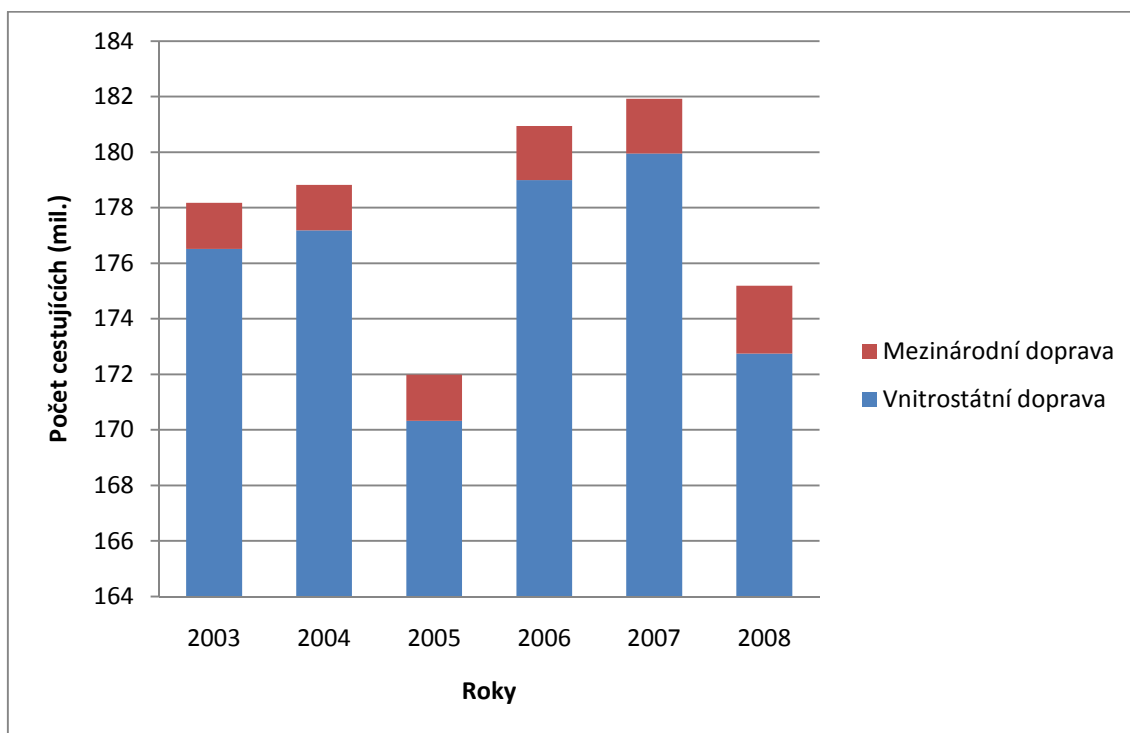
**Obr. 3:** Tranzitní koridory v České republice (zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

Na základě dohody ČR v rámci AGC (Evropská síť železničních magistrál) se budují tyto hlavní železniční koridory pro rychlost vlaků od 100 do 160 km/h, které mají zabezpečit provázanost s celoevropskou sítí. Celková délka činí 1 442 km. Názorně jsou tyto čtyři koridory vidět na obrázku 3. Po modernizaci těchto čtyř koridorů se značně zkracuje časová dostupnost jednotlivých měst, a to místy i o 30 %. (Mirvald, 2000, [6]). Nejvyšší prioritu z těchto uvedených koridorů má první z koridorů, protože se jedná o mezinárodní tranzit z toho důvodu, že spojuje hlavní města Německa, České republiky, Slovenska, Rakouska a Maďarska. Má tedy vysoký význam pro nákladní a osobní dopravu. Z osobní dopravy zde nalezneme totiž vlaky systému Eurocity a Intercity). Tento koridor byl jako první modernizován a modernizace stále probíhá. Brzy po začátku modernizace této trati se vláda rozhodla jednat i o pracích na druhém z těchto koridorů. (Řehák, 1997, [17]). Jedná se teď o nejvýznamnější období zásadní modernizace našich železničních drah.

### 6.3. Osobní doprava

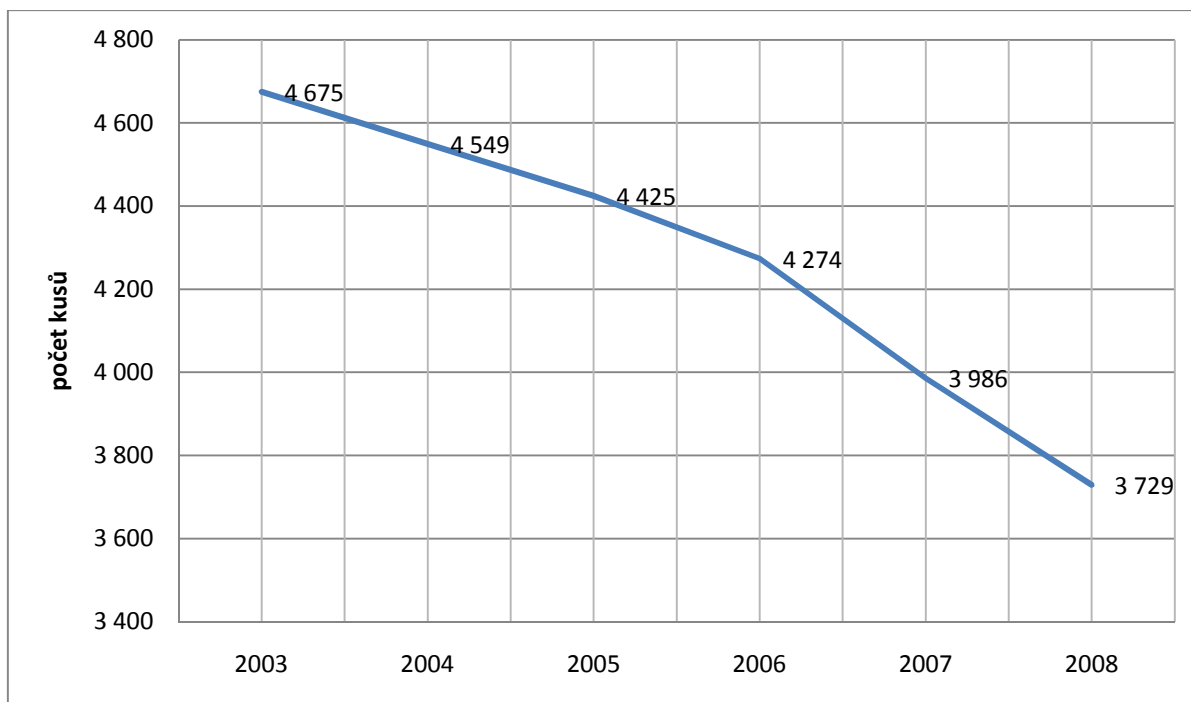
Osobní železniční doprava sjednocuje dálkovou a regionální přepravu. Umožňuje vzájemné spojení různých aglomerací, jednotlivých oblastí v euroregionech a zajišťuje i příměstskou dopravu. Od počátku devadesátých let klesá u nás počet cestujících na železnici. Na propadu železniční přepravy osob měl a stále má výrazný

podíl rozvoje individuálního automobilismu, ale také omezování frekvence železniční dopravy, nedokonalá návaznost spojů a časté změny jízdních řádů. Teprve až od roku 1998 se zpomalil její propad. (Mirvald, 2000, [6]) Počet cestujících přepravených ve vnitrostátní osobní dopravě za rok 2008 byl 172,746 milionů a v mezinárodní osobní dopravě to bylo 2,442 milionů. Ve vnitrostátní dopravě sice cestujících od roku 2007 ubylo, ale oproti tomu vzrostl počet cestujících v mezinárodní dopravě a to zhruba o 25 %. (České dráhy, 2009, [15]) Vývoj cestujících za posledních několik let podrobně ukazuje obrázek 4.



**Obr. 4:** Vývoj počtu cestujících v osobní dopravě mezi lety 2003 – 2008 (zdroj: České dráhy (Statistická ročenka – rok 2005 [16] a rok 2008 [15]))

Největším národním dopravcem v České republice zajišťujícím dopravu osob jsou České dráhy, a.s (dále jen ČD) s tradicí delší než 160 let. ČD mají celkem k dispozici (k 31.12.2008) 3 729 vozů osobní dopravy, což je asi 11% z celkového počtu kolejových vozidel, které tato společnost vlastní. Tyto vozy obsahují celkem 303 240 míst k sezení a ležení. (České dráhy, 2009, [15]) Za posledních několik let vozů osobní dopravy ubývá (viz obr. 5). Můžeme to přisoudit modernizaci železnic a to především trendu nákupu nových kolejových vozidel a oprav či likvidaci starších typů.



**Obr. 5:** Vývoj počtu vozů osobní dopravy v letech 2003 – 2008 (České dráhy (Statistická ročenka – rok 2005 [16] a rok 2008 [15]))

K přepravě osob se na železnicích používají různé typy vlaků. Dělí se na vlaky vyšší a nižší kvality. Mezi vlaky osobní dopravy patří několik kategorií. EC – EuroCity je vlak vyšší kvality, který je zařazený do mezinárodní sítě a je složený z vozů 1. a 2. vozové třídy, se skupinovým řazením vozů a překračuje státní hranici ČR. IC – InterCity je vlak vyšší kvality, který je složený z vozů 1. a 2. vozové třídy se skupinovým řazením vozů a nepřekračuje hranice ČR. EN – EuroNight je vlak vyšší kvality, který je zařazený do mezinárodní sítě a je složen z lůžkových a lehátkových vozů 1. a 2. třídy na sezení se skupinovým řazením vozů a překračuje státní hranici ČR. SC - SuperCity je vlak vyšší kvality s výrazně zkrácenou jízdou, který je složený z vozů 1. vozové třídy. (Ministerstvo financí ČR, 2003, [25]) R – Rychlík je vlak, který zastavuje pouze v některých stanicích a zastávkách (tzv. rychlíkové). Ex – Expres je vlakem vyšší kvality, který zastavuje pouze v některých „rychlíkových“ stanicích. Sp – Spěšný vlak je vlakem v části trasy jedoucí jako osobní vlak a v části jako rychlík. Os – Osobní vlak je vlakem, který zastavuje (téměř) v každé stanici a zastávce. (Portál Nezávislý železničář, 2003, [26]) Počty jednotlivých vlaků osobní přepravy, které jsou v roce 2010 v provozu, se dle kategorií svým počtem výrazně liší. V letošním roce 2010 je osobních vlaků v provozu 7212 (k 2.5.), स्पेशných vlaků je 285, rychlíků je 459 (k 27.4.). Vlaků vyšší kvality je podstatně méně Ex je 15 (k 30.3.), IC je 36 (k 3.4.), EC je 53 (k 1.5.) a EN je 7 (k 22.3.). (ŽelPage, 2010, [36]). Strukturu běhů vlaků veřejné osobní dopravy dle zmíněných kategorií v posledních letech znázorňuje tabulka 4. Je zde patrný nárůst téměř u všech kategorií, kde výjimkou je pouze kategorie osobních vlaků, kde došlo k poklesu.

**Tab. 4:** Běh vlaků veřejné osobní dopravy podle kategorií mezi lety 2006 – 2008

Mil. vlkm	2008	2007	2006	INDEX 08/07	INDEX 08/06
<b>SC, EC, IC, EN</b>	<b>7,473</b>	7,036	6,582	1,060	1,140
<b>Expresní vlaky</b>	<b>3,150</b>	0,690	0,695	4,570	4,530
<b>Rychlíky</b>	<b>26,848</b>	25,564	23,560	1,050	1,140
<b>Spěšné vlaky</b>	<b>4,382</b>	4,219	4,162	1,040	1,050
<b>Osobní vlaky</b>	<b>76,269</b>	77,488	78,041	0,980	0,980
<b>Celkem</b>	<b>118,122</b>	114,997	113,040	1,030	1,040

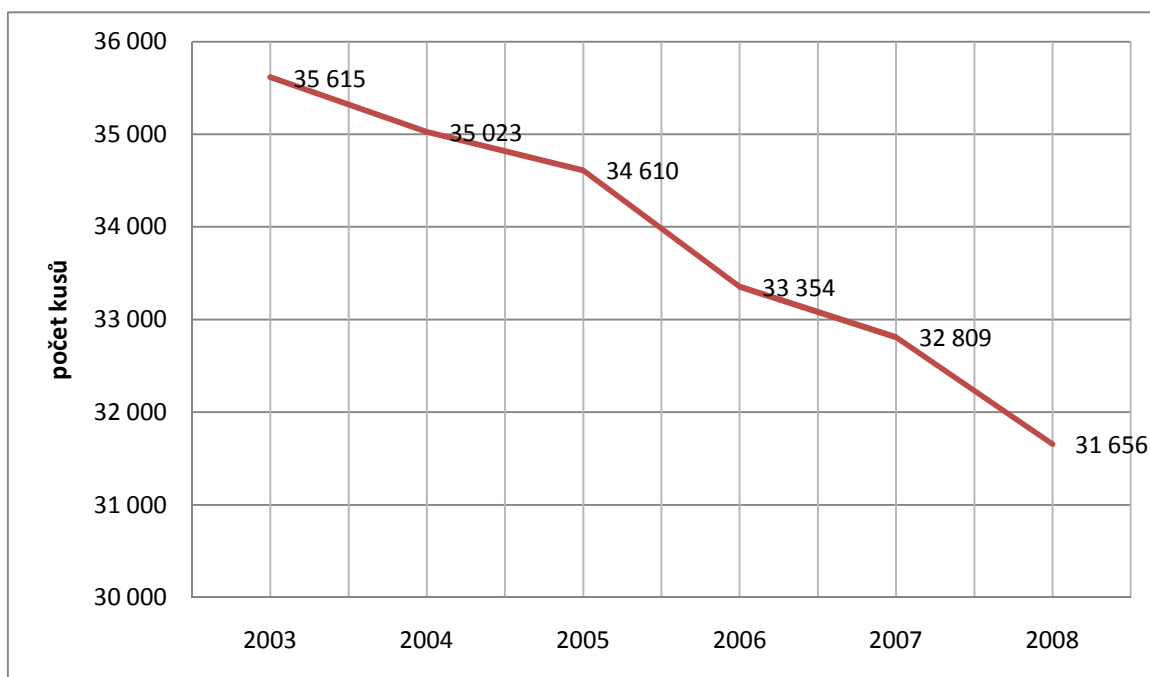
Zdroj: České dráhy (Statistická ročenka – rok 2008 [15])

#### 6.4. Nákladní doprava

V České republice nákladní železniční doprava zajišťuje důležité vnitrostátní, mezinárodní, dálkové a tranzitní spojení. Dále také zabezpečuje přímé spojení vleček, sítě stanic s nakládkou a vykládkou, terminálů kombinované dopravy a říčních přístavů. Od počátku 90. let výkony nákladní železniční dopravy v ČR postupně klesají, stejně tak jako v osobní dopravě. V roce 1997 tvořily výkony nákladní železniční dopravy 55 % stavu z roku 1990. Na tomto propadu nákladní dopravy se podílel zejména rozpad společného státu se Slovenskem, díky tomu došlo ke zkrácení průměrné přepravní vzdálenosti. Dalším důležitým faktorem byla změna struktury průmyslové výroby a to nejvíce díky útlumu těžkého průmyslu. Důležitou rolí se v ČR stalo budování dálnic, na které byla převedena část nákladní dopravy. (Mirvald, 2000, [6])

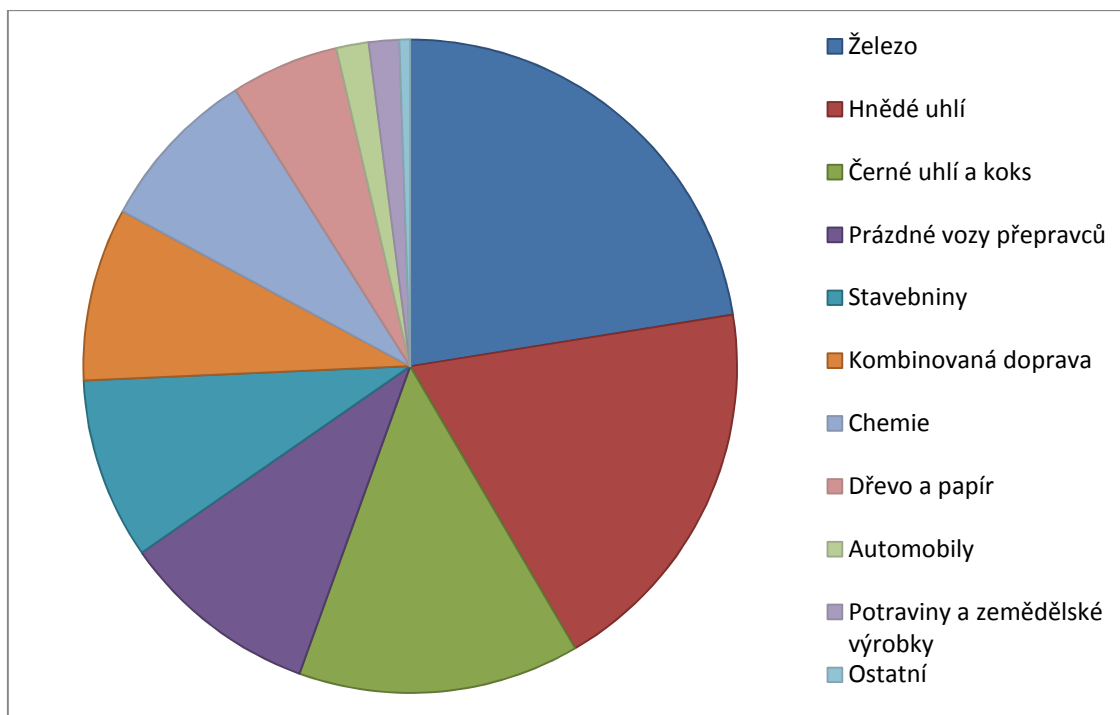
Největším železničním dopravcem v nákladní dopravě je dceřiná společnost Českých drah, a.s. ČD Cargo, a.s.. V roce 2008 bylo vlaky ČD Cargo, a. s., přepraveno 86,2 milionů tun zboží, což oproti roku 2007 představuje pokles přibližně asi o 6 %. V roce 2008 měla akciová společnost ČD Cargo nasazených 750 činných hnacích vozidel. Průměrný denní běh lokomotiv pak činil 309 tis. lokkm. V případě nákladních vozů byla obchodní potřeba na úrovni 25 tis. tažených vozidel, kdy nejpočetnější skupinu tvořily vozové řady pro přepravu hromadných substrátů, kapalných látek a kombinovanou přepravu zboží<sup>5</sup>. (ČD Cargo, 2009, [12]) Tato společnost má k dispozici 31 656 nákladních vozů (2008) s celkovou ložnou hmotností 1 546 000 tun. Tento počet nákladních vozů představuje 89 % veškerých kolejových vozidel, které mají celé ČD k dispozici. (České dráhy, 2009, [15]) Za posledních několik let vozů nákladní dopravy ubývá stejně, tak jako vozů dopravy osobní (viz obr. 6). Můžeme to přisoudit znovu modernizaci železnic a to především trendu nákupu nových kolejových vozidel a oprav či likvidaci starších typů a dále pak postupnému snižování využívání železniční nákladní dopravy.

<sup>5</sup>Kombinovaná přeprava zboží je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, která při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. Jedná se o dopravu nákladů v jedné a téže dopravní jednotce s využitím několika druhů dopravy, přičemž se překládá pouze nákladová jednotka kombinované dopravy, nikoliv samotné zboží. Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2006, [24])



**Obr. 6:** Vývoj počtu vozů nákladní dopravy v letech 2003 – 2008 (České dráhy (Statistická ročenka – rok 2005 [16] a rok 2008 [15]))

Přeprava jednotlivých komodit železniční nákladní dopravou je stěžejně závislá především na uhlí. Na celkovém objemu přepravy se totiž podílí asi 30 %, a to jak ve vnitrostátní dopravě, tak v dovozu a vývozu. Z toho téměř polovina hnědého uhlí směřuje do elektráren společnosti ČEZ, a.s., další část je určena nejen pro tuzemské, ale i pro zahraniční energetické a hutní společnosti (Rakousko, Německo, Maďarsko, Slovensko). I při přepravě stavebnin a nerostných surovin má železnice své nezastupitelné místo. Ročně se ve vozech ČD Cargo, a.s. převezí asi 8 milionů tun stavebních materiálů. Nejčastěji jde o vápence, vápno a cement, stavebniny, nerostné suroviny, strusky a popely. Další z oblasti přepravy patří vnitrostátní i mezinárodní přeprava potravin a zemědělských výrobků. Mezi tyto přepravované komodity patří hlavně potraviny a oleje, melasa, brambory, obiloviny, semena a odpady v potravinářském průmyslu a další. Za určitých podmínek je možné přepravovat i živá zvířata. Bezpečně se transportují i chemické výrobky a kapalná paliva jako je ropa, oleje, benziny, nafta, plyny, hnojiva, kyseliny, asphalt, plastové výrobky, vata, obvazy, barvy, pryskyřice, kosmetické výrobky, prací prášky nebo třeba pneumatiky. Další z oblastí přepravovaných komodit je dřevo a papírenské výrobky. Ročně se tak přemístí více než 4 miliony tun tohoto zboží. Příkladem je i dřevo z oblastí postižených vichřicemi Kyrill a Emma, odkud bylo odváženo dřevo především vlaky ČD Cargo, a.s. (téměř 1,8 milionu tun dřevní hmoty). Kromě přepravy motorových silničních vozidel vyrobených v České republice se i tranzitně přepravuje např. ze Slovenska do Německa či z Polska do Itálie. Také i přeprava železa a strojírenských výrobků je důležitá. Přepravují se jak suroviny nezbytné pro výrobu, především železná ruda, tak samotné železo, ocel, neželezné kovy a výrobky z nich. Mezi další přepravu patří i vojenské zásilky. (ČD Cargo, 2009, [11]) Podíl jednotlivých komodit je znázorněn na obrázku 7.



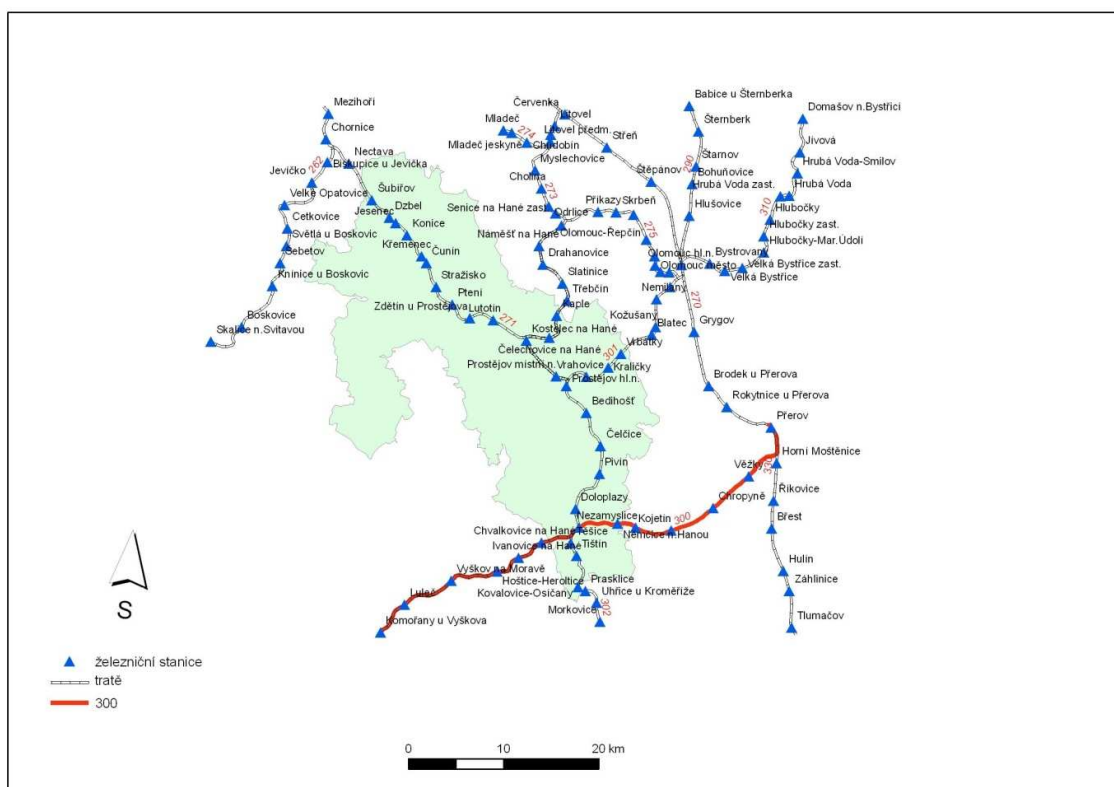
**Obr. 7:** Podíl komodit v tunách na nákladní přepravě ČD Cargo, a.s. v roce 2008 (Zdroj: ČD Cargo, 2009, [11])





## 7.1. Trať 300: Brno – Přerov

Jižní část okresu Prostějov protíná nejdůležitější trať z hlediska železniční dopravy z Brna do Přerova a dál do Bohumína. Jedná se o trať 300, která má 23 železničních stanic a zastávek. Celková délka trati je zhruba 88 km. Detailnější charakterizace této trati je uvedena v tabulce 6. Z celkového počtu 23 železničních stanic a zastávek se nachází 2 železniční stanice právě v okrese Prostějov, jedná se o Nezamyslice a o Němčice nad Hanou. Další zastávky a železniční stanice protínají okresy Brno-město, Brno-venkov, Vyškov (kde nalezneme jejich největší počet), Prostějov, Přerov a dokonce i jednu železniční stanici v okrese Kroměříž. Sklon trati je výraznější ve stoupání v místě, kdy pozvolna vstupuje dráha do okresu Vyškov, kde nejvyšší nadmořskou výšku ze stanic má železniční stanice Luleč, která se nachází 285 m n. m. Z této stanice směrem na Nezamyslice pozvolna spád železniční trati klesá. Vzdálenost železniční stanice Nezamyslice od Brna hlavního nádraží je asi 61 km. Nezamyslice a Němčice nad Hanou od sebe dělí vzdálenost zhruba 4 kilometrů, jak je patrné z již zmíněné tabulky 6. Nezamyslice jsou jedním z nejdůležitějších železničních uzlů v okrese Prostějov. Kříží se zde s tratí 300 i trať 301: Nezamyslice – Olomouc a zrušená trať 302: Nezamyslice – Morkovice. (ŽelPage, 2010, [43])



**Obr. 9:** Část tratě 300: Brno – Přerov (Zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

**Tab. 6:** Charakteristika tratě 300: Brno – Přerov

	<b>Poloha na trati (km)</b>	<b>Typ stanice<sup>6</sup></b>	<b>Nadmořská výška (m n. m.)</b>	<b>Okres</b>
<b>Brno hlavní nádraží</b>	0	žel. stanice	205	Brno-město
<b>Chrlice</b>	9	žel. stanice	215	Brno-venkov
<b>Sokolnice-Telnice</b>	16	žel. stanice	210	Brno-venkov
<b>Újezd u Brna</b>	17	zastávka	210	Brno-venkov
<b>Hostěrádky-Rešov</b>	20	zastávka	215	Vyškov
<b>Zbýšov</b>	22	zastávka	215	Vyškov
<b>Křenovice horní nádr.</b>	24	žel. stanice	220	Vyškov
<b>Holubice</b>	26	žel. stanice	235	Vyškov
<b>Velešovice</b>	27	zastávka	240	Vyškov
<b>Rousínov</b>	30	žel. stanice	245	Vyškov
<b>Komořany u Vyškova</b>	34	žel. stanice	265	Vyškov
<b>Luleč</b>	38	žel. stanice	285	Vyškov
<b>Vyškov na Moravě</b>	45	žel. stanice	260	Vyškov
<b>Hoštice-Heroltice</b>	51	zastávka	240	Vyškov
<b>Ivanovice na Hané</b>	54	žel. stanice	230	Vyškov
<b>Chvalkovice na Hané</b>	57	zastávka	225	Vyškov
<b>Nezamyslice</b>	61	žel. stanice	210	Prostějov
<b>Němčice nad Hanou</b>	65	žel. stanice	210	Prostějov
<b>Měrovice nad Hanou</b>	67	zastávka	205	Přerov
<b>Kojetín</b>	71	žel. stanice	195	Přerov
<b>Chropyně</b>	76	žel. stanice	195	Kroměříž
<b>Věžky</b>	82	žel. stanice	200	Přerov
<b>Přerov</b>	88	žel. stanice	210	Přerov

Zdroj: ŽelPage, 2010, [43]

Pravidelný provoz na této trati funguje od 29. srpna roku 1869. V těch dobách projíždělo Nezamyslicemi z Brna do Přerova a opačným směrem denně čtrnáct nákladních, dva osobní a jeden smíšený vlak. Osobní doprava se poté zvyšovala. Celá tato trať byla budována moderně. V osmi stanicích (včetně Nezamyslic) byly tehdy již telegrafní přístroje o dvou vedeních po drátech podél tratě. Dobrý stav tratě a bezpečný provoz na ní, mimo stanic zabezpečovalo čtyřicet zaměstnanců žijících v malých domcích podél tratí. Už tehdy byly v železniční stanici Nezamyslice položeny 3 koleje, které umožňovaly bezpečné míjení nebo odstavení nákladního vlaku při průjezdu osobního vlaku. Od 1. září 1869 do konce roku projelo po tehdejší nové trati 288 osobních a 244 nákladních vlaků. Staniční budova v Nezamyslicích patřila svou velikostí mezi největší na celé trati. Množství přepravovaného zboží, výrobků, materiálu

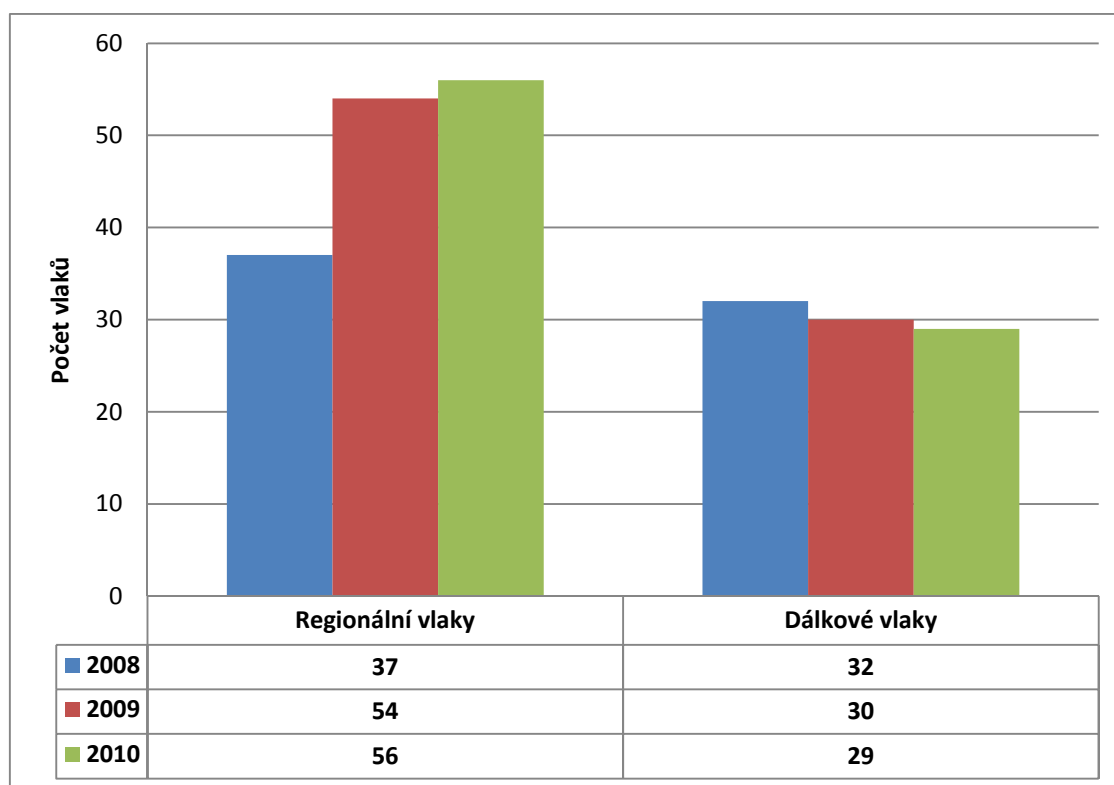
<sup>6</sup> Rozdíl mezi železniční stanicí a zastávkou je v občanské vybavenosti, jako je budova nádraží či koupě jízdenky v této budově, v přítomnosti výpravčího a v možnosti křížení vlaků z důvodu, že je zde více kolejí než pouze jedna.

i zavazadel, vyžadovalo prostorná a suchá skladiště. To bylo postaveno západně od budovy a to i s nakládací rampou a potřebnou váhou. Skladiště už však dnes zeje prázdnou a chátrá a váha byla odstraněna v dubnu 2002. Během posledních padesáti let došlo k velkým proměnám, pokračujícím i v současnosti. V průběhu šedesátých let se rozhodlo, že parní lokomotivy budou postupně vytlačovány z provozu a nahrazovány motorovými tahači i motorovými vlaky. Ke zrušení páry došlo v roce 1978. Motorové lokomotivy však neměly tak dlouhou životnost jako jejich parní předchůdkyně. V roce 1990 rozhodlo vedení Českých drah o elektrizaci tratě mezi Brnem a Přerovem a tak se v prosinci roku 1993 rozjela do Přerova první elektrická lokomotiva. Provoz elektrických vlaků směrem na Vyškov a na Brno, který byl budovaný jako střídavá soustava 25 kV, musel počkat na dobudování napájecí stanice v Nezamyslicích, která je dvousystémová a slouží oběma soustavám, tedy i stejnosměrné do Olomouce a do Přerova. Stanice byla dokončena a dána do provozu 7. dubna 1994. Poslední den v září pak vyjel elektrický vlak do Vyškova a do Brna až 30. června 1995. (Oustrata, 2006, [9])



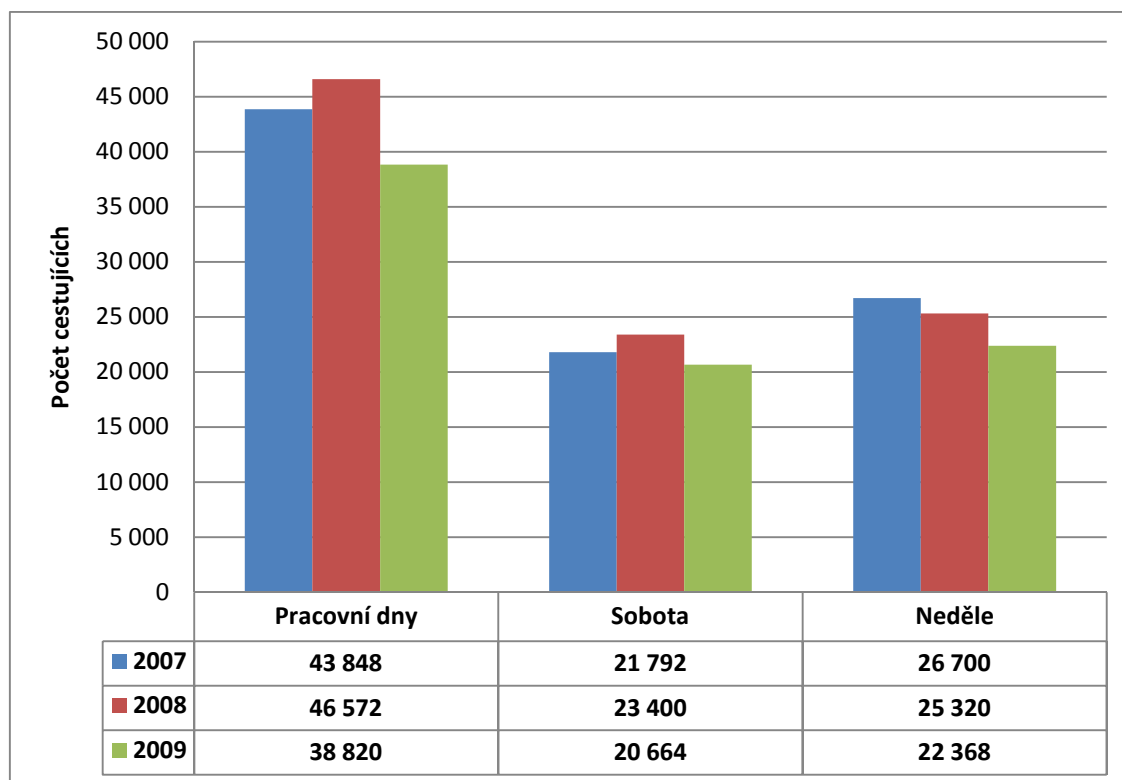
**Obr. 10:** Železniční stanice v Nezamyslicích (autor fotografie: Radek Poledníček)

V tomto roce jezdí na této trati 56 vlaků regionálních a 29 vlaků dálkových. Z obrázku 11 je patrný mírný nárůst vlaků z řad regionálních, který je zapříčiněn zvýšenou poptávkou krajů s důrazem na regionální dopravu. Postupný pokles dálkových vlaků je dán zejména poklesem poptávky železniční dopravy na delší vzdálenosti. Jak je patrné z tabulky 5, po této trati jezdí převážně vlaky řady 163, 363 a 460. Vlaky 460 jsou určeny zejména jako osobní vlaky a k tomu jsou přizpůsobeny. V posledních čtyřech letech se tato skladba vlaků nemění. Na trati je možné vidět i jiná železniční kolejová vozidla. (ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48]) Z jízdního řádu tratě 300 vyplývá, že 73 vlaků z celkového počtu 85 vlaků regionální i dálkové železniční osobní dopravy zastavuje v železniční stanici Nezamyslice, což z této železniční stanice dělá největší železniční uzel v okrese. Cestující zde také hojně přestupují na regionální či dálkové vlaky ve směru Prostějov a Olomouc po trati číslo 301. Přestupy cestujících se dějí i v rámci samotné tratě 300 na regionální či dálkové vlaky směrem jak na Vyškov na Moravě a dále do Brna, tak směrem na Přerov či dále až směrem na Bohumín. (ŽelPage, 2010, [41] a [42])



**Obr. 11:** Vývoj počtu vlaků na trati 300 (Brno - Přerov) mezi lety 2008 – 2010 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

Jak je patrné z následujícího obrázku 12, tak počet cestujících v roce 2008 narostl oproti roku 2007. V roce 2009 došlo k výraznému propadu zhruba o 8 000 cestujících v týdnu a o pár tisíc cestujících v sobotu a neděli. Propad cestujících na železnici však zaznamenává celá Česká republika a i tato železnice v jižní části okresu Prostějov není výjimkou.

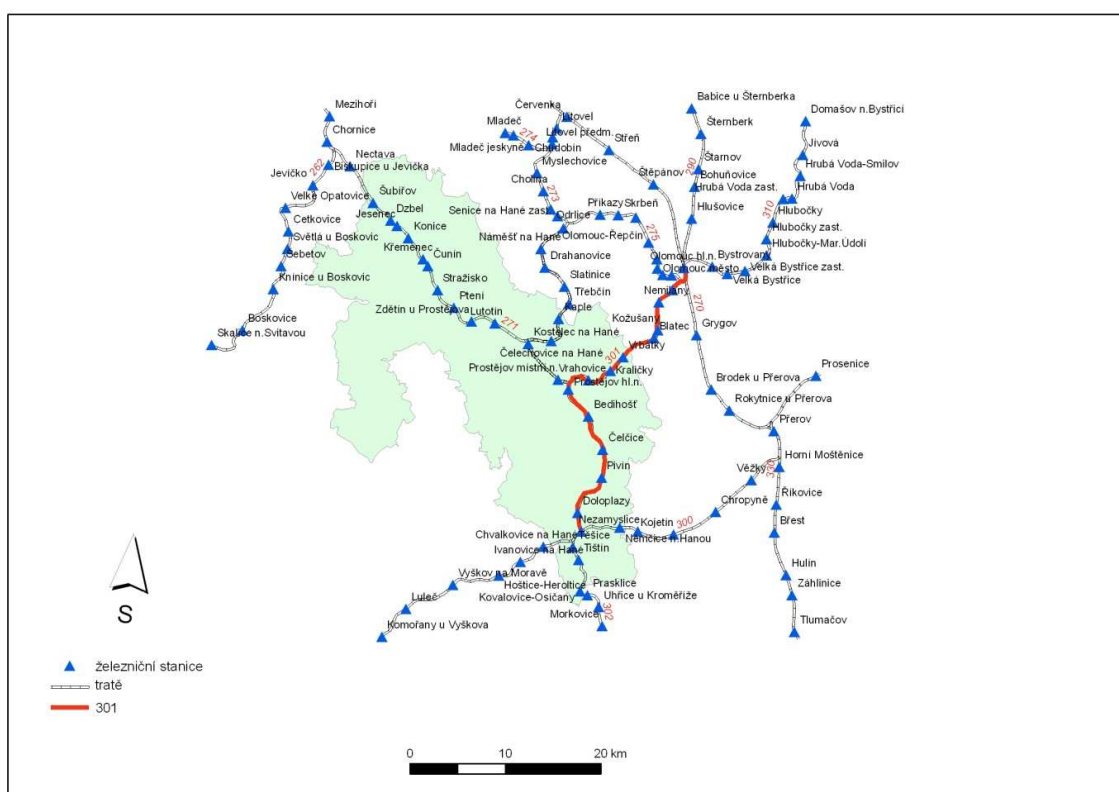


**Obr. 12:** Vývoj počtu cestujících v týdnu na trati 300 (Brno - Přerov) mezi lety 2007 – 2009 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])



## 7.2. Trať 301: Nezamyslice – Olomouc

Nejdůležitější železniční tratí v okrese Prostějov je právě trať 301: Nezamyslice – Olomouc. Vytváří určitou osu celého okresu. Bližší charakteristiku tratě najdeme v následující tabulce 7. Celá trať má délku něco málo přes 39 km. Většinu tratě, asi 27 km, obsahuje sledovaný okres. Je zde dohromady 14 železničních stanic a zastávek a z nich celkem devět jsou součástí okresu Prostějov, zbylých pět patří pod okres Olomouc. Sklon na této trase je téměř nepatrný. Nejvyšších nadmořských výšek dosahuje železniční stanice Blatec, která se nachází v okrese Olomouc a má 230 m n. m. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])



**Obr. 13:** Trať 301: Nezamyslice – Olomouc (Zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

O železniční trati z Brna do Olomouce se začalo vážně jednat, jak již bylo zmíněno, v roce 1863. Po průzkumu terénu tratě bylo navrženo postavit železnici vedoucí mimo město Prostějov, z důvodu nevyhovujícího složení půdy. Původně měla trasa tratě probíhat z Bedihoště přímo do Čechůvek (místní část města Prostějova) a odtud do Vrbátek. Do Prostějova měla vést slepá odbočka z Bedihoště. Tehdy musel Prostějov silnými argumenty prosazovat, aby byla trasa volena přes okraj města. Nakonec bylo však rozhodnuto tak, jak chtělo město Prostějov, a tak trať Moravskoslezské severní dráhy císaře Ferdinanda vede po dnešní trase. Z obrázku 13 je

tak patrný mírný oblouk k městu Prostějovu po severním okraji Vrahovic do Vrbátek. Stavba dráhy tehdy trvala asi 3 roky a prováděla ji pro tento účel založená společnost. V roce 1907 byla tato dráha zestátněna. Dne 8. června 1870 projel první vlak se slavnostně vyzdobenou lokomotivou. Nákladní doprava byla pak zahájena 1. července a osobní 15. července. Tehdy jezdily čtyři osobní vlaky v obou směrech denně. Vlak však nezastavoval ani ve Vrahovicích, ani v Sajlerově<sup>7</sup>. Zastávku ve Vrahovicích se podařilo prosadit až v roce 1946, kdy byla 12. května slavnostně otevřena a dána do provozu. Tato zastávka byla postavena na místě strážního stanoviště. Jednalo se o dřevěnou boudu pro závoráře, který obsluhoval mechanické závory na silnici Vrahovice – Vrbátky. V Sajlerově byla otevřena zastávka 7. října 1945. (Odložil, 1993, [8]) V roce 1990 rozhodlo vedení Českých drah i o elektrizaci tratě Nezamyslice – Olomouc a tak se 23. ledna 1993 rozjela z Nezamyslic k Prostějovu první elektrická lokomotiva.

Dráha měla po mnoho let, a to plným právem název „řepná železnice“. Umožnila totiž vznik několika cukrovarů a to v Bedihošti, Vrbátkách, Kojetíně, Chropyni i Němčicích nad Hanou. Ovšem cukrovar v Doloplazích, který byl postaven již v roce 1849 jako první ve střední Evropě, se napojil na novou dráhu krátkou vlečkou od Víceměřic. (Oustrata, 2006, [9])

**Tab. 7:** Charakteristika trati 301: Nezamyslice - Olomouc

	<b>Poloha na trati (km)</b>	<b>Typ stanice</b>	<b>Nadmořská výška (m n. m.)</b>	<b>Okres</b>
<b>Nezamyslice</b>	0,000	žel. stanice	210	Prostějov
<b>Doloplazy</b>	2,213	zastávka	215	Prostějov
<b>Pivín</b>	7,225	žel. stanice	225	Prostějov
<b>Čelčice</b>	9,964	zastávka	215	Prostějov
<b>Bedihošť</b>	13,847	žel. stanice	210	Prostějov
<b>Prostějov hlavní nádr.</b>	18,657	žel. stanice	220	Prostějov
<b>Vrahovice</b>	20,994	zastávka	225	Prostějov
<b>Kraličky</b>	23,917	zastávka	225	Prostějov
<b>Vrbátky</b>	26,019	žel. stanice	220	Prostějov
<b>Blatec</b>	30,567	žel. stanice	230	Olomouc
<b>Kožušany</b>	32,027	zastávka	225	Olomouc
<b>Nemilany</b>	34,408	zastávka	215	Olomouc
<b>Olomouc – Nové Sady</b>	36,304	zastávka	210	Olomouc
<b>Olomouc hlavní nádr.</b>	39,371	žel. stanice	215	Olomouc

Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49]; ŽelPage, 2010, [43] + vlastní úpravy

<sup>7</sup> Sajlerov je dřívější označení pro obec Kralice na Hané a její místní část Kraličky.

Trat' začíná v železniční stanici Nezamyslice, která je již zmíněným železničním uzlem tratě 300: Brno - Přerov, nyní popisované tratě 301: Nezamyslice – Olomouc a zrušené tratě 302: Nezamyslice – Morkovice. Odbočka z trati 300: Brno – Přerov z Nezamyslic na Prostějov si vyžádala stavbu zajímavého zařízení, obdivovaného dodnes. Je to točna. Lokomotiva, která přivezla vlak od Prostějova, po odpojení od soupravy najela na tento otočný most, kde ji dva posunovači pomocí pák otočili jako na kolotoči. Z ní se pak najíždělo i do výtopny. Tam se prováděla menší údržba, ale hlavně se udržovala pod párou, aby byla kdykoliv připravena k záprahu. Tato výtopna však byla poškozena náletem sovětských letadel 28. dubna 1945 a v roce 1969 požárem. Po zrušení parních lokomotiv byla jako nepotřebná zbourána. (Oustrata, 2006, [9])

Dráha samozřejmě protíná i spádové město celého okresu Prostějov. Prostějov hlavní nádraží je železničním uzlem na trati 301: Nezamyslice – Olomouc s tratí 271: Prostějov – Chornice a s tratí 273: Červenka – Senice na Hané – Prostějov. Největších traťových rychlostí může vlak dosáhnout v několika rovinných úsecích, kde se nenachází přejezdy či jiné omezující situace. Tyto úseky se v průběhu nacházejí mezi železničními stanicemi Blatec – Nezamyslice, kde je to až 100 km.h<sup>-1</sup>. Ve zbylém úseku z Olomouce do Blatce lze místy vyvinout rychlost vlaku až 90 km.h<sup>-1</sup>. Minimální rychlost je místy omezena i na 40 km.h<sup>-1</sup> a to zejména v místech, kde se nachází oblouky<sup>8</sup> (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])

Na sledované trati nalezneme celkem 25 přejezdů. Podrobný rozpis uvádí následující tabulka 8. Písmenem „k“ se označují nechráněné přejezdy označené pouze výstražným křížem. Je jich šest a jedná se o kontakty železniční tratě s málo frekventovanými účelovými komunikacemi, jako jsou například polní cesty apod. Dokonaleji ovšem musí být chráněny silniční komunikace vyššího řádu, jako jsou státní silnice II. nebo III. třídy či některé místní komunikace a frekventovanější účelové komunikace. Zkratka „PZS“ znamená přejezdové zabezpečovací zařízení. Na této trati jich najdeme celkem 19 a jsou rozděleny na několik druhů. Světelná přejezdová zabezpečovací zařízení signalizace se dělí na „PZS1“, „PZS2“ a „PZS3“. Na všech námi sledovaných tratích najdeme PZS3, kde ovládání je automatické, v odůvodněných případech může být ovládání ruční. Indikace stavu PZS na kontrolním stanovišti jsou zřízeny. Podle indikací musí být před odjezdem vlaku z dopravního možného zjistit pohotovostní (bezporuchový) a bezanulační stav. Mezi ty, které leží na této dráze, patří PZS 3ZNI (světelné zabezpečovací zařízení se závorami – „Z“, bez pozitivní signalizace – „N“), PZS 3ZBI (světelné zabezpečovací zařízení se závorami – „Z“, s pozitivní signalizací – „B“), PZS 3SBI (světelné zabezpečovací zařízení bez závor – „S“, s pozitivní signalizací – „B“) a PZS 3SNI (světelné zabezpečovací zařízení bez závor – „S“, bez pozitivní signalizace – „N“). Všechny tyto čtyři druhy PZS3, které najdeme na této trati podávají informaci o svém stavu obsluhujícímu zaměstnanci (označení písmenem „I“). Takže na kontaktních místech železniční tratě s jinými komunikacemi nalezneme celkem pět přejezdů se závorami a zbylých dvacet je bez závor. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])

<sup>8</sup> Oblouk je správné označení pro směrové zakřivení trati tvaru kružnicového oblouku.

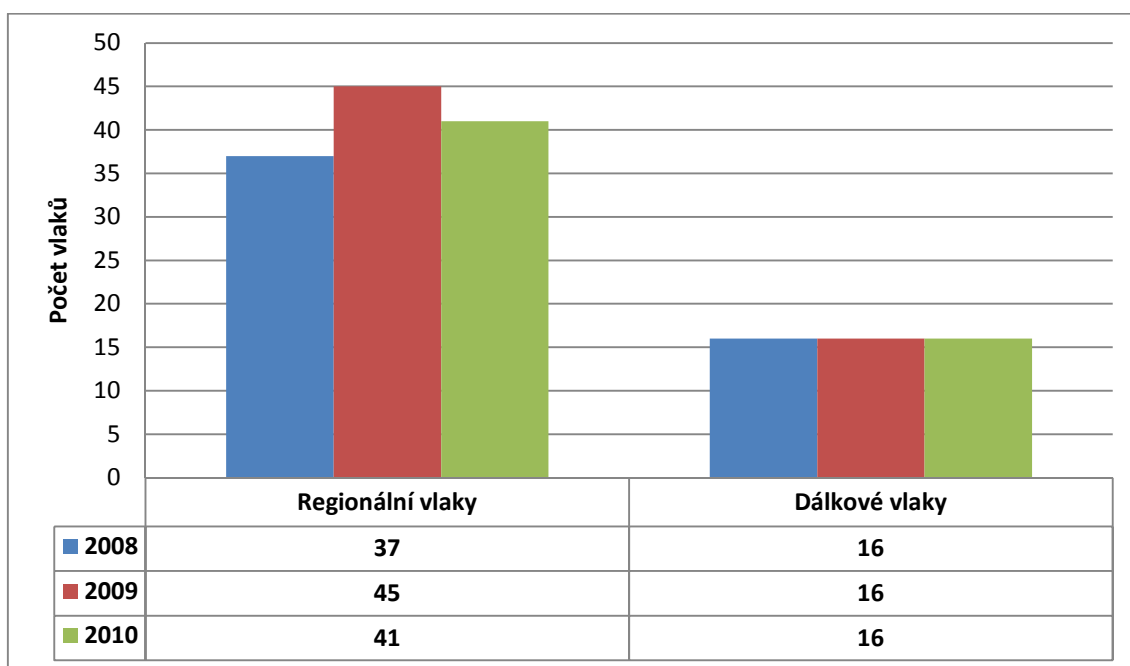


**Tab. 8:** Přejezdy a jejich charakteristika na trati 301: Nezamyslice - Olomouc

Seznam přejezdů (jejich označení)	Poloha přejezdu na trati (v km)	Typ komunikace	Způsob zabezpečení	Obsluha stanoviště
P 7198	0,252	státní silnice III. třídy	PZS 3ZNI	Nezamyslice
P 7577	1,119	státní silnice III. třídy	PZS 3ZBI	Nezamyslice
P 7578	5,260	účelová komunikace	PZS 3SNI	Nezamyslice, Pivín
P 7579	9,908	státní silnice III. třídy	PZS 3SBI	Bedihošť
P 7580	10,264	účelová komunikace	k	-
P 7581	10,480	účelová komunikace	k	-
P 7582	12,925	účelová komunikace	PZS 3SNI	Bedihošť
P 7583	14,320	státní silnice III. třídy	PZS 3ZNI	Bedihošť
P 7584	14,688	účelová komunikace	k	-
P 7585	15,846	účelová komunikace	k	-
P 7586	16,390	účelová komunikace	k	-
P 7587	17,869	místní komunikace IV. třídy	PZS 3SNI	Prostějov hl. n.
P 7588	18,935	státní silnice I. třídy	PZS 3ZNI	Prostějov hl. n.
P 7589	19,362	místní komunikace II. třídy	PZS 3SNI	Prostějov hl. n.
P 7590	20,972	státní silnice III. třídy	PZS 3SBI	Vrbátky
P 7591	22,702	účelová komunikace	PZS 3SNI	Vrbátky
P 7592	23,810	účelová komunikace	k	-
P 7593	26,304	státní silnice III. třídy	PZS 3SNI	Vrbátky
P 7594	26,623	účelová komunikace	PZS 3SNI	Vrbátky
P 7595	30,317	státní silnice III. třídy	PZS 3ZBI	Blatec
P 7596	33,910	účelová komunikace	PZS 3SBI	Blatec
P 7597	35,352	účelová komunikace	PZS 3SBI	Olomouc hl. n.
P 7598	36,223	státní silnice II. třídy	PZS 3SBI	Olomouc hl. n.
P 7599	36,991	účelová komunikace	PZS 3SBI	Olomouc hl. n.
P 6522	37,867	státní silnice III. třídy	PZS 3SBI	Olomouc hl. n.

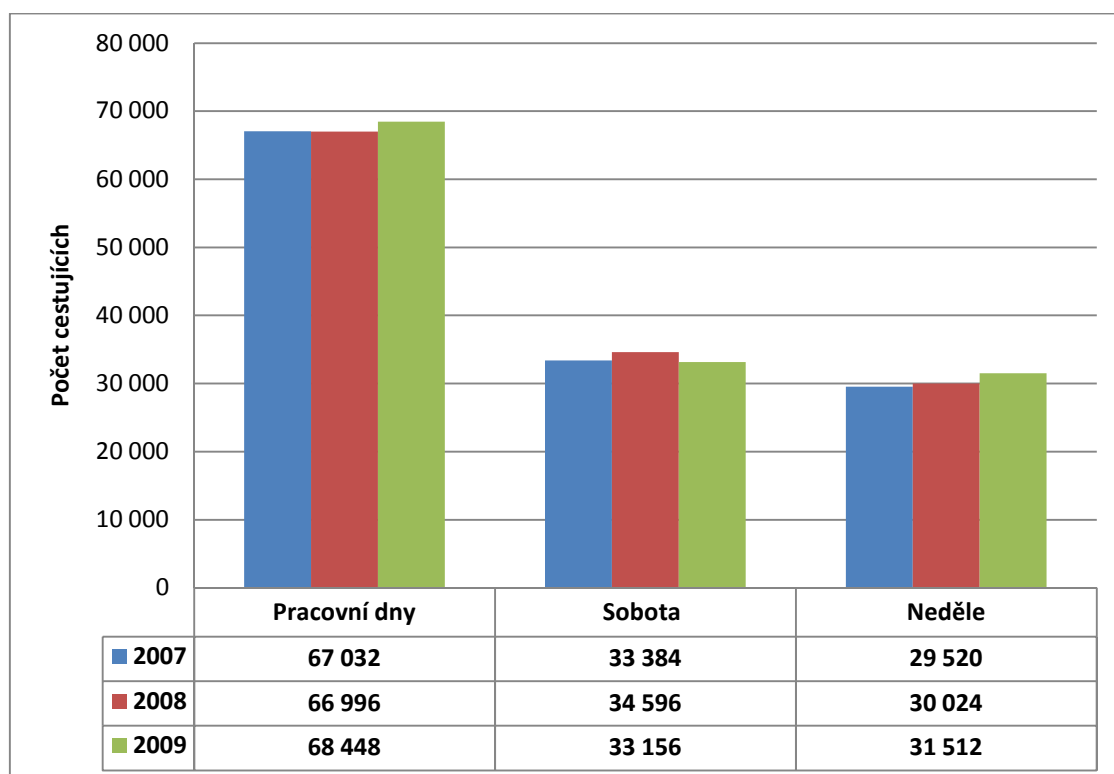
Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49] + vlastní úpravy

V osobní dopravě představuje tato trať nezastupitelnou roli. V tomto roce jezdí na této trati 41 vlaků regionálních a 16 vlaků dálkových. Mezi dálkové vlaky, jejichž počet zůstává poslední 3 roky stejný, jak je vidět z obrázku 14, patří rychlíky směřující z Brna do Olomouce a zpět. Jak je patrné z předchozí tabulky 5, tak po této trati jezdí převážně vlaky řady 460 a večerní motorové vlaky 810. Vlaky 460 jsou určeny zejména jako regionální osobní vlaky a na to jsou i technicky přizpůsobeny. Oproti minulému roku došlo ke změně, kdy byly řady železničních kolejových vozidel zcela změněny a došlo k opuštění řad 163 a 363 nebo i řada 141, která na trati taktéž občas jezdila. Po této trati jezdí i jiná železniční kolejová vozidla, jako třeba u rychlíků z Olomouce či Brna. Jsou to řady 362, 363 a další. Počet cestujících rychlíky z Brna do Olomouce však ubývá. Důvodem je časová a finanční náročnost pro cestující v porovnání s autobusovou dopravou, která je levnější a rychlejší. Navýšení počtu regionálních vlaků v roce 2009 zapříčinilo zařazení tzv. „zrychlených“ vlaků do jízdního řádu. Jednalo se o vlaky směřující z Prostějova do Olomouce a zpět a zastavující pouze na svých konečných železničních stanicích v těchto městech. V roce 2010 jsou již tyto vlaky zrušeny z důvodu jejich nevyužívání, které nenaplnilo ekonomické představy, a staly se tak nežádoucími. Ovšem jedním z důvodů nárůstu počtu cestujících v týdnu v roce 2009, jak je patrné z obrázku 15, můžeme paradoxně přisoudit třeba i právě těmto „zrychleným“ vlakům. Počty cestujících v sobotu ovšem v roce 2009 oproti roku 2008 poklesly. (ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])



**Obr. 14:** Vývoj počtu vlaků na trati 301 (Nezamyslice - Olomouc) mezi lety 2008 – 2010 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

Jak již bylo zmíněno, v roce 2010 na tuto trať byly nasazeny vlaky řady 460 a 810. (ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48]) Motorové vlaky řady 810 známé z lokálek tratí 271 a 273 na této trati jezdí ve večerních hodinách, z důvodu nenaplnění kapacit větších vlakových souprav. Ovšem pohodlnost těchto někdy až přeplněných vlaků řady 810 cestujícími není nejpříjemnější. Je to ale stále lepší řešení ze strany ČD než úvahy, které měly večerní spoje Olomouce s Prostějovem zrušit, což by zapříčinilo problém s dojížděnkou studentů a zaměstnaných lidí z Olomouce do Prostějova a okolních vesnic či zpět. Tato trať je velmi důležitou z hlediska dopravy cestujících v rámci regionu. Žáci základních a středních škol využívají vlaky na této trase v ranních a odpoledních hodinách, kdy jsou tyto spoje nejvíce využívány. Obyvatelé obcí ležících na této trati stále hojně využívají této dopravy i do zaměstnání, kdy se jedná stále o levnější záležitost než cestování automobilem. Spádovým centrem regionu je město Prostějov, kam cestuje nejvíce lidí. Ovšem mnoho lidí využívá tohoto spoje i do Olomouce, kam směřuje mnoho lidí za prací či vzděláním i z Prostějova. V přílohách k této bakalářské práci nalezneme i jízdní řád této tratě 301. Z tohoto jízdního řádu je pak patrné, že všech 57 vlaků regionální a dálkové osobní dopravy zastavuje v Prostějově. Jinak je tomu ale u železniční stanice Nezamyslice, kde zastavují tyto vlaky v 49 případech. Zbýlých 8 vlaků směřuje z Prostějova do Olomouce či obráceně. Spojení Nezamyslic s Prostějovem železniční osobní dopravou je časově udáno 18-ti – 20-ti minut, u rychlíků je to pak 14 minut. Cesta z Prostějova do Olomouce trvá dle jízdního řádu 25 – 28 minut osobním vlakem a rychlíkem pak za 16 minut. Celkově se tedy z výchozí stanice (z Nezamyslic) na konec tratě 301 (Olomouc) můžeme dopravit nejdříve za 30 minut rychlíkem. (ŽelPage, 2010, [44])



**Obr. 15:** Vývoj počtu cestujících v týdnu na trati 301 (Nezamyslice - Olomouc) mezi lety 2007 – 2009 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

Nákladní doprava na uzlu veškeré železniční dopravy Prostějov hlavní nádraží má ve svém obvodu deset vleček, které jsou umístěny na této trati, jak je patrné z tabulky 9. Devět z těchto vleček je stále v provozu, i když jsou využívány značně pod svými možnostmi. Poslední vlečka, která je mimo provoz, patřila zaniklé pobočce společnosti Vitana. Ze všech deseti vleček patří osm do provozu železniční stanice Prostějov hlavní nádraží, nejvíce těchto možností využívají společnosti zaměřené na strojírenství, které má v městě Prostějov dlouholetou tradici. Devátá z vleček patří pod železniční stanici ve Vrbátkách, která nejvyššího provozu dosahuje zejména na podzim, kdy se sklízí cukrovka. Cukrovar ve Vrbátkách je posledním cukrovarem, který je v provozu na kdysi označené „řepné“ železnici. Poslední z vleček, která patří pod obvod železniční stanice Prostějov hlavní nádraží, je železniční stanice Blatec se svou vlečkou, která je již v okrese Olomouc. (ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50])

**Tab. 9:** Seznam vleček patřící pod ŽST Prostějov hl. n., ŽST Vrbátky, ŽST Blatec

Vlečka	Smlouva o provozování drážní dopravy č:	Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách č:	Stav
<b>ŽST Prostějov hlavní nádraží</b>			
<b>DT výhybkárna a mostárna a.s.</b>	217/2003	218/2003	aktuální – v provozu
<b>Oděvní podnik, a.s.</b>	1035/2003	-	aktuální – v provozu
<b>Moragro, a.s. v Prostějově</b>	947/2003	948/2003	aktuální – v provozu
<b>Obchodní sladovny, a.s., Prostějov</b>	325/2002	326/2002	aktuální – v provozu
<b>Slévárna ANAH Prostějov, s.r.o.</b>	491/2002	492/2002	aktuální – v provozu
<b>Slévárna ANAH - Kovošrot</b>	N3/215 – 50/2001	846/2003	aktuální – v provozu
<b>TOMI – REMONT, a.s.</b>	115/2003	116/2003	aktuální – v provozu
<b>VITANA</b>	-	-	mimo provoz
<b>ŽST Vrbátky</b>			
<b>Cukrovar Vrbátky</b>	107/2001	106/2001	aktuální – v provozu
<b>ŽST Blatec</b>			
<b>MJM Litovel, a.s., provoz Blatec</b>	1041/2003	918/2003	aktuální – v provozu

Zdroj: ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50]

**Tab. 10:** Přeprava vozových zásilek v železniční stanici Prostějov hlavní nádraží v roce 2009

<b>Prostějov – hlavní nádraží</b>	<b>1. čtvrtletí (Q1) - 2009</b>	<b>2. čtvrtletí (Q2) - 2009</b>	<b>3. čtvrtletí (Q3) - 2009</b>	<b>4. čtvrtletí (Q4) - 2009</b>	<b>Celkem za rok</b>
<b>Počet přív. vozů k nákl. vlakům</b>	1928	2059	2225	1872	8084
<b>Počet místních vozů</b>	1230	1383	1392	842	4847
<b>Vozy vážené v železniční stanici</b>	110	67	57	62	296
<b>Tržby z mezinárodní přepravy</b>	3385633	4160836	2469661	512807	10528937
<b>Tržby z tuzemské přepravy</b>	2250486	3062493	4656045	2695626	12664650
<b>Počet naložených vozů</b>	757	1060	911	562	3290
<b>Počet tun naložených ve vozech</b>	24538	36547	27396	13831	102312
<b>Počet vyložených vozů</b>	1264	1172	1335	556	4327
<b>Počet vyložených tun</b>	60330	51941	62648	21815	196734
<b>Počet obsluh vleček (odevzdávek)</b>	172	217	193	108	690
<b>Počet obsluh vleček (návrtek)</b>	152	184	180	93	609
<b>Počet vozů ČD na VNVK*</b>	67	41	83	63	254
<b>Počet pobytu vozů na VNVK*</b>	972	775	1127	991	3865
<b>Počet vozů ČD na vlečkách</b>	871	962	949	413	3195
<b>Počet hodin pobytu vozů ČD na vlečkách</b>	11124	13712	13826	5046	43708

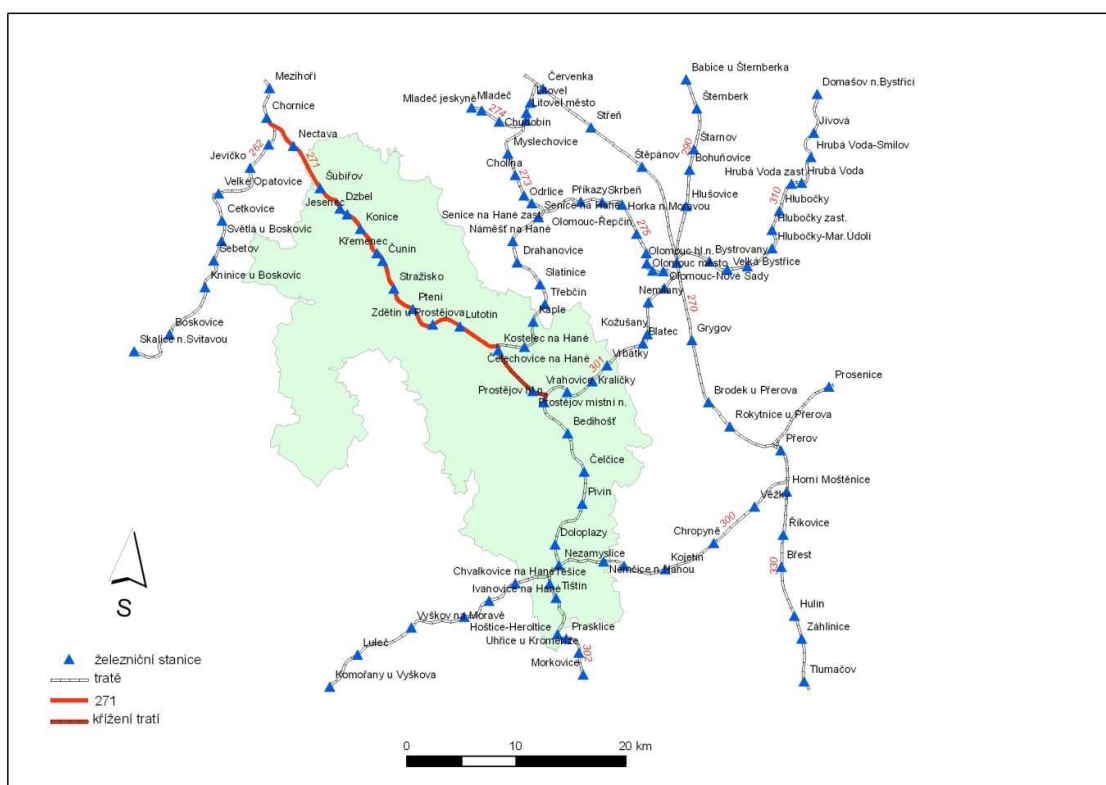
Zdroj: ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50]

\*Pozn.: VNVK je zkratka pro všeobecnou nákladkovou a vykládkovou kolej

Přeprava vozových zásilek v železniční stanici Prostějov hlavní nádraží je detailně znázorněna v předchozí tabulce 10. Nachází se zde jednotlivé údaje za čtvrtletí v roce 2009 největšího železničního nákladního dopravce v okrese společnosti ČD Cargo. Informace za jednotlivé měsíce podává rozšířená tabulka zaměřená na toto téma, umístěná v přílohách. Celkový počet přívěsných vozů za celý rok 2009 k nákladním vlakům byl 8 084, kdy největšího počtu dosáhl ve třetím čtvrtletí daného roku. Úzká souvislost s touto charakteristikou je v počtu místních vozů, který byl největší taktéž v daném čtvrtletí a za celý rok dosáhl na počet 4 847. Zaměříme-li se na vozy, které byly váženy v železniční stanici Prostějov hlavní nádraží, získáme číslo 296 za celý sledovaný rok, kde značná část vlaků byla zvážena v prvním čtvrtletí roku. Počet všech naložených vozů v této stanici byl 3290 s celkovou vahou vozových zásilek 102 312 tun, kdy nejvíce bylo naloženo v druhém čtvrtletí roku, kdy se jednalo o zhruba jednu třetinu celého naloženého objemu za rok 2009. Skoro o tisíc vozů víc se zde vyložilo, než naložilo. Zajímavější je, že téměř dvakrát víc vážil celý náklad za rok 2009, který byl vyložen než ten, co se zde naložil. Zaměříme-li se na počet vozů českých drah na vlečkách, zjistíme, že jich bylo skoro 3 200 a na těchto vlečkách strávily tyto vozy přes 43 700 hodin. V těchto údajích jsou zahrnuta čísla ze všech důležitých tratí a vleček, které spadají pod železniční stanici Prostějov hlavní nádraží, tedy nejen informace z přepravy na trati 301: Nezamyslice – Olomouc ale i údaje třeba z následující tratě, která je zde popisována a to 271: Prostějov – Chornice. Podle grafikonu železniční dopravy na trati 301 je v průměru denně v roce 2010 vypraveno až jedenáct vlaků. Z toho z Nezamyslic přes Prostějov až do Olomouce či zpět jedou vlaky celkem jen čtyři. Další vlaky uskutečňují přepravu nákladu jen v rámci jednotlivých úseků tratě nebo směřují z železniční stanice Prostějov hlavní nádraží směrem na Chornice po trati 271. (ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50])

### 7.3. Trať 271: Prostějov – Chornice

Druhá z velmi důležitých tratí v okrese Prostějov je trať 271: Prostějov – Chornice. Tato dráha vytváří důležitý železniční spoj mezi dvěma největšími městy celého okresu a to Prostějovem a Konicí. Seznam všech železničních stanic a zastávek s charakteristikou je uveden v následující tabulce 11. Ze všech patnácti míst je plných třináct z okresu Prostějov. Jedná se tedy o trať s nejvíce železničními stanicemi a zastávkami, které patří do zmiňovaného okresu. Ptení, Konice a Dzbel nesou označení dopravní s výkonem dopravní služby podle předpisu D3. Předpis D3 je předpis o zjednodušeném řízení železniční dopravy. Zjednodušené řízení znamená, že na trati je jeden dispečer a strojvedoucí jsou s ním ve spojení. Podle jeho pokynů zajišťují postavení výhybek pro jízdní cestu, dále pak sami hlídají a ohlašují křižování a další situace. Prakticky to znamená, že vše řídí sami strojvedoucí podle jízdních řádů, hlasových pokynů dispečera a písemných rozkazů jím vydávaných. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])



**Obr. 16:** Trať 271: Prostějov – Chornice (Zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

Trať má celkovou délku přes 40 km. Největší vzdálenost mezi železničními stanicemi je necelých pět kilometrů a to mezi stanicí Prostějov místní nádraží a Kostelec na Hané, jak je patrné z tabulky 11. Zaměříme-li se na nadmořskou výšku u některých stanic, zjistíme, že vlaky na této trati překonávají relativně velký sklon s porovnáním s ostatními tratěmi v okrese. Nejvyšší nadmořskou výšku má doprava ve Dzbelu a to

500 m n. m. Je tedy nejvýše položenou železniční stanicí nejen na trati 271, ale i v celém okrese Prostějov. V tomto místě dosahuje sklon trati až 28 ‰, což je maximum na celé této trati. Sklonové poměry samozřejmě ovlivňují i rychlost vlaků, které mohou na trati dosáhnout. Dalším omezujícím faktorem je, že trať není elektrifikována a jezdí na ni motorové vlaky řady 810. Nejvyšší traťové rychlosti tedy mohou dosáhnout tyto vlaky mezi Prostějovem a Ptením a to 60 km.h<sup>-1</sup>. Jedná se totiž o téměř rovinatou trať s mírným stoupáním. Ve zbylé části tratě mohou na některých úsecích dosáhnout vlaky rychlosti až 50 km. h<sup>-1</sup>. Tato část je však s nejvyšším sklonem, jak již bylo zmíněno a to je i důvodem, že tu jsou místa, kde je omezení i na 30 resp. i na 20 km.h<sup>-1</sup>. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])

**Tab. 11:** Charakteristika trati 271: Prostějov - Chornice

	<b>Poloha na trati (km)</b>	<b>Typ stanice</b>	<b>Nadmořská výška (m n. m.)</b>	<b>Okres</b>
<b>Prostějov hlavní nádraží</b>	0,000	žel. stanice	220	Prostějov
<b>Prostějov místní nádraží</b>	1,781	žel. stanice	230	Prostějov
<b>Kostelec na Hané</b>	6,636	žel. stanice	240	Prostějov
<b>Lutotín</b>	9,417	zastávka	255	Prostějov
<b>Zdětín</b>	12,912	zastávka	280	Prostějov
<b>Ptení</b>	16,043	dopravná s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	310	Prostějov
<b>Stražisko</b>	18,674	zastávka	310	Prostějov
<b>Čunín</b>	21,514	zastávka	370	Prostějov
<b>Křemenc</b>	22,711	zastávka	405	Prostějov
<b>Konice</b>	25,505	dopravná s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	435	Prostějov
<b>Jesenec</b>	27,962	zastávka	480	Prostějov
<b>Dzbel</b>	29,156	dopravná s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	500	Prostějov
<b>Šubířov</b>	32,371	zastávka	425	Prostějov
<b>Nectava</b>	36,870	zastávka	355	Svitavy
<b>Chornice</b>	40,411	žel. stanice	320	Svitavy

Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49]; ŽelPage, 2010, [37] + vlastní úpravy

Původní trasa nynější tratě 271 neměla však vést přes Kostelec na Hané, ale měl to být Plumlov, přes který by vedla trať do Konice a dále do Chornice. Dokonce 11.



července roku 1886 byl vydán zákon č. 129 Říšského zákoníku, kde byla tehdejší trať přes Plumlov schválena. Kostelecká obec však již od dřívějška měla velký zájem na tom, aby byl Kostelec také napojen na dráhu. První pokusy o toto připojení učinila již při přípravě stavby místní dráhy Olomouc – Čelechovice v roce 1881, kdy bylo vynaloženo velké úsilí ve snaze o prodloužení dráhy až do Kotelce. Tyto snahy však tehdy vyšly naprázdno. Ovšem při stavbě nynější tratě 271 se to již podařilo. Představitelé obce totiž slíbili pro případné vedení dráhy přes jejich obec tisíc zlatých na stavbu dráhy a zdarma pozemky na stavbu nádraží i dovoz materiálu na tuto stavbu. Protože se jim podařilo získat pro svou věc i osobnosti s velkým vlivem, tak císař změnil původní rozhodnutí a došlo tedy ke změně Říšského zákoníku dne 22. září 1888. Původně bylo vyprojektováno nádraží v Kostelci uprostřed obce, ale kostelečtí obyvatelé vystoupili s požadavkem, že má být nádraží postaveno na dnešním místě s odůvodněním, „von pré be bel Kostelec zakóřené“. Tak se nádraží postavilo zhruba jeden kilometr před středem obce a Kostelec se pak „natáhl“ směrem k nádraží. V roce 1888 bylo povoleno zřízení akciové společnosti „Moravské západní dráhy“. Na jaře roku 1889 se již začalo stavět. Stavělo se takovým tempem, že 24. srpna byla již dráha hotová a provedeny zatěžkávací zkoušky mostů a propustí. Stavebníci měli k dispozici krompáče, lopaty, kolečka a selské povozy. Celá trať 77 km dlouhá byla pomocí této mechanizace postavena za rok. Dne 1. září 1889 byla dráha včetně odboček z Kotelce do Čelechovic a z Chornic do Velkých Opatovic otevřena. Po roce 1918 přešel provoz této dráhy spolu s celou MZD pod ČSD, dráha ale nadále zůstala soukromou a od 1.1. 1921 byla oficiálně vyhlášena jako soukromá se státním provozem. V roce 1919 byly zřízeny nové zastávky, a to Lutotín bez čekárny a Čunín, který měl od počátku dřevěnou čekárnu, která sloužila svému účelu ještě do nedávna. Důležitá událost v historii tratě 271 a i celé MZD došlo 10. října 1945. Moravská západní dráha byla totiž zestátněna. V dubnu roku 1953 byla převedena jízdní služba z prostějovského místního nádraží na hlavní nádraží. Výrazným mezníkem v dopravě na MZD je datum 15. srpna 1975. Tehdy byla na její trati poprvé nasazena motorová lokomotiva. Následným zaváděním dalších motorových lokomotiv byl na podzim roku 1978 ukončen provoz lokomotiv parních. Od roku 1979 se jednalo o výstavbě nové přijímací budovy ve stanici Konice, po osmileté přestávce se místní obyvatelé znovu dočkali jednání a 5. prosince 1992 byli odbaveni první cestující v nové budově. Ke dni 1. května 1992 byla zrušena samostatnost železniční stanice Ptení, Zrušeno bylo místo přednosta a stanice přešla po administrativní a účetní stránce pod železniční stanici Džbel. Jedna z posledních administrativních změn bylo vytvoření jednoho komplexu – řídicí stanice Chornice, která od 1. ledna 1997 obhospodařuje mimo Prostějov hl. n. a Prostějov m. n. téměř všechny stanice MZD. Jedna z posledních staveb na trati je zastávka Křemenec. Obyvatelé této obce se snažili již od jejího vzniku o zřízení vlastní zastávky na trati. To se podařilo až v září roku 1996, kdy byla zastávka Křemenec předána cestujícím při druhé změně jízdního řádu. (Hájek a kol., 1999, [4])

Na této sledované trati najdeme velké množství kontaktu železničních kolejí se silničními komunikacemi. Jak je patrné z tabulky 12a a tabulky 12b, tak celkový počet přejezdů na trati je 57, z nichž je plných 39 chráněno pouze výstražným křížem (označeno v tabulkách písmenem „k“). Ve většině případů jde o kontakty železniční tratě s málo frekventovanými účelovými komunikacemi, jako jsou například polní cesty. Lépe jsou chráněny ostatní silniční komunikace vyššího řádu, jako jsou státní silnice II. nebo III. třídy apod. Jak již bylo zmíněno u předchozí tratě 301, tak zkratka „PZS“ znamená přejezdové zabezpečovací zařízení. Na trati 271 jich najdeme dohromady 18, což je méně než na trati 301, ale daleko horší je fakt, že poměr chráněných přejezdů s PZS a přejezdů chráněných jen výstražným křížem je mnohem nižší než u předchozí tratě. I na této trati najdeme třetí z typů PZS a to PZS3, jehož charakteristika je u přejezdů na předchozí popisované trati. Mezi typy nacházející se na této dráze, patří již nám známé PZS 3SNI, PZS 3ZNI, PZS 3SBI, PZS 3SNI, ale nalezneme zde i jiný typ přejezdových zabezpečovacích zařízení a to PZS 3SNLI, PZS 3SBLI, PZS 3ZNLI<sup>9</sup>. Celkem tedy na kontaktních místech železniční tratě 271: Prostějov - Chornice s jinými komunikacemi nalezneme čtyři přejezdy se závorami a 53 přejezdů bez závor. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])



**Obr. 17:** Přejezd „P 6544“ na trati 271: Prostějov – Chornice (autor fotografie: Radek Poledníček)

<sup>9</sup> Označení kategorie na dalším místě doplněné písmenem L znamená, že PZS také podává informaci o svém stavu přejezdníkem (přejezdník je návěstidlo označené označovacím pásem s černými a bílými pruhy stejné šířky a ukazují tak strojvůdci stav přejezdového zabezpečovacího zařízení) nebo na návěstidle (návěstidle označuje tu část světelného signalizačního zařízení, která zobrazuje světelný signál) kryjícího přejezdu je možno rozsvítit návěst dovolující jízdu v závislosti na stavu PZS.

**Tab. 12a:** Přejezdy a jejich charakteristika na trati 271: Prostějov – Chornice (1. část: Prostějov - Stražisko)

Seznam přejezdů (jejich označení)	Poloha přejezdu na trati (v km)	Typ komunikace	Způsob zabezpečení	Obsluha stanoviště
P 6541	0,975	Místní komunikace III. třídy	PZS 3SNI	Prostějov m. n.
P 6542	1,346	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNI	Prostějov m. n.
P 6543	2,009	Místní komunikace III. třídy	PZS 3ZNI	Prostějov m. n.
P 6544	2,232	Místní komunikace III. třídy	PZS 3ZNI	Prostějov m. n.
P 6545	2,795	Účelová komunikace	k	
P 6546	3,325	Státní silnice II. třídy	PZS 3SBI	Prostějov m. n.
P 6547	4,405	Státní silnice III. třídy	k	-
P 6548	5,372	Státní silnice III. třídy	k	-
P 6549	6,387	Účelová komunikace	k	-
P 6550	6,912	Státní silnice II. třídy	PZS 3SNLI	Kostelec n. H.
P 6551	7,358	Účelová komunikace	k	-
P 6552	7,553	Místní komunikace III. třídy	PZS 3SNLI	Kostelec n. H.
P 6553	7,949	Účelová komunikace	k	-
P 6554	8,840	Účelová komunikace	k	-
P 6555	9,469	Účelová komunikace	PZS 3SNLI	Kostelec n. H.
P 6556	10,435	Účelová komunikace	k	-
P 6557	12,597	Účelová komunikace	k	-
P 6558	12,842	Státní silnice III. třídy	PZS 3SBLI	Kostelec n. H.
P 6559	13,932	Účelová komunikace	k	-
P 6560	14,315	Účelová komunikace	k	-
P 6561	15,162	Účelová komunikace	k	-
P 6562	15,364	Účelová komunikace	k	-
P 6563	15,660	Účelová komunikace	PZS 3ZNLI	Kostelec n. H.
P 6564	16,513	Státní silnice III. třídy	PZS 3ZNLI	Kostelec n. H.
P 6565	17,788	Účelová komunikace	k	-
P 6566	18,374	Účelová komunikace	k	-

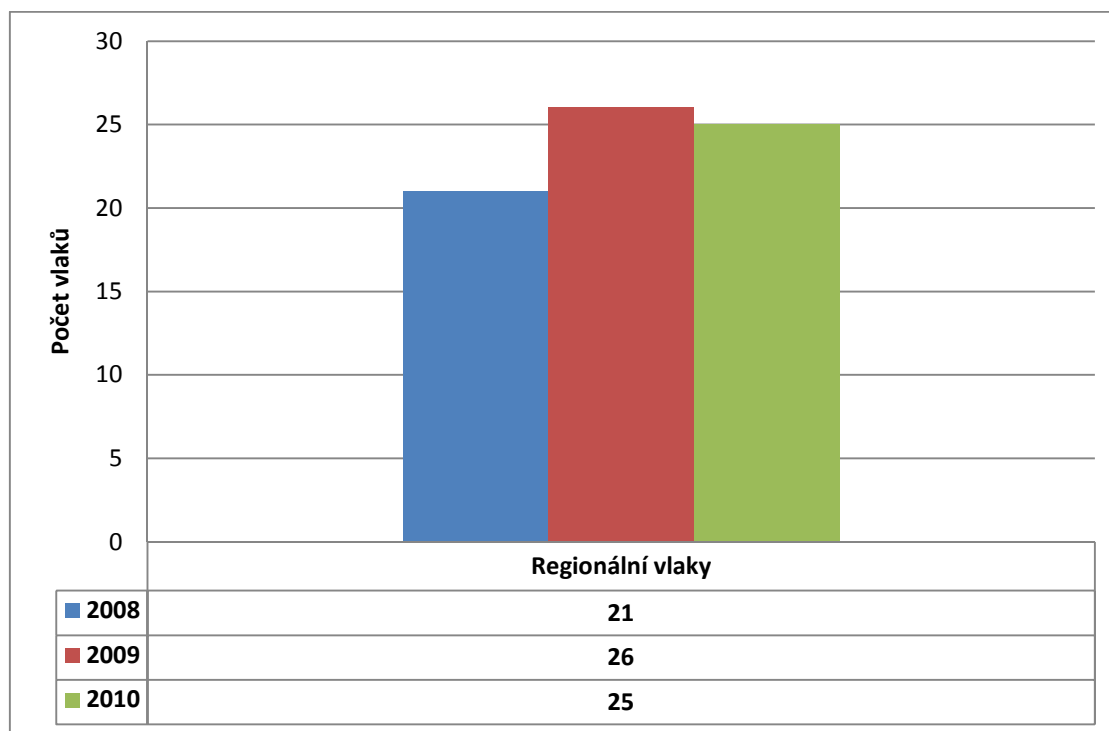
Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49] + vlastní výpočty

**Tab. 12b:** Přejezdy a jejich charakteristika na trati 271: Prostějov – Chornice (2. část: Stražisko – Chornice)

Seznam přejezdů (jejich označení)	Poloha přejezdu na trati (v km)	Typ komunikace	Způsob zabezpečení	Obsluha stanoviště
P 6567	18,711	Místní komunikace III. třídy	k	-
P 6568	19,203	Účelová komunikace	k	-
P 6569	19,445	Státní silnice III. třídy	k	-
P 6570	20,066	Účelová komunikace	k	-
P 6571	20,731	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNLI	Kostelec n. H.
P 6572	21,225	Účelová komunikace	k	-
P 6573	21,478	Místní komunikace III. třídy	k	-
P 6574	21,493	Místní komunikace III. třídy	k	-
P 6575	22,652	Místní komunikace III. třídy	k	-
P 6576	22,927	Místní komunikace IV. třídy	k	-
P 6577	23,564	Státní silnice III. třídy	k	-
P 6578	24,217	Státní silnice II. třídy	PZS 3SBLI	Kostelec n. H.
P 6579	24,669	Účelová komunikace	k	-
P 6580	25,081	Místní komunikace IV. třídy	k	-
P 6581	26,986	Účelová komunikace	k	-
P 6582	27,912	Místní komunikace IV. třídy	k	-
P 6583	28,614	Účelová komunikace	k	-
P 6584	30,092	Místní komunikace	k	-
P 6585	31,084	Účelová komunikace	k	-
P 6586	32,388	Účelová komunikace	k	-
P 6587	32,910	Účelová komunikace	PZS 3SNI	Chornice
P 6588	33,132	Účelová komunikace	k	-
P 6589	34,338	Účelová komunikace	k	-
P 6590	35,134	Účelová komunikace	k	-
P 6591	35,894	Účelová komunikace	k	-
P 6592	36,428	Účelová komunikace	k	-
P 6593	36,858	Silnice II/366	PZS 3SNI	Chornice
P 6594	37,325	Silnice II/366	PZS 3SNI	Chornice
P 6595	37,660	Účelová komunikace	k	-
P 6596	39,230	Silnice II/366	PZS 3SNI	Chornice
P 6597	39,922	Silnice III/3716	PZS 3SNI	Chornice

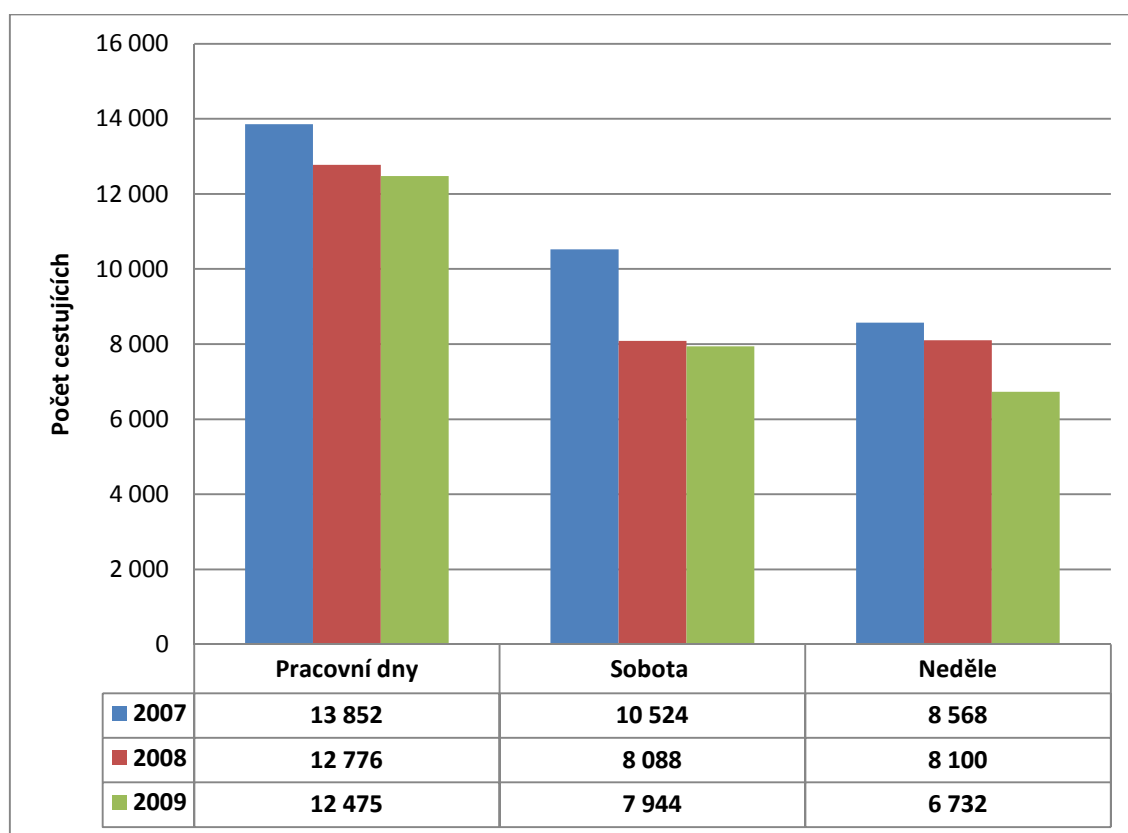
Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49] + vlastní výpočty

Osobní železniční doprava má svou důležitost v rámci okresu i na této trati, díky spojení měst Prostějova, Kostelce na Hané a Konice. V roce 2010 jezdí na tomto spojení 25 vlaků osobní regionální dopravy. Dálkové vlaky na této trati nenajdeme. Důvodem je to, že trať není elektrifikována a jezdí zde pouze již zmíněné motorové vozy řady 810. Dalším důvodem je stoupání, které značně omezuje rychlost. To by pak zapříčinilo, že cesta „pomyslného“ dálkového vlaku třeba z Nezamyslic do České Třebové přes Prostějov a Chornice by trvala řádově několik hodin. Oproti roku 2008 ale došlo ke zvýšení počtu vlaků regionální dopravy, jak je patrné z grafu 18. Je to zapříčiněno zejména zvýšeným důrazem Olomouckého kraje na regionální dopravu a požadavkem mnoha cestujících na zvýšení počtu vlaků. (ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48]) V jízdním řádu této „lokálky“ zjistíme, že velké množství vlaků směřuje nejen z jednoho konce tratě na druhý, ale že je mnoho regionálních vlaků, které započínají či končí svou jízdu ve Dzbelu. Těchto vlaků je konkrétně šest. Dzbel je poslední železniční stanicí resp. dopravnou na trati 271, která leží ještě v okrese Prostějov, kde je možné vlaky vypravit. Těmito šesti vlaky Olomoucký kraj, jakožto najímatel těchto služeb, posiluje regionální dopravu v okrese Prostějov. Cestující za prací či vzděláním mají tedy lepší možnosti se dostat do spádového města celého okresu Prostějova a dále pak i do samotné Olomouce. Z Prostějova do Chornic je možné se po této trati dostat za 65 – 75 minut. Úsporu deseti minut umožňuje u některých spojů několik zastávek, kde je umožněno zastavovat pouze na znamení nebo na požádání. (ŽelPage, 2010, [38])



**Obr. 18:** Vývoj počtu vlaků na trati 271 (Prostějov - Chornice) mezi lety 2008 – 2010 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

Z následujícího obrázku 19 je vidět, že v posledních letech dochází k poklesu počtu cestujících na této trati. Důvody můžeme hledat v konkurenci železniční dopravy jako je autobusová doprava či automobilní. Oba konkurenční způsoby dopravy jsou pro cestující pohodlnější, rychlejší a mnohdy i levnější. Dalším faktorem snížením počtu cestujících je pila Javořice, a.s. v Penském Dvorku<sup>10</sup>, která ještě nedávno zaměstnávala několik stovek lidí ze širokého okolí Ptení. Společnost se ovšem dostala do finančních problémů, což ovlivnilo i železniční dopravu, jak nákladní, tak i osobní. Relativně vysoký je i úbytek cestujících v neděli, což může být zapříčiněno změnou způsobu cestování do chatových oblastí kolem tratě, zejména automobilovou či autobusovou dopravou a dále pak snížením turistické poptávky po okolí Konicka.



**Obr. 19:** Vývoj počtu cestujících v týdnu na trati 271 (Prostějov - Chornice) mezi lety 2007 – 2009 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

<sup>10</sup> Ptenský Dvorek je část obce Ptení.

V době otevření MZD bylo v celém jejím obvodu osm vleček, a to strojírna Kovařík, jejíž vlečková kolej odbočovala hned za hlavním nádražím v Prostějově, dále manipulační kolej strojírny Wichterle, odbočující ze širé trati mezi prostějovským hlavním a místním nádražím, která byla zrušena po spojení obou vleček v roce 1925. Přímo na místním nádraží to byla nakládková kolej čelechovického cukrovaru a z nádraží odbočující průmyslová kolej, na niž byla napojena vlečka pivovaru Winter. V Kostelci to byla nakládková kolej čelechovického cukrovaru a na volné trati mezi Kostelcem a Běleckým mlýnem (Zdětín u Prostějova) jako výhybna uspořádaná nakládková kolej drahanovického cukrovaru. U Jesence pak byla postavena nakládková kolej firmy Schröter (dřevo a kamení) a mezi Dzbelem a Nectavou nakládková kolej firmy Novák a Ambros. Poslední vlečkou byla nakládková kolej na způsob výhybny firmy Beyer před Třebovicemi, ale to už je mimo sledovanou trať 271. Během provozu dráhy další vlečky přibývaly a jiné byly rušeny. (Hájek a kol., 1999, [4]) Nyní pod obvod Železniční stanice Prostějov patří šest vleček, které se nachází na této trati. Pět z nich je aktuálních, což znamená, že jsou v provozu. V tabulce 13 nalezneme jména společností, které vlečky využívají, a lze z této tabulky i zjistit jednotlivé smlouvy o provozování drážní dopravy či smlouvy o jednotlivých obchodních a přepravních podmínkách se společností ČD Cargo, a.s. (ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50])

**Tab. 13:** Seznam vleček patřící pod ŽST Prostějov m. n., ŽST Kostelec na Hané, dopravnu Ptení a dopravnu Dzbel

Vlečka	Smlouva o provozování drážní dopravy č:	Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách č:	Stav
<b>ŽST Prostějov místní nádraží</b>			
<b>METALŠROT Tlumačov a.s.</b>	305/2003	306/2003	aktuální – v provozu
<b>J.FROSCHL + Co, s.r.o.</b>	N 3/215 – 132/2000	N 3/215 – 133/2000	mimo provoz
<b>ŽST Kostelec na Hané</b>			
<b>Prodej paliva</b>	921/2003	922/2003	aktuální – v provozu
<b>FORTE a.s. , Mostkovice</b>	517/2002	518/2002	aktuální – v provozu
<b>dopravna Ptení</b>			
<b>Javořice – Ptenský Dvorek</b>	221/2002	222/2002	aktuální – v provozu
<b>dopravna Dzbel</b>			
<b>ACHP Dzbel</b>	941/2003	942/2003	aktuální – v provozu

Zdroj: ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50]



Nákladní doprava na trati 271 je již mnoho let v útlumu. Snižování počtu nákladních vlaků na této trati klesá s požadavky vleček jednotlivých společností z předchozí tabulky 13. Pod železniční stanicí Prostějov místní nádraží spadají vlečky dvě, stejně tak jako pod železniční stanicí Kostelec na Hané. Nejvíce jsou po této trati vypravovány nákladní vlaky s přepravou dřeva a výrobků z něj, do dopravní Ptení a zpět, kde je součástí vlečka pily Javořice. Poslední vlečka na 271 patří pod dopravu ve Dzbelu. Z grafikonu železniční přepravy pro rok 2010 je patrné, že jsou nákladní vlaky, které jezdí po trati z železniční stanice Prostějov hlavní nádraží směrem na Prostějov místní nádraží, odtud na jednotlivé vlečky a zpět. Na důležitou již zmíněnou vlečku ve Ptení a odtud zpět, je denně vypravováno až sedm vlaků. V případě potřeby bývá naloženo i více nákladních vlaků. Tyto vlaky pak dále pokračují směrem na Nezamyslice či Olomouc po trati 301. (ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50])

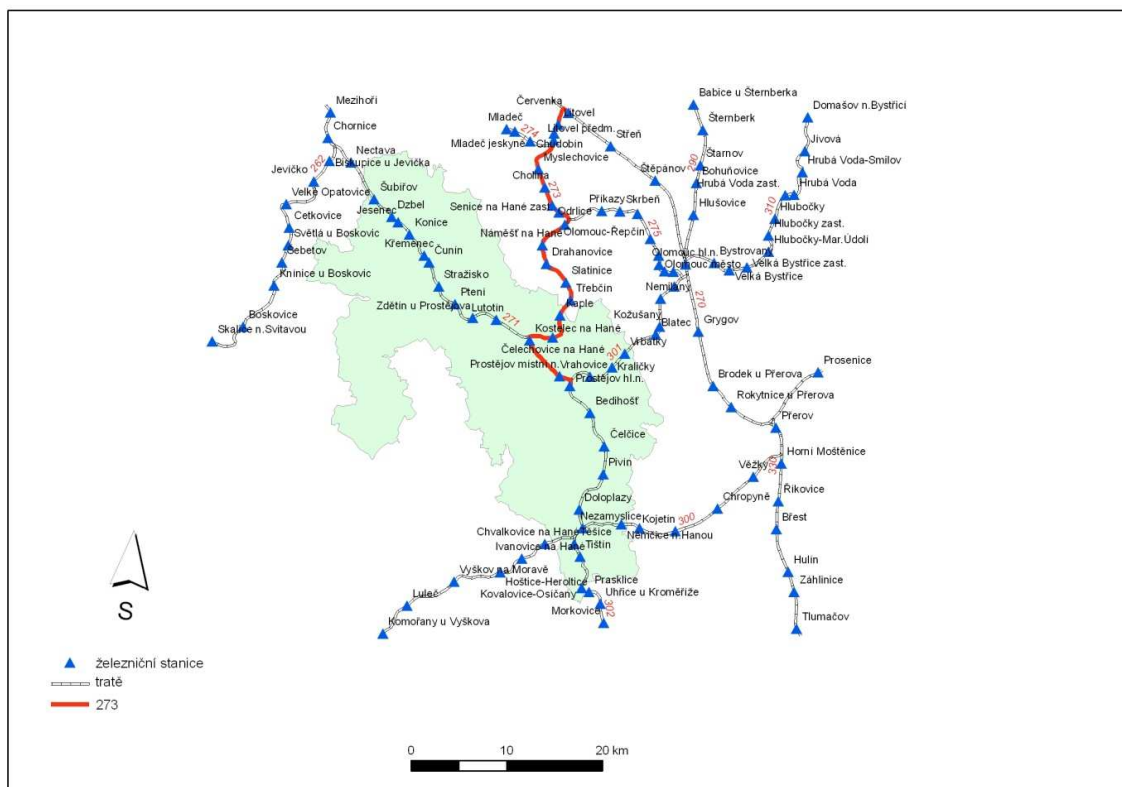


**Obr. 20:** Železniční stanice Prostějov místní nádraží (autor fotografie: Radek Poledníček)



## 7.4. Trať 273: Červenka – Prostějov

Tato trať zajišťuje propojení středních i menších měst z regionu Haná a to Prostějov, Kostelec na Hané, Náměšť na Hané a Litovel. Má délku skoro 41 km a část úseku tratě má stejnou, jako trať 271: Prostějov – Chornice a to mezi železničními stanicemi Prostějov hlavní nádraží a Kostelec na Hané. Ve své nynější podobě byla trať dokončena v roce 1914 a to otevřením tratě Litovel – Senice na Hané dne 1. srpna daného roku. (Hájek a kol., 1999, [4]) Jak je patrné z tabulky 14, na celé trati je 18 zastávek a železničních stanic. Do okresu Prostějov patří pět z nich. Poslední z těch, co leží ve sledovaném kraji, je zastávka Kaple, která zároveň je i nejvýše položenou zastávkou na celé této trati a to ve výšce 285 m n. m. Kromě označení zastávka, železniční stanice a dopravna s výkonem dopravní služby podle předpisu D3, zde nalezneme i označení nákladíště i zastávka. Nákladíště je místem na trati, kde je vybudována odbočná kolej z traťové koleje sloužící pro nakládku nebo vykládku nákladních železničních vozů. Nákladíště může být právě i zastávkou pro cestující. Mezi tento typ železničního místa patří Čelechovice na Hané a Myslechovice. Železniční stanice Senice na Hané a dopravna v Drahanovicích jsou železničním uzlem lokální tratě 275: Olomouc – Drahanovice. Železniční stanice Litovel předměstí je také železničním uzlem, ale zde se jedná o trať 274: Litovel předměstí – Mladeč. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])



Obr. 21: Trať 273: Červenka – Prostějov (Zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

**Tab. 14:** Charakteristika trati 273: Červenka - Prostějov

	<b>Poloha na trati (km)</b>	<b>Typ stanice</b>	<b>Nadmořská výška (m n. m.)</b>	<b>Okres</b>
<b>Červenka</b>	0,000	žel. stanice	235	Olomouc
<b>Litovel</b>	2,531	dopravna s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	235	Olomouc
<b>Litovel město</b>	3,847	zastávka	235	Olomouc
<b>Litovel předměstí</b>	4,665	žel. stanice	235	Olomouc
<b>Myslechovice</b>	7,388	nákladiště a zastávka	260	Olomouc
<b>Cholina</b>	9,663	zastávka	255	Olomouc
<b>Odrlice</b>	11,444	zastávka	245	Olomouc
<b>Senice na Hané zastávka</b>	12,952	zastávka	240	Olomouc
<b>Senice na Hané</b>	15,080	žel. stanice	235	Olomouc
<b>Náměšt na Hané</b>	18,679	zastávka	250	Olomouc
<b>Drahanovice</b>	20,567	dopravna s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	245	Olomouc
<b>Slatinice</b>	23,471	zastávka	240	Olomouc
<b>Třebčín</b>	25,487	dopravna s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	235	Olomouc
<b>Kaple</b>	28,192	zastávka	285	Prostějov
<b>Čelechovice na Hané</b>	30,933	nákladiště a zastávka	230	Prostějov
<b>Kostelec na Hané</b>	33,906	žel. stanice	240	Prostějov
<b>Prostějov místní nádraží</b>	38,751	žel. stanice	230	Prostějov
<b>Prostějov hlavní nádraží</b>	40,620	žel. stanice	220	Prostějov

Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49]

Trať není stejně jako trať 271 elektrifikována. I zde tedy jezdí motorové lokomotivy řady 810, které jsou konstrukčně omezeny na určitou rychlost, která je k tomu ještě omezená na této trati v jistých úsecích na maximálních  $60 \text{ km.h}^{-1}$  a místy i na  $30 \text{ km.h}^{-1}$  a to zejména v úseku zmíněné zastávky Kaple, kde má trať stoupání a následující spád 27 %. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])

**Tab. 15:** Přejezdy a jejich charakteristika trati 273: Červenka – Prostějov\*

Seznam přejezdů (jejich označení)	Poloha přejezdu na trati (v km)	Typ komunikace	Způsob zabezpečení	Obsluha stanoviště
P 6541	0,975	Místní komunikace III. třídy	PZS 3SNI	Prostějov m. n.
P 6542	1,346	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNI	Prostějov m. n.
P 6543	2,009	Místní komunikace III. třídy	PZS 3ZNI	Prostějov m. n.
P 6544	2,232	Místní komunikace III. třídy	PZS 3ZNI	Prostějov m. n.
P 6545	2,795	Účelová komunikace	k	-
P 6546	3,325	Státní silnice II. třídy	PZS 3SBI	Prostějov m. n.
P 6547	4,405	Státní silnice III. třídy	k	-
P 6548	5,372	Státní silnice III. třídy	k	-
P 6549	6,387	Účelová komunikace	k	-
P 7655	6,986	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNI	Kostelec n. H.
P 7656	7,578	Účelová komunikace	k	-
P 7657	8,384	Státní silnice III. třídy	k	-
P 7658	8,720	Účelová komunikace	k	-
P 7659	9,264	Účelová komunikace	k	-
P 7660	9,401	Účelová komunikace	k	-
P 7654	9,707	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNLI	Senice na Hané
P 7653	11,306	Účelová komunikace	k	-
P 7652	12,306	Účelová komunikace	k	-
P 7651	13,451	Účelová komunikace	k	-
P 7650	14,309	Účelová komunikace	k	-
P 7649	14,840	Státní silnice III. třídy	PZS 3SBLI	Senice n. H.
P 7648	15,374	Účelová komunikace	k	-
P 7647	15,879	Státní silnice II. třídy	PZS 3SNLI	Senice n. H.
P 7646	16,712	Účelová komunikace	k	-
P 7645	17,023	Státní silnice III. třídy	PZS 3SBLI	Senice n. H.
P 7644	17,985	Účelová komunikace	k	-
P 7643	18,901	Státní silnice II. třídy	PZS 3SBLI	Senice n. H.
P 7642	19,917	Státní silnice II. třídy	PZS 3SNLI	Senice n. H.
P 7641	21,234	Účelová komunikace	k	-
P 7640	21,923	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNLI	Senice n. H.
P 7639	22,184	Státní silnice III. třídy	PZS 3SNLI	Senice n. H.
P 7638	23,329	Státní silnice II. třídy	PZS 3SBLI	Senice n. H.
P 7637	23,788	Účelová komunikace	k	-
P 7636	24,451	Účelová komunikace	k	-
P 7635	24,891	Účelová komunikace	k	-
P 7634	25,135	Účelová komunikace	PZS 3SNLI	Senice n. H.

Zdroj: SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49] + vlastní výpočty

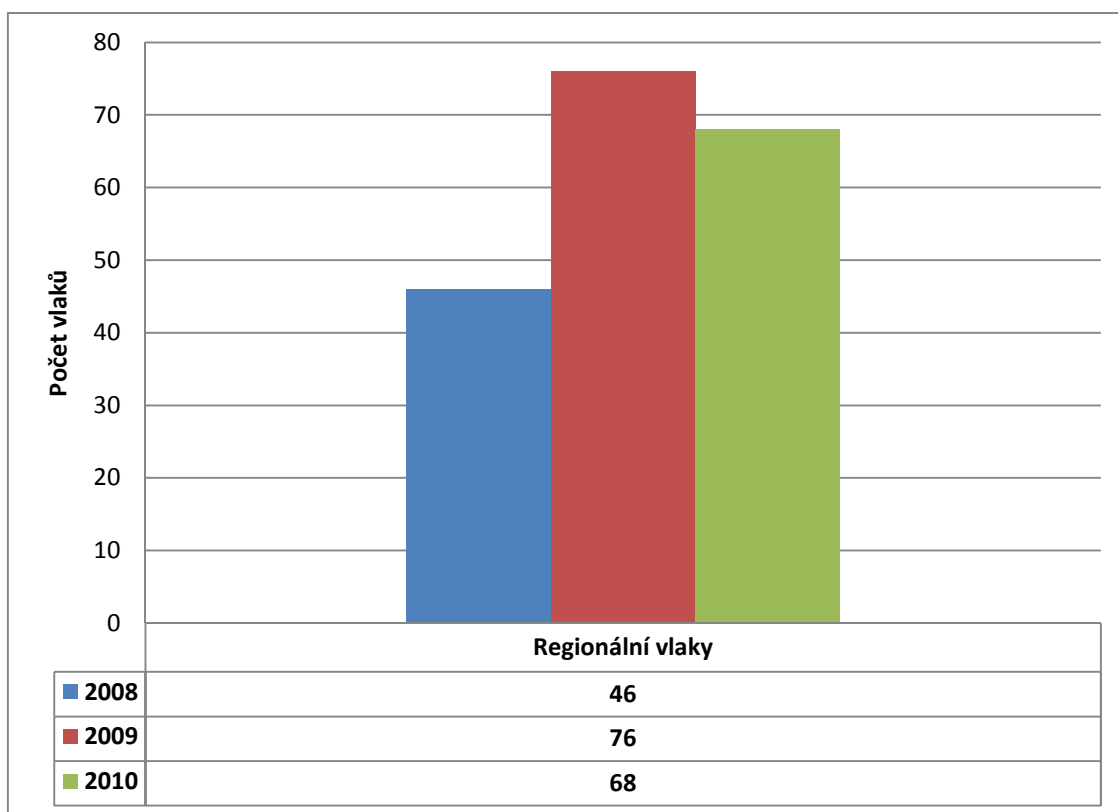
\*Pozn.: Přejezdy jsou uvedeny ve směru Prostějov – Červenka, seznam přejezdů je uveden po železniční stanici Senice na Hané.

I tato trať 273 má velké množství kontaktních míst železničních kolejí se silničními komunikacemi. Seznam přejezdů a jejich charakteristiky je zpracován v předchozí tabulce 15. Jsou zde údaje o přejezdech ve směru Prostějov – Červenka a to jen z úseku Prostějov – Senice na Hané. Jak je vidět z této tabulky, tak celkový počet přejezdů na části této trati je 36. Z toho 20 přejezdů je chráněno výstražným křížem („k“). Jde zejména o kontakt železničních kolejí s účelovými komunikacemi a se státními silnicemi III. třídy, které mají nízkou frekvenci dopravy. Zbylých 16 přejezdů je označeno zkratkou „PZS“, neboli přejezdové zabezpečovací zařízení. Stejně tak jako na předchozí 301 a 271, tak i na trati 273 najdeme typ PZS označeným jako PZS3. Mezi typy nalézající se na těchto přejezdech jsou PZS 3SNI, PZS 3SBI, PZS 3ZNI, PZS 3SNLI a PZS 3SBLI, které jsem již charakterizoval v předchozím oddíle. Ze všech 36 přejezdů na tomto úseku tratě jsou jen dva přejezdy chráněny závorami. (SŽDC, konzultace: Řihák, 2010, [49])



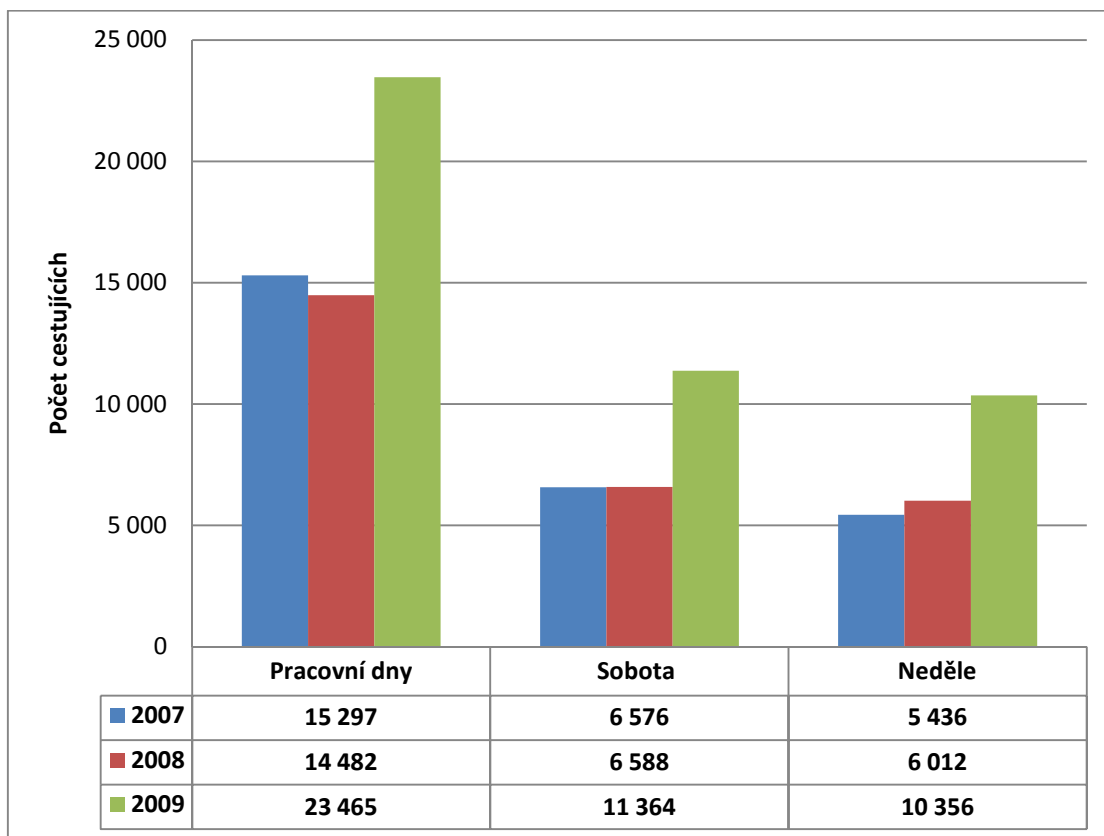
**Obr. 22:** Železniční stanice Prostějov hlavní nádraží (autor fotografie: Radek Poledníček)

Osobní doprava je založena na vlcích regionální osobní dopravy, kdy od 7.3. 2010 se jejich počet ustálil na čísle 68, na začátku roku to bylo 66. V obrázku 23 vidíme vývoj v posledních třech letech. Je patrný obrovský skok v počtu těchto vlaků mezi roky 2008 a 2009. Tento rozdíl je v počtu třiceti vlaků, který narostl z původního počtu 46 v roce 2008. (ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48]) Zaměříme-li se ovšem na jízdní řád této tratě, který taktéž jako jízdní řád pro trať 301 a 271 nalezneme v přílohách, nalezneme odpověď. Ze všech 68 vlaků jede právě jen 30 spojů z Červenky do Prostějova a obráceně. V porovnání s jízdním řádem z roku 2008 zjistíme, že osobní vlaky jezdily v té době na této trati jen mezi Červenkou a Senicí na Hané. Nárůst vlaků osobní dopravy tedy způsobilo prodloužení spojů až do Prostějova. (Jízdní řády ČD a ČSD, 2010, [20]) Nynější jízdní řád poukazuje i na to, že je zde mnoho lokálních spojů, které spojují například jen Drahanovice a Senici na Hané nebo Litovel předměstí s Červenkou či Prostějov s Kostelcem na Hané. Dohromady je těchto lokálních spojů, které spojují tyto železniční stanice 29 a časově jsou od začátku do konce jednotlivých úseků tratě vzdáleny 9 – 12 minut cesty. Trasa z Červenky do Prostějova trvá 66 – 103 minut. Vše záleží na tom, zda vlak čeká na jiný spoj například v Senici na Hané nebo v Litovli předměstí. I zde stejně jako na předchozí trati 271 nalezneme mnoho zastávek, kde se zastavuje na znamení nebo na požádání. (ŽelPage, 2010, [39])



**Obr. 23:** Vývoj počtu vlaků na trati 273 (Červenka - Prostějov) mezi lety 2008 – 2010 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

V návaznosti na zvýšení počtu vlaků v roce 2009 vlivem propojení Červenky a Prostějova vzrostl i počet cestujících, jak je patrné z obrázku 24. V týdnu tento nárůst byl až o 9000 osob, které využívali tyto regionální spoje osobní železniční dopravy. Podobný skokový nárůst je patrný i u pasažérů, kteří cestovali v sobotu a neděli, kde to je průměrně zhruba 4 000 – 5000 osob. (ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])



**Obr. 24:** Vývoj počtu cestujících v týdnu na trati 273 (Červenka - Prostějov) mezi lety 2007 – 2009 (Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

Pod obvod železniční stanice Prostějov hlavní nádraží patří na této trati 273 vlečka v Čelechovicích na Hané, která je stále v provozu. Její charakteristika je popsána v následující tabulce 16. (ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50])

**Tab. 16:** Seznam vleček patřící pod zastávku Čelechovice na Hané

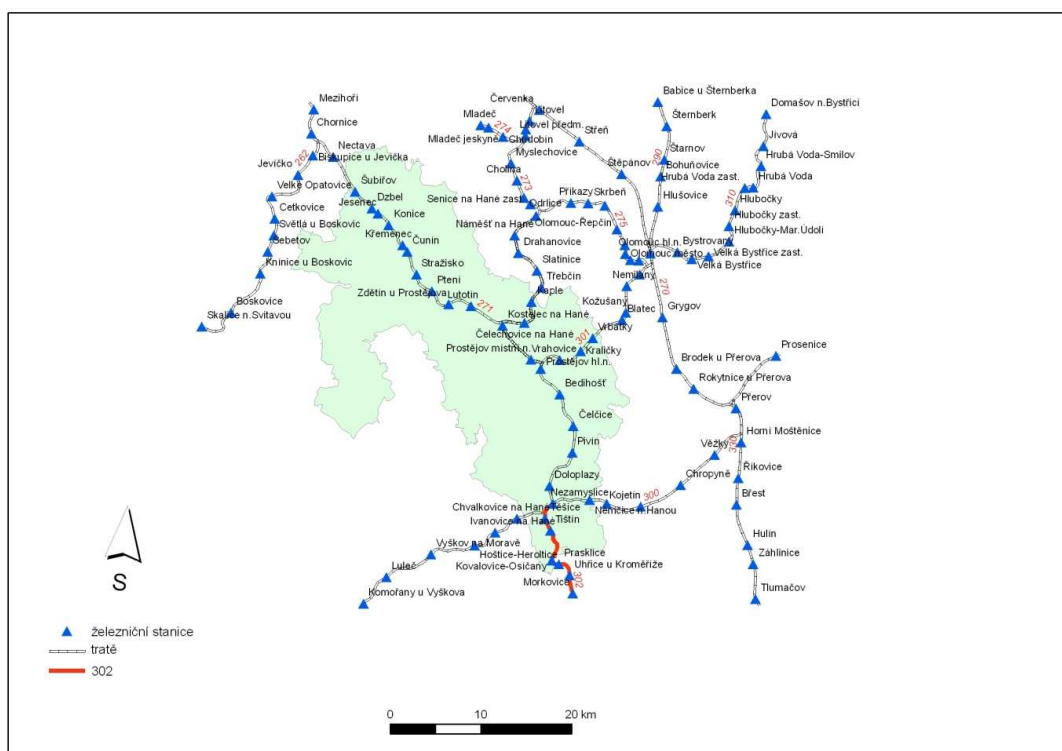
Vlečka	Smlouva o provozování drážní dopravy č:	Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách č:	Stav
<b>zastávka Čelechovice na Hané</b>			
<b>ACHP Čelechovice na Hané</b>	341/96 – 21/2	342/96 – 21/2	aktuální – v provozu

Zdroj: ČD Cargo, konzultace: Vylášek, 2010, [50]



## 7.5. Zrušená trať 302: Nezamyslice – Morkovice

Od roku 1898 snaha občanů Morkovic a jejich okolí o dosažení železničního spojení je naplněna. Dne 17.5.1906 uděleno povolení a započalo vyměřování a vyjednávání s majiteli pozemků. Na jaře roku 1908 byla započata stavba a 1.11.1909 byla dokončena. Veřejná doprava na této soukromé dráze byla zahájena 30.11.1909. V dalších letech se projevovaly následky hospodářské krize, konaly se pokusy o zestátnění dráhy. V únoru 1945 dráha pronajata Protektorátním drahám. Dne 7.2.1945 došlo k zastavení veřejné dopravy, Němci byli tehdy na ústupu. Nákladní vozy byly odstavovány na vedlejší tratě a na trať Nezamyslice – Morkovice bylo tehdy odstaveno 850 vozů, 26 cisteren naplněných olejem, benzínem a lihem. V červnu 1945 oznámilo ministerstvo dopravy, že bude veškerá doprava znárodněna, ale jednání o zestátnění se protáhlo až do roku 1947, kdy byla 1.7.1947 místní dráha oficiálně ve státním provozu. (Horák, 2009, [47])



**Obr. 25:** Zrušená trať 302: Nezamyslice – Morkovice (Zdroj: ArGis 9.3., 2010, [46])

Z následující tabulky 17 lze zjistit charakteristiku této bývalé tratě. Celková délka tratě byla necelých 12 kilometrů. Míst, kde vlaky zastavovaly, bylo celkem sedm, čtyři z nich byly součástí okresu Prostějov a další tři okresu Kroměříž. Trať vedla stále do kopce, kde nejvyšších nadmořských výšek dosahoval konec trati, kde je doprava s výkonem dopravní služby podle předpisu D3 v Morkovicích ve výšce 290 m n. m. (ŽelPage, 2010, [45])

**Tab. 17:** Charakteristika tratě 302: Nezamyslice - Morkovice

	<b>Poloha na trati (km)</b>	<b>Typ stanice</b>	<b>Nadmořská výška (m n. m.)</b>	<b>Okres</b>
<b>Nezamyslice</b>	0,000	Žel. stanice	210	Prostějov
<b>Těšice</b>	1,660	Zastávka	210	Prostějov
<b>Tištín</b>	2,700	Zastávka	230	Prostějov
<b>Koválovice-Osíčany</b>	6,909	Zastávka	230	Prostějov
<b>Prasklice</b>	7,724	Zastávka	240	Kroměříž
<b>Uhřice u Kroměříže</b>	9,336	Zastávka	255	Kroměříž
<b>Morkovice</b>	11,935	dopravná s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	290	Kroměříž

Zdroj: ŽelPage, 2010, [45]

Provoz na trati lokálky byl ukončen v roce 1998 za doprovodu bohaté medializace, neboť vedení drah rozhodlo udělat z kolejí hřbitov starých vagonů. To vyvolalo u veřejnosti i starostů dotčených obcí velkou vlnu protestů, které dráhy nakonec podlehly a vagony odstranily. (Outrata, 2006, [9]) Dne 23.1.1998 byla poslední jízda a byl ukončen provoz na trati. Dráha byla oficiálně zrušena rozhodnutím ministerstva dopravy dne 11.12.2005. (Horák, 2009, [47]) Nyní v roce 2010 počalo vytrhávání kolejí a pražců a trať definitivně mizí.



## **7.6. Výhledy a modernizace tratí v okrese Prostějov**

### **Nasazení nových vozidel na trati 301: Nezamyslice - Olomouc**

Indikativní nabídka využití prostředků Evropské unie v rozpočtovém období 2007 – 2013 ohledně modernizace kolejových vozidel v segmentu regionální osobní dopravy v Olomouckém kraji, který přísluší pod NUTS II Střední Morava byly na základě analýzy přepravních proudů a po vzájemné konzultaci mezi Krajským centrem osobní dopravy (KCOD) a Krajským úřadem (KÚ) zvoleny dvě zájmové železniční linky. Řešení je navrhováno s ohledem na zájmy KÚ s požadavkem vytvoření nabídky dopravního spojení pro co největší počet obyvatel Olomouckého kraje.

Zájmové linky k nasazení nových vozidel:

- **Linka 1: Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – pojížděné tratě dle jízdního řádu pro cestující: 301**

- Linka 2: Šumperk – Zábřeh na Moravě – pojížděné tratě dle jízdního řádu pro cestující: 291

Provozní koncept linky Olomouc – Nezamyslice:

- návrh výhledového jízdního řádu (pro roky nasazení nových vozidel 2011/2012)
- pravidelná intervalová doprava v taktu 1 hodina
- doba provozu linky od 5:30 do 00:30 každý den
- osobní zastávkový vlak mezi Olomoucí a Nezamyslicemi s celkovým počtem zastávek 14
- denní počet spojů 38
- jízdní doba 45 min
- přepravní vzdálenost 39 km
- počet nových vozidel 2 elektrické jednotky (nizkopodlažní jednotky pro 240 cestujících)

(Zdroj: ČD, konzultace: Holánek, 2010, [48])

## **Modernizace tratě 300: Brno – Přerov a traťového úseku Blažovice - Nezamyslice**

Tento Projekt je jednou ze tří staveb připravované modernizace traťového úseku Brno – Přerov. Úsek Brno – Přerov je součástí modernizace Prioritního projektu evropského zájmu č. 23 v ose VÍDEŇ – BRNO – VARŠAVA. Traťový úsek Blažovice – Nezamyslice je dlouhý 36,5 km. Trať je nyní jednokolejná. Při modernizaci se předpokládá její zdvoukolejnění včetně elektrizace soustavou 25 kV, 50 Hz tak, aby bylo umožněno dosáhnout po modernizaci traťové rychlosti 200 km/hod.

Předložený projekt se soustředí na zkrácení jízdní doby mezi Přerovem a Brnem se zvýšením traťové rychlosti až do hodnoty 200 km/hod a provedení nezbytných úprav pro umožnění provozu jednotek s naklápěcími skříněmi, dosažení přechodnosti kolejových vozidel odpovídající nejméně účinnosti traťové třídy zatížení D4 UIC ( tj. pro 22,5 t/n a 8 t/n ). Pro nově budované části infrastruktury dosažení přechodnosti pro čtyřosé vozy o hmotnosti na nápravu 25 tun, dosažení prostorové průchodnosti pro průjezdný průřez GC včetně vlivu širších vozidel.

Dalším důležitým přínosem stavby je zvýšení bezpečnosti železničního provozu a snížení negativních vlivů železniční dopravy na životní prostředí. Zvýšení bezpečnosti provozu bude zajištěno zřízením nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Bezpečnost cestujících bude dále zvýšena vybudováním nových nástupišť výšky 0,55 m nad temeno kolejnice (TK) s bezpečnostním pruhem a vodícím proužkem pro nevidomé. Přístup k nástupišťům bude ve všech případech řešen mimoúrovňově a bude vyhovovat osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Všechny dopravní budovy budou vybaveny novým informačním systémem pro cestující. Pro snížení vlivu železniční dopravy na životní prostředí budou, na základě zpracovávané hlukové studie, navržena protihluková opatření. Jedná se především o protihlukové stěny (PHS), v místech kde PHS nejsou účinné nebo technicky obtížně realizovatelné, budou navržena technická opatření přímo na obytných objektech (výměna stávajících oken za okna s vyšší neprůzvučností).

Realizací projektu dojde rovněž ke zkrácení jízdních dob. Zabezpečovací a sdělovací zařízení bude připraveno pro pozdější montáž jednotné evropské technologické nadstavby (European Rail Traffic Management System – ERTMS), čímž budou zajištěny podmínky pro dosažení plné interoperability<sup>11</sup> v železniční dopravě.

(Zdroj: SŽDC, 2009, [28])

---

<sup>11</sup> Interoperabilita je vícesystémová mezinárodní provozuschopnost v dopravě definovaná směrnicemi a závaznými dokumenty EU.

**Tab. 18:** Základní údaje o modernizaci traťového úseku Blažovice - Nezamyslice

<b>Číslo projektu:</b>	<b>2007-CZ-23020-S</b>
<b>Místo realizace:</b>	Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj
<b>Datum zahájení projektu:</b>	1. červen 2010
<b>Datum ukončení projektu:</b>	30. listopad 2011
<b>Zdroj financování EU:</b>	Program TEN-T
<b>Celkové schválené náklady projektu:</b>	14,140,000 € ( 381,780,000 Kč )
<b>Schválený příspěvek EU:</b>	7,070,000 € ( 173,073,600 Kč )
<b>Příjemce:</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC)
<b>Národní spolufinancování:</b>	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)
<b>Datum schválení projektu:</b>	20. listopad 2008
<b>Projekt schválil/(a):</b>	Evropská komise
<b>Č.j. vydání Rozhodnutí:</b>	K(2008) 6909

Zdroj: SŽDC, 2009, [27]

## **8. ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOSTI**

### **8.1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

#### **Vznik a profil**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, vznikla na základě zákona o transformaci Českých drah, státní organizace, (č. 77/2002 Sb.). Došlo 31.12.2002 k zániku státní organizace České dráhy bez likvidace. K 1.1.2003 vznikly dvě nástupnické organizace, a to České dráhy, a. s. a státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Přiděluje kapacitu dopravní cesty a od 1. 7.2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. (SŽDC, 2009, [30])

#### **Předmět činnosti:**

Hospodaření s majetkem vymezeným v § 20 zákona č. 77/2002 Sb. jmenovitě:

- zajišťování provozování železniční dopravní cesty a její provozuschopnosti
- zajišťování údržby a opravy železniční dopravní cesty
- zajišťování rozvoje a modernizace železniční dopravní cesty
- hospodaření s vymezenými závazky a pohledávkami Českých drah, s.o., existující ke dni vzniku České dráhy, a.s.
- příprava podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby
- kontrola užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy

(Zdroj: SŽDC, 2009, [31])

#### **Ekonomické výsledky za 1. – 3. čtvrtletí roku 2009 v provozování železniční dopravy**

Pokles výkonů v nákladní dopravě proti roku 2008, zejména u dominantního dopravce ČD Cargo, a.s., se ani ve třetím čtvrtletí 2009 nepodařilo vyrovnat. Za tři čtvrtletí roku 2009 jsme zaznamenali v nákladní dopravě pokles o 26 % u vlkm resp. o 27 % u hrkm. Tento stav se projevil i v příjmech za užití dopravní cesty. Naopak nárůst výkonů v osobní dopravě pokračoval i nadále a představoval cca 3 % jak u vlkm, tak i u hrkm. Tento nárůst zejména z důvodu nízké ceny za užití dráhy za osobní dopravu nevyrovnal celkový pokles příjmů vyvolaný poklesem v nákladní dopravě. Na poklesu příjmů se projevilo i snížení cen za užití dráhy o 20 % stanovené v rámci cenové regulace Ministerstvem financí ČR. Za hodnocené období roku 2009 jsou náklady na

zajištění provozování železniční dopravní cesty – obsluha dráhy vykázány celkem ve výši 3 974 121 tis. Kč. (SŽDC, 2009, [29])

**Tab. 19:** Porovnání osobní a nákladní dopravy za 1. – 3. čtvrtletí roku 2009 a roku 2008

		leden – září 2009	leden – září 2008
<b>Nákladní vlaky</b>	[vlkm]	25 030 079	33 771 606
	[tisíc hrtkm]	21 989 079	30 271 259
<b>Osobní vlaky</b>	[vlkm]	94 117 624	91 506 296
	[tisíc hrtkm]	18 821 996	18 195 444

Zdroj: SŽDC, 2009, [29]

## 8.2. České dráhy, a. s.

### Profil

České dráhy jsou největším národním dopravcem v České republice s tradicí delší než 160 let. Zajišťují dopravu osob a nákladů na železniční síti. Denně vypraví více než 7 000 osobních a téměř 2 000 nákladních vlaků. Železniční síť v České republice je se svými 2 500 stanic a zastávek jednou z nejhustších sítí v Evropě. O významu firmy také vypovídá skutečnost, že na 1 obyvatele České republiky připadá průměrně 17 cest vlakem za rok, což je jedno z nejvyšších čísel v Evropě. České dráhy patří dlouhodobě mezi 10 nejvýznamnějších evropských železničních společností.

Skupina České dráhy poskytuje komplexní služby spojené se zajištěním provozuschopnosti a provozováním státních železničních tratí a s provozováním železniční nákladní a osobní dopravy. Dále poskytuje doplňkové a návazné činnosti, především v železničním výzkumu, zkušebnictví, telematické, ubytovacích a stravovacích službách. Nejvýznamnějšími činnostmi Skupiny však zůstává přeprava osob a nákladní doprava.

### Vznik a organizační struktura

Zásadní proměnu podoby české železnice přinesl již zmíněný zákon číslo 77/2002 Sb. „o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1995 o dráhách“. V tuzemských podmínkách zavedla tato legislativní norma poprvé v železniční historii zcela nový systém. Akciová společnost České dráhy, stoprocentně vlastněná státem, vznikla k 1. lednu 2003. Následně pak Drážní úřad udělil firmě Úřední povolení k provozování dráhy a Licenci k provozování drážní dopravy, nutně k činnosti provozovatele dráhy a drážní dopravy.

Od 1. ledna 2003 funguje již zmíněná Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jako státní organizace, plnící funkci správce železniční infrastruktury.

Řídícími orgány Českých drah jsou Řídící výbor (součást státní správy, nahrazuje Valnou hromadu) a orgány Českých drah – Představenstvo a Dozorčí rada. Předsedou Představenstva a generálním ředitelem je od 1. února 2008 Ing. Petr Žaluda. Vrcholovou organizační složkou Českých drah je generální ředitelství se sídlem v Praze, které zajišťuje integritu řízení všech ostatních organizačních složek, mezi které patří organizační jednotky a výkonné jednotky. K dnešnímu dni mají České dráhy více než 10 dceřiných společností. Nejvýznamnější z nich je ČD Cargo, a. s..

I v nové podobě akciové společnosti probíhaly změny organizační struktury. Původních 11 Dep kolejových vozidel (DKV), zřízených k 1. lednu 1997, bylo k 1. červenci 2004 redukováno na 8 (Plzeň, Praha, České Budějovice, Ústí nad Labem, Česká Třebová, Brno, Ostrava a Olomouc). Od 1. dubna 2004 zavedená struktura ustanovila Uzlové železniční stanice (UŽST), Regionální zákaznická centra (RZC) a 2 Dílny pro opravu vozidel (DPOV). Od 1. října 2004 zanikla oddělení osobní přepravy a oddělení obchodu na jednotlivých OPŘ a jejich agendu převzala Krajská centra osobní dopravy a přepravy (KCOD) zřízená v sídlech krajských úřadů. Tento krok předcházela další významné změně organizační struktury – zrušení OPŘ k 1. lednu 2005.

(ČD: odbor komunikace, 2009, [7])

### **Předmět činnosti:**

- komplexní služby spojené se zajištěním provozuschopnosti a provozováním státních železničních tratí a s provozováním železniční nákladní a osobní dopravy
- poskytuje doplňkové a návazné činnosti, především v železničním výzkumu, zkušebnictví, telematické, ubytovacích a stravovacích službách
- nejvýznamnějšími činnostmi však zůstává přeprava osob a nákladní doprava.

**Tab. 20:** Základní hospodářské ukazatele Českých drah, a. s. (pololetní)

	1. – 6. 2009	1. – 6. 2008	1. – 6. 2007	1. – 6. 2006	1. – 6. 2005
<b>Počet přepravených cestujících (mil. osob)</b>	83	89	94	92	90
<b>Přepravní výkon (mil. oskm)</b>	3 227	3 270	3 417	3 481	3 262
<b>Běh vlaků na síti obsluhované ČD (tis. vlkm)</b>	76 143	78 663	76 413	74 311	73 659
<b>Výkon vlakové dopravy na síti obsluhované ČD (mil. hrtkm)</b>	22 324	27 137	26 829	25 249	24 375
<b>Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané (počet osob)</b>	28 837	39 960	55 312	59 928	67 373

Zdroj: ČD: odbor komunikace, 2009, [7]

### 8.3. ČD Cargo, a. s.

#### Vznik a profil

ČD Cargo je akciová společnost 100% vlastněná ČD, a. s. Tato dceřiná společnost vznikla 1. 12. 2007. Zajišťuje přepravy průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliv a pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů. Zajišťuje také pronájem nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby. Budoucnost ČDC je spojena s investicemi do infrastruktury podporujících napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, výstavbou terminálů kombinované přepravy a logistických center. Služby ČDC jsou certifikovány společností Moody International, s.r.o. ze dne 19. února 2007 pro stavbu, obnovu a údržbu železničních tratí, včetně jejich oprav a výroby náhradních dílů. (ČD, 2009, [13])

Zajišťuje vnitrostátní i mezinárodní přepravu. Strategickým cílem společnosti ČD Cargo, a. s., je zachovat si vedoucí pozici na trhu železniční nákladní dopravy v České republice a ve středoevropském regionu a současně být efektivní zákaznický orientovanou společností. Výsledkem působení společnosti je maximalizovat hospodářský výsledek prostřednictvím aktivního obchodního zajištění stávajících i nových zakázek v nákladní dopravě a zároveň optimalizovat náklady na zajištění dopravního provozu i chodu celé společnosti. S ročním objemem přepravy zboží

přibližně 86 mil. tun patří mezi pět největších železničních dopravců v rámci členských zemí EU. Poskytuje služby zákazníkům na přibližně 1100 místech České republiky a prostřednictvím dceřiných společností i po celé Evropě. Tržby z nákladní dopravy dosahují více než 17 mld. Kč. K zajištění provozu nákladních vlaků má ČD Cargo, a. s., k dispozici více než 900 lokomotiv – elektrických i motorových. Své zboží mohou zákazníci naložit do cca 25 tisíc vozů různých řad. Vozidlový park je oblastí, na kterou je zaměřena investiční činnost.(ČD Cargo, 2009, [11])

#### Předmět činnosti:

- Provozování drážní dopravy.
- Provozování dráhy - vlečky.
- Provozování celních skladů.
- Skladování zboží a manipulace s nákladem.
- Silniční motorová doprava nákladní.
- Zasilatelství.
- Činnosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí.
- Zastupování v celním řízení.

(ČD, 2009, [13])

**Tab. 21:** Výnosy podle hlavních ekonomických činností za období 1. 12. 2007 až 31. 12. 2008 (v tis. Kč)

	<b>Tuzemsko</b>	<b>Zahraničí</b>	<b>Celkem</b>
<b>Tržby z nákladní přepravy</b>	12 744 784	2 906 226	15 651 010
<b>Tržby z ostatní přepravy</b>	1 311 174	1 323 892	2 635 066
<b>Tržby za ostatní služby</b>	201 504	11 908	213 412
<b>Celkem</b>	<b>14 257 462</b>	<b>4 242 026</b>	<b>18 499 488</b>

Zdroj: ČD Cargo, 2009, [12])



## 9. ZÁVĚR

V této práci byla analyzována železniční síť v okrese Prostějov s důrazem na prostorové rozložení jednotlivých tratí a hlavních železničních uzlů. Byla hodnocena a popsána intenzita železniční osobní i nákladní dopravy na jednotlivých tratích v regionu a došlo i k popsání zabezpečení kontaktních míst železnice se silniční dopravou.

Při formování nynější podoby železniční sítě v okrese Prostějov byly důležitým faktorem výstavby tratí v druhé polovině 19. století, které se v následujících desetiletích téměř neměnily a zůstaly tak dodnes. Výjimkou je ale trať 302, která je nyní po více jak desetiletém nevyužívání definitivně likvidována. Největšími železničními uzly jsou železniční stanice Nezamyslice, kde Nezamyslice představují propojení regionů v rámci tratě 300: Brno - Přerov a 301: Nezamyslice - Prostějov, a železniční stanice Prostějov hlavní nádraží, které je důležitým propojením tratí 301: Nezamyslice - Olomouc a 271: Prostějov - Chornice v rámci regionu obcí s rozšířenou působností Prostějovem a Konicí.

Nejvíce využívaná trať v celém okrese je trať 301: Nezamyslice – Olomouc, která přepravuje největší počet cestujících a nákladů v rámci sledovaného regionu. Jako jedna z mála tratí dosahuje nárůstu počtu přepravených osob, který se v minulém roce ocitl téměř na čísle 68 500 pasažérů v pracovních dnech. Tato dráha je pomyslnou osou celého okresu a umožňuje spojení okresního města Prostějov s Olomoucí, která je nejdůležitějším a největším městem celého Olomouckého kraje.

V železniční dopravě se klade nejvíce pozornosti na pohodlnost, rychlost a bezpečnost osobní dopravy, na kterou se České dráhy co nejvíce snaží zaměřit. Jedním z důvodů zaměření na osobní dopravu je neustálé klesání počtu cestujících, kteří si jako způsob dopravy zvolí železnici. Zvýšení kvality přepravy umožňuje modernizace jak tratí, tak vozového parku ČD. Všechny tratě byly ke konci 20. století upraveny do současné podoby po stránce technické, jako je například elektrizace tratě 301: Nezamyslice – Olomouc na začátku devadesátých let minulého století. Modernizace technických parametrů tratí pokračují i v průběhu začátku 21. století. Důležitý krok představuje postupné zdvojkolejnění tratě 300: Brno – Přerov, které protne i zmíněný železniční uzel v Nezamyslicích. Tato úprava kolejí představuje možnost postupného zdvojkolejnění i tratě 301: Nezamyslice – Olomouc, která by umožnila zintenzivnit železniční dopravu na této trati.

## 10. SUMMARY

This thesis analyses railroad network in Prostějov district, focussing mainly on layout of specific tracks and rail junctions. It also describes and evaluates traffic balance and intensity distribution of passengers and cargo transportation in particular tracks in the region. The work also deals with indemnity of railroads at road crossing points.

The most important factor of a formation of the present railroad network in Prostějov district was a railroad construction works in the second half of 19<sup>th</sup> century, which remained unchanged to present days. The only exception, however, is track 302, which is currently being removed after almost ten years of disuse. The two of the biggest rail junctions are Nezamyslice, which interconnects regions by tracks 300: Brno – Přerov and 301: Nezamyslice – Prostějov, and Prostějov main station which is important connection of the track 301: Nezamyslice – Olomouc with 271: Prostějov – Chornice within region municipality extended for Prostějov and Konice.

The most frequented track, in the region is 301: Nezamyslice – Olomouc, which where the highest number of passengers and cargo is regularly transported. It belongs among a few tracks which experience increase in number of transported passengers. According to the statistics there were more than 68,500 passengers transported in working days during the last year. This track is imaginary axis of the region and allows interconnection of Prostějov and Olomouc, which is most important and biggest city in Olomouc region.

In railroad passenger transportation, there is biggest stress on comfort, speed and safety, which is the main focus of Czech Railroad Company. One of the reasons of this is a decrease in number of passengers using the railroad as a means of transport. The improvement of a quality of a transport allows modernization both ČD lines and the railway rolling stock. All lines were in late 20 century adjusted to current technical form as is for example electrification of the line 301: Nezamyslice – Olomouc in early nineties. Modernizations of track parameters continue even during the beginning of the 21 century. The important step is gradually doubling tracks of the track 301: Nezamyslice – Olomouc which would allows to strengthen rail transport on this route.

## 11. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Tištěné zdroje:

- [1] BLAŽEK, Bedřich; GÖTZ, Antonín; HOLEČEK, Milan. *Železniční zeměpis*. 1. vydání. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1984. 147 s.
- [2] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vydání. Praha : Nakladatelství Karolinum, 1999. *Železniční doprava*, s. 56-60. ISBN 80-7184-923-5.
- [3] FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé : Historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha : Státní nakladatelství v Praze, 1932. 72 s.
- [4] HÁJEK, Zdeněk; LONDIN, Vladimír; ŘÍHA, Marek. *110 let Moravské západní dráhy*. 1. vydání. Chornice : Chornický železniční klub, 1999. 40 s.
- [5] KLÍMOVÁ, Eva, et al. *Česká republika : Sešitový atlas pro základní školy a víceletá gymnázia*. 1. vydání. Praha : Kartografie PRAHA, a. s., 2006. 32 s. ISBN 80-7011-870-9.
- [6] MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II : Silniční a železniční doprava*. 1. vydání. Plzeň : Západočeská univerzita v Plzni, 2000. 57 s. ISBN 80-7082-673-8.
- [7] Odbor komunikace, České dráhy. *Ročenka 2008/2009 : Skupiny České dráhy*. Praha : Grand princ a.s., 2009. 143 s. ISBN 978-80-85104-24-0.
- [8] ODLOŽIL, Pavel, ODLOŽILOVÁ, Marie. *Vrahovice. Přírodní poměry, historie a současnost*. Vrahovice 1994.
- [9] OUTRATA, Bohumil. *Nezamyslice a místní část Těšice 1276 -2006*. 1. vydání. Břeclav : Vydavatelství Petr Brázda, 2006. 206 s. ISBN 80-239-7290-1.
- [10] ŘEHÁK, Stanislav. *Aktuální problémy ČR - 6. díl: Doprava*. Ostrava : Scholaforum, 1997. 25 s. ISBN 80-86058-43-3.

### Elektronické zdroje:

- [11] *ČD Cargo – O společnosti – Profil společnosti* [online]. c2009 [cit. 2010-04-15]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd-cargo.cz/assets/cd-cargo/profil-spolecnosti/profil-cz.pdf> >.

- [12] *ČD Cargo – O společnosti – Profil společnosti – Výroční zprávy – rok 2008* [online]. c2009 [cit. 2010-04-15]. Dostupný z WWW: < [http://www.cdcargo.cz/assets/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocnizpravy/vz\\_2008\\_cd\\_cargo.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocnizpravy/vz_2008_cd_cargo.pdf) >.
- [13] *České dráhy – Úvodní stránka – Skupina ČD – Dceřiné společnosti – ČD Cargo, a.s.* [online]. c2008 [cit. 2010-03-15]. Dostupný z WWW: < <http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/cd-cargo/-843/> >.
- [14] *České dráhy – Úvodní stránka – Skupina ČD – Fakta a čísla – Statistická ročenka – rok 2005* [online]. c2006 [cit. 2010-04-14]. Dostupný z WWW: < <http://ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/sr2005.pdf> >.
- [15] *České dráhy – Úvodní stránka – Skupina ČD – Fakta a čísla – Statistická ročenka – rok 2008* [online]. c2009 [cit. 2010-04-14]. Dostupný z WWW: < [http://ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/cd\\_statistic\\_2008\\_cz.pdf](http://ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/cd_statistic_2008_cz.pdf) >.
- [16] *Český statistický úřad – Jednotky technicko-hospodářské* [online]. c2009 [cit. 2010-04-13]. Dostupný z WWW: < <http://www.czso.cz/cz/cisla/0/00/000902/data/0009t014.htm> >.
- [17] *Český statistický úřad – Okresy – Okres Prostějov – Časové řady okresu Prostějov* [online]. c2010 [cit. 2010-04-13]. Dostupný z WWW: < [http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/casove\\_rady\\_okresu\\_prostejov](http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/casove_rady_okresu_prostejov) >.
- [18] *Český statistický úřad – Okresy – Okres Prostějov – Charakteristika okresu Prostějov* [online]. c2009 [cit. 2010-04-14]. Dostupný z WWW: < [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/vymezeni\\_uzemnich\\_jednotek\\_nuts\\_v\\_cr\\_pro\\_potreby](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/vymezeni_uzemnich_jednotek_nuts_v_cr_pro_potreby) >.
- [19] *Český statistický úřad – Souhrnná data – Regiony, města, obce – Vymezení územních jednotek NUTS v ČR pro potřeby statistické a analytické a pro potřeby EU* [online]. c2007 [cit. 2010-04-13]. Dostupný z WWW: < [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/vymezeni\\_uzemnich\\_jednotek\\_nuts\\_v\\_cr\\_pro\\_potreby](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/vymezeni_uzemnich_jednotek_nuts_v_cr_pro_potreby) >.
- [20] *Jízdní řády ČD a ČSD – Archív jízdních řádů – Jízdní řád 2007/2008 – 273: Červenka – Litovel předměstí – Senice na Hané (15 km)* [online]. c2010 [cit. 2010-04-28]. Dostupný z WWW: < [http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2007-2008/2007-2008\\_271.pdf](http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2007-2008/2007-2008_271.pdf) >.
- [21] *Město Prostějov – Profil města Prostějov* [online]. c2010 [cit. 2010-04-12]. Dostupný z WWW: < [http://www.mestopv.cz/files/2010\\_ruzne/profil-prostejov-2009-pripominkami-konecny.doc](http://www.mestopv.cz/files/2010_ruzne/profil-prostejov-2009-pripominkami-konecny.doc) >.

- [22] *Město Prostějov – Turista – O městě – Poloha města Prostějov* [online]. c2010 [cit. 2010-04-12]. Dostupný z WWW: < [http://www.mestopv.cz/cz/turista/o\\_meste/poloha/](http://www.mestopv.cz/cz/turista/o_meste/poloha/) >.
- [23] *Město Prostějov – Turista – O městě – Současný průmysl města Prostějova* [online]. c2010 [cit. 2010-04-10]. Dostupný z WWW: < [http://www.mestopv.cz/cz/turista/o\\_meste/prumysl/](http://www.mestopv.cz/cz/turista/o_meste/prumysl/) >.
- [24] *Ministerstvo dopravy České republiky – Drážní doprava – Kombinovaná doprava* [online]. c2006 [cit. 2010-04-17]. Dostupný z WWW: < [http://www.mdcr.cz/cs/Drazni\\_doprava/Kombinovana\\_doprava/Kombinovana\\_doprava.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/Kombinovana_doprava.htm) >.
- [25] *Ministerstvo financí České republiky – Určené podmínky v železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravě – Zkratky* [online]. c2003 [cit. 2010-04-25]. Dostupný z WWW: < <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/Vymer012003Priloha5.pdf> >.
- [26] *Nezávislý železničář – Odborné problémy – Nevyjasněné otázky související s obnovou parku kolejových vozidel – 1. Kategorizace vlaků* [online]. c2003 [cit. 2010-04-25]. Dostupný z WWW: < <http://www.nezavislyzeleznicar.info/odborneproblemy/kvpodm.php> >.
- [27] *Správa železniční dopravní cesty – Modernizace dráhy – Přehled staveb – Modernizace traťového úseku Blažovice – Nezamyslice – Technická specifikace* [online]. c2009 [cit. 2010-04-30]. Dostupný z WWW: < [http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/blazovice-nezamyslice\\_specifikace.html](http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/blazovice-nezamyslice_specifikace.html) >.
- [28] *Správa železniční dopravní cesty – Modernizace dráhy – Přehled staveb – Modernizace traťového úseku Blažovice – Nezamyslice – Základní údaje* [online]. c2009 [cit. 2010-04-30]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/blazovice-nezamyslice.html> >.
- [29] *Správa železniční dopravní cesty – O nás – Výsledky hospodaření SŽDC- Zpráva za 3. čtvrtletí 2009* [online]. c2009 [cit. 2010-03-10]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html> >.
- [30] *Správa železniční dopravní cesty – O nás – Vznik SŽD* [online]. c2009 [cit. 2010-03-10]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html> >.
- [31] *Správa železniční dopravní cesty – O nás – Základní údaje* [online]. c2009 [cit. 2010-03-10]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/zakladni-udaje.html> >.

- [32] *Správa železniční dopravní cesty – O nás – Železnice ČR – Historie železnice v ČR* [online]. c2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf> >.
- [33] *Správa železniční dopravní cesty – O nás – Železnice ČR – Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. c2009 [cit. 2010-04-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html> >.
- [34] *Správa železniční dopravní cesty – O nás – Železnice ČR – Železniční přejezdy SŽDC* [online]. c2009 [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-prejezdy-szdc.pdf> >.
- [35] *ŽelPage – články – Tratě Moravské západní dráhy* [online]. c2004 [cit. 2010-04-11]. Dostupný z WWW: < <http://www.zelpage.cz/clanky/trate-moravske-zapadni-drahy> >.
- [36] *ŽelPage – Řazení vlaků* [online]. c2010 [cit. 2010-05-02]. Dostupný z WWW: < <http://www.zelpage.cz/razeni/> >.
- [37] *ŽelPage – Seznam tratí – 271: Prostějov – Chornice* [online]. c2010 [cit. 2010-04-24]. Dostupný z WWW: < <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-271> >.
- [38] *ŽelPage – Seznam tratí – 271: Prostějov – Chornice – Jízdní řády – 271 – Prostějov – Chornice (a zpět) (88 kB, 13.12.09), 2010* [online]. c2010 [cit. 2010-04-25]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k271.pdf> >.
- [39] *ŽelPage – Seznam tratí – 273: Červenka - Prostějov – Jízdní řády – 273 – Červenka – Prostějov (a zpět) (90 kB, 13.12.09), 2010* [online]. c2010 [cit. 2010-04-29]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k273.pdf> >.
- [40] *ŽelPage – Seznam tratí – 300: Brno – Přerov (- Bohumín)* [online]. c2010 [cit. 2010-04-12]. Dostupný z WWW: < <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-300> >.
- [41] *ŽelPage – Seznam tratí – 300: Brno – Přerov (- Bohumín) – Jízdní řády – 300 – (Bohumín -) Přerov – Brno (260 kB, 13.12.09), 2010* [online]. c2010 [cit. 2010-04-27]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k300z.pdf> >.
- [42] *ŽelPage – Seznam tratí – 300: Brno – Přerov (- Bohumín) – Jízdní řády – 300 – Brno – Přerov (- Bohumín)(267 kB, 13.12.09), 2010* [online]. c2010 [cit. 2010-04-27]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k300t.pdf> >.
- [43] *ŽelPage – Seznam tratí – 301: Nezamyslice - Olomouc* [online]. c2010 [cit. 2010-04-26]. Dostupný z WWW: < <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-301> >.

- [44] *ŽelPage – Seznam tratí – 301: Nezamyslice - Olomouc – Jízdní řády – 301- Nezamyslice – Olomouc (a zpět) (132 kB, 13.12.09) 2010* [online]. c2010 [cit. 2010-04-27]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k301.pdf> >.
- [45] *ŽelPage – Seznam tratí – 302: Nezamyslice - Morkovice –2010* [online]. c2010 [cit. 2010-04-29]. Dostupný z WWW: < <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-302> >.

#### Další zdroje:

- [46] Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a [geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz)
- [47] HORÁK, Pavel. *100. výročí zahájení dráhy Nezamyslice – Morkovice. Výstava: 21. – 29.11.2009*. CD-R. 2009

#### Konzultace:

- [48] JUDr. Mgr. Petr Holánek  
České dráhy a. s.  
Ředitel organizační jednotky  
Krajské centrum osobní dopavy Olomouc
- [49] Ing. František Řihák  
Oddělení řízení provozu a organizování drážní dopavy  
Správa železniční dopavní cesty s. o.  
Vedoucí oddělení sestavy jízdních řádů SENA Olomouc
- [50] Zdeněk Vylášek  
Dozorčí provozu  
ČD Cargo a s.

## 12. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AGC – Evropská síť magistrál

ČD – České dráhy, a.s.

ČD Cargo – ČD Cargo, a.s.

ČSD – Československé státní dráhy

ČSSR – Československá socialistická republika

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

DKV – Depo kolejových vozidel

DPOV – Dílna pro opravu vozidel

EC – Vlak typu EuroCity

EN – Vlak typu Euronight

EU – Evropská unie

IC – Vlak typu InterCity

KCOD – Krajské centrum osobní dopavy

KÚ – Krajský úřad

LAU I – Místní samosprávná jednotka

MZD – Moravská západní dráha

NUTS I, II, III – Nomenklatura územních statistických jednotek

OPŘ – Obchodně provozní ředitelství

ORP – Obec s rozšířenou působností

Os – Vlak typu Osobní vlak

PHS – Protihluková stěna

POÚ – Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem

PZS – Přejezdové zabezpečovací zařízení

R – Vlak typu Rychlík



RZC – Regionální zákaznické centrum

SC – Vlak typu SuperCity

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

Sp – Vlak typu Spěšný vlak

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

TK – Temeno kolejnice

UŽST – Uzlová železniční stanice

VNVK – Všeobecná nakládková a vykládková kolej

ŽST – Železniční stanice

### **13. PŘÍLOHY**

**Příloha č. 1:** Jízdní řád 2009/2010 – 271: Prostějov – Chornice a zpět

**Příloha č. 2:** Jízdní řád 2009/2010 – 273: Červenka – Prostějov (1. část)

**Příloha č. 3:** Jízdní řád 2009/2010 – 273: Prostějov – Červenka (1. část)

**Příloha č. 4:** Jízdní řád 2009/2010 – 273: Červenka - Prostějov a zpět (2. části)

**Příloha č. 5:** Jízdní řád 2009/2010 – 301: Nezamyslice - Olomouc

**Příloha č. 6:** Jízdní řád 2009/2010 – 301: Olomouc – Nezamyslice (1. část)

**Příloha č. 7:** Jízdní řád 2009/2010 – 301: Olomouc – Nezamyslice (2. část)

**Příloha č. 8:** Přeprava vozových zásilek v ŽST Prostějov hlavní nádraží  
v jednotlivých měsících roku 2009

**Příloha č. 9:** Železniční koridory v České republice

**Příloha č. 10:** Železniční síť v okrese Prostějov

**Příloha č. 11:** Trať 271: Prostějov – Chornice

**Příloha č. 12:** Trať 273: Červenka – Prostějov

**Příloha č. 13:** Úsek tratě 300: Brno – Přerov

**Příloha č. 14:** Trať 301: Nezamyslice – Prostějov

**Příloha č. 15:** Zrušená trať 302: Nezamyslice - Morkovice


**JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010**

platí od 13.12. 2009

**271 Prostějov - Chornice a zpět**

km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	24700	24702	24704	24706	24708	24712	24714	24716	24718	24720	24724	24728		
	Ze stanice			90	90							12			
0	Prostějov hl.n. č. 301	91	19	4 47	6 36	8 02	10 02	11 26	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	19 02	20 23
2	Prostějov místní nádraží			4 50	6 39	8 06	10 06	11 29	13 06	14 06	15 06	16 06	17 06	19 06	22 27
7	Kostelec na Hané	O		4 56	6 45	8 12	10 12	11 35	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	19 12	22 33
	Kostelec na Hané	91		4 58	6 46	8 14	10 14	11 44	13 14	14 14	15 14	16 14	17 14	19 14	22 34
10	Lutotín ž			x 5 01	x 6 49	8 18	10 18	11 48	13 18	14 18	15 18	16 18	x17 18	x19 18	x22 38
13	Zdětín u Prostějova ž			x 5 06	x 6 54	8 23	10 23	11 53	13 23	14 23	15 23	16 23	x17 23	x19 23	x22 43
16	Ptení ž			5 12	7 00	8 31	10 31	12 01	13 31	14 31	15 31	16 31	17 31	19 31	22 50
19	Stražisko ž			x 5 16	x 7 04	8 35	10 35	12 05	13 35	14 35	15 35	16 35	x17 35	x19 35	x22 54
22	Čunín ž			x 5 20	x 7 08	8 40	10 40	12 10	13 40	14 40	15 40	16 40	x17 40	x19 40	x22 58
23	Křemeneč ž			x 5 22	x 7 10	8 42	10 42	12 12	13 42	14 42	15 42	16 42	x17 42	x19 42	x23 00
26	Konice			5 26	7 14	8 49	10 49	12 19	13 49	14 49	15 49	16 49	17 49	19 49	23 05
28	Jesenec ž			x 5 30	x 7 18	8 53	10 53	12 23	13 53	14 53	15 53	16 53	17 53	x19 53	x23 09
29	Dzbel ž			5 35	7 21	8 57	11 00	12 27	14 00	15 00	16 00	16 57	18 00	20 00	23 11
32	Šubiřov ž			x 5 40	x 7 26		11 05		14 05	15 05	16 05		x18 05	x20 05	x23 16
37	Nectava ž			x 5 47	x 7 33		11 12		14 12	15 12	16 12		x18 12	x20 12	x23 23
41	Chornice ž 262	O	19	5 52	7 38		11 17		14 17	15 17	16 17		18 17	20 17	23 28
km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	24701	24703	24705	24709	24711	24713	24715	24717	24719	24721	24723	24725	24729	
0	Chornice ž 262	27	19	4 00	5 13	6 16	8 45		12 16		14 45	15 36	16 45	17 36	19 36
4	Nectava ž			x 4 05	x 5 18	6 21	8 50		12 21		14 50	15 41	x16 50	x17 41	x19 41
9	Šubiřov ž			x 4 12	x 5 24	6 28	8 57		12 28		14 57	15 48	x16 57	x17 48	x19 48
12	Dzbel ž			4 18	5 36	6 35	9 05	11 05	12 36	14 05	15 05	16 05	17 05	18 05	19 05
13	Jesenec ž			x 4 21	x 5 38	6 37	9 07	11 07	12 38	14 07	15 07	16 07	x17 07	x18 07	x19 07
15	Konice			4 25	5 43	6 42	9 12	11 12	12 42	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12
18	Křemeneč ž			x 4 29	x 5 47	6 46	9 16	11 16	12 46	14 16	15 16	16 16	x17 16	x18 16	x19 16
19	Čunín ž			x 4 31	x 5 49	6 48	9 18	11 18	12 48	14 18	15 18	16 18	x17 18	x18 18	x19 18
22	Stražisko ž			x 4 35	x 5 53	6 52	9 22	11 22	12 52	14 22	15 22	16 22	x17 22	x18 22	x19 22
25	Ptení ž			4 43	5 59	6 59	9 29	11 29	12 59	14 29	15 29	16 29	17 29	18 29	19 29
28	Zdětín u Prostějova ž			x 4 47	x 6 03	7 03	9 33	11 33	13 03	14 33	15 33	16 33	x17 33	x18 33	x19 33
31	Lutotín ž			x 4 52	x 6 08	7 08	9 38	11 38	13 08	14 38	15 38	16 38	x17 38	x18 38	x19 38
34	Kostelec na Hané	91 O		4 56	6 12	7 12	9 42	11 42	13 12	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42
	Kostelec na Hané			4 59	6 13	7 13	9 43	11 43	13 13	14 43	15 43	16 43	17 43	18 43	19 43
39	Prostějov místní nádraží			5 06	6 21	7 20	9 50	11 50	13 20	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50
41	Prostějov hl.n. č. 301	91 O	27	5 09	6 24	7 23	9 53	11 53	13 23	14 53	15 53	16 53	17 53	18 53	19 53
	Do stanice														Olomouc hl.n.

10 nejede 24., 31.XII.

12 nejede 24., 25., 31.XII.

18 nejede 25., 26.XII., 1.I.

19 jede v 19 nejede 28. – 31.XII.

25 jede v 25 a 1

27 jede v 27 a 24.XII., 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.XII., 2.I.

28 jede v 28 a 1, nejede 24. – 26., 31.XII., 1.I., 4.IV., 1., 8.V., 4., 5.VII.

35 jede v 35 a 1, nejede 25.XII., 1.I.

90 24704 / 14064 Prostějov hl.n. – Červenka v 19

90 24706 / 14068 Prostějov hl.n. – Červenka v 19

91 viz trať 273

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 271: Prostějov – Chornice – Jízdní řády – 271 – Prostějov – Chornice (a zpět) (88 kB, 13.12.09), 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-25]. Dostupný z WWW: < <http://www.cdail.cz/gvd/k271.pdf> >.

 JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010

platí od 7.3. 2010

 273 Červenka - Prostějov

ode dne vyhlášení ⇔ IDSOK Senice na Hané - Náměšť na Hané

km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	14057	14001	14059	14003	13841	13843	13800/1	14061	13803	14007	14063	
Ze stanice		Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.		
0	Červenka 270	4 05		27 5 00		5 46	6 10			6 43		7 15	
3	Litovel ž	4 09		5 05		5 50	6 15			6 47		7 19	
4	Litovel město	4 12		5 08		5 53	6 18			6 50		7 22	
5	Litovel předměstí 274	4 15		5 10		5 56	6 20			6 53		7 25	
	Litovel předměstí 274	4 16		5 27				6 33		6 56		7 27	
8	Myslechovice ž	x 4 19		x 5 30				x 6 36		x 6 59		x 7 30	
10	Cholina ž	x 4 22		x 5 33				x 6 39		x 7 02		x 7 33	
12	Odrlice ž	x 4 25		x 5 36				x 6 42		x 7 05		x 7 36	
13	Senice na Hané zastávka ž	x 4 28		x 5 39				x 6 45		x 7 08		x 7 39	
15	Senice na Hané 275	4 31	5 04	27 5 42	25 5 44			6 48	10 7 11	7 09		7 42	
	Senice na Hané 275 ⇔ 88	4 32	5 06	31 5 47	26 5 47			6 56	6 58	7 12		7 47	
19	Náměšť na Hané ž ⇔ 97	4 36	5 11	5 52	5 52				7 03	7 17		7 52	
21	Drahanovice ž	4 40	5 14	5 57	5 55				7 06	7 20		7 57	
24	Slatinice ž	x 4 44		x 6 01					x 7 10			x 8 01	
26	Třebčín ž	4 50		6 05					7 13			8 05	
28	Kaple ž	x 4 55		x 6 10					x 7 18			x 8 10	
31	Čečehovice na Hané ž	x 4 59		x 6 14					x 7 22			x 8 14	
34	Kostelec na Hané	5 04		6 18					7 27			8 18	
	Kostelec na Hané	5 06		6 20					7 28			8 20	
39	Prostějov místní nádraží	5 13		6 27					7 35			8 27	
41	Prostějov hl.n. & 301	5 16		31 6 30					7 38			8 30	
Do stanice								Olomouc hl.n.					
km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	14065	14067	14069	14071	14073	14023	14075	14027	14077	14079	14033	
Ze stanice		Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.		
0	Červenka 270	8 00	9 15	10 00	11 15	12 00		13 00		14 00	15 15		
3	Litovel ž	8 05	9 19	10 05	11 19	12 05		13 05		14 05	15 20		
4	Litovel město	8 08	9 22	10 08	11 22	12 08		13 08		14 08	15 23		
5	Litovel předměstí 274	8 10	9 25	10 10	11 25	12 10		13 10		14 10	15 25		
	Litovel předměstí 274	8 27	25 9 27	10 27	25 11 27	12 27	25 13 27		14 27	25 15 27		16 04	
8	Myslechovice ž	x 8 30	x 9 30	x 10 30	x 11 30	x 12 30	x 13 30		x 14 30	x 15 30		x 16 04	
10	Cholina ž	x 8 33	x 9 33	x 10 33	x 11 33	x 12 33	x 13 33		x 14 33	x 15 33		x 16 07	
12	Odrlice ž	x 8 36	x 9 36	x 10 36	x 11 36	x 12 36	x 13 36		x 14 36	x 15 36		x 16 10	
13	Senice na Hané zastávka ž	x 8 39	x 9 39	x 10 39	x 11 39	x 12 39	x 13 39		x 14 39	x 15 39		x 16 13	
15	Senice na Hané 275	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 04	13 42	14 04	14 42	25 15 42	16 04	
	Senice na Hané 275 ⇔ 88	9 06	9 47	11 06	11 47	12 47	13 06	13 47	14 25	15 06	25 15 47	16 06	
19	Náměšť na Hané ž ⇔ 97	9 11	9 52	11 11	11 52	12 52	13 11	13 52	14 30	15 11	15 52	16 11	
21	Drahanovice ž	9 14	9 57	11 14	11 57	12 57	13 14	13 57	14 33	15 14	15 57	16 14	
24	Slatinice ž	x 9 17	x 10 01	x 11 17	x 12 01	x 13 01		x 14 01		x 15 18	x 16 01		
26	Třebčín ž	9 21	10 05	11 21	12 05	13 05		14 05		15 21	16 05		
28	Kaple ž	x 9 26	x 10 10	x 11 26	x 12 10	x 13 10		x 14 10		x 15 26	x 16 10		
31	Čečehovice na Hané ž	x 9 30	x 10 14	x 11 30	x 12 14	x 13 14		x 14 14		x 15 30	x 16 14		
34	Kostelec na Hané	9 35	10 18	11 35	12 18	13 18		14 18		15 35	16 18		
	Kostelec na Hané	9 36	10 20	11 36	12 20	13 20		14 20		15 36	16 20		
39	Prostějov místní nádraží	9 43	10 27	11 43	12 27	13 27		14 27		15 43	16 27		
41	Prostějov hl.n. & 301	9 47	25 10 30	11 47	25 12 30	13 30	25 14 30		15 47	25 16 30		16 30	
Do stanice								Olomouc hl.n.					

10 jede v 10 a 28.IX., 28.X., 17.XI.  
 25 jede v 25 a 1.  
 27 jede v 27 a 28.IX., 28.X., 17.XI.

31 jede v 31 a 28.IX., 28.X., 17.XI.  
 26 jede v 26 a 5.IV., 5., 6.VII.

45 jede do 30.VI. a od 1.IX. denně, od 3.VII. do 29.VIII. jede v 45, 7 a 5., 6.VII.

51 viz trať 271

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 273: Červenka – Prostějov – Jízdní řády – 273 – Červenka – Prostějov (a zpět) (90 kB, 13.12.09), 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-29]. Dostupný z WWW: < <http://www.cdail.cz/gvd/k273.pdf> >.

**SZDC** JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010

platí od 7.3. 2010

**€ 273 Prostějov - Červenka**

ode dne vyhlášení ↔ IDSOK Náměšť na Hané - Senice na Hané

km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	13840	14000	14002	14056	13842	14004	14058	14006	13844	14060	13802	14010
0	Prostějov hl.n. 301				4 25			5 26			6 17		
2	Prostějov místní nádraží				4 29			5 29			6 20		
7	Kostelec na Hané				4 34			5 35			6 26		
10	Kostelec na Hané				4 36			5 36			6 27		
13	Čelechovice na Hané				x 4 40			x 5 40			x 6 31		
15	Kaple				x 4 44			x 5 44			x 6 35		
17	Třebčín				4 50			5 49			6 40		
20	Slatinice				x 4 53			x 5 52			x 6 43		
22	Drahanovice		4 25	4 41	4 58		5 39	5 58	6 05		6 47		7 26
22	Náměšť na Hané 97		4 28	4 44	5 01		5 42	6 01	6 08		6 50		7 29
26	Senice na Hané 275 88		4 33	4 48	5 05		5 46	6 05	6 13		6 55		7 33
28	Senice na Hané 275		4 34	4 49	5 07		5 49	6 11	6 14		6 57		7 49
29	Senice na Hané zastávka				x 5 10			x 6 14			x 7 16		
31	Odrlice				x 5 13			x 6 17			x 7 19		
33	Cholina				x 5 15			x 6 19			x 7 21		
33	Myslechovice				x 5 18			x 6 22			x 7 24		
36	Litovel předměstí 274				5 22			6 26			7 28		
37	Litovel předměstí 274	4 42			5 23	5 58		6 30		6 58	7 37		
37	Litovel město	4 44			5 25	6 00		6 32		7 00	7 39		
38	Litovel	4 47			5 28	6 03		6 36		7 03	7 43		
41	Červenka 270	4 51			5 32	6 07		6 40		7 07	7 47		
Do stanice			Olomouc hl.n.	Olomouc hl.n.			Olomouc hl.n.	Olomouc hl.n.					Olomouc hl.n.
km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	14062	24704	14064	14066	24706	14068	14070	14072	14026	14074	14030	
0	Prostějov hl.n. 301	7 26	8 02	8 06	9 26	10 02		11 26	12 08		13 26		
2	Prostějov místní nádraží	7 29	8 06	8 10	9 29	10 06		11 29	12 12		13 29		
7	Kostelec na Hané	7 35	8 12	8 16	9 35	10 12		11 35	12 18		13 35		
10	Kostelec na Hané	7 36	8 14	8 19	9 36	10 14	10 19	11 36	12 19		13 36		
13	Čelechovice na Hané	x 7 40		x 8 23	x 9 40		x 10 23	x 11 40	x 12 23		x 13 40		
15	Kaple	x 7 44		x 8 27	x 9 44		x 10 27	x 11 44	x 12 27		x 13 44		
17	Třebčín	7 45		8 32	9 48		10 32	11 49	12 32		13 49		
20	Slatinice	x 7 52		x 8 35	x 9 52		x 10 35	x 11 52	x 12 35		x 13 52		
22	Drahanovice	7 58		8 39	9 58		10 39	11 58	12 39	13 39	13 58	14 39	
22	Náměšť na Hané 97	8 01		8 42	10 01		10 42	12 01	12 42	13 42	14 01	14 42	
26	Senice na Hané 275 88	8 05		8 46	10 05		10 46	12 05	12 46	13 46	14 05	14 46	
28	Senice na Hané 275	8 07		9 07	10 07		11 07	12 07	13 25	13 49	14 07	14 49	
29	Senice na Hané zastávka	x 8 10		x 9 10	x 10 10		x 11 10	x 12 10	x 13 28		x 14 10		
31	Odrlice	x 8 13		x 9 13	x 10 13		x 11 13	x 12 13	x 13 31		x 14 13		
33	Cholina	x 8 15		x 9 15	x 10 15		x 11 15	x 12 15	x 13 33		x 14 15		
33	Myslechovice	x 8 18		x 9 18	x 10 18		x 11 18	x 12 18	x 13 36		x 14 18		
36	Litovel předměstí 274	8 22		9 22	10 22		11 22	12 22	13 40		14 22		
37	Litovel předměstí 274	8 37		9 37	10 37		11 37	12 31	13 42		14 37		
37	Litovel město	8 39		9 39	10 39		11 39	12 33	13 44		14 39		
38	Litovel	8 43		9 43	10 43		11 43	12 36	13 47		14 43		
41	Červenka 270	8 47		9 47	10 47		11 47	12 40	13 51		14 47		
Do stanice			Dzbel			Chomice				Olomouc hl.n.		Olomouc hl.n.	

25 jede v 6 a 7  
 26 jede v 6 a 24.XII., 26.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.XII., 2.I.  
 27 jede v 6 a 28.IX., 26.X., 17.XI.  
 28 jede v 7 a 25., 26.XII., 1., 2.I., 5.IV., 5., 6.VII.  
 29 14005 / 14058 Olomouc hl.n. - Litovel  
 30 24706 / 14068 Prostějov hl.n. - Červenka v 7  
 31 24704 / 14064 Prostějov hl.n. - Červenka v 7  
 32 23801 / 14064 Mladeč - Červenka v 6 a 7 od 29.V. do 26.IX.  
 33 23805 / 14068 Mladeč - Červenka v 6 a 7 od 29.V. do 26.IX.  
 34 viz trať 271

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 273: Červenka – Prostějov – Jízdní řády – 273 – Červenka – Prostějov (a zpět) (90 kB, 13.12.09), 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-29]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k273.pdf> >.

€ 273 Červenka - Prostějov

ode dne vyhlášení ⇔ IDSOK Senice na Hané - Náměšť na Hané

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	13863	14081	14083	14085	14087	14089	13875	14049	13809	14051	13877
	Ze stanice							Olomouc hl.n.		Olomouc hl.n.		
0	Červenka 270	15 51	16 10	17 00	18 00	19 00	19 58	21 00		21 36		22 51
3	Litovel ž	15 55	16 15	17 05	18 05	19 05	20 02	21 05		21 40		22 55
4	Litovel město	15 58	16 18	17 08	18 08	19 08	20 05	21 08		21 43		22 58
5	Litovel předměstí 274		16 20	17 10	18 10	19 10	20 08	21 10		21 46		23 01
	Litovel předměstí 274		16 27	17 27	18 27	19 27	20 27	21 10		22 17		
8	Myslechovice ž		x16 30	x17 30	x18 30	x19 30	x20 30			x22 20		
10	Cholina ž		x16 33	x17 33	x18 33	x19 33	x20 33			x22 23		
12	Odrlice ž		x16 36	x17 36	x18 36	x19 36	x20 36			x22 26		
13	Senice na Hané zastávka ž		x16 39	x17 39	x18 39	x19 39	x20 39			x22 29		
15	Senice na Hané 275		16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 44		22 32	23 04	
	Senice na Hané 275 ⇔ 88		17 06	17 47	19 06	19 47	21 06	21 47		22 32	23 06	
19	Náměšť na Hané ž ⇔ 97		17 11	17 52	19 11	19 52	21 11	21 52		22 32	23 11	
21	Drahanovice ž		17 14	17 57	19 14	19 57	21 14	21 55		22 32	23 14	
24	Slatinice ž		x17 18	x18 01	x19 17	x20 01	x21 17					
26	Třebčín ž		17 21	18 05	19 21	20 05	21 21					
28	Kaple ž		x17 26	x18 10	x19 26	x20 10	x21 26					
31	Čelechovice na Hané ž		x17 30	x18 14	x19 30	x20 14	x21 30					
34	Kostelec na Hané		17 35	18 18	19 35	20 18	21 35					
	Kostelec na Hané		17 36	18 20	19 36	20 20	21 36					
39	Prostějov místní nádraží		17 43	18 27	19 43	20 27	21 43					
41	Prostějov hl.n. & 301		x17 47	x18 30	x19 47	x20 30	x21 47					

10 nejede 24., 31.XII. 26 jede v ⑥ a ①, nejede 24.XII. 31 viz trať 271  
 28 jede v X, nejede 31.XII. 27 jede v ⑥ a ①, nejede 24., 25.XII.

€ 273 Prostějov - Červenka

ode dne vyhlášení ⇔ IDSOK Náměšť na Hané - Senice na Hané

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	14076	13864	14078	14036	14080	14082	14084	13872	14086	14088	13876
0	Prostějov hl.n. & 301	14 26		15 26	16 26	17 26	18 08	18 08		19 26	20 08	
2	Prostějov místní nádraží	14 29		15 29	16 29	17 29	18 12	18 12		19 29	20 12	
7	Kostelec na Hané	14 35		15 35	16 35	17 35	18 18	18 18		19 35	20 18	
	Kostelec na Hané	14 36		15 36	16 36	17 36	18 19	18 19		19 36	20 19	
10	Čelechovice na Hané ž	x14 40		x15 40	x16 40	x17 40	x18 23	x18 23		x19 40	x20 23	
13	Kaple ž	x14 44		x15 44	x16 44	x17 44	x18 27	x18 27		x19 44	x20 27	
15	Třebčín ž	14 49		15 49	16 49	17 49	18 32	18 32		19 49	20 32	
17	Slatinice ž	x14 52		x15 52	x16 52	x17 52	x18 35	x18 35		x19 52	x20 35	
20	Drahanovice ž	14 58		15 58	16 39	17 58	18 39	18 39		19 58	20 39	
22	Náměšť na Hané ž ⇔ 97	15 01		16 01	16 42	17 01	18 01	18 42		20 01	x20 42	
26	Senice na Hané 275 ⇔ 88	15 05		16 05	16 46	17 05	18 05	18 46		20 05	20 46	
	Senice na Hané 275	15 07		16 07	16 49	17 07	18 07	19 07		20 07	21 07	
28	Senice na Hané zastávka ž	x15 10		x16 10	x17 10	x18 10	x19 10	x19 10		x20 10	x21 10	
29	Odrlice ž	x15 13		x16 13	x17 13	x18 13	x19 13	x19 13		x20 13	x21 13	
31	Cholina ž	x15 15		x16 15	x17 15	x18 15	x19 15	x19 15		x20 15	x21 15	
33	Myslechovice ž	x15 18		x16 18	x17 18	x18 18	x19 18	x19 18		x20 18	x21 18	
36	Litovel předměstí 274	15 22		16 22	17 22	18 22	19 22	19 22		20 22	21 22	
	Litovel předměstí 274	15 23		16 37	17 23	18 37	19 23	19 23		20 23	21 23	22 20
37	Litovel město	15 25	16 00	16 39	17 25	18 39	19 25	19 25	20 10	20 42	21 25	22 22
38	Litovel ž	15 28	16 03	16 43	17 28	18 43	19 28	19 28	20 12	20 44	21 28	22 26
41	Červenka 270	15 32	16 07	16 47	17 32	18 47	19 32	19 32	20 16	20 47	21 28	22 26
	Do stanice			16 47	17 32	18 47	19 32	19 32	20 20	20 51	21 32	22 30

10 nejede 24., 31.XII. 26 jede v ⑥ a ① 23809 / 14076 Mladěč - Červenka v ⑥ a ① od 29.V. do 26.IX. 31 viz trať 271  
 28 jede v X, nejede 31.XII. 27 jede v ⑥ a ①, nejede 24.XII. 29 23811 / 14080 Mladěč - Červenka v ⑥ a ① od 29.V. do 26.IX.  
 25 jede do 30.VI. a od 1.IX. denně, od 3.VII. do 29.VIII. jede v ⑥, ⑦ a 5., 6.VII.

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 273: Červenka – Prostějov – Jízdní řády – 273 – Červenka – Prostějov (a zpět) (90 kB, 13.12.09), 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-29].  
 Dostupný z WWW: < <http://www.cdail.cz/gvd/k273.pdf> >.

SŽDC JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010

platí od 7.3. 2010

## 301 Nezamyslice - Olomouc

km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	3831	3801	3829	3803	Sp 1647	3805	R 1403	3807	R 903	3833	3809	R 931	3811	R 933	
	Brno hl. n. 300					X 5 14		42 6 13		7 18		46 8 02	9 18		11 18	
	Ze stanice					Brno hl. n.		Brno hl. n.		Brno hl. n.			Brno hl. n.		Brno hl. n.	
0	Nezamyslice 300		4 56	X 4 56	27 5 56	X 6 19	X 6 38	42 7 19	7 40	8 19			10 19	11 40	12 19	
2	Doloplazy ž		4 59	4 59	5 59		6 41		7 43				9 43	11 43		
7	Pivín		5 04	5 04	6 04		6 47		7 47				9 47	11 47		
10	Čelčice ž		5 06	5 06	6 06		6 50		7 50				9 50	11 50		
14	Bedihošť ž		5 10	5 10	6 10		6 54		7 54				9 54	11 54		
19	Prostějov hl. n. & 271,273	o	5 14	5 14	27 6 14	6 33	X 6 58	7 33	7 58	8 33			10 33	11 58	12 33	
	Prostějov hl. n. & 271,273	27	4 41	5 20	5 30	51 6 16	6 35	7 00	7 35	8 00		9 00	10 00	10 35	12 00	12 35
21	Vrahovice ž		4 44	5 23	5 33	6 18		7 03		8 03		9 03	10 03		12 03	
24	Kraličky ž		4 47	5 26	5 36	6 21		7 06		8 06		9 06	10 06		12 06	
26	Vrbátky		4 50	5 29	5 41	6 26		7 09		8 10		9 10	10 10		12 10	
30	Blažec		4 55	5 37	5 46	6 31		7 16		8 16		9 16	10 16		12 16	
32	Kožušany ž		4 57	5 39	5 48	6 33		7 18		8 18		9 18	10 18		12 18	
34	Nemilany ž		5 00	5 42	5 51	6 36		7 21		8 21		9 21	10 21		12 21	
36	Olomouc-Nové Sady ž		5 02	5 44	5 53	6 38		7 23		8 23		9 23	10 23		12 23	
39	Olomouc hl. n. & 270,275,290,310	o	27 5 06	26 5 48	X 5 57	51 6 42	X 6 51	7 27	42 7 53	8 27		9 27	10 27	10 51	12 27	
	Do stanice						Sumperk		Jeseník		Jeseník				Sumperk	
km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	3813	3815	R 901	3817	3819	R 935	3821	3823	R 937	3825	R 939	24729	3841	3837	
	Brno hl. n. 300		12 02	13 18		14 02	15 18		16 02	17 18	X 18 02	19 18		21 02		
	Ze stanice			Brno hl. n.			Brno hl. n.			Brno hl. n.		Brno hl. n.	Chomice			
0	Nezamyslice 300	X 12 40	13 40	14 19	14 40	15 40	16 19	16 40	17 40	18 19	19 40	20 19		21 56		
2	Doloplazy ž		12 43		14 43	15 43		16 43	17 43		19 43			21 59		
7	Pivín		12 47		14 47	15 47		16 47	17 47		19 47			22 04		
10	Čelčice ž		12 50		14 50	15 50		16 50	17 50		19 50			22 06		
14	Bedihošť ž		12 54		14 54	15 54		16 54	17 54		19 54			22 10		
19	Prostějov hl. n. & 271,273	o	X 12 58		14 58	15 58	16 33	16 58	17 58	18 33	19 58	20 33	20 53	22 15		
	Prostějov hl. n. & 271,273		13 00	14 00	14 35	15 00	16 00	16 35	17 00	18 00	18 35	20 00	20 35	21 00	22 30	
21	Vrahovice ž		13 03	14 03		15 03	16 03		17 03	18 03		20 03		21 03	22 33	
24	Kraličky ž		13 06	14 06		15 06	16 06		17 06	18 06		20 06		21 06	22 36	
26	Vrbátky		13 10	14 10		15 10	16 10		17 10	18 10		20 10		21 10	22 39	
30	Blažec		13 16	14 16		15 16	16 16		17 16	18 16		20 16		21 16	22 44	
32	Kožušany ž		13 18	14 18		15 18	16 18		17 18	18 18		20 18		21 18	22 46	
34	Nemilany ž		13 21	14 21		15 21	16 21		17 21	18 21		20 21		21 21	22 49	
36	Olomouc-Nové Sady ž		13 23	14 23		15 23	16 23		17 23	18 23		20 23		21 23	22 51	
39	Olomouc hl. n. & 270,275,290,310	o	13 27	14 27	14 51	15 27	16 27	16 51	17 27	18 27		20 27	20 51	21 27	22 55	
	Do stanice			Jeseník			Sumperk		Sumperk		Sumperk		Sumperk			

**10** nejede 24., 31. XII.  
**12** nejede 24., 25., 31. XII.  
**19** jede v X, nejede 28. - 31. XII.  
**26** jede v 6) a †  
**27** jede v X, 6) a 24. XII., 28. IX., 28. X., 17. XI., nejede 26. XII., 2. I.  
**40** jede v X, 6) a 28. IX., 28. X., 17. XI., nejede 26., 31. XII. - 2. I.  
**42** jede v 6) a † od 25. XII. do 14. III. a od 12. VI. do 12. IX.  
**46** jede v 6) a 24. XII., 1. I., 28. X., nejede 26. XII., 2. I., 30. X.  
**51** nejede 25. XII. ve stanici není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 301: Nezamyslice – Olomouc – Jízdní řády – 301- Nezamyslice – Olomouc (a zpět) (132 kB, 13.12.09) 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-27]. Dostupný z WWW: < <http://www.cdmail.cz/gvd/k301.pdf> >.

### ← 301 Olomouc - Nezamyslice

km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	3800 ø	3802 ø	3804 ø	Sp 1646 1.2. RD Ⓞ	3804 ø	3806 ø	3830 ø	R 930 RD Ⓞ	3808 ø	R 900 RD Ⓞ	3810 ø
Ze stanice												
0	Olomouc hl.n. ⚡ 270,275,290,310	Ⓞ 4:40	Ⓞ 5:24	Ⓞ 5:54	Ⓞ 5:58	Ⓞ 6:08	Ⓞ 6:52	7:07	7:34	9:07	9:34	
3	Olomouc-Nové Sady ⚡	4:44	5:28	5:58		6:12	6:56		7:38		9:38	
5	Nemilany ⚡	4:47	5:30	6:00		6:14	6:58		7:40		9:40	
7	Kožušany ⚡	4:49	5:33	6:03		6:17	7:01		7:43		9:43	
9	Blatec	4:56	5:36	6:05		6:20	7:04		7:45		9:45	
13	Vrbátky	5:01	5:40	Ⓞ 6:09	→ 6:10	6:25	7:09		7:50		9:50	
15	Kraličky ⚡	5:03	5:43		6:12	6:28	7:12		7:52		9:52	
18	Vrahovice ⚡	5:06	5:46		6:15	6:31	7:15		7:55		9:55	
20	Prostějov hl.n. ⚡ 271,273	5:10	5:49		6:14	6:19	6:34	7:18	7:23	9:23	9:59	
	Prostějov hl.n. ⚡ 271,273	5:18	5:50		6:15	6:20	6:35		7:25	8:00	10:00	
25	Bedihošť ⚡	5:22	5:54			6:24	6:39			8:04	10:04	
29	Čelčice ⚡	5:26	5:58			6:28	6:43			8:08	10:08	
32	Pivín	5:29	6:04		6:27	6:31	6:46			8:11	10:11	
37	Doloplazy ⚡	5:33	6:09			6:35	6:50			8:15	10:15	
39	Nezamyslice 300	5:37	6:12		6:36	6:38	6:54		7:38	8:18	10:18	
Do stanice												
	Brno hl.n. 300	6:58			7:43	7:57		8:38			10:38	
km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	R 932 RD Ⓞ	3812 ø	3814 ø	R 934 RD Ⓞ	3816 ø	3818 ø	R 902 RD Ⓞ	3820 ø	3822 ø		
Ze stanice												
0	Olomouc hl.n. ⚡ 270,275,290,310	11:07	● 11:34	Ⓞ 12:30	13:07	Ⓞ 13:34	Ⓞ 14:30	15:07	● 15:34	Ⓞ 16:30		
3	Olomouc-Nové Sady ⚡		11:38	12:34		13:38	14:34		15:38	16:34		
5	Nemilany ⚡		11:40	12:36		13:40	14:36	P	15:40	16:36		
7	Kožušany ⚡		11:43	12:39		13:43	14:39	R	15:43	16:39		
9	Blatec		11:45	12:45		13:45	14:45	A	15:45	16:45		
13	Vrbátky		11:50	12:50		13:50	14:50	D	15:50	16:50		
15	Kraličky ⚡		11:52	12:52		13:52	14:52	É	15:52	16:52		
18	Vrahovice ⚡		11:55	12:55		13:55	14:55	D	15:55	16:55		
20	Prostějov hl.n. ⚡ 271,273	11:23	11:59	12:59	13:23	13:59	14:59	15:23	15:59	16:59		
	Prostějov hl.n. ⚡ 271,273	11:25	12:00	13:00	13:25	14:00	15:00	15:25	16:00	17:00		
25	Bedihošť ⚡		12:04	13:04		14:04	15:04		16:04	17:04		
29	Čelčice ⚡		12:08	13:08		14:08	15:08		16:08	17:08		
32	Pivín		12:11	13:11		14:11	15:11		16:11	17:11		
37	Doloplazy ⚡		12:15	13:15		14:15	15:15		16:15	17:15		
39	Nezamyslice 300	11:38	12:18	13:18	13:38	14:18	15:18	15:38	16:18	17:18		
Do stanice												
	Brno hl.n. 300	12:38			14:38	15:57		16:38	17:57			

Ⓞ jede v Ⓞ a 24.XII., 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.XII., 2.I.

Ⓞ jede v Ⓞ a 24.XII., 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.XII. - 2.I.

Ⓞ jede v Ⓞ, † a 2.I., nejede 24.XII., 1., 8.V., 28.IX., 28.X., 17.XI.

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 301: Nezamyslice – Olomouc – Jízdní řády – 301- Nezamyslice – Olomouc (a zpět) (132 kB, 13.12.09) 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-27]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k301.pdf> >.



 JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010

platí od 7.3. 2010

 301 Olomouc - Nezamyslice

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	R 936 RD	3824 10	R 1400 RD	3832 10	R 938 RD	3826 10	3834 10	3840 10	3836 10	3838
	Ze stanice Šumperk			Jeseník		Šumperk					
0	Olomouc hl.n. 270,275,290,310	17 07	17 34	18 07	18 30	19 07	19 34	21 34		22 30	23 34
3	Olomouc-Nové Sady		17 38		18 34		19 38	21 38		22 34	23 38
5	Nemilany		17 40		18 36		19 40	21 40		22 36	23 40
7	Kožušany		17 43		18 39		19 43	21 43		22 39	23 43
9	Blatec		17 45		18 45		19 45	21 45		22 45	23 45
13	Vrbátky		17 50		18 50		19 50	21 50		22 50	23 50
15	Kraličky		17 52		18 52		19 52	21 52		22 52	23 52
18	Vrahovice		17 55		18 55		19 55	21 55		22 55	23 55
20	Prostějov hl.n. 271,273	17 23	17 59	18 23	18 59	19 23	19 59	21 59		22 59	23 59
	Prostějov hl.n. 271,273	17 25	18 00	18 25		19 25	20 00		22 30		
25	Bedihošť		18 04				20 04		22 34		
29	Čelčice		18 08				20 08		22 38		
32	Pivín		18 11				20 11		22 41		
37	Doloplazy		18 15				20 15		22 45		
39	Nezamyslice 300	17 38	18 18	18 40		19 38	20 18		22 48		
	Do stanice Brno hl.n.			Brno hl.n.		Česká Třebová					
	Brno hl.n. 300	18 38	19 57	19 38		20 38	21 21				

10 nejede 24., 31.XII.

10 nejede 24.XII.

19 jede v 19 nejede 28. – 31.XII.

22 jede v 22 nejede 24. – 26.XII., 1.I., 4.IV., 1., 8.V., 4., 5.VII., 26.IX., 28.X., 17.XI.

40 jede v 40 a 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26., 31.XII. – 2.I.

49 jede v 49 a 25.XII. do 14.III. a od 12.VI. do 12.IX.

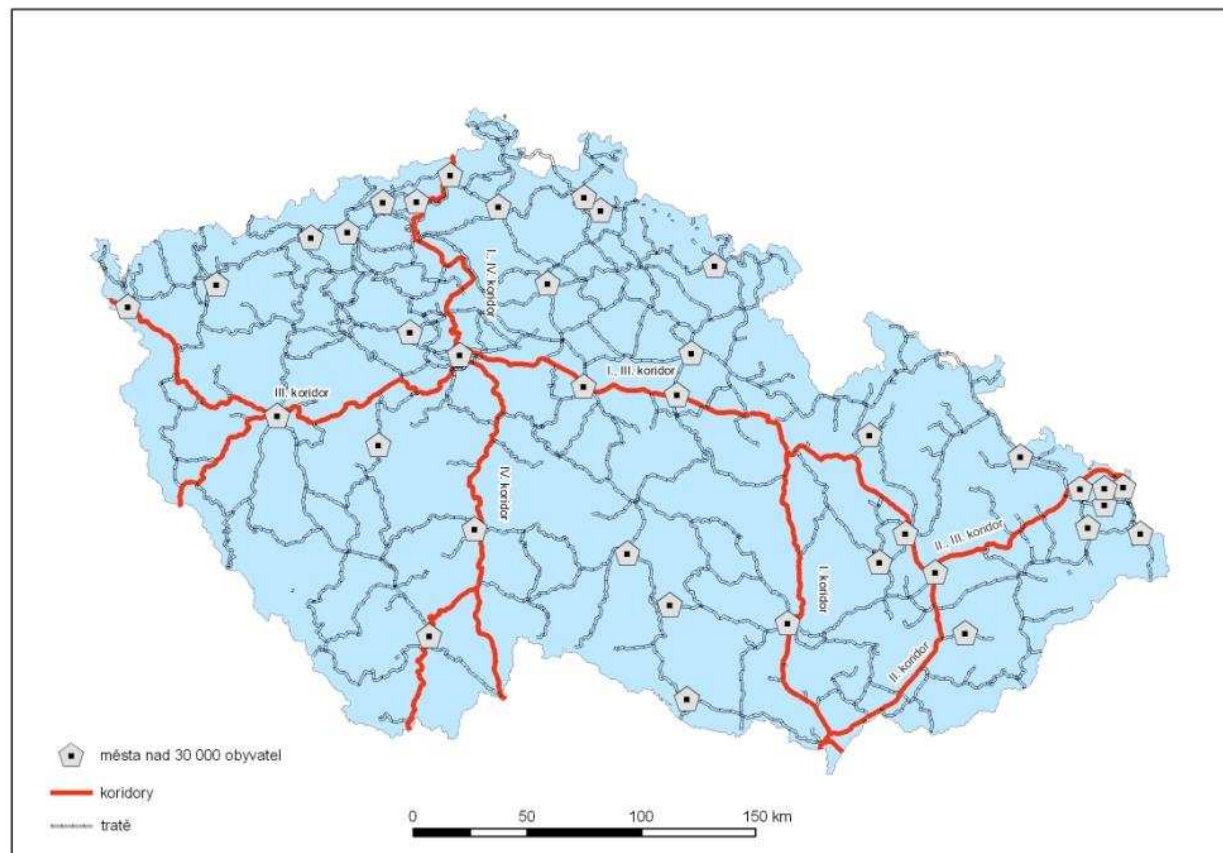
66 Brno hl.n. - Česká Třebová jede v 66 a 24., 26., 31.XII., 1.I., 4.IV., 1., 8.V., 4., 5.VII.

Zdroj: ŽelPage – Seznam tratí – 301: Nezamyslice – Olomouc – Jízdní řády – 301- Nezamyslice – Olomouc (a zpět) (132 kB, 13.12.09) 2010 [online]. c2010 [cit. 2010-04-27]. Dostupný z WWW: < <http://www.cd rail.cz/gvd/k301.pdf> >.

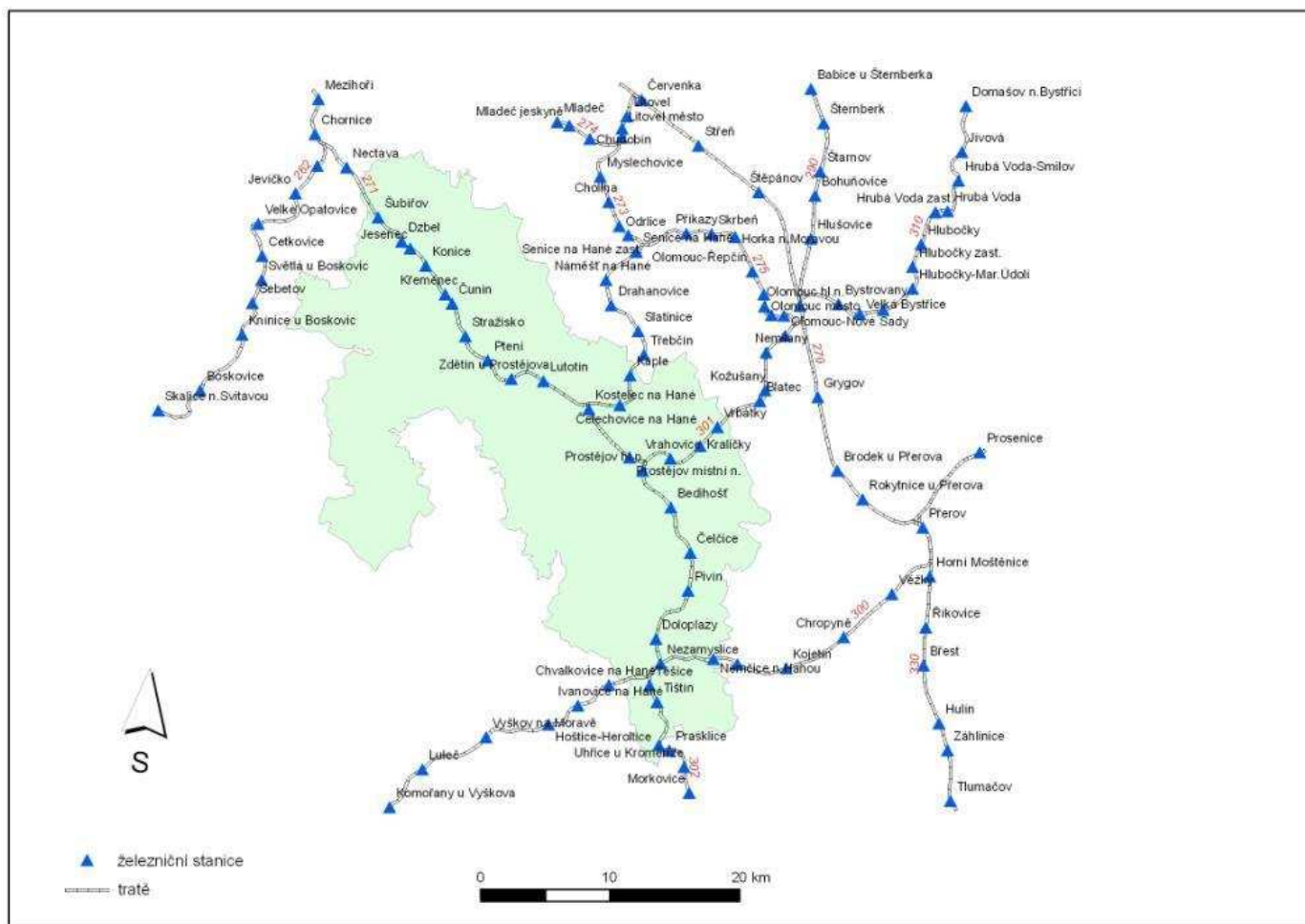
**Příloha č. 8**

<b>Prostějov – hlavní nádraží</b>	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec
Počet přívěš. vozů k nákl. vl.	807	536	585	556	660	843	662	820	743	905	761	206
Počet místních vozů	642	289	299	280	456	647	473	492	427	405	352	85
Vozy vážené v žel. st.	39	43	28	25	16	26	7	14	36	3	32	27
Tržby z mezinárodní přepravy	1243969	5744486	1567178	614752	1322612	2223472	1001256	1154220	314185	434427	42274	36106
Tržby z tuzemské přepravy	488610	813701	948175	1198953	994187	869353	1846029	1667186	1142830	1346219	910906	438501
Počet naložených vozů	240	279	238	196	374	490	375	331	205	249	192	121
Počet tun nalož. ve vozech	6766	9230	8542	5468	12947	18132	11750	10632	5014	6723	4452	2656
Počet vyložených vozů	896	267	101	270	447	455	411	555	369	361	137	58
Počet vyložených tun	44508	11854	3968	9687	21544	20710	18579	27201	16868	17047	3220	1548
Počet obsluh vleček (odevzdávek)	58	48	66	63	62	92	72	68	53	47	41	20
Počet obsluh vleček (návratek)	58	42	52	51	55	78	63	66	51	40	35	18
Počet vozů ČD na VNVK	26	34	7	15	15	11	5	12	66	4	35	24
Počet pobytu vozů na VNVK	416	444	112	341	303	131	53	152	922	66	396	529
Počet vozů ČD na vlečkách	496	207	168	202	296	464	317	373	259	252	112	49
Počet hodin pobytu vozů ČD na vlečkách	6252	2353	2519	2608	4355	6749	4554	5386	3886	3002	1369	675

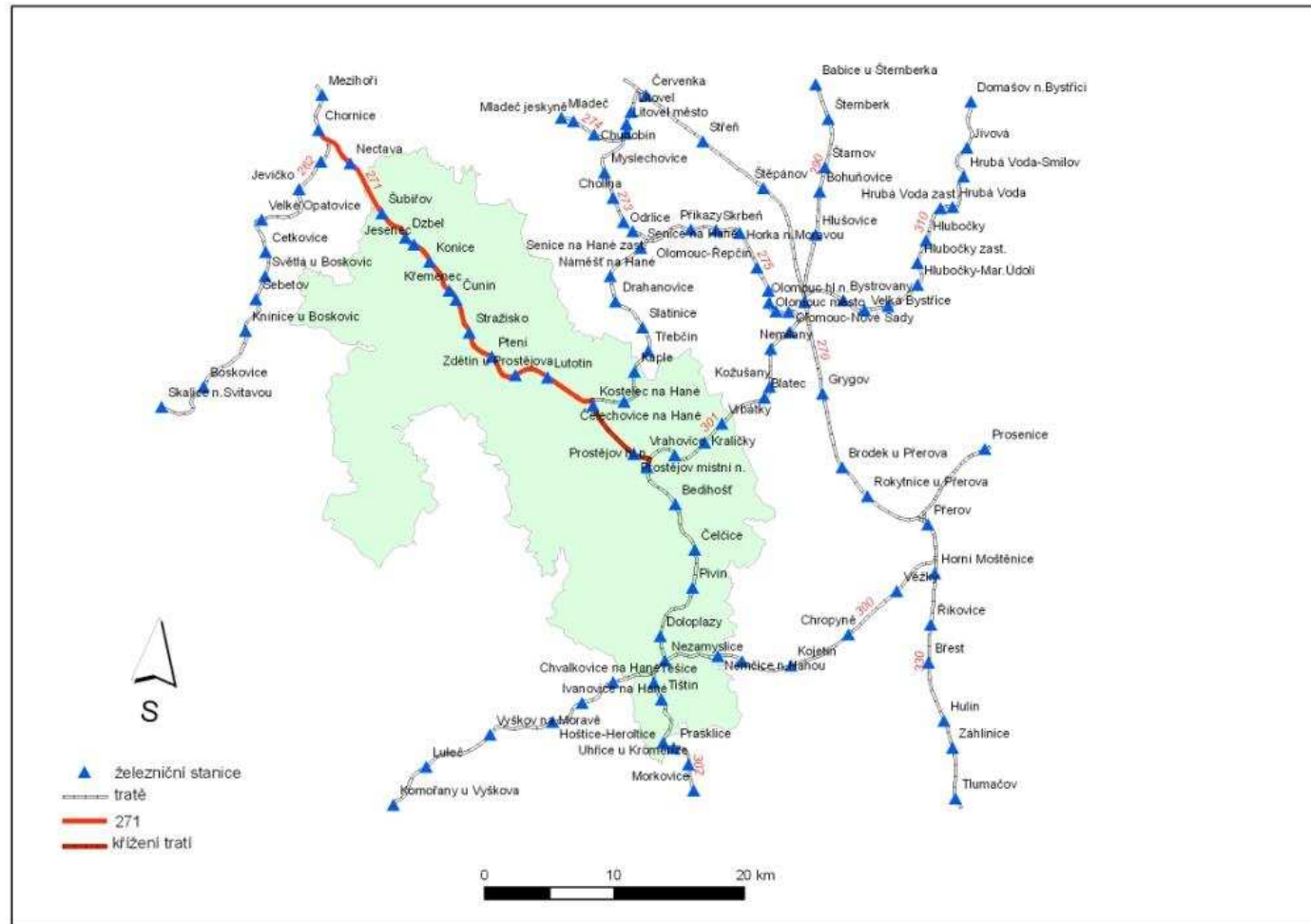
Zdroj: Konzultace s dozorčím provozu Zdeňkem Vyláškem, z ČD Cargo, a.s.



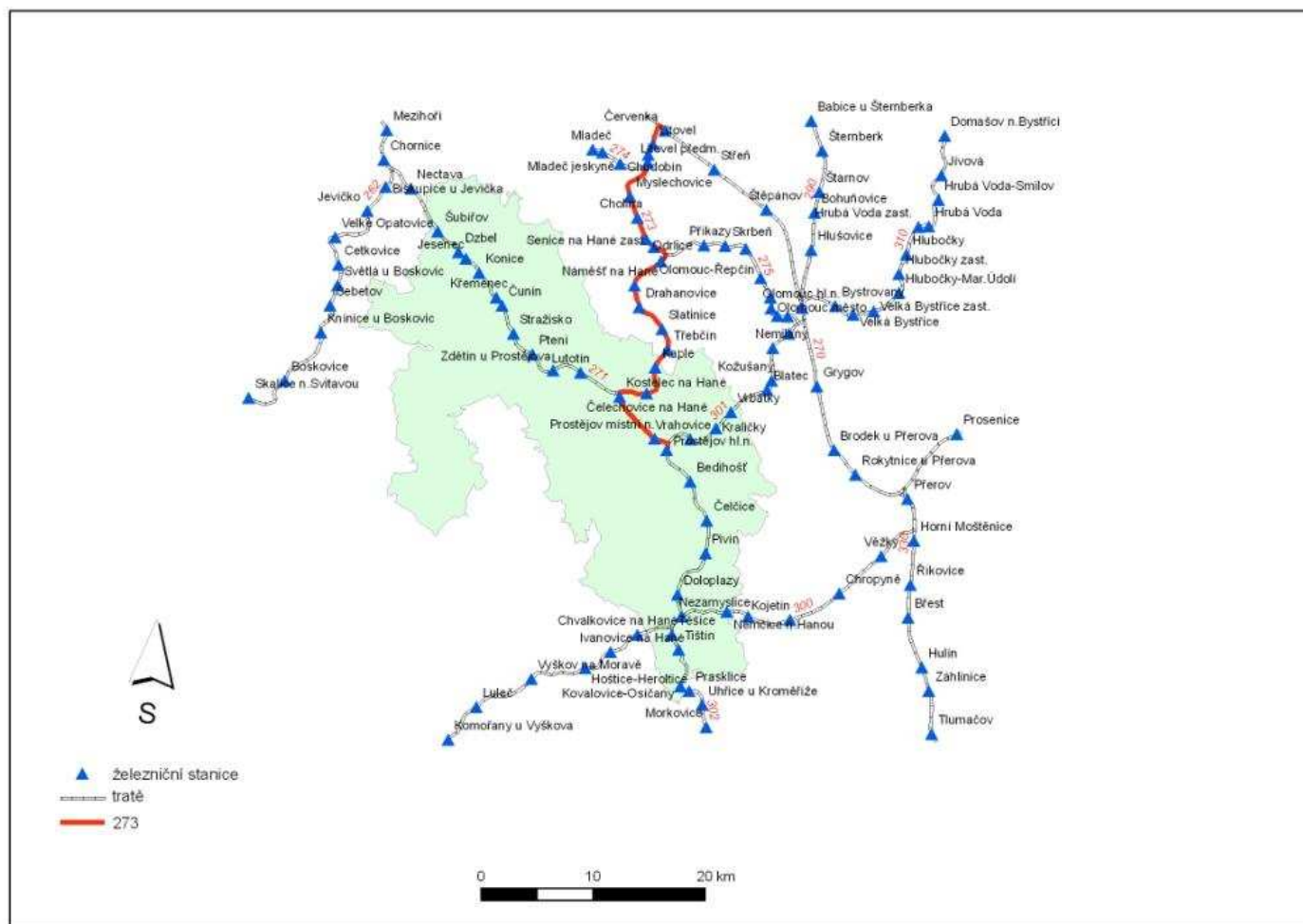
Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a [geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz)



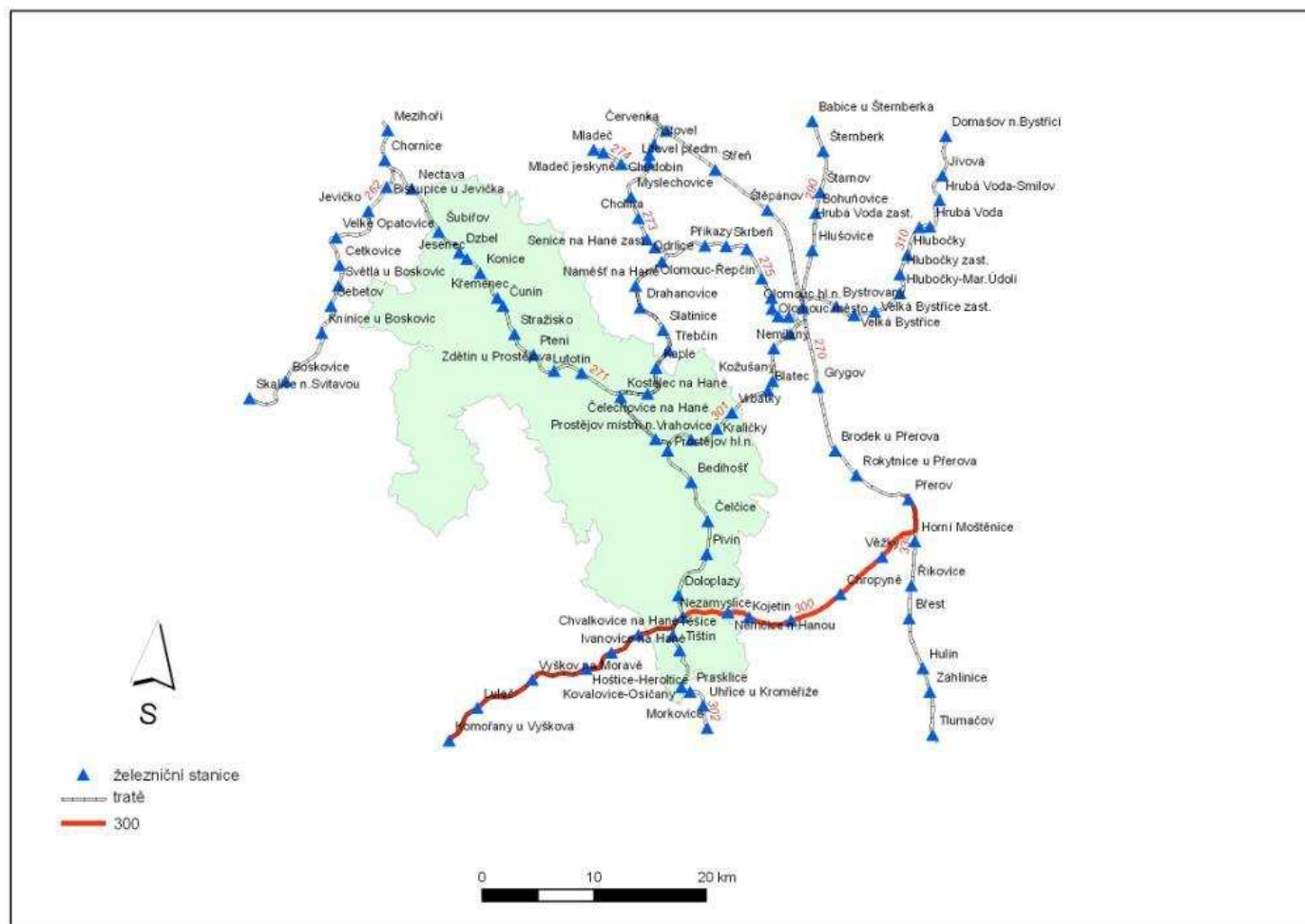
Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a geoportal.cenia.cz



Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a [geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz)

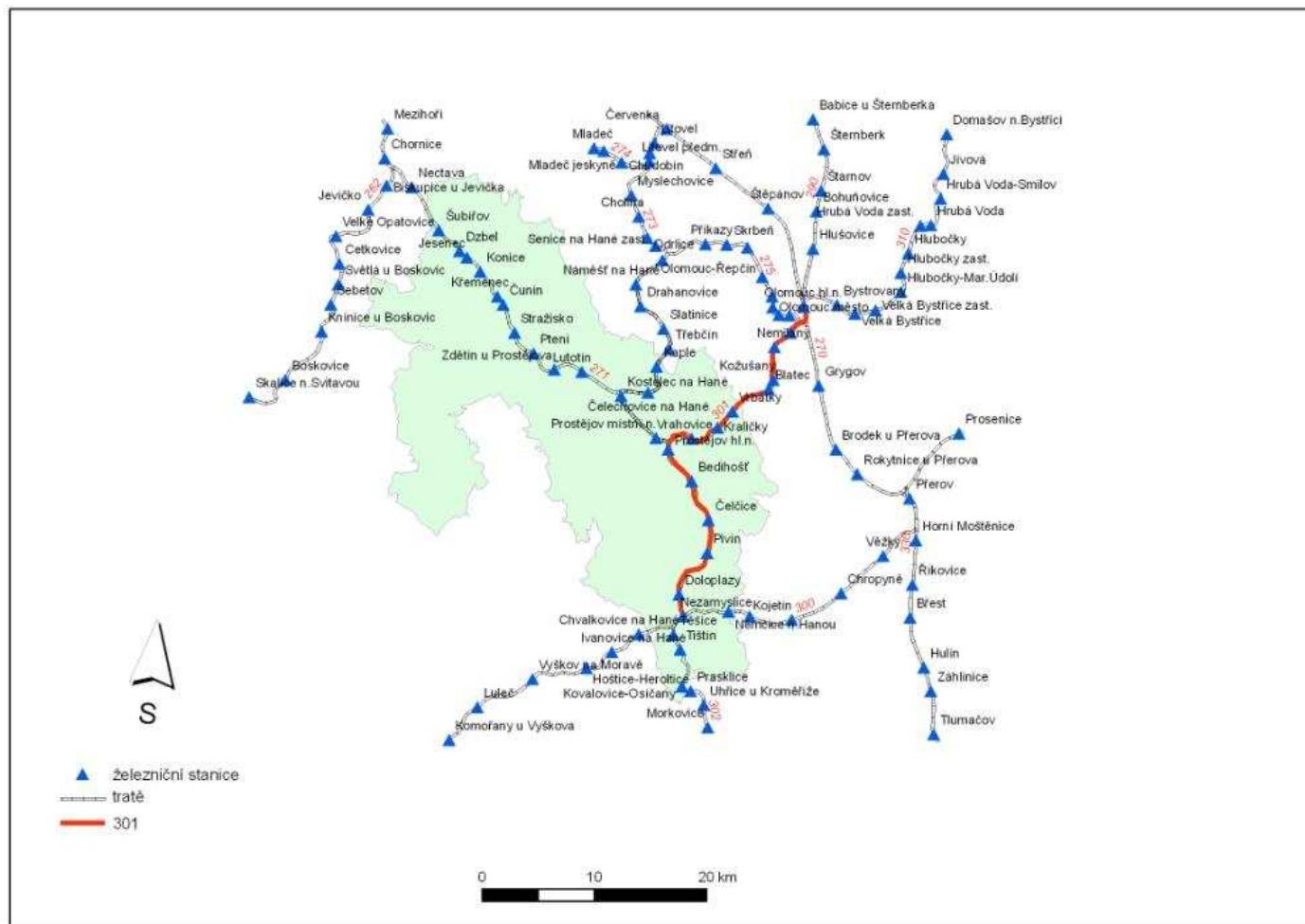


Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a [geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz)



Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a geoportal.cenia.cz

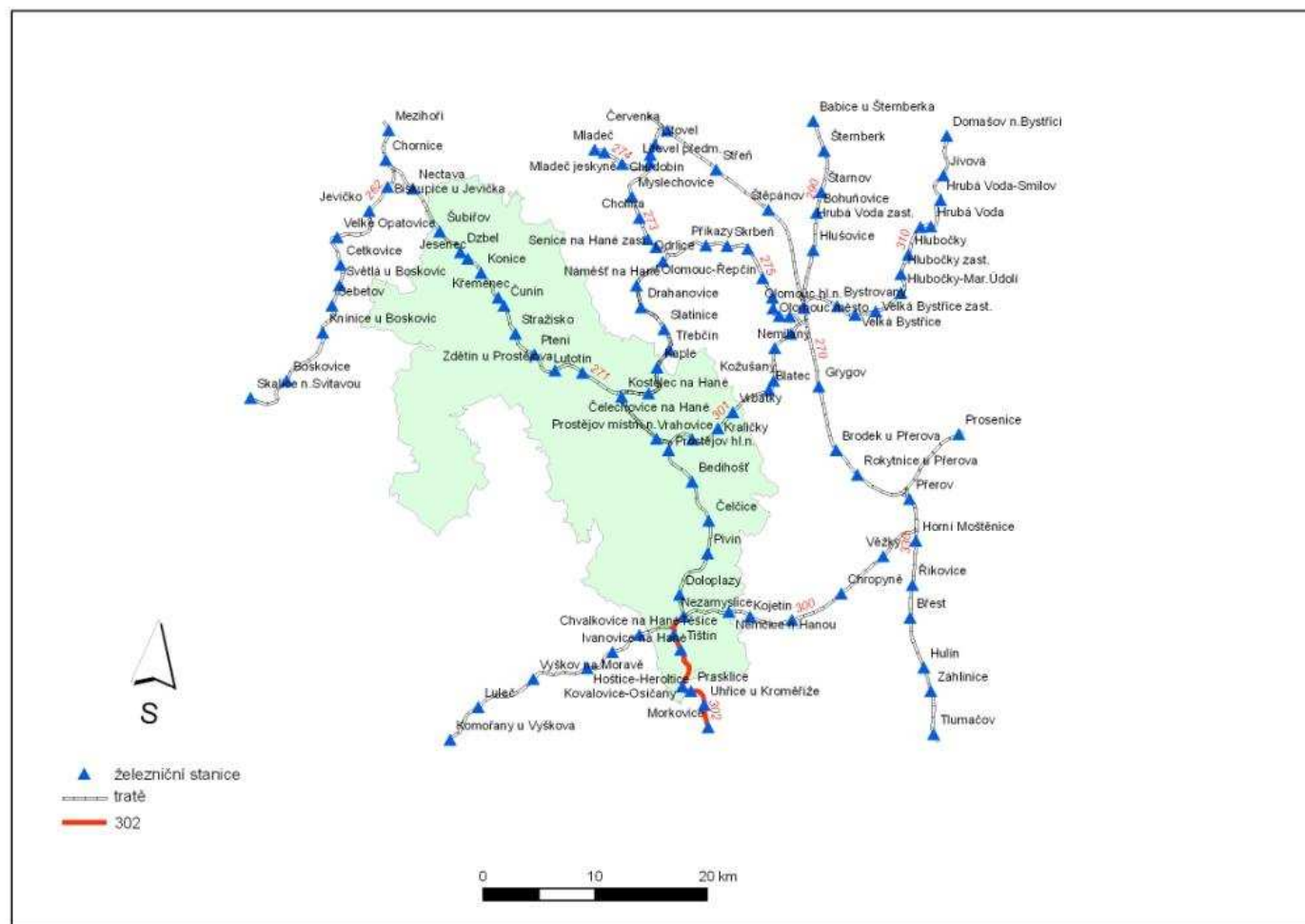




Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a [geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz)



Příloha č. 15:



Zdroj: Mapy jsou vytvořeny v programu ArcGis 9.3. s mapovými podklady z ArcČR 2.0 a geoportal.cenia.cz