

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Znovuzprovoznění železničních přechodů**

Petr Patočka

Bakalářská práce

2011

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr PATOČKA**  
Osobní číslo: **D08158**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Znovuzprovoznění železničních přechodů**  
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1. Historie a analýza současného stavu železničních přechodů
2. Návrh možného znovuzprovoznění
3. Vyhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3  
Rozsah pracovní zprávy: 30-40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


- (1) PAVLÍČEK S., Naše lokálky. Praha: Dokořán, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6
- (2) BUFE S., SCHROPFER H., LOSOS L., Železnice v Sudetech 1939-1945. Praha: RCH, 2003. 230 s. ISBN: 80-903346-0-1.
- (3) JELEN M., Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán, 2009. 160 s. ISBN 978-80-7363-129-1.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Hana Císařová**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2011**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněná ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1.5.2011

Petr Patočka

## **ANOTACE**

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku znovuzprovoznění zaniklých železničních přečhodů. V práci by měly být prověřeny přínosy ze znovuootevření železničních přečhodů. Cílem práce by měl být přehled železničních přečhodů, které by se vyplatilo znovu zprovoznit.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Hraniční přečhod, mezinárodní doprava

## **TITLE**

Re-commissioning of the Railway Border Crossings

## **ANNOTATION**

The thesis is focused on the issue of re-commissioning rail border crossing deaths. The work should be examined the benefits of reopening the railway crossing. The aim of the work should be a review of railway crossings, which would be worthwhile work again.

## **KEYWORDS**

Border crossing, international transport

Na tomto místě bych chtěl poděkovat za náměty a připomínky vedoucímu mé práce Ing. Haně Císařové a za poskytnuté dokumenty a další informace k práci Ing. Ivo Hrubanovi.

# OBSAH

ÚVOD.....	8
1 HISTORIE A ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ŽELEZNIČNÍCH HRANIČNÍCH PŘECHODŮ.....	9
1.1 Souhrnná historie železničních hraničních přechodů na našem území .....	9
1.2 Historie a současný stav železničních hraničních přechodů navzájem na možné znovuzprovoznění.....	11
1.2.1 Česká Republika - Rakousko.....	12
1.2.2 Česká Republika - Německo .....	15
1.2.3 Česká Republika - Polsko.....	18
1.2.4 Česká Republika - Slovensko .....	21
2 NÁVRH MOŽNÉHO ZNOVUZPROVOZNĚNÍ.....	22
2.1 Hevlín - Laa an der Thaya .....	22
2.2 Slavonice - Fratres .....	25
2.3 Moldava v Krušných horách - Holzgau.....	27
2.4 Dolní Poustevna - Sebnitz .....	29
2.5 Otovice - Tlumaczów .....	32
2.6 Náchod - Kudowa Zdrój.....	35
3 VYHODNOCENÍ NÁVRHU .....	38
3.1 Požadavky na druh dopravy .....	38
3.2 Ekonomická náročnost obnovy .....	39
3.3 Technologie provozu na přeshraničním spojení.....	40
3.4 Reálné šance na znovuzprovoznění.....	40
ZÁVĚR.....	43
SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	47
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....	47
SEZNAM TABULEK .....	48
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	49
SEZNAM PŘÍLOH .....	50

# ÚVOD

Hraniční přechod je přesně určené místo na státní hranici, přes které je doprava buď v jednom, nebo v obou směrech. U evropských států nepatřících do takzvaného Schengenského prostoru je v prostoru přechodu prováděna hraniční kontrola nebo také celní a pasová kontrola. U hraničních přechodů rozlišujeme, zda slouží pro takzvaný malý, nebo běžný pohraniční styk. K tomuto účelu byla na hraničních přechodech vybudována kontrolní stanoviště a účelové budovy. Existují různé typy hraničních přechodů podle druhu dopravy, jako silniční, železniční, lodní, pěší, cyklistické nebo specifické letištní.

Železniční hraniční přechody nesly od počátku výstavby železniční sítě až do rozvoje silniční dopravy rozhodující podíly v přepravě materiálů, zboží, komodit všech druhů či cestujících v mezinárodní dopravě. Železniční tratě směřující k hranicím před nimi nekončily, ale překračovaly je a navazovaly na sítě železničních správ jiných států. Význam přeshraničních spojení a přechodů tedy postupně stoupal až do let po první světové válce, kdy bylo možno zaznamenat také jejich největší počet. Vlivem politických a geografických situací a změn v průběhu 20. století na dnešním území České republiky je však zaznamenán jejich masový úbytek a úpadek. Změnily se přepravní proudy a zcela se přeorientoval trh. Na mnohých železničních hraničních přechodech byla doprava omezena, či zrušena a zcela uzavřena. Na některých místech tak již dávno není patrné, že zde v minulosti byla silná doprava mezinárodního charakteru ve prospěch národního hospodářství a obchodu. Význam železničních přeshraničních spojení a přechodů je však stále znám a existují tak různé plány a studie pro jejich možné obnovení a navrácení železniční dopravy. Na otázku možné obnovy původních či zaniklých železničních přechodů, nebo výstavby úplně nových, tedy není možno ihned odpovědět bez vypracování detailnějších průzkumů, projektů či širšího pochopení problematiky.

**Cílem bakalářské práce je vytipování železničních hraničních přechodů, které jsou vhodné pro znovuzprovoznění.**



# 1 HISTORIE A ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ŽELEZNIČNÍCH HRANIČNÍCH PŘECHODŮ

Hraniční přechody byly a jsou pevnou součástí veškerých mezinárodních dopravních cest a tras pro všechny druhy dopravy (včetně železniční) překračující hranice všech státních útvarů, které se rozprostíraly a rozprostírají na území dnešní České republiky. Bez mezinárodních obchodních cest a tras by nebylo hraničních přechodů a bez přechodů by naopak zase nebylo mezinárodních cest a spojení.

## 1.1 Souhrnná historie železničních hraničních přechodů na našem území

Železniční hraniční přechody vznikaly hlavně postupnou výstavbou železniční sítě, ale také v rámci politicko-geografických změn. Největší množství železničních přechodů na území dnešní České republiky bylo těsně po skončení první světové války roku 1918. Vznik prvního Československého státu a nástupnických Československých státních drah (ČSD) totiž znamenal rozpad provozní a správní jednoty železniční sítě železničních společností v bývalém Rakousku - Uhersku. Po konečném ustanovení hranic nově vzniklého státu byl tedy celkový počet více než padesát železničních hraničních přechodů (viz. tabulka v příloze 1). Mezi lety 1918 - 1938 je po konečném ustavení hranic zrušen přechod Albrechtice - Marklowice na česko-polské hranici u Ostravy a v rámci poválečných úspor ČSD způsobených světovou hospodářskou krizí a rozvojem automobilizmu (důsledek omezení či uzavření provozu na více tratích v síti ČSD) přechod Novosedly - Alt-Prerau na česko-rakouské hranici nedaleko Mikulova, protože v této oblasti mu silně konkuroval sousední přechod Hevlín - Laa an der Thaya.

Více se však změnilo po roce 1938 a v období druhé světové války. Po Mnichovské dohodě (30. září 1938) musela tehdejší Československá republika přenechat pohraniční území Německu a sousedním státům (Polsko, Rakousko jako součást Velkoněmecké říše, Maďarsko). Pohraničním přechodovým bodem se tak staly železniční stanice, které do této doby ležely ve vnitrozemí (Česká Třebová, Litoměřice atd.). Na mnohých tratích bylo někdy zřízeno i více hraničních přechodů, podle toho, jak konkrétní trať překračovala hranice zabraného území (demarkační linii). Na uvedených územích vzniklo také mnoho malých a velkých peáží (vnitrostátní železniční doprava přes území jiného státu).

Po skončení druhé světové války i s ohledem na její výsledky a nové politické a geografické uspořádání okolních států, byl však počet přechodů tvrdě zredukován. Některé přechody ještě posloužily k masivním odsunům původního obyvatelstva a přesunům vítězných či poražených armád a posléze zde byl mezinárodní provoz omezen, nebo zastaven docela (například německou armádou narychlo vybudovaný železniční hraniční přechod Náchod - Kudowa Zdrój, který existoval jen v krátkém období v r. 1945). Tato opatření se dotkla celkem osmnácti přechodových stanic na území dnešní České republiky.(4)

Postupné politické změny mezi lety 1945 - 1948 a následné spuštění takzvané Železné opony na západních hranicích přineslo omezení mezinárodní dopravy a ve většině případech i uzavření mnoha železničních hraničních přechodů. To vše mělo zabránit emigracím obyvatel tehdejšího Československa do západní Evropy. Na mnoha tratích a původně přechodových stanicích tak byla zastavena veškerá doprava. Nepotřebné železniční zařízení a infrastruktura postupně chátrala a postupem let zmizela úplně. Množství železničních hraničních přechodů a pohraničních přechodových stanic se tak nenávratně změnilo a zaniklo.

Teprve opětovné politické změny na našem území po roce 1989 zaznamenaly obrat k lepšímu. Počet železničních hraničních přechodů tehdy znovu mírně narostl otevřením západních a okolních hranic vůbec. Další nárůst byl zaznamenán po rozdělení Československé republiky na dva samostatné státy (1.ledna 1993). Na druhou stranu však znamenají 90. léta postupnou a úplnou změnu orientace trhu a silný propad poptávky po železniční mezinárodní dopravě. Z toho tedy vyplývá opětovné omezení dopravy a uzavření některých méně využívaných železničních hraničních přechodů.

Do tohoto období se dají zahrnout první projekty zabývající se úplným znovuzprovozněním zaniklých železničních přechodů z minulosti a obnovením původních přeshraničních tras, tedy i těch kde úplně chybí železniční svršek a spodek. Zvláště v období po vstupu České republiky do Evropské unie (po 1. květnu 2004) z možností financování těchto staveb pomocí strukturálních fondů a dotací určených na rozvoj dopravní infrastruktury se začaly podobné projekty objevovat. Jednalo se o často diskutované téma odborné veřejnosti a tisku (např. zatím neuskutečněné znovuzprovoznění železničního hraničního přechodu Slavonice - Fratres spojené s možnou revitalizací trati z Kostece u Jihlavy do rakouského Schwarzenau, které je projednáváno už od roku 1992). Většinou se však jednalo o možnosti znovuotevření zaniklých železničních přechodů pro osobní mezinárodní dopravu většinou místního nebo turistického sezónního charakteru.(5)

V současnosti, zvláště po otevření státních hranic v rámci takzvaného Schengenského prostoru (v ČR od 31. prosince 2007) a zavedení bezcelní zóny ve státech Evropské unie, tato otázka nabývá na větším významu.

S alternativou a možností výstavby přeshraničních spojení se také počítalo i v turisticky zaměřených projektech nových železničních tratí (například regionální projekt drah Orlických hor a možné navrhované přeshraniční spojení s regiony v sousedním Polsku).

## **1.2 Historie a současný stav železničních hraničních přechodů navržených na možné znovuzprovoznění**

V současné době se na území České republiky nachází 22 fyzicky zaniklých železničních hraničních přechodů, což tvoří více než jednu třetinu z celkového množství všech v minulosti existujících 56 železničních hraničních přechodů (viz. příloha 1). Jako vhodné pro možné znovuzprovoznění byly v této práci vybrány pouze ty, které splňují níže uvedená kritéria. Z důvodu obsáhlosti tématu znovuoobnovení železničních hraničních přechodů byly do této práce vybrány pouze fyzicky zaniklé přechody. Pro výběru přechodů vhodných k znovuzprovoznění byla stanovena tyto kritéria:

- fyzicky zaniklé (chybějící infrastruktura)
- neleží v blízkosti existujících železničních hraničních přechodů (včetně těch, na kterých byla pouze zastavena doprava, výjimku tvoří pouze vybraný přechod Otovice - Tlumaczów viz. kapitola 2)
- existující navazující železniční tratě na přeshraniční spojení
- zájem na obnovu přechodu (alespoň ze strany jednoho subjektu)
- zájem na přeshraniční osobní (pravidelnou nebo sezónní) a nákladní dopravu
- mediálně nejvíce diskutované
- v minulosti zpracovávané (projekt, studie)
- největší šance na možné znovuzprovoznění
- atraktivní lokalita v okolí

Dle kritérií bylo z celkového souhrnu vybráno 6 železničních hraničních přechodů.

## 1.2.1 Česká Republika - Rakousko

Česko-rakouská hranice měří v současnosti 466,1 km. Nachází se zde 9 přechodů z toho:

- 4 provozní
- 5 fyzicky zaniklých
- 2 navržené na znovuzprovoznění

### Hevlín - Laa an der Thaya

Zaniklý železniční hraniční přechod nacházející se na jižní Moravě. Obec Hevlín leží nedaleko Hrušovan nad Jevišovkou.

#### Historie přeshraničního spojení

Provoz na trati Rakouské společnosti státní dráhy (StEG) Brno - Znojmo s odbočkou Hrušovany nad Jevišovkou - Laa an der Thaya byl zahájen 15. listopadu 1870. Trať byla postavena jako dvoukolejná, přičemž položena byla pouze levá kolej (druhá kolej dnes pouze v úseku Brno - Střelice). V závislosti na rozšiřování železniční sítě StEG rostl i význam tratě Vídeň - Laa an der Thaya - Brno.(6) Po vyhlášení československé samostatnosti naopak význam trati orientující se na Vídeň poklesl. Hospodářská krize a rozvoj automobilové dopravy na počátku 30. let 20. století způsobily další pokles přepravy, vyjma let 1936 - 1937, kdy se do Hevlína vozil stavební materiál pro výstavbu československého pohraničního opevnění. Za druhé světové války (vlivem přesunu armád) byl zaznamenán maximální objem osobní a nákladní dopravy na tomto železničním hraničním přechodu.

V roce 1945 při osvobozovacích bojích utrpěl přeshraniční úsek z Hrušovan nad Jevišovkou do Laa an der Thaya veliké škody na státní hranici. V Hevlíně byla značně poškozena výpravní budova, zničeno skladiště a vytrhány koleje. Dopravu z Hrušovan nad Jevišovkou do Hevlína se podařilo obnovit až 11. října 1945 a dopravu z Hevlína do Laa an der Thaya až 30. června 1946.(7) Doprava přes hranice však již nikdy nebyla obnovena kvůli tehdejšímu nezájmu rakouské strany a uzavření západní hranice. Z iniciativy národního podniku Kovošrot (též z obavy možného pokusu o překročení státních hranic po železnici) byly v 50. letech demontovány všechny mosty (včetně nejdelšího přes řeku Dyji) a snesen kolejový svršek.

O možnosti znovuoobnovení hraničního spojení z Rakouskem se reálně začalo uvažovat až v 90. letech, nic však realizováno nebylo. Další zprávy se začaly objevovat v médiích až na

podzim roku 2004. Neoptimističtější odhady tehdy předpokládaly realizaci této akce na rok 2008. Prioritu však získaly jiné projekty (například elektrifikace trati Znojmo - Šatov st. hranice). Dodnes tak nebylo nic realizováno. K 30. červenci roku 2010 České dráhy ukončily provoz na trati Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín, protože s rozšířením Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) na Znojemsko, byla v tomto úseku preferována autobusová doprava.



*Obr. 1: Snesený most přes Dyji*

Zdroj: (6)

### **Současný stav**

V současnosti je trať v úseku z Hevlína až na státní hranici snesena, těleso trati je však dobře zachováno (byť silně zarostlé náletovými dřevinami) včetně šterkového lože a původního mechanického vjezdového návěstidla, jeho předvěsti a drátovodů do stanice Hevlín z rakouské strany. Z mostu přes Dyji a hraničního mostu zůstaly zachovány pouze pilíře (viz obr. 1). Na rakouské straně je situace o poznání lepší. Železniční svršek zde byl snesen pouze v délce cca 500 metrů.(6) Zbytek původní trati byl v souvislosti s optimalizací a elektrizací stanice Laa an der Thaya obnoven a rovněž elektrizován. Slouží jako výtažná kolej v obvodu železniční stanice Laa an der Thaya.

## **Slavonice - Fratres**

Zaniklý železniční hraniční přechod nacházející se na rakouských hranicích nedaleko Slavonic.

### **Historie přeshraničního spojení**

Spojovací trať ze stanice Kostelec u Jihlavy (tehdejší Kostelec - Cejle) do Schwarzenau vybudovala společnost Rakouských státních drah (KkStB). Jednotlivé úseky trati byly dávány do provozu postupně od roku 1898 až do 21. června 1903, kdy přijel první vlak ze Slavonic až do Fratres, Waidhofenu a Schwarzenau (ležící na železniční trati Videň - Gmünd). (4)

Provoz na přeshraničním úseku ze Slavonic do Fratres byl zastaven až po únoru roku 1948 a následně spuštěn tzv. Železná opona na západní hranici. Úplný konec tratě Slavonice - Fratres nastal v dubnu 1951, kdy bylo sneseno 10 metrů kolejí v hraničním kilometru 35,149 z důvodu uzavření západní hranice.(5) Tímto byla trať Slavonice - Fratres definitivně přerušena.

Návrhy znovuzprovoznění přeshraničního spojení se znovu začaly objevovat až po roce 1990. Již roku 1992 je zpracována koncepční studie možnosti znovuootevření železničního přechodu. První kroky k obnově trati byly podniknuty až roku 2003. Jednání vypadala zprvu velmi slibně, obě zúčastněné strany přislíbily svoji účast na projektu. K 3. únoru roku 2005 potvrdila rakouská strana harmonogram s možným zahájením provozu na rok 2007. Téhož roku se však Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) vyjádřily o nepodpoře přeshraničního spojení. Na české straně byla dokumentace stavby dokončena a schválena. Od roku 2006 jsou prakticky všechna oficiální vyjádření rakouské strany negativní z důvodu vysokých finančních nákladů spojených především se stavbou trati. Na české straně je tak vydáno pravomocné stavební povolení a vyčkává se pouze na konečné stanovisko rakouské strany. Možnost znovuzprovoznění železničního hraničního přechodu je tak stále nejistá.(8)

### **Současný stav**

V současnosti je trať na úseku Slavonice - Fratres zčásti snesena. Zrušený úsek má dobře zachované těleso, které je však silně zarostlé náletovými dřevinami a obtížně průchozí. V roce 2009 proběhla obnova infrastruktury železniční stanice Slavonice (úpravy kolejíště a stanice, obnova železničního svršku, nová nástupiště, staniční elektronické

zabezpečovací zařízení včetně nového zabezpečení dvou železničních přejezdů ve městě) v rámci připravované racionalizace celé tratě ze Slavonic až do Kostelce u Jihlavy.

## **1.2.2 Česká Republika - Německo**

Česko-německá hranice měří v současnosti 810 km. Nachází se zde 19 přechodů z toho:

- 11 provozních
- 2 zastavena doprava
- 6 fyzicky zaniklých
- 2 navržené na znovuzprovoznění

### **Moldava v Krušných horách - Holzhau**

Zaniklý železniční hraniční přechod nacházející se nedaleko obce Moldava v Krušných horách.

#### **Historie přeshraničního spojení**

Železniční spojení z Mostu do Krušných hor na tehdejší zemské hranice vybuodovala společnost Pražsko-duchcovské dráhy kvůli exportu uhlí z mostecké pánve do sousedního Saska. Přeshraniční spojení z Moldavy v Krušných horách do saského Holzau a Freidbergu bylo otevřeno 18. května 1885.(7) Před první světovou válkou sloužila trať především ke svému původnímu účelu, přepravě uhlí. V meziválečném období se dále rozvinula přeprava průmyslových výrobků, trať začali využívat i turisté. Za druhé světové války byla správa českého a saského úseku sjednocena a vlaky projížděly celou trať z Mostu až do Freibergu (9).

Po skončení války v roce 1945 zde z důvodu nezájmu obou stran nebyl přeshraniční provoz obnoven a význam horského úseku do Moldavy tak klesl. O čtyři roky později sovětští vojáci demontovali cca 200 metrů kolejí na německé straně trati.

Teprve po roce 1989 se začalo uvažovat nad opětovným znovuzprovozněním železničního hraničního přechodu. Přesto, i když je současný stav celé trati a přeshraničního spojení špatný, byla železniční trať Louka u Litvínova - Moldava v Krušných horách v červenci roku 1998 prohlášena za kulturní památku České republiky. Od této doby se vedou záměry a oboustranné snahy o obnovu spojení mezi Moldavou a Holzhau. Až v říjnu roku 2008 se česká strana zastoupená náměstkem ministra dopravy ČR Ing. Kocourkem dohodla

s pověřeným saským náměstkem ministra průmyslu a do poloviny listopadu téhož roku bylo sepsáno politické memorandum české i saské strany obnovit železniční spojení. Počítalo se, že německá strana by tehdy investovala kolem 21 milionů eur na znovuvybudování chybějících 8 kilometrů trati. Česká strana by do oprav na svém území investovala asi 350 milionů Kč. Dodnes se však nic takového nestalo.

### **Současný stav**

V současnosti je těleso dráhy bez železničního svršku na německém území zcela zachováno (holzhauské zhlaví železniční stanice Moldava v Krušných horách leží přímo na státní hranici). Po drážním tělese je vedena místní pozemní komunikace spojující obce Hermsdorf a Holzau. Železniční stanice Holzau byla rekonstruována spolu s racionalizací a generální rekonstrukcí celé trati Freiberg - Holzau roku 2000, kterou provedl nový dopravce na této trati (od roku 2001) společnost Freiburger Eisenbahngesellschaft (FEG), jako společný podnik firem Eurobahn GmbH, KVG Freiberg a čtyř regionálních autobusových dopravců.(19)

## **Dolní Poustevna - Sebnitz**

Zaniklý železniční hraniční přechod nacházející se přímo v obci Dolní Poustevna ve Šluknovském výběžku.

### **Historie přeshraničního spojení**

Železniční trať z Rumburka přes Šluknov a Mikulášovice do Dolní Poustevny ležící až na německých hranicích vybudovala společnost České severní dráhy (BNB - Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft). Trať byla zprovozněna postupně na etapy do roku 1904. 1. června roku 1905 byl zahájen provoz na přeshraničním spojení z Dolní Poustevny do Sebnitz (ležící na železniční trati Bad Schandau - Bautzen, která je v provozu už od roku 1877). (4)

Železniční přeshraniční spojení zde mělo v průběhu let spíše lokální charakter. Tak jako na většině ostatních zaniklých železničních hraničních přechodů, byla i zde ukončena doprava roku 1945 po skončení druhé světové války.

O možnosti opětovného obnovení se začalo mluvit hned po roce 1989. V průběhu 90. let 20. století se objevovaly různě více či méně proveditelné návrhy, projekty a studie. Nejvýznamnějším dokumentem v projektu společné obnovy přeshraničního spojení se stala Společná deklarace regionů k obnově přeshraniční regionální železniční dopravy na trati Sebnitz - Dolní Poustevna. Deklarace byla podepsána 5. září 2006 v Drážďanech. V roce



2008 se tak na české straně začalo s rekonstrukcí dopravní Dolní Poustevna. Byla také provedena obnova tratě až na státní hranici. Obdobné práce na německé straně a v železniční stanici Sebnitz nebyly realizovány. Železniční hraniční přechod nebyl v tomto místě dosud obnoven.



Obr. 2: Obnovená trať na státní hranici

Zdroj: (11)

### Současný stav

V současnosti je na české straně provedena celková příprava na možnost znovuzprovoznění železničního hraničního přechodu Dolní Poustevna - Sebnitz. Předmětem stavebních prací, které byly vykonány v září 2008, byla rekonstrukce kolejiště dopravní Dolní Poustevna a výstavba scházejícího úseku trati ke státní hranici. V Dolní Poustevně byla provedena úprava odvodnění, demontáž stávajícího svršku a pokládka nového včetně výstavby jednokolejného úseku v délce 72 metrů (viz obr. 2) ve směru na státní hranici. Byly také demontovány staré koleje a upraveno výškové a směrové vyrovnaní podloží trati včetně vybudování nástupištních hran. Celkově bylo proinvestováno více než 80 milionů korun.

Na německé straně zůstalo těleso dráhy (vyjma svršku) v délce přibližně 300 metrů ze státní hranice do železniční stanice Sebnitz zcela zachováno včetně zbytků základů původních vjezdových návěstidel a jejich drátovodných tras.(4) Po racionalizaci a modernizaci trati z Bad Schandau do Neustadt in Sachsen kolem roku 2007 se ze stanice Sebnitz stala díky novému DOZ dálkově řízená dopravní. Při přestavbě kolejiště však nebylo s alternativou obnovy odbočky a možného přeshraničního spojení do Dolní Poustevny zatím vůbec počítáno.

### 1.2.3 Česká Republika - Polsko

Česko-polská hranice měří v současnosti 761,8 km. Nachází se zde 20 přechodů z toho:

- 7 provozních
- 3 zastavena doprava
- 10 fyzicky zaniklých
- 2 navržené na znovuzprovoznění

#### Otovice - Tlumaczów

Zaniklý železniční hraniční přechod nacházející se v obci Otovice ležící v Broumovském výběžku.

#### Historie přeshraničního spojení

První železniční spojení Broumovského výběžku bylo železniční tratí z Chocně přes Náchod a Hronov do Meziměstí a tehdejšího pruského Waldenburgu (dnešní polský Wałbrzych) s odbočkou do Broumova. Trať vystavěla společnost Rakouské státní dráhy (StEG) jako státní závazek po prohrané prusko-rakouské válce roku 1866, kdy se poražené Rakousko zavázalo vystavět nová přeshraniční železniční spojení. Doprava byla zahájena dne 26. července 1875. Na přeshraničním spojení do tehdejšího Mittelsteine (dnešní Ścinawka Średnia) byl provoz zahájen 5. dubna 1899.(7) Význam spojení spočíval především v možnosti vyhnout se náročnému horskému terénu při spojení dnešní Ścinawky Średniej a Wałbrzychu. V nákladní dopravě šlo především o možnost vývozu slezského uhlí z oblasti pruského Neurode (dnešní Nowa Ruda) do tehdejšího Rakousko-Uherska.

Po skončení druhé světové války již zde nebyla obnovena osobní doprava, avšak doprava slezského uhlí dále pokračovala. Z obav Polské lidové republiky (nového nástupníka na původně německém území) před možným obsazením sousedního Kladska ze strany Československa, byl tak 18. března 1946 demontován přibližně 100 metrů dlouhý přeshraniční úsek trati. V září toho roku byl úsek opět zprovozněn.(12) Mezistátní doprava byla ale stejně z důvodu nezájmu polské strany a blízkosti vytíženějšího a z Wałbrzychu lépe přístupného železničního hraničního přechodu Meziměstí - Mieroszów ukončena v roce 1953. Na české straně byla vnitrostátní osobní doprava provozována do zastávky v Otovicích až do prosince roku 2005, kdy byla osobní doprava v úseku Broumov - Otovice zastávka zrušena. Na polské straně hranice sloužila trať pouze pro odvoz šterku z lomu Tlumaczówě.

Roku 1969 byla trať na polském úseku přeřazena do kategorie vlečky a provozována byla až do roku 1980. (13)

Po roce 1990 zde v souvislosti s pokračující těžbou šterku na polské straně vyvstala otázka možného znovu zprovoznění již zrušeného úseku ze Ścinawky Średniej do Tlumaczówa, nebo celého přeshraničního spojení až do Broumova v původní historické stopě. V roce 2010 byl proto obnoven traťový úsek Ścinawka Średnia - Tlumaczów až k nově otevřenému lomu na melafyr. Bude se zatím využívat jako vlečka. Na přeshraničním úseku se zatím nic nezměnilo, ačkoli se otázkou možného znovuzprovoznění zabývají oba sousední státy již celou řadu let.

### **Současný stav**

V současnosti chybí železniční svršek asi na 3,9 kilometrů dlouhém úseku. Na polské straně bylo v úseku Ścinawka Średnia - Tlumaczów obnoveno a znovu vybudováno přibližně 5,5 kilometru tratě, takže koleje vlečky končí přibližně 2 kilometry před státní hranicí. Obnova byla prováděna poměrně velkoryse kvůli možnosti opětovného znovuzprovoznění přeshraničního úseku. V rámci modernizace také došlo na kompletní odstranění zbytků původních mostů a jejich náhradu novými konstrukcemi, včetně dvou větších mostů. Obnova trati však byla investicí společnosti Strateg Capital (těžařská společnost), která odkoupila od úřadů i pozemky pod původní tratí na polském území, takže v případě obnovy přeshraničního spojení by bylo třeba nutně řešit i tuto skutečnost.(13) Na našem území jsou pozemky zrušené trati stále ve vlastnictví státu a jsou spravovány prostřednictvím Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC).

## **Náchod - Kudowa Zdrój**

Nejkratší čas existující a dnes zaniklý železniční hraniční přechod nacházející se v Náchodě - Bělovsi.

### **Historie přeshraničního spojení**

Železniční trať společnosti Rakouských státních drah (StEG) z Chocně (ležící na Olomoucko-pražské dráze) přes Náchod do Meziměstí a Broumova byla vybudována roku 1875. 5 kilometrů od Náchoda vzdálené tehdejší pruské lázeňské letovisko Bad Kudowa (dnešní polská Kudowa Zdrój) se dočkalo železničního spojení až 10.července 1902. K tomuto datu byla otevřena celá trať spojující tehdejší centrum Kladské oblasti město Glatz (dnešní Kłodzko) s lázeňskými středisky v dnešní Polanici a Dusznikách. Trať byla vystavěna

v ryze horském charakteru s četnými oblouky, tunely a sklonem až 26 promile. O rok později (1903) byla trať prodloužena do obce Słone (dnešní část města Kudowa Zdrój), poblíž které se měla napojit na trať Choczeń - Meziměstí nedaleko železniční zastávky Náchod - Běloves. (14) Hraniční přechod pro normální provoz však nikdy otevřen nebyl.

Kolejového propojení se obě tratě však nakonec dočkaly, ale jen na krátký čas. V roce 1945 na dobu několika měsíců německá armáda za účelem evakuace svých jednotek provizorně pomocí dřevěného mostu přes Metuji napojila trať na českou železniční síť.(9) Toto provizorní spojení bylo odstraněno pro nezáměr obou stran ve vybudování definitivního železničního hraničního přechodu v roce 1948. Po druhé světové válce už také nejezdily vlaky v úseku Kudowa - Słone a tato trať byla již ve správě Polských státních drah (PKP) zrušena.

Občas bylo sice možné v různých sdělovacích médiích shlédnout zprávy a studie, které se týkaly možnosti znovuzprovoznění tohoto železničního přechodu, ale dodnes nebylo nic realizováno. Roku 2009 byla také zastavena pro údajně havarijní stav svršku železniční doprava na celé trati Kłodzko - Kudowa Zdrój a zavedena náhradní autobusová doprava provozována PKP. S obnovou této trati se však do budoucna počítá, ovšem časový horizont realizace je zatím nejasný.

### **Současný stav**

V současnosti nezůstaly na našem území po tělese původní železniční trati žádné památky. Na území Bělovsí totiž těleso v 80. letech 20. století zcela pohltila zástavba a rozšířený silniční hraniční přechod na silnici I/33, jejíž nová trasa je vedena po původním náspu trati. Na polském území je těleso trati dobře zachovalé včetně zachovaného kamenného propustku a původního nadjezdu z betonových nosníků. Místy je využíváno účelovou komunikací. V městské části Słone a v Kudowě Zdróji mizí těleso původní tratě pod průmyslovou zástavbou (včetně nově postaveného skladového a logistického terminálu) a místní tržnicí. Budova bývalé železniční stanice v Słone dosud existuje a je využívána jako obytný dům.

## 1.2.4 Česká Republika - Slovensko

Česko-slovenská hranice měří v současnosti 761,8 km. Nachází se zde 7 přechodů z toho:

- 5 provozních
- 2 zastavena doprava

Mezi Českou republikou a Slovenskem se v současnosti nenachází žádný fyzicky zaniklý železniční hraniční přechod. Z tohoto důvodu nejsou v této práci vybrány žádné návrhy na možné znovuzprovoznění.

## 2 NÁVRH MOŽNÉHO ZNOVUZPROVOZNĚNÍ

V předcházející kapitole byla popsána historie a současný stav vybraných zaniklých železničních přechodů pro možné znovuzprovoznění. V jejich historii byl uveden i zájem týkající se možného znovuzprovoznění a zavedení osobní a nákladní přeshraniční dopravy. V případech vybraných přechodů měly oba zúčastněné státy snahy zhodnotit alternativu opětovného železničního spojení mezi nimi. U vybraných přechodů byly zpracovány i odborné studie směřující k vážnému záměru opětovné obnovy tratě a znovuzahájení mezinárodního železničního provozu. Došlo zde jak k průzkumu ekonomické a dopravní stránky věci, tak ke skutečnému sledování existujících dopravních a přepravních proudů přes státní hranice v obou směrech.

Jednalo se tedy spíše jen o hraniční přechody na česko-německých či česko-rakouských státních hranicích. Na česko-polské hranici, až na zde uvedené vybrané výjimky, zájem na znovuzprovoznění vůbec nebyl z důvodu chybějících přepravních proudů a infrastruktury. Výjimku tvoří pouze znovuoobnovení přeshraniční spojení mezi Harrachovem a Szklarskou Porębou, právě z důvodu stále existující železniční infrastruktury na obou stranách hranice (před znovuootevřením přechodu nově rekonstruované). V ostatních případech část železniční sítě PKP v pohraničí s návazností na přeshraniční spojení zcela zanikla. Bylo to způsobeno zastavováním provozu na železničních tratích, především regionálního charakteru na konci 80. a v průběhu 90. let 20. století.

V následujících kapitolách 2.1 - 2.6 je navrhováno obnovení vybraných železničních hraničních přechodů.

### 2.1 Hevlín - Laa an der Thaya

Obnova přeshraničního spojení a železničního hraničního přechodu Hevlín - Laa an der Thaya by propojila původní funkční železniční dopravní systém v okolních regionech po obou stranách státní hranice. S přeshraničním spojením a z toho vyplývající návaznosti na rakouskou stranu bylo počítáno i v dlouho připravované a diskutované optimalizaci regionální trati z Brna do Znojma přes Hrušovany nad Jevišovkou.

#### **Přínos obnoveného hraničního přechodu a přeshraničního spojení**

Železniční trať Brno - Hevlín - Laa an der Thaya - Mistelbach - Vídeň byla vždy prezentována jako nejkratší a nejpřímější (byť z důvodu stavebních poměrů nebylo spojení nejrychlejší). Stávající železniční přeshraniční spojení jižní Moravy (území Jihomoravského

kraje) a Dolního Rakouska přes železniční hraniční přechod Břeclav - Hohenau v rámci 1. železničního tranzitního koridoru, je sice vysoce moderní a rychlé, nicméně regionálně obsluhuje pouze nejvýchodnější cíp obou zemí (Hodonínsko, Břeclavsko a severovýchodní část Mikulovska na moravské straně s oblastí Moravského pole - Marchfeldu a regionu Gänserndorf na rakouské straně).

Roku 2009 (elektrizace a modernizace železniční tratě Znojmo - Šatov státní hranice včetně železničních stanic Znojmo a Šatov) došlo k dalšímu modernizovanému propojení na přeshraničním spojení mezi Šatovem a Retzem. Vzdálenost mezi Šatovem a Břeclaví však dosahuje na moravské straně skoro 90 kilometrů. Regiony Mistelbach a Laa an der Thaya v Dolním Rakousku leží mimo přímé železniční napojení na Moravu. Stejná situace platí i na naší straně hranice, a tak Hrušovansko, Moravskokrumlovsko a Ivančicko a jihozápadní část Mikulovska postrádá rychlé přímé železniční přeshraniční napojení na sousední Dolní Rakousko a Vídeň vůbec.(6)

Spojení Brno - Vídeň přes obnovený hraniční přechod Hevlín - Laa an der Thaya by tedy mělo převážně regionální charakter a tvořilo by paralelní osu k prvnímu železničnímu tranzitnímu koridoru. Mezinárodní železniční spojení by tak bylo atraktivní a konkurenceschopné i vůči projektované stavbě dálnice Brno - Vídeň přes Mikulov a Drasenhofen. Také by došlo ke snížení ekologického dopadu na životní prostředí v okolí.

Obnova přeshraničního spojení by měla jistě pozitivní vývoj nejen k nárůstu a zvýšení přepravního toku cestujících v regionální přeshraniční dopravě. Například město Laa an der Thaya začalo po vstupu České republiky do Schhengenského prostoru v mnohém ohledu plnit funkci přirozeného spádového centra pro celou pohraniční oblast regionu východního Znojemska a západního Břeclavska. Po obnově spojení by bylo možno také předpokládat stimulaci existujícího a stále více se rozvíjejícího trhu pracovních příležitostí a poptávky po dojíždění za zaměstnáním mezi sousedními regiony na jižní Moravě a v Dolním Rakousku.

Pro obyvatele přílehlých regionů jižní Moravy by obnovený přechod zajistil také nejkratší a velmi komfortní spojení s nejbližším mezinárodním letištěm ve Schwechat u Vídně (i v současnosti jezdí přímý spěšný vlak Vídeň - Schwechat - Laa an der Thaya). Obnovené přeshraniční železniční spojení by přispělo i k dalšímu rozvoji turistiky mezi historickými městy regionů (jako jsou Znojmo, Moravský Krumlov, Ivančice, Mikulov, Laa an der Thaya, Staats, Mistelbach a další), nebo mezi atraktivními oblastmi a regiony na obou stranách státní hranice (jako jsou třeba Národní park Podyjí, vinařské obce a tratě, mikroregion Krumlovsko, Ivančicko, Mikulovsko s Pálavou, oblast Land um Laa, rakouské pokračování Pálavy - Leiserberge), či destinacemi jako jsou i z české strany hojně navštěvované atraktivní proslulé

lázňe v Laa an der Thaya. Obnova by také přispěla k možnostem rozvoje nákladní dopravy místního nebo dálkového charakteru.

S obnovou přechodu by tak vzniklo mezi metropolemi Vídní a Brnem potřebné alternativní železniční spojení, oproti trati přes Břeclav a Hohenau sice časově náročnější, nicméně vzdálenostně kratší, s obslužením poměrně lidnatých spádových oblastí s případným zahrnutím do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). V případě jakékoli mimořádnosti na 1. tranzitním koridoru s možností využití jako odklonové trasy pouze s malou časovou ztrátou. Obnovený železniční přechod Hevlín - Laa an der Thaya by proto měl velkou šanci na trvalou udržitelnost provozu, což by bylo důležité z hlediska splnění kritérií pro financování z fondů EU.(15)

### **Navrhovaná obnova železniční infrastruktury a provozu**

Pro obnovení železničního přeshraničního spojení a hraničního přechodu Hevlín - Laa an der Thaya by bylo nutné rekonstruovat a znovu vybudovat snesený jednokolejný úsek tratě v délce 2050 m (na české straně 1 488 m a na rakouské straně 562 m) včetně pěti mostů (na české straně 3 mosty, z toho dva mosty o délce 19 m a jeden přes řeku Dyji o délce 65 m, na rakouské straně 2 mosty o délce 5 m a 16 m). (6)

Modernizace a optimalizace trati z Laa an der Thaya do Hrušovan nad Jevišovkou spojená s kompletní obnovou a rekonstrukcí železničního svršku a spodku (především kvůli zvýšení únosnosti trati), umělých staveb a zabezpečovacího zařízení by přinesla efektivní přeshraniční spojení. Také železniční stanice Hrušovany nad Jevišovkou a zastávka Hrabětice by prošly celkovou rekonstrukcí. Zastávka a nákladíště Hevlín by prošla rovněž obnovou včetně zachování funkce nákladíště pro podporu železniční nákladní dopravy (probíhá zde občasná nakládka místní cihelny).

Výhodnější pro možnost budoucí optimalizace a elektrizace celé trati Brno - Hrušovany nad Jevišovkou - Znojmo a prodloužení celého vozebního ramene Vídeň - Laa an der Thaya, by byla elektrizace úseku Hrušovany nad Jevišovkou - Laa an der Thaya (podobně jako na přechodu Šatov - Retz dočasně střídavou napětíovou soustavou 15 kV, 16 2/3 Hz používanou u ÖBB).

Elektrizace přechodu by tak umožnila vedení současných přímých vlaků Vídeň - Laa an der Thaya až do Hrušovan nad Jevišovkou v elektrické trakci. Vznikl by zde přestupní uzel. Prodloužilo by se tím stávající vozební rameno Laa an der Thaya - Vídeň a v současnosti existující hodinový takt této trati by byl zachován. (20)



S projektem obnovy (včetně elektrizace) z rakouské strany do Hrušovan nad Jevišovkou bylo v minulosti počítáno Správou železniční a dopravní cesty (SŽDC). Odhad na obnovení úseku a následnou rekonstrukcí byl vykalkulován až do výše (nereálných) 1,2 miliardy Kč (jen obnova mostů by podle SŽDC stála 600 až 800 milionů Kč.).(15)

Situační mapa k hraničnímu přechodu je v příloze č. 3.

## **2.2 Slavonice - Fratres**

Návrh obnovy přeshraničního spojení a železničního hraničního přechodu Slavonice - Fratres by propojil násilně přerušovaný původní funkční železniční dopravní systém v okolních regionech na obou stranách státní hranice. Oživení zaniklého spojení s rakouskou stranou by logicky navázalo na připravovanou racionalizaci trati Kostelec u Jihlavy - Slavonice. Realizace projektu je plánovaná na roky 2012 - 2013.(17)

### **Přínos obnoveného hraničního přechodu a přeshraničního spojení**

Oživení ekologické a rychlé železniční dopravy převážně regionálního charakteru přes železniční hraniční přechod Slavonice - Fratres by vedlo v pohraničních územích na obou stranách hranice k hospodářskému, sociálnímu i kulturnímu rozvoji a k ochraně životního prostředí. Stejně jako na železničním přechodu Hevlín - Laa an der Thaya i zde by se jednalo o nabídku kvalitní železniční dopravy jako alternativy k dopravě automobilové (existující autobusová linka Jihlava - Telč - Slavonice - Waidhofen kopírující trasu železnice) a možnost rychlého železničního spojení východní oblasti území Jihočeského kraje a jižní části kraje Vysočina se sousedními rakouskými oblastmi Waidhofen an der Thaya, Waldviertel a euroregionu Silva Nortica.

Navrhované obnovení přeshraničního spojení a železničního přechodu by vedlo k podstatnému oživení oblasti Slavonicka, Dačicka a Telčska a mimo jiné také k větší zaměstnanosti (rozvíjející se trh pracovních příležitostí a poptávky po dojíždění za zaměstnáním mezi sousedními příhraničními regiony Jihočeského kraje, Vysočiny a Dolního Rakouska). Navrhovaná obnova spojení by také přispěla k dalšímu rozvoji turistiky mezi historickými městy regionů (Waidhofen an der Thaya, Raabs an der Thaya, Dačice, Slavonice nebo bývalé královské město Telč, jehož památková rezervace je zapsána na seznamu světového dědictví UNESCO) a ostatními atraktivními oblastmi na obou stranách státní hranice.

Navrhované obnovení železničního přechodu by značně ulehčilo provozu silniční nákladní dopravy po pozemních komunikacích v oblasti. Za příhodných podmínek by zde mohlo být po železnici přepraveno přibližně 50 000 tun dřeva a štěpky ročně do Rakouska. Nadnárodní společnost Stora Enso Timber (mezinárodní dřevařská společnost poskytující řešení zaměřená na zákazníky v průmyslu a obchodu po celém světě) totiž už v minulosti projevila zájem o železniční přepravu z České republiky (bez zbytečné zajišťky a nárůstu ceny za přepravu přes železniční hraniční přechod České Velenice - Gmünd) do svého logistického střediska svozu a překládky (kterým ročně projde cca 600 tisíc tun dřevařského zboží) v blízkosti železniční stanice Waldhausen (ležící cca 50 kilometrů od Slavonic ve vnitrozemském regionu Zwettl). Po obnovení přeshraničního spojení a železničního hraničního přechodu Slavonice - Fratres by tak mohlo být přepraveno po železnici z České republiky přímo až do Waldhausenu až 40 % importovaného dřeva a štěpků do Rakouska, které je přepravováno po silnici. Ve výsledku by to znamenalo převedení přibližně 25 % (z objemu logistických výkonů společnosti Stora Enso Timber) z silniční dopravy na železniční.(8)

Spory ohledně problematiky přepravy dřeva a štěpky pomocí silniční dopravy v oblasti Slavonicka přes silniční hraniční přechod Slavonice - Fratres jsou v této oblasti dlouhodobého charakteru. V obcích na rakouské straně byly v průběhu let povětšinou vybudovány kvalitní obchvaty. Na české straně je však situace horší a pozemní komunikace zde procházejí přímo městy a obcemi. Obnovení železničního přechodu a přeshraničního spojení by tak přineslo odlehčení silniční sítě v regionu. S tím samozřejmě i přímo souvisí odlehčení ovzduší od výfukových zplodin automobilů. Proto o obnovu železničního přechodu by stáli i mnozí čeští a rakouští starostové a obyvatelé příhraničních obcí a oblastí.

### **Navrhovaná obnova železniční infrastruktury a provozu**

Pro navrhované obnovení železničního hraničního přechodu Slavonice - Fratres by bylo nutné rekonstruovat a znovu vybudovat jednokolejný úsek trati (snesený pouze v délce cca 1 km mezi Slavonicemi a Fratres v blízkosti státní hranice) mezi železničními stanicemi Slavonice a Waldkirchen v přibližné délce 6,8 km (na české straně 1210 m a na rakouské straně 5547 m) včetně větších mostů a propustků na rakouské straně. V souvislosti s navrhovanou obnovou by také došlo k nutné rekonstrukci (peronizace atd.) bývalé dopravní Fratres a železniční zastávky v obci Gilgenberg.(16) Kolejiště dopravní Fratres by bylo obnoveno v rozsahu nutném pro křižování a předjíždění vlaků. Tím by došlo k nárůstu kapacity a propustnosti obnovené trati.

Racionalizace celé tratě Kostelec u Jihlavy - Slavonice by (podle SŽDC) vyžadovala celkové (redukované - pouze na nejnutnější výstavbu) finanční náklady ve výši 401 milionů Kč. Proběhla by zde výstavba elektronického zabezpečovacího zařízení dálkového řízení trati (úspora přibližně 20 zaměstnanců) a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na 29 železničních přejezdech. Tím by došlo k odstranění dosavadních rychlostních omezení. Kompletně by proběhla rekonstrukce železničního svršku pro zvýšení rychlosti a únosnosti trati a ve stanicích a zastávkách kompletní peronizace.

Investorem racionalizace na české straně by se stal stát prostřednictvím SŽDC a financování by proběhlo zčásti z programu Interreg III (program celkového rovnoměrného rozvoje a integrace evropského území) a z části ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Na rakouské straně by byla část hrazena také z prostředků Interreg III a část by financovala Spolková země Dolní Rakousko.(16) Stejní investoři by financovali navrhované obnovení železničního přechodu v rámci celé stavby.

Po obnovení hraničního přechodu a racionalizaci trati by se mezi (Jihlavou) Kostelcem u Jihlavy a Schwarzenau (ležící na trati Gmünd - Vídeň) mohly kromě vnitrostátní dopravy a mezinárodních nákladních vlaků pohybovat i osobní či spěšné vlaky (přibližně 3 páry denně - podle rozsahu denní nebo sezónní poptávky) Úsek o přibližné délce 100 km mezi Jihlavou a Schwarzenau by spěšný vlak urazil přibližně za 114 minut. Tomuto faktu nemůže veřejná linková autobusová doprava po stávajících pozemních komunikacích v oblasti konkurovat.

Situační mapa k hraničnímu přechodu je v příloze č. 3.

## **2.3 Moldava v Krušných horách - Holzhau**

Navrhované obnovení hraničního přechodu Moldava v Krušných horách - Holzhau a přeshraničního spojení by přineslo funkční železniční spojení obcí v pohraničních regionech Krušných hor na česko-německém pomezí. Návrh znovuzprovoznění zaniklé trati by tak byl impulsem pro další hospodářský a sociální rozvoj, oproti vnitrozemí zaostalého pohraničního území. V uvedené oblasti okolí Moldavy a sousedních saských regionů Feriberg a Weißeritzkreis by se jednalo především o další podporu existujícího silného sezónního turistického ruchu ve východní oblasti Krušných hor. Kvůli velkým docházkovým vzdálenostem má trať malý potenciál pro využití v rámci základní dopravní obslužnosti.

## **Přínos obnoveného železničního přechodu a přeshraničního spojení**

Z turistického hlediska nabízí obec Moldava v Krušných horách a její široké okolí svým návštěvníkům množství turistických a cyklistických tras a zajímavých destinací. V zimní sezóně se zde udržuje řada běžeckých a sjezdových tratí na nedalekém vrchu Bouřňáku (v rámci ski-areálu Bouřňák) a v Novém Městě (část obce Mikulov). Na německé straně hor lze také nalézt obdobné množství turistických destinací a atrakcí všeho druhu. Dle statistik turistických středisek Krušných hor každoročně směřuje do zdejší oblasti stále více tuzemských i zahraničních návštěvníků, převážně z německého vnitrozemí.(18)

Návštěvníci ze sousední německé strany, využívající lepší cenovou dostupnost turistických atrakcí na našem území, by zde využívali, alespoň sezónní, přímé železniční přepravy do České republiky přímo až na hřebeny Krušných hor a euroregionu Krušnohoří. Navrhovanou obnovou železničního hraničního přechodu Moldava v Krušných horách - Holzhau by tak vzniklo další přeshraniční spojení, které by pokrylo část z území a vytvořilo alternativu k železničním přechodům Děčín - Bad Schandau a Vejprty - Bärenstein, jejich vzdálenost vzdušnou čarou činí cca 95 km. Jednalo by se i o přímé spojení Drážďan a Mostecka přes východní oblast Krušných hor, byť regionálního charakteru, bez nutné zastávky. V prostoru chráněné krajinné oblasti na hřebenu Krušných hor by tak kvalitní a ekologicky méně náročné přeshraniční železniční spojení doplňovalo, nebo zcela nahrazovalo veřejnou silniční, nebo individuální automobilovou dopravu pro potřeby návštěvníků kraje, turistů a v menší míře i místních obyvatel.

Poptávka po přepravě mezi Moldavou a Holzhau existuje. Svědčí o tom autobusová linka mezi těmito obcemi, jejíž spoje navazující na vlaky v Moldavě a Holzhau právě o letní či zimní sezóně mnohdy kapacitně nestačí. Přeprava kol a lyží sice u autobusů připadá v úvahu (cyklobusy, skibusy atd.), oproti vlaku je však málo kapacitní. Pozemní komunikace, kterou využívá autobusová linka mezi Moldavou a Holzhau je úzká, což prodlužuje jízdní dobu autobusu při setkání se s protijedoucím vozidlem, a v zimních měsících často nesjízdá.

## **Navrhovaná obnova železniční infrastruktury a provozu**

Pro navrhované obnovení železničního hraničního přechodu a spojení by bylo nutné v úseku mezi železničními stanicemi Moldava a Holzhau kompletně zrekonstruovat železniční spodek a znovu položit železniční svršek o délce 8000 m. Jednalo by se pouze

o německé území, protože na české straně je z důvodu bezprostřední blízkosti železniční stanice Moldava v Krušných horách a česko-německé státní hranice celý svršek zachován jako výtažná kolej původního (dnes koncového) zhlaví na straně ve směru Holzhaus. I tak by ale muselo projít kolejiště stanice rekonstrukcí z důvodu celkové zanedbanosti ze strany vlastníka.

Na přeshraničním úseku z Moldavy do Holzhaus by došlo k obnově zastávky na místě původní železniční stanice Neuhermsdorf. Pro rozsah dopravy by obnova kolejiště pro případná křižování a předjíždění vlaků nebyla nutná. V dodnes existujícím areálu železniční stanice se nachází restaurace, turistická ubytovna a v zimních měsících ski-centrum (s názvem Skibahnhof), využívající původní budovy nádraží.

Nová železniční zastávka na přeshraniční trati by vznikla v blízkosti rekreačního zařízení Bienenmühle spadající pod obec Rechenberg. Při vhodném umístění, či vybudování další zastávky, by se také zkrátila docházková vzdálenost obce Moldava na 1,7 km. Vzdálenost centra Moldavy a železniční stanice Moldava v Krušných horách činí cca 2,5 km.

Pro zajištění provozu na přeshraničním spojení by došlo k prodloužení stávajícího vozebního ramene Freiberg - Holzhaus. Vlaky společnosti FEG by tak místo prostoje v Holzhaus zajížděly až do stanice Moldava v Krušných horách. Hodinový takt by zůstal zachován.

Celkové náklady na obnovu železniční trati z Moldavy v Krušných horách do Holzhaus byly v minulosti vypočítány na přibližnou částku zhruba 350 milionů korun s možností financování z evropských fondů na obnovu dopravní infrastruktury. Evropská unie totiž v současnosti podporuje především rozvoj železniční dopravy a kolejových systémů.(19)

Situační mapa k hraničnímu přechodu je v příloze č. 3.

## **2.4 Dolní Poustevna - Sebnitz**

Obnova železničního hraničního přechodu a spojení Dolní Poustevna - Sebnitz by hlavně přinesla kvalitnější a časově méně náročnější železniční spojení spádové oblasti obcí Šluknovského výběžku s většími městy v Ústeckém kraji včetně krajského.

### **Přínos obnoveného železničního přechodu a přeshraničního spojení**

Jak už bylo výše zmíněno, hlavní přínos návrhu pro obnovení železničního hraničního přechodu Dolní Poustevna - Sebnitz by byl ve spojení spádové oblasti celého Šluknovského

výběžku s krajským městem Ústí nad Labem, nebo s dalšími většími městy Ústeckého kraje (Děčín, Litoměřice, Most, Chomutov).

Porovnání stávající možnosti spojení Dolní Poustevny a Ústí nad Labem železniční nebo silniční linkovou autobusovou dopravou a individuální automobilovou dopravou pro rok 2011 jsou shrnuty v tabulce č. 1.

*Tab.1 : Porovnání dopravních prostředků na trase Dolní Poustevna - Ústí nad Labem*

Dopravní prostředek	Trasa	Jízdní doba [1]	Vzdálenost [2]
vlak	Dolní Poustevna - Rumburk - Rybníště - Benešov nad Ploučnicí - Děčín - Ústí nad Labem	155 min	111 km
autobus	Dolní Poustevna - Rumburk - Chřibská - Rybníště - Děčín - Ústí nad Labem	165 min	96 km
IAD [3]	Dolní Poustevna - Ústí nad Labem	70 min [4]	70 km [5]
<b>vlak [6]</b>	Dolní Poustevna - Sebnitz - Bad Schandau - Děčín - Ústí nad Labem	<b>70 min</b>	<b>61 km</b>

Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce:

[1] čistá jízdní doba bez započítané potřebné doby na přestup

[2] přímá vzdálenost Dolní Poustevna - Ústí nad Labem vzdušnou čarou je 36 km

[3] individuální automobilová doprava

[4] průměrná rychlost automobilu stanovena s ohledem na stav pozemních komunikací a rychlostními limity dle jejich tříd

[5] nejkratší vzdálenost dosažitelná po pozemních komunikacích

[6] využití obnoveného hraničního přechodu Dolní Poustevna - Sebnitz

Z uvedeného porovnání tedy vyplynulo, že oblast Rumburska a Šluknovska má vůči své rozloze poměrně hustou železniční síť (tratě 081, 083, 085 a 088), ale kvalita poskytované infrastruktury je špatná. Síť pozemních komunikací v příhraničním regionu je poněkud horší a část silnic nižších tříd je v zimních měsících málo udržovaná či nesjízdná. Základní a ostatní dopravní obslužnost, jakož i ostatní cesty při spojení oblasti s většími centry v kraji jsou tak narušovány. Horší stav infrastruktury spolu s dalšími nepříznivými podmínkami prodlužuje jízdní doby a dojezdové vzdálenosti. Při využití železničního spojení z oblasti Šluknovska a Rumburska přes obnovený železniční hraniční přechod Dolní Poustevna - Sebnitz

až na německé území (Sebnitz - Bad Schandau), by se cesta z geograficky odlehlého Šluknovského výběžku do zbytku kraje zkrátila více než na polovinu stávající doby.

Nabídka využití železničního spojení při vhodně zvoleném tarifu z oblastí Šlukovska a Rumburska přes obnovený železniční hraniční přechod Dolní Poustevna - Sebnitz a německé území by byla celoročně bezkonkurenční. Také ekologická náročnost činnosti železniční dopravy na okolní území by byla oproti ostatním druhům výrazně nižší a přispěla by k ochraně životního prostředí v blízkosti národního parku České Švýcarsko. Oživení ekologické a rychlé přeshraniční železniční dopravy převážně regionálního charakteru by vedlo v oblasti Šlukovska k hospodářskému, sociálnímu, kulturnímu rozvoji a snížení nezaměstnanosti při využití výhodného spojení v dojíždění za zaměstnáním do jiných oblastí kraje či celé České republiky

### **Navrhovaná obnova železniční infrastruktury a provozu**

Pro navrhované obnovení celého železničního hraničního přechodu a spojení Dolní Poustevna - Sebnitz přicházejí v úvahu dvě varianty řešení.

Pro první variantu, při napojení trati od Dolní Poustevny do traťové koleje mezistaničního úseku Sebnitz - Neustadt in Sachsen, by bylo nutné na německém území znovu vybudovat snesený jednokolejný úsek trati o délce 220 m. Odbočka ze širé trati bude zahrnuta do DOZ tratě Bad Schandau - Neustadt in Sachsen.

Pro druhou variantu by bylo nutné obnovit celý úsek o délce 500 m až do železniční stanice Sebnitz. Při využití této varianty by bylo nutné obnovit snesený jednopolevý železniční most o délce 15 m na záhlaví železniční stanice Sebnitz. Traťová kolej od Dolní Poustevny by tak byla zapojena do DOZ až v rámci železniční stanice Sebnitz. Pro zachování původní propustnosti mezistaničního úseku Sebnitz - Neustadt in Sachsen, je tato varianta optimální.

Pro zajištění provozu na přeshraničním spojení, by došlo k prodloužení stávajícího vozebního ramene Rumburk (Mikulášovice) - Dolní Poustevna. Vlaky dopravce ČD a.s. by místo prostoje v Dolní Poustevně zajížděly až do Sebnitz, kde by byla zajištěna návaznost přípojů a vznikl by zde přestupní bod.

Dle zprávy Ústeckého kraje z roku 2008 by náklady na obnovení úseku do železniční stanice Sebnitz včetně železničního mostu na německé straně činily zhruba 98 milionů Kč.(21)

Situační mapa k hraničnímu přechodu je v příloze č. 3.

## 2.5 Otovice - Tlumaczów

Návrh znovuoobnovení železničního hraničního přechodu a spojení Otovice - Tlumaczów by přineslo rozvoji oblasti, která byla řadu let státními a okresními orgány opomíjena.

### **Přínos obnoveného železničního přechodu a přeshraničního spojení**

Znovuoobnovení železničního hraničního přechodu Otovice - Tlumaczów především pro železniční nákladní dopravu by nahradilo silniční nákladní dopravu, která v Chráněné krajinné oblasti Broumovsko znečišťuje životní prostředí. Obnovení nákladní dopravy dálkového či místního charakteru by přineslo zlepšení a vyřešení dopravně ekologické otázky v této oblasti.

Návrh obnovení přeshraničního spojení pro železniční nákladní dopravu by tedy přinesl možnou velkoobjemovou přepravu z rozsáhlých melafyrových lomů ležících právě nedaleko polské obce Tlumaczów v blízkosti státní hranice. Melafyr je hornina vulkanického původu, která se těží pro výrobu drtě, drobného kameniva a šterku pro asfaltové obalování směsí. Nejčastější využití této horniny je tedy pro výstavbu pozemních komunikací a dopravních staveb. Melafyrový šterk a prach má široké použití a dá se například využívat jako meliorační podklad staveb. Všechny lomy v oblasti jsou ve vlastnictví polské těžařské společnosti Strateg Capital, která by měla na obnově železničního přechodu a přeshraničního spojení enormní zájem (díky přepravě melafyru byla roku 2010 obnovena a zcela rekonstruována železniční trať Ścinawka Średnia - Tlumaczów, která je ve vlastnictví společnosti jako vlečka). Dle odhadů společnosti by měla dosáhnout roční těžba melafyru v uvedené oblasti přibližně dvou milionů tun a po obnovení železničního spojení by se mohlo přepravit kolem osmi tisíc tun šterku denně.(22)

V současné době je melafyr přepravován ve velikém objemu do České republiky (zvláště na stavbu silnic a dálnic) prostřednictvím silniční kamionové dopravy, přes silniční hraniční přechod Starostín (Meziměstí) - Golinsk. V oblasti Broumova tak je nákladními automobily s melafyrem zcela zahlcována infrastruktura pozemních komunikací vedoucí do vnitrozemí a znečišťováno prostředí chráněné krajinné oblasti. Při dalším dlouho avizovaném nárůstu těžby v lomech by se tak mohla stát dopravní situace v příhraničních obcích a oblastech neúnosnou.

Proti využití většího objemu přepravy melafyru do českého vnitrozemí po železnici přes existující železniční hraniční přechod Meziměstí - Mioszów hovoří fakt zajížděky a z



toho vyplývající nerentabilnosti dopravy při velkém rozsahu množství přepravovaného substrátu. Vzdálenosti na trase Tlumaczów - Meziměstí (návaznost na trať 026 do vnitrozemí) jsou provnány v tabulce č. 2.

Tab.2 : Porovnání vzdáleností na trase Tlumaczów - Meziměstí

Dopravní prostředek	Trasa	Vzdálenost [1]
vlak	Tlumaczów – Ścinawka Średnia - Wałbrzych - Mieroszów - Meziměstí	65 km [2]
nákladní automobil	Tlumaczów - Nowa Ruda - Głuszycza - Goilnsk - Meziměstí	48 km [3]
<b>vlak [4]</b>	Tlumaczów - Broumov - Meziměstí	<b>18 km</b>

Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce:

[1] přímá vzdálenost Tlumaczów - Meziměstí vzdušnou čarou je 16 km

[2] nejkratší současná železniční trasa

[3] nejkratší současná silniční trasa přes silniční hraniční přechod Meziměstí (Starostín) - Goilnsk (přes silniční hraniční přechod Otovice - Tlumaczów není provoz nákladních automobilů povolen)

[4] využití obnoveného přeshraničního spojení Otovice - Tlumaczów

Z uvedené tabulky je patrné, že obnovené přeshraniční spojení přes železniční hraniční přechod Otovice - Tlumaczów je vzdálenostně (rovněž i časově) bezkonkurenční. Paralelně ke sklonově a stavebně, byť z části dvoukolejnému, náročnému (množství mostů a tunelů v dost havarijním stavu) úseku trati Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych na polském území, dalo by se trať Ścinawka Średnia - Broumov - Meziměstí - Wałbrzych, vedoucí sklonově nenáročným územím řeky Stěnavy (Ścinawky), využít jako peážní nebo objízdné trasy pro vozbu odklonových vlaků.

Obnovení přeshraniční osobní dopravy převážně regionálního charakteru na celé trati ze Ścinawky Średniej do Broumova by bylo vhodné, buď jako pravidelné, pro možné dojíždění ze sousedního polského území za prací do podniků českého pohraničí (Broumov, Meziměstí, Teplice nad Metují), či jako sezónní turistické spojení zajímavých destinací Broumovska, sousedního polského Noworudska a území Stolových hor.

## **Navrhovaná obnova železniční infrastruktury a provozu**

Obnovení přeshraničního úseku a železničního hraničního přechodu Otovice - Tlumaczów (navázalo by na zmíněnou obnovu trati ze Ścinawky Średniej do Tlumaczówa) si vyžádá rekonstrukci kolejového svršku a jeho znovupoložení na úseku o délce 3,9 kilometrů (z toho 1840 metrů na české straně a 2060 m na polské straně).

Bude také nutné provést rekonstrukci ocelového železničním mostu přes řeku Stěnavu v Tlumaczówě. Optimální řešení bude nahrazení stávající mostní konstrukce novostavbou kvůli zvýšení nápravového tlaku (tak jako na celé nově obnovené trati Ścinawky Średniej do Tlumaczówa, celá trať byla původně stavěna pro zatížení 14 tun na nápravu).

V těsné blízkosti silničního hraničního přechodu v centru obce Tlumaczów také bude vyřešeno zabezpečení přejezdu pomocí PZS s přejezdnicí (odpadne střežení a kontrola stavu přejezdu v nejbližší dopravně) na křížení frekventované silnice II/302. Ostatní úrovně křížení dráhy a účelových komunikací (polních a lesních cest) si vyžádá zabezpečení pouze pomocí výstražných křížů.

Pro provozování železniční nákladní dopravy si rekonstrukci vyžádá také navazující úsek trati z Otovic do Broumova. Jednalo by se hlavně o zvýšení únosnosti trati pro využití většího nápravového tlaku. Traťový úsek Broumov - Meziměstí, který byl v 80. letech 20. století rekonstruován, dovoluje zatížení 20 tun na nápravu. Nově obnovený úsek Ścinawka Średnia - Tlumaczów je rekonstruován dokonce pro zatížení 22,5 tun na nápravu.(23)

Alternativa pro zavedení osobní dopravy v navrhovaném rozsahu by si vyžádala znovuvybudování původní zastávky v centru obce Tlumaczów poblíž křížení se silnicí II/302.

Pro zajištění provozu na přeshraničním spojení, by došlo k prodloužení stávajícího vozebního ramene (Týniště nad Orlicí) Meziměstí - Broumov. Některé vlaky dopravce ČD a.s. by tak místo prostoje v Broumově zajižděly podle potřeby až do Ścinawky Średniej, kde by byla zajištěna návaznost přípojů. Druhou alternativu osobní dopravy by přineslo zavedení přímých vlaků (Kłodzko - Ścinawka Średnia - Broumov - Meziměstí - Wałbrzych) dopravce PKP Przewozy Regionalne s.a. Vytvořila by se tím paralelní trasa k úseku Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych a zároveň by došlo k obnovení zastavené osobní dopravy na železničním hraničním přechodu Meziměstí - Mieroszów.

Studie polské strany z roku 2006, která se zabývala obnovou trati Tlumaczów - Broumov, vyčíslila celkové náklady na realizaci obnovy hraničního přechodu na 3 miliony

polských zlotých na 1 kilometr (v přepočtu přibližně 19,5 milionů Kč).(23) Situační mapa k hraničnímu přechodu je v příloze č. 3.



Obr.3: Obnovená trať Ścinawka Średnia - Tlumaczów

Zdroj: (28)

## 2.6 Náchod - Kudowa Zdrój

Návrh obnovy historicky nejkratší dobu existujícího železničního hraničního přechodu na území dnešní České republiky Náchod - Kudowa Zdrój by přinesl možnost kvalitního a rychlého železničního propojení okolí Náchodska, severní části východních Čech sousedního území polského Kladska, které by alternovalo hlavnímu silničnímu tahu (silnice I/33) vedoucí přes jeden z nejfrekventovanějších silničních hraničních přechodů Náchod - Kudowa Slone na česko-polské hranici.

S možností obnovy železničního spojení bylo počítáno i ve studiích zpracovaných Královéhradeckým krajem a místně byla problematika řešena námětově ve studii sloužící jako podklad pro změnu Územního plánu sídelního útvaru (ÚPSÚ) Náchod. Dále bylo toto spojení uvažováno v rámci programů Euroregionu Glacensis.(24)

### **Přínos obnoveného železničního přechodu a přeshraničního spojení**

Odlehčením sítě pozemních komunikací ve směru k polské hranici a zlepšení celkové dopravní otázky města Náchodu by mohla přispět velikou měrou obnova železničního hraničního přechodu a spojení Náchod - Kudowa Zdrój. Jednalo by se tak především

o osobní dopravu denního či sezónního regionálního charakteru s možností zavedení přímého spojení měst Náchoda a Kłodzka, jež jsou centry sousedních regionů a leží ve společném Euroregionu Glacensis.

Silniční hraniční přechod Náchod - Kudowa Slone a přilehlé pozemní komunikace, z nichž hlavně silnice I/33 (Hradec Králové - Jaroměř - Náchod - Kłodzko - Wrocław) jsou dlouhodobě značně využívány dálkovou dopravou všech druhů. Provoz nákladních a osobních automobilů zahrnuje a negativně zatěžuje životního prostředí města a oblasti. Hlavní dopravní závadou v oblasti je současný průtah silnice I/33 Náchodem. V ranních a odpoledních hodinách při dopravní špičce dochází na zmíněném průtahu k výrazným dopravním kongescím a průjezd městem (převážně ve směru od jihu k severu). Přibližně čtvrt hodinový průjezd středem města (vzdálenost cca 3,5 km) se tak značně prodlužuje. Ohrožení ostatních účastníků pozemních komunikací a chodců v celém městě je značné.

Existují (často medializované) studie pro výstavbu a realizaci silničního obchvatu města Náchoda, zatím však nebylo nic realizováno. S realizací stavebně náročného silničního obchvatu (díky členitému území okolí města a poměrně husté zástavby v údolí) bylo také počítáno v projektu prodloužení dálnice D11 ve směru dnešní silnice I/33. Krom využití silničního hraničního přechodu v Náchodě by měla být část trasy směřována do nového hraničního přechodu v Královci na Trutnovsku. Tím by mělo dojít ke konečnému vyřešení závažné dopravní otázky Náchodska. Realizace stavby dálnice je však otázka v přibližném časovém horizontu dvaceti let.(25)

Místní doprava a přeshraniční spojení jsou totiž velice silné intenzity díky každodenním cestám českých občanů (nejen z Náchodského regionu) za nákupem do Polska na tržnici v blízkosti centra Kudowy Zdróje. Díky tomu jezdí i v roce 2011 z Náchoda do Kudowy Zdróje 38 autobusových spojů (19 párů) denně v hodinovém a ve špičce i půlhodinovém taktu (od 5:05 do 23:05).(26)

Navrhovaná železniční osobní doprava by mohla být i každodenního charakteru, díky výše zmíněným cestám za nákupem, nebo cestám za zaměstnáním z polského pohraničí především do textilních podniků Náchodska a Hronovska. Druhé přípustné možnosti sezónního charakteru železniční dopravy by se dalo využít pro cesty za návštěvou turistických destinací na obou stranách státní hranice. Na polské straně se jedná především o území chráněné krajinné oblasti Stolové hory a lázeňské město Kudowa Zdrój (jedny z nejstarších lázní v Polsku a Evropě. Rozsáhlý lázeňský areál, zde fungující již od roku 1580, slouží především k léčbám srdce a oběhového systému a je hojně navštěvován (statistiky uvádějí přibližně 800 000 návštěvníků ročně). Další lázeňská střediska se nachází

v městech Polanica Zdrój a Duszniki Zdrój, která leží na železniční trati Kudowa Zdrój - Klodzko. (27)

### **Navrhovaná obnova železniční infrastruktury a provozu**

Obnova přeshraničního spojení a železničního hraničního přechodu Náchod - Kudowa Zdrój si vyžádá znovupoložení a obnovu železničního svršku a spodku na jednokolejném železničním úseku při využití původní trasy (odbočka z trati 026 v mezistaničním úseku Náchod - Hronov v těsné blízkosti železniční zastávky Náchod - Běloves). Přibližná délka obnovovaného je 4300 m (z toho cca 620 m na území ČR a 3680 m na Polsko).

Při druhé alternativě vedení obnoveného úseku souběžně s tratí 026 až do železniční stanice Náchod, by se celá délka úseku navýšila o 900 m na konečných 5200 m.

Největší stavební náklady při obnově si vyžádá trasování úseku v blízkosti silničního hraničního přechodu a řeky Metuje. Jak již bylo zmíněno v kapitole 1.2.3, na území Bělovsí těleso trati v 80. letech 20. století zcela pohltila zástavba a rozšířený silniční hraniční přechod na silnici I/33, jejíž nová trasa je vedena po původním náspu trati. Zanikly tak i veškeré pozůstatky původního (provizorního) dřevěného mostu přes řeku. Nové trasování si zde vyžádá přeložku včetně výstavby nového železničního mostu přes řeku Metuji a zabezpečeného úrovněového křížení se silnicí I/33.

Druhou přeložku na trati si vyžádá průchod městem Kudowa Zdrój. Na původním tělese je zde totiž zcela nově postaveno logistické centrum. Plochu tělesa původní tratě z části využívá i známá tržnice.

Pro osobní dopravu bude vhodné vybudovat železniční zastávky v městské části Náchod - Běloves (v blízkosti hypermarketů Albert a Kaufland), v městské části Kudowa Zdrój - Słone (v místě původní železniční stanice) a v blízkosti tržnice v Kudowě Zdroji. (25)

Díky nutnosti výstavby nákladných dopravních staveb (oblast v blízkosti silničního přechodu a hraniční most přes Metuji) byly předběžné náklady na rekonstrukci a novostavbu přeshraničního úseku odhadovány přibližně na 500 mil. Kč.(24)

Pro zajištění provozu na přeshraničním spojení by došlo k prodloužení stávajícího vozebního ramene Klodzko - Kudowa Zdrój až do Náchoda. Znovu zavedené osobní vlaky dopravce PKP by místo prostoje v Kudowě Zdroji zajížděly až do stanice Náchod. Pro případnou posilovou dopravu mezi Náchodem a Kudowou Zdrojí by došlo k zavedení obratu (a využití) motorových vozů dopravce ČD a.s. od osobních a spěšných vlaků končících v Náchodě. Situační mapy k hraničnímu přechodu a navrhovaným přeložkám v oblasti Náchoda - Bělovsí a Kudowě Zdroje jsou v příloze č. 3.

### 3 VYHODNOCENÍ NÁVRHU

Za výběrem železničních hraničních přechodů pro možné znovuzprovoznění stojí sledované existující přepravní proudy ve vybraných příhraničních oblastech a z toho vyplývající poptávka po přeshraniční dopravě. Byly tak sledovány požadavky po poptávce osobní přepravy (denního či sezónního charakteru) a nákladní dopravy. Návrhy přínosů obnovených železničních hraničních přechodů a spojení vycházejí z existujících studií a návrhů řešených v minulosti. V práci jsou zahrnuty i současné dopravní problémy v dané lokalitě.

#### 3.1 Požadavky na druh dopravy

Projekty opětovného obnovení železničních hraničních přechodů v prvotní fázi vždy počítají s konkrétním a specifický druhem dopravy, který si vyžaduje daná situace na sledovaném území. Požadavky na rozsah prvotní dopravy po obnově u vybraných hraničních přechodů jsou shrnuty v tabulce č. 3.

Tab.3 : Druh dopravy na žel. hraničních přechodech v prvotní fázi obnovy

Název přechodu	Osobní doprava		Nákladní doprava
	pravidelná	sezónní	
Hevlín - Laa an der Thaya	ano	-	-
Slavonice - Fratres	ano	-	ano [1]
Moldava v Krušných Horách - Holzgau	-	ano	-
Dolní Poustevna - Sebnitz	ano	-	-
Otovice - Tłumaczów	-	ano	ano [2]
Náchod - Kudowa Zdrój	ano	-	-

Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce

[1] Přeprava dřeva a štěpky z České republiky do Rakouska

[2] Přeprava drceného melafyru (štěrku) z Polska do České republiky

Z uvedené tabulky vyplývá fakt, že doprava na konkrétních hraničních přechodech navrhovaných na znovuzprovoznění je specifického zaměření podle místních podmínek. Není však vyloučeno, že se požadavky na jiný (než prvotním) druhu dopravy na daném hraničním

přechodu mohou se změnou přepravních proudů a celé řady dalších ovlivňujících faktorů (nové požadavky na přepravu, změna přepravních proudů, změna demografického uspořádání atd.) zcela změnit.

### 3.2 Ekonomická náročnost obnovy

Ekonomická náročnost obnovy jednotlivých navrhovaných železničních hraničních přechodů a přeshraničních spojení vychází z existujících studií a návrhů řešených v minulosti. Uvedená data však nejsou aktuální a při současné obnově se dá počítat s nárůstem uváděné ceny. Pro zjištění aktuální ekonomické náročnosti na obnovu byly položeny dotazy přímo investorům předpokládané stavby nebo subjektům zúčastněných v této otázce (SŽDC, obec Slavonice), kteří se však k tomuto tématu odmítli vyjádřit. Z uvedené ceny také nebylo možno zjistit rozsah všech stavebních a doplňkových prací na předpokládané obnově. Zjištěné dostupné náklady na obnovu celkových úseků jsou shrnuty v tabulce č. 4.

Tab.4 : Náklady na obnovení železničních hraničních přechodů

Název přechodu	Úsek navržený na obnovení	Délka úseku	Celkové náklady [1]
Hevlín - Laa an der Thaya	Hevlín - Laa an der Thaya	2050 m	1200 [2]
Slavonice - Fratres	Slavonice - Waldkirchen	6757 m	84 [3]
Moldava v Kruš. Hor. - Holzhau	Moldava v Kruš. hor - Holzhau	8000 m	350
Dolní Poustevna - Sebnitz	Dolní Poustevna - Sebnitz	220/500 m [4]	98
Otovice - Tłumaczów	Otovice - Tłumaczów	3900 m	80 [5]
Náchod - Kudowa Zdrój	Náchod - Kudowa Zdrój	4300/5200 m [6]	500

Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce

[1] náklady v milionech Kč

[2] včetně elektrizace celého úseku

[3] náklady obnovy úseku pouze na české straně

[4] 220 m při napojení do širé tratě v mezistaničním úseku Sebnitz - Neustadt in Sachsen, 550 m při napojení do železniční stanice Sebnitz

[5] 3 miliony PLN na 1 kilometr (v přepočtu přibližně 19,5 milionů Kč na 1 km)

[6] 4300 m při napojení do širé tratě v mezistaničním úseku Náchod - Hronov, 5200 m při napojení do železniční stanice Náchod

Z uvedené tabulky je patrné, že se zjištěné náklady na obnovu jednotlivých hraničních přechodů liší. Sledovaná cena se také liší v závislosti na obnovované délce přeshraničního úseku na navrhovaných přechodech, ale není na ni přímo závislá. Nárůst ceny za obnovu hlavně způsobují velké investice do dopravních staveb jako jsou obnovované nebo nově budované mosty a propustky (viz. obnova mostů na úsecích Hevlín - Laa an der Thaya a Náchod - Kudowa Zdrój v kapitole 2).

Obnovu navrhovaných železničních hraničních přechodů by bylo možno financovat ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), nebo ze Strukturálních fondů EU pro dopravu, obnovu infrastruktury a rozvoj příhraničních oblastí.

### **3.3 Technologie provozu na přeshraničním spojení**

Technologie k zajištění přeshraničního provozu je shrnuta u každého navrhovaného přechodu zvlášť (kapitole č. 2). V osobní dopravě se ve všech případech jedná o návrh prodloužení existujících vozebních ramen stávajících dopravců na příhraničních železničních tratích souvisejících s obnovením přeshraničním úsekem. Výjimky v zajištění přeshraničního provozu (přímé vlaky atd.) jsou uvedeny přímo u konkrétních návrhů. Případné zajištění provozu jiným dopravcem (než navrhovaným) však není vyloučené.

V nákladní dopravě v navrhovaných případech přepravy dřeva a štěpků z České republiky do Rakouska (Slavonice - Fratres) a přepravy drceného melafyru (štěrku) z Polska do České republiky (Otovice - Tłumaczów) by se jednalo především o ucelené vlaky jednotného hromadného substrátu.

### **3.4 Reálné šance na znovuzprovoznění**

V předcházejících kapitolách byly u hraničních přechodů navržených pro možné znovuzprovoznění zhodnoceny všechny otázky týkající se této problematiky. Navrhované přechody byly vybrány dle kritérií uvedených v kapitole 1.2. Pro provedení analýzy stávajícího stavu a návrhu pro obnovu, došlo jak ke zhodnocení dopravní a přepravní stránky věci, tak skutečného sledování existujících dopravních a přepravních proudů proudících přes státní hranice v obou směrech. Po shrnutí informací z provedených průzkumů zaměřených na určité lokality a území se ukázalo zcela jasně, že možné obnovení na všech navrhovaných



hraničních přechodech pro možné znovuzprovození je reálné. Na tuto problematiku je možné nahlížet z více hledisek, která byla zmíněna v kapitole 2.

### **Stavebně ekonomické hledisko**

Z hlediska stavební a ekonomické náročnosti na obnovu hraničního přechodu a spojení má největší šanci přechod **Dolní Poustevna - Sebnitz**. Hlavní důvod je v délce chybějícího kolejového propojení, u kterého by muselo dojít k obnově a z toho vyplývajících nízkých nákladů na obnovu infrastruktury.

### **Přepravní hledisko**

Z hlediska druhu přepravy mají v případě přeshraniční nákladní dopravy šanci na znovuzprovození oba navrhované hraniční přechody **Slavonice - Fratres** a **Otovice - Tłumaczów**. V obou případech se zde totiž jedná o účelovou přepravu jednotného hromadného substrátu ve větším rozsahu. Při neustále vzrůstajících cenách pohonných hmot tak začíná být finančně výhodnější hromadná přeprava substrátů v ucelených vlacích (i při poplatcích za železniční dopravní cestu) než doprava prostřednictvím silničních nákladních automobilů.

V osobní dopravě má největší šance na možné znovuzprovození hraničního přechodu **Dolní Poustevna - Sebnitz**, kde by došlo k časové úspoře u spojení Šluknovska s ostatním územím Ústeckého kraje.

### **Turistika a rozvoj kraje**

Z hlediska zvýšení turistického potenciálu kraje a následného rozvoje okolního území je nejreálnější šance na obnovu u železničního hraničního přechodu **Moldava v Krušných horách - Holzhau**. Jednalo by se zde o zpřístupnění turistických destinací na vrcholových partiích Krušných hor z německé strany.

### **Ostatní přechody**

U navrhovaného hraničního přechodu **Hevlín - Laa an der Thaya** není v současnosti potřeba na obnovení provozu aktuální. Hlavní argumenty pro obnovení vycházející především z existujících přepravních proudů mezi zmíněnými oblastmi jižní Moravy a sousední rakouské strany, zde mohou být nahrazeny jinými alternativními trasami a druhy dopravy se stejným směrováním.

U návrhu železničního hraničního přechodu **Náchod - Kudowa Zdrój** mluví proti obnovení především zastavená veškerá doprava na navazujícím spojení z Kudowy Zdróje do Kłodzka do polského vnitrozemí. Časový horizont obnovy tohoto úseku je z nejnovějších vyjádření stávajícího vlastníka PKP zcela nejasný a odkládaný na neurčito. Obnovené přeshraniční spojení by na úseku z Náchoda do Kudowy Zdróje přineslo užitek pouze oblasti v bezprostředním okolí trati. Obnova hraničního přechodu bez fungujícího navazujícího spojení by postrádala smysluplnost.

# ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo vybrat ze současných zaniklých železničních hraničních přechodů ty, u kterých je reálně možné znovuzprovoznění, a navrhnout jejich obnovu. V práci je zahrnuta jejich stručná historie, analýza současného stavu a návrh možného znovuzprovoznění, který má být následovně zhodnocen a vyvozeny z něj závěry.

Problematika znovuzprovoznění zaniklých železničních hraničních přechodů (včetně těch se zastavenou dopravou) je však díky jejich počtu velmi obsáhlá. Pro možné obnovení byly vybrány pouze ty železniční hraniční přechody, které splňují autorem práce vybraná kritéria. U těchto přechodů jsou v současnosti nejreálnější předpoklady pro možnou obnovu. Kritéria byla zvolena tak, aby se jednalo pouze o obnovení v současnosti úplně fyzicky zaniklých přechodů. Ty, na kterých je v současnosti zastavena doprava, jsou zmíněny pouze ve statistice a v celkovém přehledu všech železničních hraničních přechodů.

V první kapitole byla stručně zhodnocena historie a stav všech železničních hraničních přechodů. Vyplynuly zde historické souvislosti, díky kterým došlo k zániku přeshraničních spojení. Po uvedení výběrových kritérií byly přechody zhodnoceny, rozděleny podle jednotlivých států a vybrány hraniční přechody pro možné znovuzprovoznění. U vybraných přechodů byla zmíněna jejich stručná historie (včetně realizovaných snah a návrhů pro jejich možné znovuzprovoznění v minulosti). Byl také popsán současný stav infrastruktury přechodu a přeshraničního spojení.

Druhá kapitola byla zaměřena pouze na vybrané přechody a bylo navrženo jejich možné znovuzprovoznění za využití sledovaných existujících a poptávaných dopravních proudů v dané oblasti zájmu s ohledem na určitý druh možné železniční přeshraniční dopravy. Data pro vysledování a zhodnocení přepravních proudů byla čerpána (a aktualizována dle současných požadavků) především z návrhů pro možné znovuzprovoznění, které byly vypracovány v minulosti. Spolu s obnovením spojení byla také navržena nutná rekonstrukce nebo znovu vybudování železniční infrastruktury a zajištění dopravy na přeshraničním spojení podle zvoleného (poptávaného) druhu dopravy. Zmíněné finanční náklady na obnovu jsou však pouze orientační (viz třetí kapitola).

Ve třetí kapitole byla vyhodnocena navrhovaná opatření. Na opatření zde bylo nahlíženo z více hledisek.

Aktuální ekonomická stránka věci a otázka financování obnovy včetně rozklíčování jednotlivých nákladů se však dle původního záměru zhodnotit nepovedla. V uváděných informacích, které se kdy zabývaly obnovou a znovuzprovozněním konkrétních železničních

hraničních přechodů, se ekonomická stránka různí. Především náklady na obnovu pro konkrétní přechod se z více zdrojů liší. Pro zjištění aktuální ekonomické náročnosti byly položeny dotazy přímo investorům předpokládané stavby nebo subjektům zúčastněným v této otázce (SŽDC, obec Slavonice), kteří se však k tomuto tématu odmítli vyjádřit. Byla proto zpracována existující data (poznatky shrnuté v tabulce 4).

Pro zajištění provozu na přeshraničním spojení předpokládám asi nejjednodušší řešení ve využití prodloužení vozebních ramen stávajících dopravců. Zájem na provozování spojení existujících nebyl u stávajících dopravců zjišťován. Proto byla připuštěna i alternativa zajištění provozu jiným než uvedeným dopravcem.

Autor práce považuje za aktuální problémy v otázce znovuzprovoznění železničních hraničních přechodů:

- nezájem jedné či druhé strany
- neschopnost zainteresovaných stran se domluvit
- nevyjasněné financování obnovy
- širokou veřejností plně nepochopený potenciál železničního přeshraničního spojení

Za přínos možného znovuzprovoznění autor práce především považuje:

- rozvoj příhraničních oblastí
- integrace sousedních regionů
- větší turistický potenciál okolí
- regionální osobní přeshraniční dopravu
- ekologickou otázku železniční dopravy a příznivější dopad na životní prostředí v okolí v porovnání se stávajícím stavem

# SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) BIRK A., HONS J., *Veliká myšlenka*. Praha: Orbis, 1944. 130 s.
- (2) JAKUBEC I., *Železnice a labská plavba ve střední Evropě 1918–1938*. Praha: Karolinum, 1997. 130 s. ISBN 80-7066-716-8.
- (3) PAVLÍČEK S., *Naše lokálky*. Praha: Dokořán, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.
- (4) SCHREIER P., PAVLÍK P., HARÁK M., NAVRÁTIL M A KOL., *Tady končí koleje (příloha dvojmagazínu grand express a ČD pro vás)*. Praha: ČD a.s. 2009. 30 s.
- (5) *TELČSKÁ DRÁHA* [online]. c2001. Dostupné z WWW: < <http://telcskadraha.ic.cz>>.
- (6) *OBEČ HEVLÍN A ŽELEZNICE* [online]. c2001. Dostupné z WWW: < <http://hevlin.atlasweb.cz/zeleznice.htm>>.
- (7) SCHREIER P., *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Havlíčkův Brod: Baset, 2004. 242 s. ISBN 80-7340-034-0.
- (8) *Revitalizace trati Slavonice (CZ) - Waldkirchen (A)* [online]. c2009. Dostupné z WWW: <[http://knol.google.com/k/milo%C5%A1-havl%C3%AD%C4%8Dek/revitalizace-%C5%BEeelnice-slavonice-cz/7ngiocd6ybqb/117#/>](http://knol.google.com/k/milo%C5%A1-havl%C3%AD%C4%8Dek/revitalizace-%C5%BEeelnice-slavonice-cz/7ngiocd6ybqb/117#/).
- (9) BUFE S., SCHROPFER H., LOSOS L., *Železnice v Sudetech 1939-1945*. Praha: RCH, 2003. 230 s. ISBN 80-903346-0-1.
- (10) *Pošumavská jižní dráha* [online]. c2007. Dostupné z WWW: < <http://noveudoli.eu>>.
- (11) *Saské vedlejší tratě v příhraniční ohrožení* [online]. c2010. Dostupné z WWW: < <http://www.zelpage.cz/zpravy/7810>>.
- (12) JELEN M., *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha : Dokořán, 2009. 160 s. ISBN 978-80-7363-129-1.
- (13) ČERMÁK L., *Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech I. díl*. Praha: BEN - technická literatura, 1997. 336 s., ISBN 80-86056-15-5.
- (14) ČERMÁK L., *Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech II. díl*. Praha: BEN - technická literatura, 1997. 208 s. ISBN 80-86056-45-7.
- (15) *Memorandům jihomoravských a dolnorakouských obcí za modernizaci české železniční trati č. 244, 245 a 246 a obnovu jejího historického spojení s Rakouskem* [online]. c2009. Dostupné z WWW: < [http://mm.denik.cz/69/26/memorandum\\_hevlin\\_vlak.pdf](http://mm.denik.cz/69/26/memorandum_hevlin_vlak.pdf)>.
- (16) *Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice* [online]. c2009. Dostupné z WWW: < <http://www.hodice.net/doc/VYS416-oznameni.pdf>>.

- (17) *Rozvoj dopravní infrastruktury Jihočeského kraje stav 2010* [online]. c2010. Dostupné z WWW: < [http://www.jhk.cz/data/dokumenty/Oborova\\_sdruzeni/Doprava/dopravni%20infrastructure%202010.pdf](http://www.jhk.cz/data/dokumenty/Oborova_sdruzeni/Doprava/dopravni%20infrastructure%202010.pdf)>.
- (18) *Výroční správa sdružení Krušné hory západ* [online]. c2010. Dostupné z WWW: < [http://www.skhz.cz/vyrocní-zprava/page/clen/vyrocní\\_zprava/](http://www.skhz.cz/vyrocní-zprava/page/clen/vyrocní_zprava/)>.
- (19) *Vlaky do Moldavy v Krušných horách nahradí autobusy* [online]. c2010. Dostupné z WWW: < <http://www.zelpage.cz/clanky/vlaky-do-moldavy-v-krusnych-horach-nahradi-autobusy>>.
- (20) *IDOS - jízdní řády autobusů a vlaků* [online]. Dostupné z WWW: < <http://www.idos.cz>>.
- (21) *Protesty proti průtahům obnovení tratě Dolní Poustevna - Sebitz* [online]. c2010. Dostupné z WWW: < <http://www.zelpage.cz/zpravy/7948> >.
- (22) *Kopalnia melafyru Tlumaczów* [online]. Dostupné z WWW: < <http://www.strateg.pl/> >.
- (23) *Studie - Obnova trati Otovice zastávka (ČR) - Ścinawka Średnia (PR)* [online]. c2001. Dostupné z WWW: < <http://www.k-report.cz/soubory/K-REPORT-clanky-dokument-69.pdf>>.
- (24) *Nová trať možná spojí ČR a Polsko* [online]. c2005. Dostupné z WWW: < <http://www.zelpage.cz/zpravy/1011> >.
- (25) *Územní plán pro území Královehradeckého kraje* [online]. c2005. Dostupné z WWW: < [http://up.kr-kralovehradecky.cz/vuc/vucadrspach/htm/\\_up/text\\_b12a.html](http://up.kr-kralovehradecky.cz/vuc/vucadrspach/htm/_up/text_b12a.html)>.
- (26) *Wykaz połączeń z Kudowy Zdroju do Nachodu* [online]. c2011. Dostupné z WWW: < <http://www.praha.pl/transport/kudowanachod.php>>.
- (27) *Lázně Kudowa Zdrój* [online]. Dostupné z WWW: < <http://www.mavlast.cz/top-turisticke-cile.lazne-kudowa-zdroj>>.
- (28) *Obnova trati Ścinawka Średnia - Tlumaczów* [online] c2010. Dostupné z WWW: < <http://www.k-report.net/clanky/obnova-trati-scinawka-srednia-tlumaczow/> >.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BNB - (Böhmische Nordbahn-Gesellschaft) Česká severní dráha

ČSD - Československé státní dráhy

ČR - Česká republika

DOZ - Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení

EU - Evropská unie

FEG - (Freiberger Eisenbahngesellschaft) Freibergská železniční společnost

IDS JMK - Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

KkStB - (Kaiserlich-königliche Staatsbahnen) Císařsko-královské rakouské státní dráhy

KVG - (Kraftverkehrsgesellschaft) Dopravní podnik

ÖBB - (Österreichische Bundesbahn) Rakouské spolkové dráhy

OSN - Organizace spojených národů

PKP - (Polskie Koleje Państwowe) Polské státní dráhy a.s.

PLN - (Polski nowy złoty) Polský zlotý (měna)

PZS - Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury

StEG - (Privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft) Rakousko-Uherská společnost státní dráhy

SŽDC - Správa železniční a dopravní cesty

UNESCO - (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) Organizace

OSN pro vzdělávání, vědu a kulturu

ÚPSÚ - Územní plán sídelního útvaru

## SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1 Porovnání dopravních prostředků na trase Dolní Poustevna - Ústí nad Labem .....</i>	<i>30</i>
<i>Tab. 2 Porovnání vzdáleností na trase Tlumaczów - Meziměstí .....</i>	<i>33</i>
<i>Tab. 3 Druh dopravy na žel. hraničních přechodech v prvotní fázi obnovy .....</i>	<i>39</i>
<i>Tab. 4 Náklady na obnovení železničních hraničních přechodů.....</i>	<i>40</i>



## SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1 Snesený most přes Dyji.....</i>	<i>13</i>
<i>Obr. 2 Obnovená trať na státní hranici.....</i>	<i>17</i>
<i>Obr. 3 Obnovená trať Ścinawka Średnia - Tlumaczów.....</i>	<i>35</i>

# SEZNAM PŘÍLOH

*Příloha č. 1 Souhrnný seznam železničních hraničních přechodů*

*Příloha č. 2 Mapa k seznamu železničních hraničních přechodů*

*Příloha č. 3 Situační mapy k jednotlivým hraničním přechodům*

# **PŘÍLOHY**

# Příloha č. 1

## Souhrnný seznam železničních hraničních přechodů

Tab. : Souhrnný seznam železničních hraničních přechodů na území České republiky

č.	Název přechodu	rok otevření	rok uzavření	poznámka
<b>Česká republika - Rakousko</b>				
1	Břeclav - Hohenau	1839	-	v provozu
2	Novosedly - Alt-Prerau	1872	1930	zrušen
6	Hevlín - Laa an der Thaya	1872	1946	zrušen
4	Znojmo - Retz	1871	-	v provozu
5	Slavonice - Fratres	1903	1948	zrušen
6	České Velenice - Breitensee	1900	1950	zrušen [1]
7	České Velenice - Gmünd	1902	1950	zrušen [2]
8	České Velenice - Gmünd	1869	-	v provozu
9	Horní Dvořiště - Summerau	1871	-	v provozu
<b>Česká republika - Německo</b>				
10	Stožec - Haidmühle	1948	1951	zrušen
11	Železná Ruda - Bayerisch Eisenstein	1877	-	v provozu [3]
12	Česká Kubice - Furth im Wald	1861	-	v provozu [4]
13	Cheb - Waldsassen	1865	1945	zrušen
14	Cheb - Schirnding	1883	-	v provozu
15	Aš - Selb-Plößberg	1865	-	doprava zastavena
16	Hranice v Čechách - Adorf	1906	1945	zrušen
17	Vojtanov - Bad Brambach	1865	-	v provozu
18	Kraslice - Klingenthal	1886	-	v provozu [5]
19	Potůčky - Johanngeorgenstadt	1889	-	v provozu [6]
20	Vejprty - Bärenstein	1872	-	v provozu [7]
21	Křimov - Reitzenhain	1875	1945	zrušen
22	Moldava v Krušných Horách - Holzgau	1884	1945	zrušen

23	Děčín - Bad Schandau	1851	-	v provozu
24	Dolní Poustevna - Sebnitz	1905	1945	zrušen
25	Rumburk - Ebersbach	1873	-	doprava zast. [8]
26	Varnsdorf - Seifhennersdorf	1871	-	v provozu
27	Varnsdorf - Großschönau	1871	-	v provozu
28	Hrádek nad Nisou - Zittau	1859	-	v provozu
<b>Česká republika - Polsko (č. 29-46 do roku 1945 Německo)</b>				
29	Heřmanice - Bogatynia	1900	1945	zrušen [9]
30	Frýdlant v Čechách - Zawidów	1875	-	v provozu
31	Jindřichovice pod Smrkem - Mirsk	1904	1945	zrušen
32	Harrachov - Szklarska Poręba	1902	-	v provozu [10]
33	Královec - Lubawka	1869	-	v provozu [11]
34	Meziměstí - Mieroszów	1877	-	v provozu
35	Otovice - Tłumaczów	1889	1945	zrušen
36	Náchod - Kudowa Zdrój	1945	1945	zrušen
37	Lichkov - Międzylesie	1875	-	v provozu
38	Dolní Lipka - Międzylesie	1939	1945	zrušen [12]
39	Bernartice - Dziewiętlice	1869	1945	zrušen
40	Vidnava - Kałków-Łąka	1911	1945	zrušen
41	Mikulovice - Głuchołazy	1888	-	doprava zast. [13]
42	Jindřichov ve Slezsku - Głuchołazy	1875	-	doprava zast. [14]
43	Krnov - Głubczyce	1873	1945	zrušen
44	Opava - Pilszcz	1909	1945	zrušen
45	Chuchelná - Krzanowice	1895	1945	zrušen
46	Bohumín - Chałupki	1848	-	v provozu
47	Petrovice u Karviné - Zebrzydowice	1855	-	v provozu
48	Albrechtice - Marklowice	1914	1931	zrušen [15]
49	Český Těšín - Cieszyn	1888	-	doprava zastavena

Česká republika - Slovensko				
50	Mosty u Jablunkova - Čadca	1871	-	v provozu
51	Horní Lideč - Lúky pod M.	1937	-	v provozu
52	Vlářský průsmyk - Horné Srnie	1888	-	v provozu
53	Velká nad Veličkou - Vrbovce	1929	-	v provozu
54	Sudoměřice nad Moravou - Skalica na Slovensku	1893	-	doprava zastavena
55	Hodonín - Holíč	1891	-	doprava zast. [16]
56	Lanžhot - Kúty	1900	-	v provozu

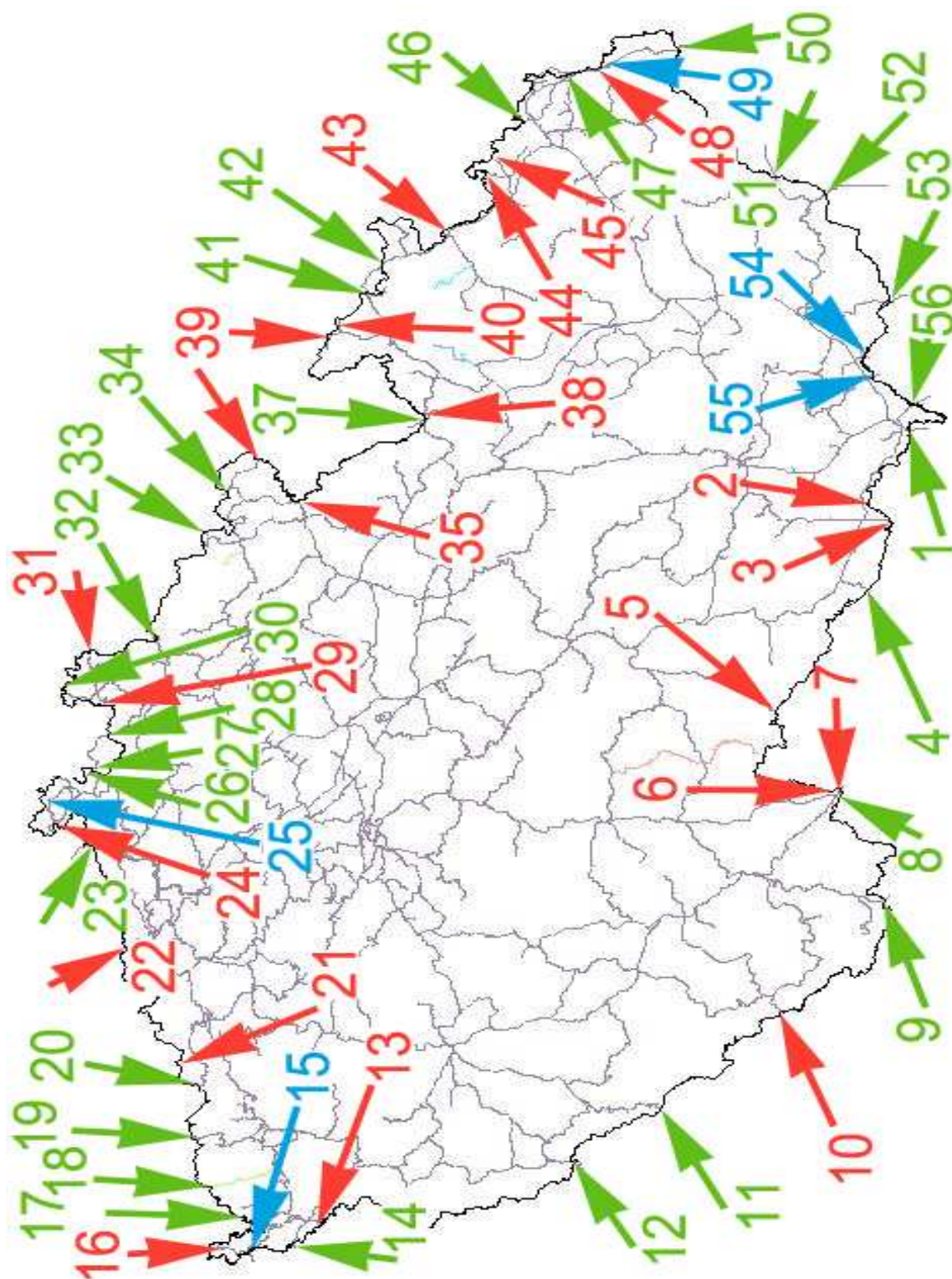
Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce:

- [1] úzkorozchodná železnice Gmünd - Litschau
- [2] úzkorozchodná železnice Gmünd - Groß Gerungs
- [3] po r. 1945 provoz přerušen, obnoven r. 1991
- [4] v 50. a 60. letech 20. století doprava zastavena
- [5] po r. 1945 provoz přerušen, obnoven r. 1999
- [6] po r. 1945 provoz přerušen, obnoven r. 1992
- [7] po r. 1945 provoz přerušen, obnoven r. 1993
- [8] od GVD 2010/2011
- [9] úzkorozchodná železnice Frýdlant v Čechách - Heřmanice
- [10] po r. 1945 provoz přerušen, obnoven r. 2009
- [11] po r. 1945 provoz přerušen, obnoven r. 2008
- [12] přeshraniční spojení součástí existujícího přechodu Lichkov - Miedzylesie
- [13] od GVD 2010/2011
- [14] peážní spojení Mikulovice - Jindřichov ve Slezsku, umožněn nástup a výstup cestujících ve stanici Głuchołazy
- [15] zanikl konečným ustanovením státních hranic (13)
- [16] využíván pro vylukovou dopravu, odklony mezinárodních vlaků a služební jízdy

## Příloha č. 2

### Mapa k seznamu železničních hraničních přechodů



Obr.: Mapa k seznamu železničních hraničních přechodů

Zdroj: Autor

## Příloha č. 3

### Situační mapy k jednotlivým hraničním přechodům



Obr.: Dolní Poustevna - Sebnitz

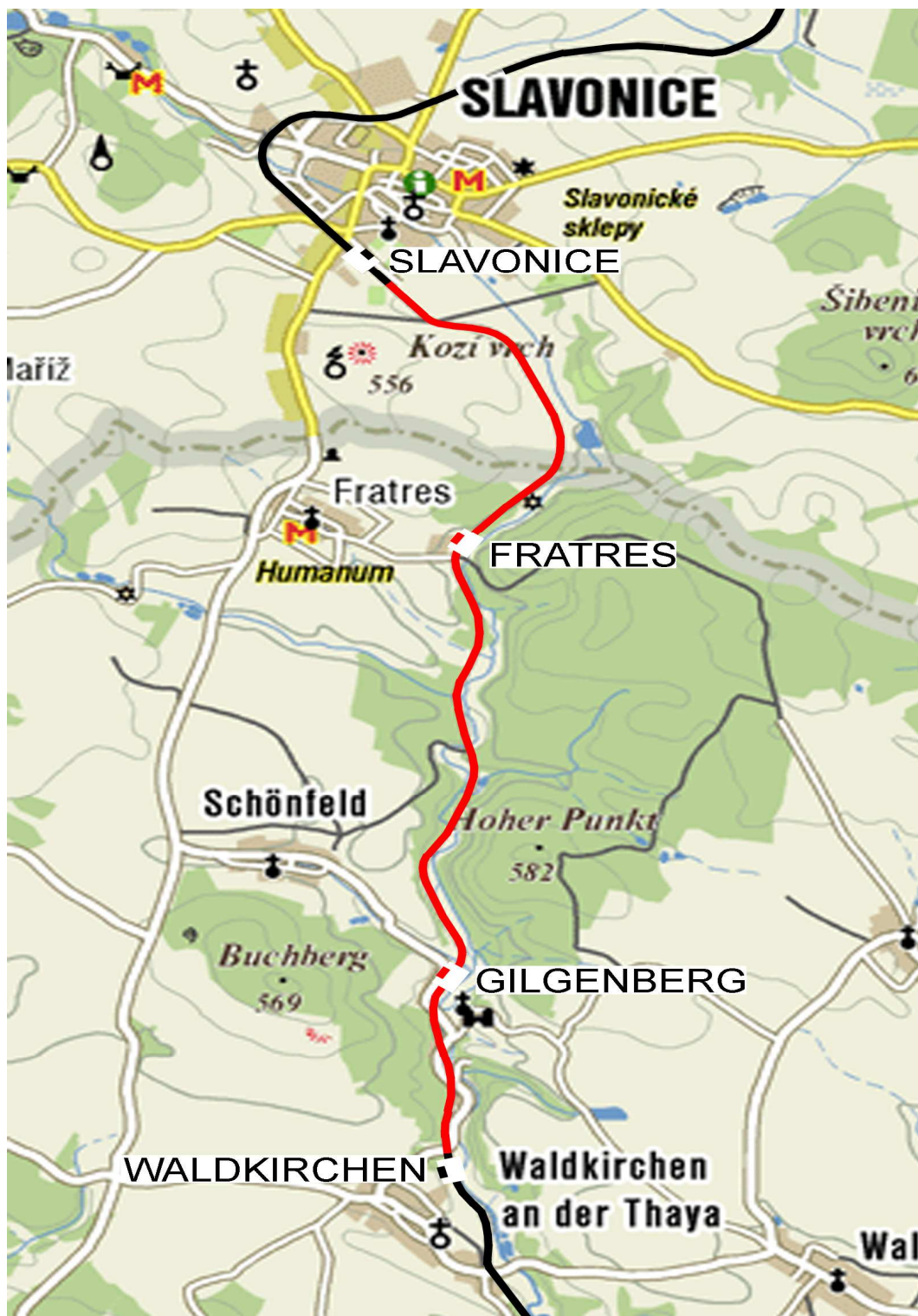
Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)



Obr.: Hevlín – Laa an der Thaya

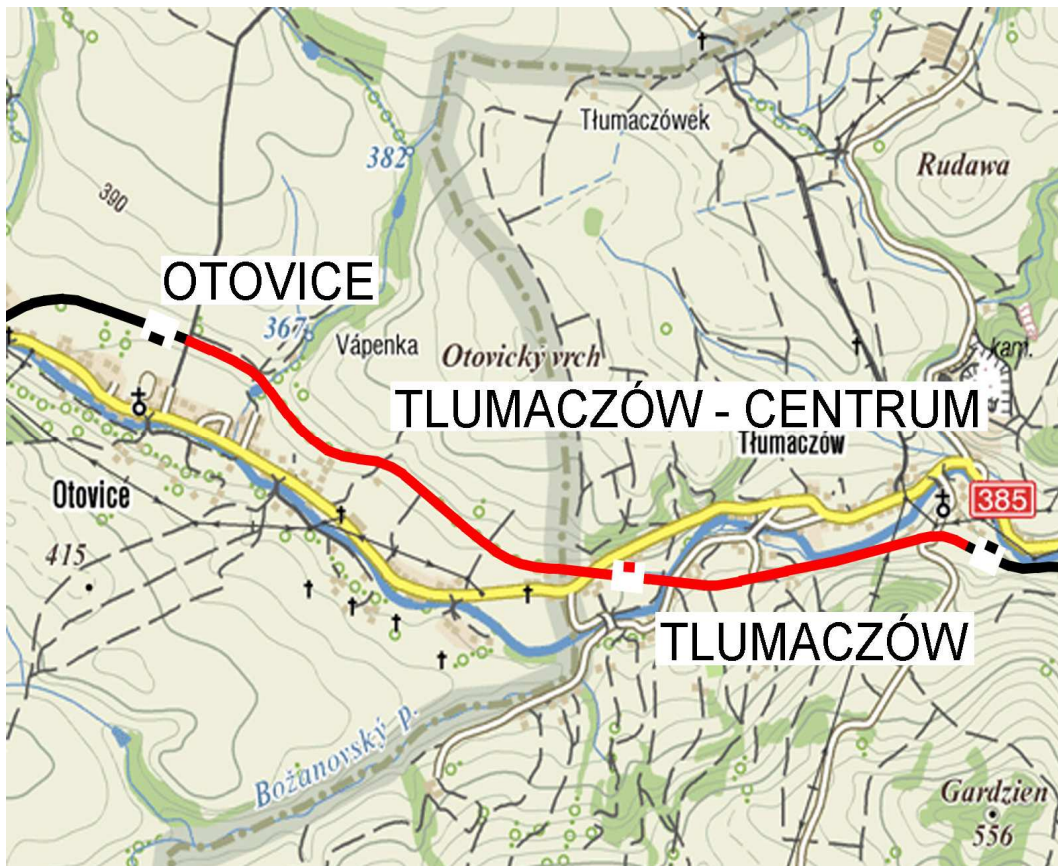
Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)





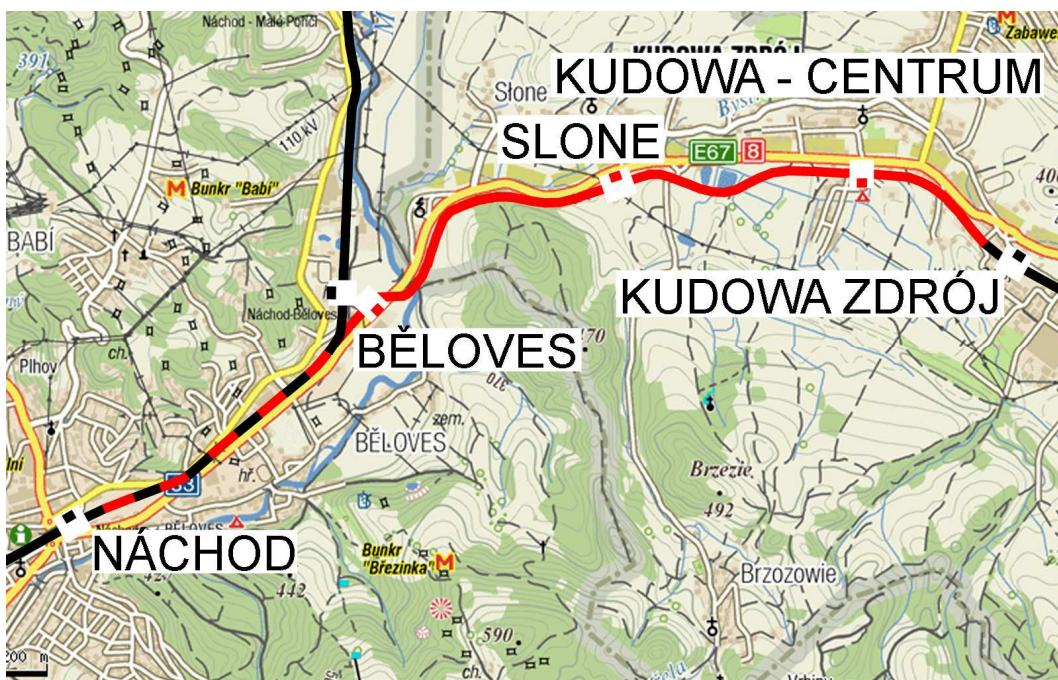
Obr.: Slavonice - Fratres - Waldkirchen

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)



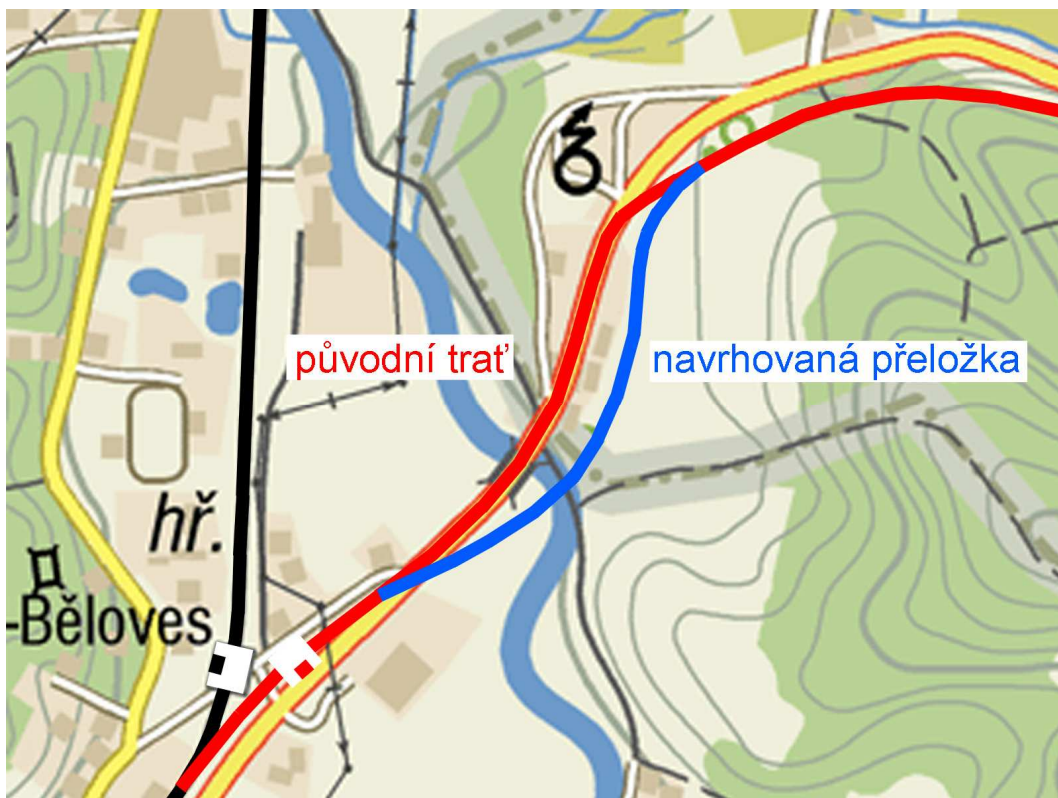
Obr.: Otovice - Tlumaczów

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)



Obr.: Náchod - Kudowa Zdrój

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)



Obr.: Navrhovaná přeložka v oblasti Náchod - Běloves

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)



Obr.: Navrhovaná přeložka v oblasti Kudowa Zdrój

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)



Obr.: Moldava v Krušných Horách - Holzhaus

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)