

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti rozvoje turistické osobní přeshraniční dopravy
na železnici (ČR – Polsko, ČR – Německo)

Václav Jež

Bakalářská práce

2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Václav JEŽ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Možnosti rozvoje turistické osobní přeshraniční dopravy na železnici (ČR - Polsko, ČR - SRN)**
Zadávací 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 :

Osnova:

1. Úvod
2. Analýza současného stavu přeshraniční dopravy
3. Návrhy budoucího rozvoje
4. Závěr, vyhodnocení cílů

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

Seznam odborné literatury:

1. SVOBODA, Václav. Železnice Čech, Moravy a Slezska. 1. vydání. Praha 1995. Vydavatelství a nakladatelství NN (III).
2. KOBZA, Miroslav. ŠINDELÁŘOVÁ, Irena. Řeky Moravskoslezského kraje. nakladatel Poznání, formát A5. 244 s. ISBN 978-80-86606-70-5
3. SCHREIER, Pavel. Zrození železnic v Čechách na Moravě a ve Slezsku. Baset, 2004. ISBN 80-7340-034-0.
4. MARŠÁL. Josef, TOUŠLOVÁ Iveta. Toulavá kamera. 1. vydání. Praha 2008. nakladatelství freytag a berndt. 237 s.

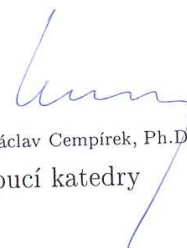
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Josef Bulíček**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2010
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2010



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2010

Prohlášení autora

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 oprávněna 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 20. 11. 2010

ANOTACE

Cílem práce bylo zmapovat postavení železničních přechodů mezi ČR a Polskem a ČR a Německem. Zjistit současný stav osobní přeshraniční dopravy a navrhnout řešení, jak přilákat nové zákazníky prostřednictvím nových nabídek a zlepšením stávajících služeb v železniční dopravě.

Mezi ČR a Německem jsem detailněji zpracoval přechod Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein. Mezi ČR a Polskem jsem detailněji zpracoval přechody Lichkov – Miedzylesie a Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.

ANNOTATION

The aim was explore the status of rail crossings between Czech Republic and Poland and the Czech Republic and Germany. Identify the current state of cross-border passenger transport and propose solutions to attract new customers through new offerings and improve existing services in the railway sector.

Between Czech Republic and Germany, I worked in detail the transition Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein. Between the Czech Republic and Poland, I have worked detailed transitions Lichkov – Miedzylesie and Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.

KLÍČOVÁ SLOVA

Doprava, přechody, přípoje, vlaky, železnice

KEYWORDS

Transport, transition, connection, train, railway

PODĚKOVÁNÍ

Chtěl bych poděkovat Ing. Josefu Bulíčkoví za zadání zajímavého tématu bakalářské práce a také za odborné vedení a cenné rady v průběhu a při zpracování této bakalářské práce.

Dále bych chtěl poděkovat své rodině, která mě ve studiu podporovala.

OBSAH

ÚVOD.....	10
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PŘESHraniČNÍ DOPRAVY.....	12
1.1 Železniční přechody do Německa.....	13
1.2 Železniční přechody do Polska.....	14
1.3 Železniční přechody na Slovensko.....	15
1.4 Železniční přechody do Rakouska.....	16
2 ANALÝZA ŽELEZNIČNÍCH PŘECHODŮ ČR – NĚMECKO	
A ČR – POLSKO.....	19
2.1 Železniční přechod Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein.....	19
2.1.1 Aktuální provoz na pohraniční přechodové stanici (PPS).....	19
2.1.2 Doprava do PPS Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein z českého a německého vnitrozemí.....	20
2.1.3 Přípoje v Plattlingu do německého vnitrozemí.....	20
2.2 Železniční přechod Česká Kubice – Furth im Wald.....	21
2.2.1 Aktuální přeshraniční provoz.....	21
2.2.2 Doprava do Domažlic z českého vnitrozemí a z Domažlic do Furth im Waldu.....	22
2.2.3 Přípoje ve Furth im Waldu do německého příhraničí.....	22
2.3 Železniční přechod Cheb – Marktredwitz a Cheb – Bad Brambach.....	23
2.3.1 Aktuální přeshraniční provoz.....	23
2.3.2 Doprava do Chebu z českého vnitrozemí.....	24
2.3.3 Doprava v německém příhraničí.....	25
2.4 Železniční přechod Kraslice – Klingenthal.....	26
2.4.1 Aktuální přeshraniční provoz.....	26
2.4.2 Doprava z ČR do Kraslic a z Německa do Kraslic.....	27
2.4.3 Návaznosti na spoje v Německu.....	28
2.5 Železniční přechod Potůčky – Johanngeorgenstadt.....	28
2.5.1 Aktuální přeshraniční provoz.....	28
2.5.2 Doprava do Johanngeorgenstadtu z ČR a Německa.....	28
2.5.3 Návaznosti na spoje v Německu.....	29
2.6 Železniční přechod Vejprty – Bärenstein.....	30

2.6.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	30
2.6.2	Doprava z ČR a Německa do Vejprt.....	30
2.6.3	Návaznosti na spoje v Německu.....	31
2.7	Železniční přechod Dolní Žleb - Bad Schandau.....	32
2.7.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	32
2.7.2	Doprava z ČR a Německa do Bad Schandau.....	32
2.7.3	Návaznosti na spoje v Německu.....	33
2.8	Oblast šluknovského výběžku a Liberecko.....	35
2.8.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	35
2.8.2	Doprava v této oblasti.....	36
2.8.3	Návaznosti na spoje v Německu.....	37
2.9	Železniční přechod Harrachov – Szklarska Poręba.....	38
2.9.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	38
2.9.2	Doprava do Harrachova.....	39
2.9.3	Doprava ze Szklarske Poręby do Jelenie Góry.....	39
2.10	Železniční přechod Lichkov – Międzyzlesie.....	40
2.10.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	40
2.10.2	Doprava do Lichkova.....	40
2.10.3	Doprava v Polsku.....	41
2.11	Železniční přechod Mikulovice – Głuchołazy – Jindřichov ve Slezsku.....	42
2.11.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	42
2.11.2	Doprava na Jesenicku.....	42
2.11.3	Doprava v Polsku.....	43
2.12	Přechody na severní Moravě.....	45
2.12.1	Aktuální přeshraniční provoz.....	45
2.12.2	Doprava v okolí.....	45
3	NÁVRHY BUDOUCÍHO ROZVOJE TURISTICKÉ OSOBNÍ PŘESHHRANIČNÍ DOPRAVY (ČR – SRN, ČR – POLSKO).....	48
3.1	Železniční přechod Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein.....	49
3.1.1	Okolí Železné Rudy/Bayerisch Eisenstein.....	50
3.1.2	Vozidla zajišťující dopravu do Železné Rudy.....	53
3.1.3	Tarifní nabídky.....	53
3.1.4	Zefektivnění služeb pro cestující.....	57

3.1.5 Tarifní balíčky.....	58
3.2 Železniční přechod Lichkov – Międzyzlesie.....	63
3.2.1 Vozidla zajišťující dopravu do Lichkova.....	66
3.2.2 Navrhované řešení v oblasti Lichkova.....	66
3.2.3 Opatření ke zlepšení dopravní situace.....	67
3.2.4 Tarifní balíčky.....	69
3.3 Železniční přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.....	74
3.3.1 Opatření ke zlepšení dopravní situace.....	74
3.3.2 Tarifní balíčky.....	77
ZÁVĚR.....	81
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	83
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	88
SEZNAM TABULEK.....	90
4 PŘÍLOHA.....	94

ÚVOD

Železnice poznamenala běh světových dějin výrazněji než kterékoliv jiné odvětví techniky. Všude, kam zamířily koleje, rozkvétal průmysl i obchodní život. Lidem se otevřel svět. Stále dokonalejší parní a potom i motorové a elektrické lokomotivy dokázaly překonat horská stoupání a železniční magistraly překlenuly celé kontinenty. Automobilové dopravě vyrostla konkurence v podobě vysokorychlostních vlaků – jako jsou japonské Šinkanseny, německé expresy InterCityExpres (ICE), francouzské expresy Trans á grande vitesse (TGV) a jiné. Na ostatních tratích svádí železnice boj o zákazníky rychlými a komfortními motorovými a elektrickými jednotkami. U nás v současnosti Pendolino. (32)

Železnice ovšem nejsou jen lokomotivy a vlaky. Pro jejich koleje musely být vybudovány dlouhé tunely a mosty, musela být překonána horská pohoří, podmořské tunely.

Nemohu nezmínit největší cihlový most světa, Göltzschtalbrücke, který byl vybudován v Sasku a spojuje města Mylau a Netzschkau. Přežil bez poškození obě světové války. Denně po něm přejíždí více než 100 vlaků a plní do písmene latinské heslo, vysekané do prostředního pilíře. V překladu zní jako: „Ač sám nepohyblivý, pospíchajícím pohyb urychluje.“ (35)

Žádná technika není absolutně spolehlivá, ale železnice prokázaly své schopnosti v tolika oblastech, že mají budoucnost zajištěnu. Dopravní infrastruktura a dopravní prostředky se stále zdokonalují a vyvíjejí. Nejen že přispívají k odlehčení měst od dopravní zácpy a zmenšují znečištění životního prostředí, železnice poskytují zároveň rychlou a pohodlnou dálkovou dopravu. (6)

Toto téma jsem si ne zvolil jen proto, že hranice česko-polská a česko-německá představuje vzdálenost cca 1572 kilometrů, že na tomto úseku se v současnosti nachází 20 přechodů, kterými denně projede několik desítek vlaků. Psát o přechodu Bohumín – Chałupki, který je vzdálen od mého bydliště

13 kilometrů, a je nejblíže, či o nejvzdálenějším přechodu Cheb – Schirnding, ke kterému mám po železnici 571 kilometrů.

Doprava se stává velkým byznysem. Hlavním důvodem výstavby železnice byl hlavně ekonomický zájem. Pojítka mezi státy se staly právě železniční přechody, které vznikaly, ale i zanikaly a některé se znovu zprovozňují. (28)

I přes vysoký počet přechodů a rozsáhlý počet kilometrů, kde se všechny nacházejí, se pokusím toto téma zpracovat tak, aby kvalita převýšila kvantitu. Součástí všech jízdních řádů by se měly stát vlaky, kterými by lidé necestovali pouze do zaměstnání, ale využívali jich také ve chvílích volna. Konkrétněji bych to aplikoval na některých příkladech v této práci.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PŘESHRANIČNÍ DOPRAVY

V České republice (ČR) se nachází 31 železničních přechodů. Co je to přechod? Hraniční přechod je místo na státní hranici přes něž je možný pohyb či doprava v jednom či obou směrech. (31) Do Německa směřuje z ČR 11 přechodů, z nichž na jednom je provozovatelem dráhy a drážní dopravy soukromá společnost VIAMONT a. s., jedná se o trať č. 145 Sokolov – Zwotental, na ostatních přechodech je provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC). 9 přechodů do Polska, do Rakouska existují 4 železniční přechody a na Slovensko je v současné době 7 železničních přechodů. Na dvou přechodech Hodonín – Holíč nad Moravou a Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku není v JŘ 2010 žádná osobní doprava. (17)

Na síti SŽDC je umístěno 7 železničních přechodů, které leží na tranzitních koridorech. Přes železniční přechody na koridorech jsou provozovány mezinárodní vlaky, které spojují ČR s dalšími zeměmi. Jsou většinou nejrychlejší trasou po železnici mezi středoevropskými metropolemi, viz obr. 1. (31)



Obr. 1: Železniční přechody ležící na tranzitních koridorech

Zdroj: SŽDC

1.1 ŽELEZNIČNÍ PŘECHODY DO NĚMECKA

Ve směru do Německa leží na koridorech 2 přechody, jmenovitě Dolní Žleb – Bad Schandau a Cheb – Schirnding.

Přechod Dolní Žleb – Bad Schandau leží na I. koridoru spojujícím Břeclav – Brno – Českou Třebovou – Prahu – Ústí nad Labem s Německem. Přes tento přechod jsou provozovány vlaky EuroCity (EC) spojující Budapest, Bratislavu, Wien a Prahu s Berlinem, Hamburgem a dalšími městy v Německu. V noci jsou přes tento přechod provozovány vlaky EuroNight (EN) do Berlína, Amsterdamu a Zürichu. (17)

Přechod Cheb – Schirnding, ležící na III. koridoru, v posledních letech ztrácí na důležitosti, neboť jsou dálkové vlaky vedeny přes ostatní přechody, ať už přes Dolní Žleb, anebo vlaky směřující do Münchenu a Nürnbergu přes Českou Kubici. Trať mezi Plzní a Chebem prochází od roku 2006 rekonstrukčními pracemi. Předpokládaný termín dokončení celého úseku je plánován na květen roku 2011. Jelikož se jedná především o jednokolejný úsek tratě, byly vlaky do Německa převedeny přes Českou Kubici. Vnitrostátní vlaky jsou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou (NAD). (31)

Po dokončení rekonstrukčních prací se nepočítá s převedením vlaků do Münchenu a Nürnbergu přes trať v Chebu. Existuje návrh projektu Donau-Moldau Bahn, který počítá se zvýšením rychlosti a zkapacitněním tratě Plzeň – Česká Kubice – Regensburg. Mělo by se jednat o zvýšení rychlosti až na 200 km/h, změnu prostorového vedení vybraných úseků a elektrifikaci celého úseku. (11)

Tímto dojde ke zkrácení jízdních dob až na 3 h mezi Prahou a Münchenem a zavedení celodenního dvouhodinového taktu vlaků. (26)

Určitou zajímavostí je peážní trať přes Německo a Polsko (bez zastavení a s možností napojení na jinou trať v Polsku), Hrádek nad Nisou – Zittau –

Varnsdorf, která umožňuje rychlejší a snadnější vedení přímých vlaků z Liberce do Varnsdorfu.

Peážní spojení znamená využívání železniční tratě na cizím státním území na základě dohodnutých podmínek. (31)

Jedinou přeshraniční soukromou tratí na území ČR je trať Sokolov – Klingenthal, která je provozována společností VIAMONT, a. s. a společností Vogtlandbahn GmbH. Vogtlandbahn GmbH. provozuje drážní dopravu z Kraslic přes Klingenthal do Zwickau. VIAMONT, a. s. je na českém území provozovatelem dráhy i drážní dopravy (do Kraslic). Všechny železniční přechody do Německa jsou uvedeny v tabulce 1. (31)

Tab. 1: Železniční přechody do Německa

ČR	Německo
Železná Ruda-Alžbětín	Bayerisch Eisenstein
Česká Kubice	Furth im Wald
Cheb	Schirnding
Vojtanov	Bad Brambach
Kraslice	Zwotental
Potůčky	Johanngeorgenstadt
Vejprty	Cranzahl
Dolní Žleb	Bad Schandau
Rumburk	Ebersbach
Varnsdorf	Zittau
Hrádek nad Nisou	Zittau

Zdroj: SŽDC, autor

1.2 ŽELEZNIČNÍ PŘECHODY DO POLSKA

Další zemí, kterou se budu v bakalářské práci detailněji zabývat, respektive dvěma přechody, je Polsko.

Na hranici s Polskem leží na II. koridoru jeden přechod, a to Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. Zde jsou provozovány jak denní vlaky EC spojující Villach a Wien s Warszawou, tak také jeden pár EC spojující Prahu s Warszawou. V nočních hodinách jsou přes tento přechod vedeny vlaky do Warszawy, Krakówa, ale také do Moskva, v opačném směru do Wieně, Budapešti a Prahy. Dále je zde provozován jeden pár osobních vlaků v relaci

Bohumín – Kraków. Ostatní přechody do Polska na severní Moravě (Bohumín – Chałupki, Český Těšín – Cieszyn) stagnují. Přechod v Chałupkách zajišťuje především nákladní vozbu, ale jezdí zde také osobní vlaky do Opole (jeden pár) a Katowic (dva páry). Doprava mezi oběma břehy Olše v Těšíně, mezi Českým Těšínem a Cieszynem, je v JŘ 2010 bez vlaků osobní dopravy. Spojení městskou hromadnou dopravou (MHD) mezi oběma městy také v současné době neexistuje a lidé jsou odkázáni na chůzi. (17)

Zajímavostí je peážní trať mezi Jindřichovem ve Slezsku ležícím na území Moravskoslezského kraje a Mikulovicemi v Olomouckém kraji, kdy trať směřuje přes území Polska, do Głuchołaz, a vrací se zpět na české území. V Głuchołazech je v současné době již umožněn výstup a nástup cestujících z rychlíků mezi stanicemi Ostrava-Svinov, Opava, Krnov a Jeseník a osobních vlaků mezi stanicemi Krnov a Jeseník. Z důvodu naprosto žádných přípojných vazeb a z toho plynoucím malým obratem cestujících ve stanici Głuchołazy na vlaky do polského vnitrozemí (Opole), slouží stanice zejména pro účely úvratě.

Dalším přechodem, který je zajímavý je Harrachov – Jakuszyce. V roce 2010 došlo ke zprovoznění tratě mezi Harrachovem a Szklarskou Porębou, čímž bylo vytvořeno turisticky atraktivní mezinárodní spojení. (45)

Tab. 2: Železniční přechody do Polska

ČR	Polsko
Černousy	Zawidów
Harrachov	Szklarska Poręba
Královec	Lubawka
Lichkov	Międzylesie
Mikulovice	Głuchołazy
Jindřichov ve Slezsku	Głuchołazy
Bohumín	Chałupki
Petrovice u Karviné	Zebrzydowice
Český Těšín	Cieszyn

Zdroj: SŽDC, autor

1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘECHODY NA SLOVENSKO

Pro úplnost uvádím také přechody na Slovensko a do Rakouska. Je to z toho důvodu, že ČR sousedí se čtyřmi státy, proto by i tyto měly být zmíněny.

Na hranicích se Slovenskem leží na I. koridoru přechod Břeclav – Kúty a na III. koridoru přechod Mosty u Jablunkova – Čadca. Přes přechod Břeclav – Kúty se lze v JŘ 2010 dopravit vlaky EC bez přestupu do Bratislavy, Budapešti a také do srbského Beogradu. V letních měsících se lze dopravit do letovisek na pobřeží Černého moře.

Přes Mosty u Jablunkova jezdí v JŘ 2010 6 přímých vlaků spojující Prahu s Žilinou, z nichž 5 je vedeno v kategorii EC a jeden jako expres. V Žilině jsou zajištěny přípojně vazby dále do Banské Bystrice, Zvolena a také do Košic. Zpět je vedeno 5 přímých vlaků, z nichž 4 jsou v kategorii EC a jeden je expres. V noci jsou vedeny dálkové vlaky z Prahy na východní Slovensko, ať už do Košic, či do Humenného.

Ve směru na Slovensko leží ještě jeden významný přechod, je jím Horní Lideč – Lúky pod Makytou. Zde jezdí v JŘ 2010 dva páry vlaků EC z Prahy do Žiliny a jeden pár Praha – Košice, ty jezdí ve 4hodinovém taktu v obou směrech. V nočních hodinách je veden jediný vlak EN na východní Slovensko. Tento vlak poskytuje služby autovlaku, tedy možnosti vézt si s sebou osobní automobil a zároveň využít možnosti odpočinku v lůžkovém voze, a to jak do Košic, tak do Popradu. Tato služba je poskytována i v EC „Košičan“, ale pouze v relaci z Prahy do Košic a opačně. Všechny přechody na Slovensko jsou uvedeny v tabulce 3. (17)

Tab. 3: Železniční přechody na Slovensko

ČR	Slovensko
Mosty u Jablunkova	Čadca
Horní Lideč	Lúky pod Makytou
Vlářský Průsmyk	Nemšová
Veselí nad Moravou	Vrbovce
Sudoměřice nad Moravou	Skalica na Slovensku
Hodonín	Holíč nad Moravou
Břeclav	Kúty

Zdroj: SŽDC, autor

1.4 ŽELEZNIČNÍ PŘECHODY DO RAKOUSKA

Do Rakouska směřuje z ČR nejméně železničních přechodů, jsou jen 4, přičemž dva z nich leží na koridorových tratích. Jsou jimi Horní Dvořiště – Summerau na IV. koridoru a Břeclav – Hohenau ležící na II. koridoru. Přes přechod Břeclav – Hohenau v JŘ 2010, jako na jediném přechodu v ČR, přejíždějí jednotky Pendolino do zahraničí a spojují Prahu s Wiení a zajíždějí dále do Wiener Neustadtu. Od JŘ 2011 bude Pendolino po roční přestávce opět zajíždět do Bratislavy jako vlak SC 278/279 „Slovenská strela“. Naopak přestane jezdit do Wiene.

Přes Horní Dvořiště se cestující mohou bez přestupu dopravit z Prahy do Linze a Salzburgu. V nočních hodinách také do Zürichu, či chorvatského Zagrebu.

Neméně zajímavým přechodem je také Šatov – Retz. V roce 2006 proběhla celková rekonstrukce a elektrizace úseku Šatov – Znojmo a od JŘ 2009 jsou vedeny přímé vlaky v závislé trakci ze Znojma do Wiene na nádraží Meidling, čímž došlo ke zvýšení rychlosti, komfortu cestujících, spolehlivosti a bezpečnosti. (31)

Přes poslední přechod České Velenice – Gmünd NÖ jezdily až do JŘ 2009 přímé vlaky z Českých Budějovic do Gmündu NÖ a Wiene. Při rozsáhlé rekonstrukci a elektrizaci tratě v roce 2009 byly tyto vlaky ukončeny ve stanici České Velenice. V budoucnu se předpokládá opětovné zavedení vlaků mezi Českými Budějovicemi a Wiení. (41) Přechody jsou uvedeny v tabulce 4.

Tab. 4: Železniční přechody do Rakouska

ČR	Rakousko
Břeclav	Hohenau
Šatov	Retz
České Velenice	Gmünd NÖ
Horní Dvořiště	Summerau

Zdroj: SŽDC, autor

Z ČR se lze dopravit do všech významných center střední Evropy. Což činí ČR významnou křižovatkou ve střední Evropě, viz obr. 2.



Obr. 2: Přehled států dostupných z ČR bez přestupu

Zdroj: České dráhy

2 ANALÝZA ŽELEZNIČNÍCH PŘECHODŮ

ČR – NĚMECKO A ČR – POLSKO

V další části práce se zaměřím na jednotlivé železniční přechody mezi ČR a Německem a ČR a Polskem detailněji.

2.1 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD ŽELEZNÁ RUDA/BAYERISCH EISENSTEIN

2.1.1 Aktuální provoz na pohraniční přechodové stanici (PPS)

V současné době (JŘ 2010) je provozována železniční doprava přes PPS Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein v rozsahu 6 spojů za den, z nichž 2 spoje jezdí denně v trase Špičák – Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein – Plattling. Další dva spoje v úseku Špičák – Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein jsou vedeny jako vnitrostátní a jsou provozovány o víkendech v určitých obdobích roku, viz tab. 5. V úseku Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein – Plattling jsou vedeny denně. Další dva spoje jsou vedeny v úseku Špičák – Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein v určitých obdobích roku, viz tab. 6. V úseku Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein – Plattling jsou vedeny denně.

V opačném směru je provozováno také 6 spojů přes PPS Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein. 2 spoje jsou vedeny denně (Plattling – Špičák), dva ze spojů jsou vedeny v určitých obdobích roku, viz tab. 5. Přičemž první ranní spoj je výchozí místo z Plattlingu ze stanice Zwiesel (Bay), přípoj z Plattlingu je zajištěn. Druhá dvojice spojů Plattling – Špičák je vedena v období uvedeném v tab. 6.

Dále jsou vedeny vlaky Regional Bahn (RB) společnosti Waldbahn z Železné Rudy/Bayerisch Eisenstein do Plattlingu v hodinových intervalech, k nimž jsou vedeny přípojné vlaky jak z Plzně, tak i přímé rychlíky z Prahy.

Soupravy do Plattlingu jsou tvořeny jedním nebo dvěma motorovými vozy řady VT 19, viz obr. 27, příloha. (17)

Tab. 5: Vlakové spoje v období JŘ 2009/2010

Vlak jede v období	v sobotu a neděli do 2010-02-28
	a od 2010-06-26 do 2010-09-12

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

Tab. 6: Vlakové spoje v období JŘ 2009/2010

Vlak jede v období	2009-12-13 až 2010-02-28
	2010-06-21 až 2010-09-12

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

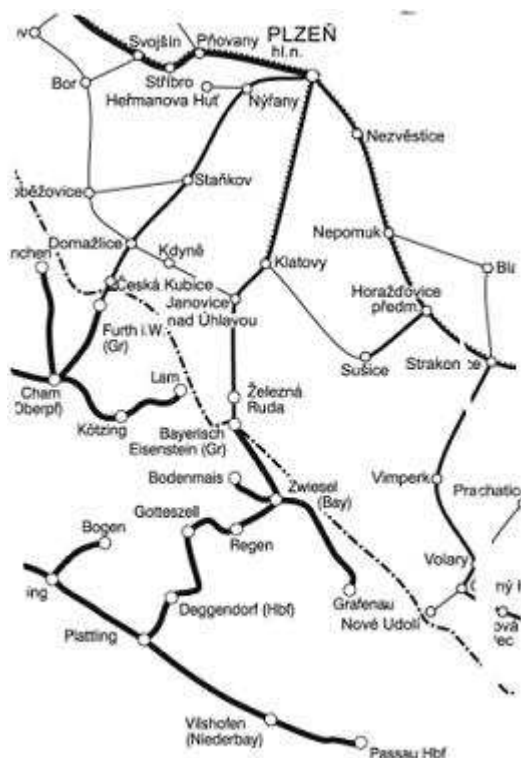
2.1.2 Doprava do PPS Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein z českého a německého vnitrozemí

Z české strany se lze dopravit na Špičák, respektive Železnou Rudu, po trati číslo 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda). Jsou vedeny přímé osobní vlaky, čítající dva přímé spoje z Plzně. Dále je možnost přestupu v Klatovech, kde jsou zajištěny přestupní vazby mezi vlaky z Plzně, Horažďovic a Sušice, ovšem ne ke každému vlaku na vlaky do Železné Rudy. viz obr. 29, příloha. Ve směru z Domažlic je upřednostňován směr do Klatov, přípojná vazba je v Janovicích nad Úhlavou pouze mezi vlaky 17 571/7548 v 16:11. V opačném směru jsou přípoje v Janovicích nad Úhlavou 45minutové, vyjma vlaků 17 546/7529, kde je přestup minutový. Do Železné Rudy denně zajíždějí dva rychlíky z Prahy a další dva jsou ukončeny v Klatovech. V opačném směru jsou vedeny tři rychlíky mezi Železnou Rudou do Prahy a jeden z Klatov do Prahy (JŘ 2010).

2.1.3 Přípoje v Plattlingu do německého vnitrozemí

Z ČR, respektive Železné Rudy/Bayerisch Eisenstein, je v Plattlingu, v rozmezí 10 – 15 minut, po příjezdu vlaku zajištěn přestup ve směru Regensburg, Passau, Landshut a dále na München.

Stejně tak jsou zajištěny přestupní vazby v Plattlingu i v opačném směru z Regensburgu, Passau a Landshutu do Železné Rudy/Bayerisch Eisenstein, viz obr. 3. (14)



Obr. 3: Přechod Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein

Zdroj: České dráhy

2.2 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD ČESKÁ KUBICE – FURTH IM WALD

2.2.1 Aktuální přeshraniční provoz

V současné době jsou přes Furth im Wald vedeny 4 páry rychlíků, které na německém území pokračují dvěma trasami, a to do Münchenu nebo do Nürnbergu. Dále je vedeno 6 párů přeshraničních osobních vlaků z Domažlic do Furt im Wald. Přičemž první ranní vlak do Furth im Waldu je výchozí ze Stoda a poslední večerní je veden jako přímý Furth im Wald – Plzeň. Jeden pár poledních osobních vlaků je veden z České Kubice do Furth

im Waldu a zpět pouze o víkendech, vzniká tak přípoj do a z Schwandorfu, který jezdí rovněž pouze o víkendu. U rychlíků je v úseku Domažlice – Furt im Wald možné odbavení jako ve spěšném vlaku, čímž se tyto vlaky stávají atraktivní pro využití nabídky SONE+DB. (17)

2.2.2 Doprava do Domažlic z českého vnitrozemí a z Domažlic do Furth im Waldu

Do Domažlic zajíždějí přímé osobní vlaky z 59 kilometrů vzdálené Plzně, na něž navazují osobní vlaky ve směru Furth im Wald. Tři vlaky tvoří přípoj do 10 min po příjezdu vlaku z Plzně, dva za hodinu. V opačném směru jsou v Domažlicích přípojné vazby od šech vlaků do 10 min (JŘ 2010). Do železniční stanice Domažlice jsou zaústěny mimo tratě z Plzně, také tratě od Klatov a od Plané u Mariánských Lázní. Od Klatov jsou až na spoj přípoje více než hodinové. V opačném směru také více než hodinové, vyjma spojů do Klatov v 7:48 a 11:48, kdy jsou 19 a 22minutové. Přípoje od Plané u Mariánských Lázní se pohybují od 10 minut do jedné hodiny vzhledem k tomu, že na trati není zaveden pravidelný takt. Na plzeňské trati č. 180 jsou v Nýřanech a Staňkově odbočné tratě do Heřmanovy Hutě a Poběžovic. Avšak, přípoje z těchto dopraven jsou upřednostňovány ve směru do krajského města, Plzně. Přeshraniční dopravu na osobních vlacích zajišťují ČD, prostřednictvím nosné motorové řady 810. O rychlíková spojení se dělí ČD. a Alex, který je součástí ARRIVA. (17, 27)

2.2.3 Přípoje ve Furth im Waldu do německého příhraničí

Z Furt im Waldu směřuje do německého vnitrozemí jedna trať, která se v Cham (Oberpf) dále větví na tratě směřující do Lamu, Waldmünchenu a Schwandorfu, viz obr. 4.

Na trati do Lamu jsou vlaky provozovány v dvouhodinovém taktu. Na trati do Waldmünchenu taktéž a do Schwandorfu každou hodinu.

Ve Furth im Waldu jsou zajištěny přestupy od osobních vlaků z ČR do Chamu. V Chamu se lze v rámci nabídky SONE+DB dopravit do Lamu, kde je

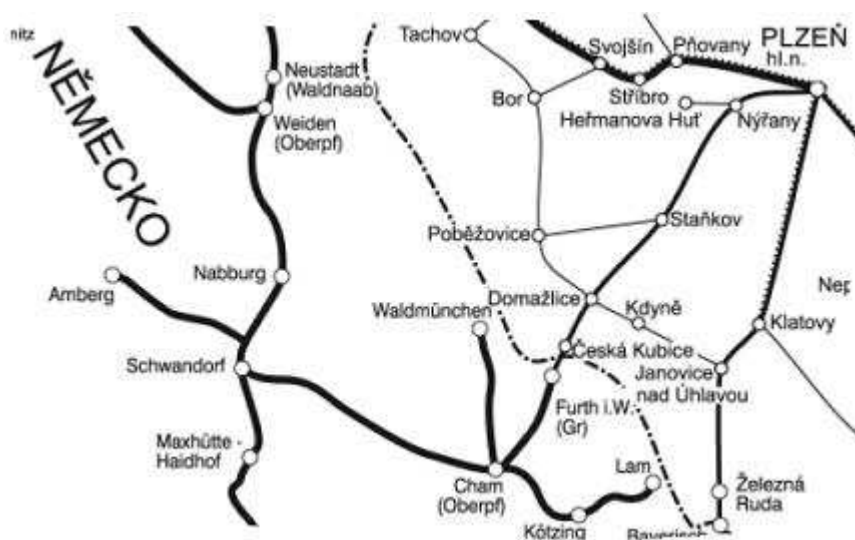
interval dvouhodinový, Waldmünchenu, kde je rovněž takt dvě hodiny a do Schwandorfu, kde je provozována přímá linka bez přestupu z Furth im Waldu každou hodinu.

Doby čekání na přípojné vlaky ve směru Lam a Waldmünchen se pohybují v rozmezí od 30 – 45 minut.

Ve Schwandorfu lze využít přestup na Amberg, Weiden (Oberpf) a Regensburg. Ve Schwandorfu je zajištěn přestup mezi vlaky Regensburg – Schwandorf – Amberg a Schwandorf – Weiden (Oberpf) – Hof. A to v obou směrech.

Přímé rychlíky z ČR se ve Schwandorfu rozvětvují na dvě trasy, jedna směřuje přes Amberg do Nürnbergu a druhá přes Regensburg do Münchenu.

U nürnbergských rychlíků je zajištěn v Schwandorfu přestup na regionální vlak do Münchenu. Stejně tak je zajištěn přestup ve Schwandorfu na rychlíky do Prahy od regionálních vlaků z Münchenu. (14)



Obr. 4: Přechod Česká Kubice – Furth im Wald

Zdroj: České dráhy

2.3 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD CHEB – MARKTREDWITZ A CHEB – BAD BRAMBACH

2.3.1 Aktuální přeshraniční provoz

Z Chebu do Marktredwitzu je provozováno 13 párů spojů, které se v německém vnitrozemí rozvětvují do Weidenu, nebo do Nürnbergu, nebo jsou ukončeny přímo v Marktredwitzu, viz obr. 5.

Určitou zajímavostí je, že do JŘ 2000/2001 jezdil přes Marktredwitz i vlak EC, jmenovitě EC 50/51 „Karlštejn“, který spojoval Prahu s Dortmundem. V následujících letech byl zkrácen pouze do Nürnbergu a od JŘ 2003/2004 nejedí přes Cheb do Německa vlaky vyšší kvality. Poslední dálkový vlak, noční R 352/353 Praha – Frankfurt am Main, byl přes přechod Marktredwitz zrušen s platností JŘ 2005/2006. V následujícím JŘ 2006/2007 nahrazen vlakem EN 352/353 „Johannes Kepler“ přes Dresden a Nürnberg do Wiesbadenu s přímými vozy do Münchenu. Spojení do Frankfurtu am Main funguje přes Dresden dodnes (JŘ 2010). Od JŘ 2006/2007, kdy začala modernizace tratě mezi Plzní a Chebem, jsou vedeny mezi Chebem a Marktredwitzem pouze regionální spoje. (17)

Z Chebu je do německého vnitrozemí vypravováno přes Bad Brambach v současné době 8 párů vlaků, jejichž cílové stanice jsou v Německu Zwickau a Gera. Výchozí je u prvního ranního vlaku Neumark. Na českém území jsou cílovými stanicemi jak Cheb, tak Mariánské Lázně. Výchozími jsou rovněž stanice Cheb, nebo Mariánské Lázně. (14)

2.3.2 Doprava do Chebu z českého vnitrozemí

Cheb leží na III. tranzitním koridoru (Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava – Mosty u Jablunkova; odbočná větev Dětmarovice – Petrovice u Karviné). Dále na celostátní trati č. 140 Cheb – Chomutov, na niž navazuje trať do Ústí nad Labem a vytváří tak tzv. podkrušnohorskou magistrálu. Regionální tratě č. 146 z Lubů u Chebu, č. 147 z Vojtanova a Bad Brambachu a č. 148 z Hranic v Čechách.

Do Chebu jsou vypravovány přímé rychlíky z Prahy ve dvouhodinovém taktu. Taktéž z Ústí nad Labem, Teplic v Čechách, či Chomutova je Cheb dosažitelný rychlíky ve dvouhodinových taktech. Doprava do Aše nemá pravidelný

koncept, ale vlaky jsou vedeny v přibližných dvouhodinových takttech. Z Aše do Hranic v Čechách pak jezdí jen jeden pár spojů denně. (17)

2.3.3 Doprava v německém příhraničí

V Chebu je zajištěn přípoj k vlakům do Marktredwitzu i Bad Brambachu od vlaků z Prahy a Plzně a rychlíků z Ústí nad Labem a Chomutova.

V Marktredwitzu je zajištěn přípoj směr Kirchenlaibach, a s větší časovou prodlevou také do Weidenu a Oberkotzau. Druhým přechodem na Chebsku je přechod Bad Brambach, přes který jsou taktéž vedeny vlaky z Chebu do Zwickau. V Plauenu je zajištěn přestup ve směru Hof. Hof je výchozím místem pro regionální dopravu všemi směry, je odtud dostupný do všech míst v blízkém či vzdáleném okolí. Jezdí odtud přímé vlaky do Regensbugu, Münchenu a na spojnici Nürnberg – Hof – Dresden jsou vypravovány spoje Franken-Sachsen-Express. Vedení vlaků všemi směry umožňuje využívat jízdenku SONE+DB v této oblasti bez časových zdržení a bez ostatních nepříjemných vlivů způsobené nepřipoji mezi jednotlivými spoji. (14)



Obr. 5: Přechody na Chebsku

Zdroj: České dráhy

2.4 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD KRASLICE – KLINGENTHAL

2.4.1 Aktuální přeshraniční provoz

Trať č. 145 Sokolov – Zwotental přes PPS Kraslice je jedna z mála přeshraničních tratí, na nichž je doprava vedena v intervalu jedné hodiny v obou směrech. Interval jedné hodiny je zaveden proto, že blízké město Zwickau je bezmála 100tisícové město, kam dojíždějí lidé z okolních měst a obcí za prací a kulturou.

Dalším impulzem mohla být snaha soukromých dopravců pozvednout kulturu cestování na této trati, čímž došlo k nárůstu počtu přepravených cestujících, což vyvolalo zavedení kratšího hodinového intervalu. Další možnou příčinou může být velikost města Zwickau, v blízkosti ostatních přechodů neleží žádné tak významné město, které by zvyšovalo poptávku po hodinovém či kratším intervalu. (40)

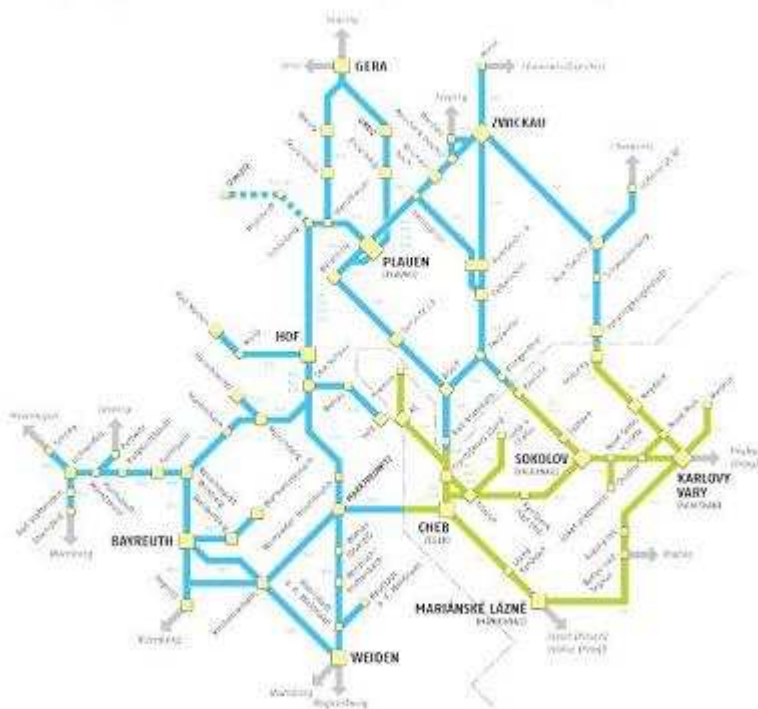
Trať je v celém úseku na území ČR zapojena do Integrované dopravy Karlovarského kraje (IDOK). Do tohoto systému jsou na území Karlovarského kraje zaintegrovány i všechny tratě, jejímž provozovatelem je SŽDC. (17)

Dopravcem na trati č. 145 je společnost VIAMONT a. s. V těchto spojích platí také jízdní doklad REGIONet Egronet, stejně jako na ostatních vybraných přechodech Karlovarského kraje.

Tato síťová jízdenka umožňuje cestovat vlaky, autobusy a MHD. Jízdenka stojí 150 Kč a mohou na ni cestovat maximálně 2 dospělí a maximálně 4 děti od 6 do 15 let. Děti do 6 let bezplatně. Jízdenku není možné koupit v předprodeji a platí vždy do 3 h následujícího dne. Jízdenka platí ve 2. třídě

na vyjmenovaných železničních tratích, viz obr. 6. V ČR platí v osobních, spěšných vlacích a rychlicích, v Německu platí v regionálních vlacích označených RB, RE, IRE, VBG, ALX. (9)

Mapa platnosti nabídky REGIONet EgroNet



Obr. 6: Mapa platnosti nabídky REGIONet EgroNet

Zdroj: České dráhy

Jednotlivé spoje jsou vedeny motorovým vozem řady D 654 společnosti Vogtlandbahn GmbH. (27)

2.4.2 Doprava z ČR do Kraslic a z Německa do Kraslic

Do Kraslic jsou provozovány přímé osobní vlaky ze Sokolova, které jsou vedeny v hodinových intervalech a dále pokračují přes Zwotental – Falkenstein až do Zwickau. Výhodou těchto vlaků je, že jsou vedeny až do samého centra Zwickau, do stanice Zwickau Zentrum, kde při tom využívají tramvajové tratě. (14)

Sokolov je rychlíkovou stanicí ležící na trati č. 140 Chomutov – Cheb. Ve dvouhodinových intervalech jsou na této trati provozovány přímé rychlíky

Praha – Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb, na něž jsou v nácestných stanicích zajištěny přípojně vazby.

V Sokolově je od rychlíků z Prahy zajištěn 21minutový přestup na osobní vlaky do Kraslic a Zwickau. V opačném směru jsou přestupní vazby na rychlíky ve směru Ústí nad Labem a Praha do 15 min. (17)

2.4.3 Návaznosti na spoje v Německu

Na území Německa odbočuje z trati do Zwickau ve Zwotentalu trať do Adorfu, který leží na trati z Bad Brambachu do Plauen, viz obr. 7. V Adorfu jsou zajištěny přestupní vazby mezi vlaky ze Zwotentalu a vlaky z Bad Brambachu.

Další odbočnou tratí je z Falkensteinu do Herlasgrünü, kde je rovněž zajištěn mezi vlaky přestup.

V Zwickau je zajištěn přestup do Aue a Johannegeorgenstadtu, což umožňuje využít plnohodnotně nabídku SONE+DB.

Ve směru do ČR jsou opět zajištěny návaznosti ve stanici Zwickau Hbf od Johannegeorgenstadtu, ve Falkensteinu přípoj od Herlasgrünü a ve Zwotentalu od Adorfu, ale zde v taktu dvou hodin. (9)

2.5 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD POTŮČKY – JOHANNGEORGENSTADT

2.5.1 Aktuální přeshraniční provoz

Přechod Potůčky – Johannegeorgenstadt leží na trati č. 142. Tato trať je výchozí v Karlových Varech dolním nádražím, odkud jsou vedeny veškeré vlaky do Johannegeorgenstadtu.

V pracovních dnech je vypravováno 6 párů vlaků, o víkendu 7 párů. (17)

2.5.2 Doprava do Johannegeorgenstadtu z ČR a Německa

Ve stanici Johannegeorgenstadt je zajištěna přímá návaznost mezi vlaky z ČR a do Německa. Z Johannegeorgenstadtu odjíždějí vlaky do německého

vnitrozemí striktně vždy v půl a směřují přes Aue do Zwickau. Přestupní vazba do 20 min. Z Aue odbočuje trať do Chemnitzu a ze Zwickau do Werdau, Plauen a Chemnitzu. (9)

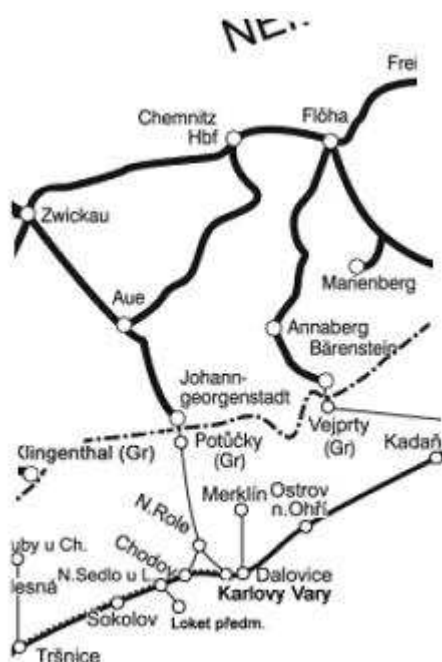
2.5.3 Návaznosti na spoje v Německu

Z Aue do Chemnitzu jsou vypravovány přímé vlaky ve dvouhodinových taktách, nebo je možnost využít přestupu ve Zwickau, kde jsou zajištěny přípojné vazby.

V Zwickau jsou přestupní vazby do Herlasgrünu a Falkensteinu (Sokolova) volnější, tzn. na přestup mezi jednotlivými vlaky je interval 30 min.

Do Chemnitzu je výhodnější pro cestující z ČR využít přestupu v Aue, kde jsou vytvořeny přestupní vazby.

V opačném směru navazují na vlaky do Johanngeorgenstadtu přípoje v Zwickau do 20 min jak od Falkensteinu, tak od Herlasgrünu. V Aue je opět zajištěn přípoj od vlaků z Chemnitzu, což ve značné míře urychluje dopravu a přispívá k atraktivitě tohoto spojení. (14)



Obr. 7: Přechody na Chomutovsku

Zdroj: České dráhy

2.6 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD VEJPRTY – BÄRENSTEIN

2.6.1 Aktuální přeshraniční provoz

Trat' Chomutov – Vejprty – Bärenstein – Chemnitz je vedena v JŘ 2010 pod číslem 826. Vnitrostátní část trasy Chomutov – Vejprty je vedena pod číslem 137. (17)

Na trati Chomutov – Vejprty jsou vedeny pouze dva páry osobních vlaků, které jsou vypravovány jen o sobotách a nedělích.

Ranní spoj ve směru do Chomutova a odpolední z Chomutova jsou přímým pokračováním osobního vlaku do Chemnitzu. U druhého páru spojů nejsou zajištěny přestupní vazby, protože dotační politika Ústeckého kraje do veřejné dopravy se snížila, nebo reorganizovala částečně na autobusovou dopravu, což mělo za následek zrušení, případně omezení provozu na některých tratích, mj. i na trati 137 Chomutov – Vejprty. Např. v JŘ 1988/1989 jezdilo mezi Chomutovem a Vejprty 8 párů osobních vlaků. V současné době (2010) plní roli dopravní obslužnosti autobusy, jimiž se lze do Vejprt dopravit přímo z Chomutova, případně využít kombinace vlaku a autobusu, a to z Chomutova do Klášterce nad Ohří a zde přestoupit na návazný autobus do Vejprt. Avšak vhodnější a bezpřestupová je první varianta s přímým autobusovým spojením Chomutov – Vejprty. (27)

2.6.2 Doprava z ČR a Německa do Vejprt

Z Chomutova jsou vypravovány do 58 km vzdálených Vejprt dva páry osobních vlaků o víkendech.(17)

I přesto, že jsou vedeny pouze dva spoje oběma směry, jsou v Chomutově zajištěny přípoje od rychlíků z Prahy a Chebu. U ranního osobního vlaku do Vejprt a večerního z Vejprt je přípoj na rychlík „Excelsior“, který umožňuje dopravu do Prahy a Pardubic, ale také do značné části Moravy (Olomouc, Přerov, Ostrava) bez přestupů. Z Vejprt jsou do Chemnitzu vedeny o víkendu

4 páry vlaků. Tímto je zajištěna nabídka zejména pro turisticky zaměřené cestující.

K vlakům z Vejprtu do německého vnitrozemí jsou vedeny přímé autobusové spoje z Klášterce nad Ohří, kde zastavují rychlíky z Prahy a Chebu, a kde je zajištěn přestup mezi rychlíky a autobusovými spoji, čímž je zajištěna možnost alternativní dopravy do Vejprtu.

V opačném směru je v Klášterci nad Ohří zajištěn přestup mezi autobusy z Vejprtu na rychlíky ve směru do Prahy.(17)

Na trati Chemnitz – Flöha – Cranzal – Bärenstein – Vejprty jsou provozovány v úseku Chemnitz – Cranzal regionální vlaky v intervalu jedné hodiny. Dále do Bärensteinu a Vejprtu jsou vedeny pouze čtyři páry vlaků.(14)

2.6.3 Návaznosti na spoje v Německu

V úseku tratě Bärenstein – Chemnitz je ve stanici Flöha odbočná trať do Olbernhau, další trať vede přes Freiberg do Dresden a na opačnou stranu trať směřuje do Chemnitzu.

Ve Flöze je zajištěn přestup od vlaků z Bärensteinu a Cranzalu do Freibergu a Olbernhau. Do Dresden je zajištěn přípoj prostřednictvím Franken-Sachsen-Expressu. Výhodou přípojů ve Flöze směr Dresden je možnost vytvoření saskoústeckého kruhu, který by umožňoval trasy např. Chomutov – Vejprty – Flöha – Dresden – Děčín – Ústí nad Labem- Chomutov, či jejich kombinace. S možností návštěvy památek např. v Dresden. Nevýhodou však jsou pouze dva páry vlaků mezi Chomutovem a Vejprty. Možností je kombinace autobusu do Vejprtu a zavedení více spojů z Vejprtu do Německa. Tímto by vzniklo nové spojení, které by nebylo o mnoho finančně nákladnější než současný stav.

Další možností by mohl být okruh Chomutov – Vejprty – Flöha – Chemnitz – Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt – Karlovy Vary, opět s možností návštěvy jednotlivých měst, neboť na tomto okruhu (až na úsek Chomutov – Vejprty, viz výše) je v současné době (2010) takt vlaků zahuštěn natolik, že by bylo možno využívat tento okruh v obou směrech. (9, 14)

2.7 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD DOLNÍ ŽLEB – BAD SCHANDAU

2.7.1 Aktuální přeshraniční provoz

Tento přechod leží na prvním železničním koridoru, který spojuje Břeclav – Brno – Prahu a Děčín

Jsou zde provozovány osobní vlaky, tak vlaky kategorií EC a EN, které jsou významné i z evropského hlediska (spojení s Maďarskem, Slovenskem, Rakouskem, Německem, Švýcarskem a Nizozemím, JŘ 2010), tak osobní vlaky Elbe-Labe Sprinter.

2.7.2 Doprava z ČR a Německa do Bad Schandau

V Bad Schandau zastavují ve dvouhodinových taktech vlaky EC, které spojují Hamburg, Berlin, Prahu s Wienou, Villachem, Bratislavou a Budapeští. Např. EC 170/171 „Hungaria“ (Berlin – Praha – Bratislava – Budapest) EC 172/173 „Vindobona“ (Hamburg – Berlin – Praha – Wien – Villach), nebo EC 174/175 „Jan Jesenius“ (Budapest – Bratislava – Praha – Berlin – Hamburg). Vlaky EN spojují Budapest, Wien, Prahu s Dresden, Berlinem, Amsterdamem a Zürichem. EN 456 „Phoenix“ spojuje Prahu s Berlinem, Amsterdamem, Zürichem. Ve směru do ČR je tento vlak rozdělen na dva. EN 457 „Phoenix“, spojuje Amsterdam a Berlin s Prahou a EN 459 „Canopus“ spojuje Zürich s Prahou. Dalším nočním vlakem je EN 476/477 „Metropol“ (Budapest – Bratislava – Praha – Dresden – Berlin). (14)

Ve dvouhodinových taktech jsou vedeny osobní vlaky Elbe-Labe Sprinter mezi Děčínem a Bad Schandau. V ranní a odpolední špičce a pro dotvoření dopravní obslužnosti jsou vedeny osobní vlaky mezi Děčínem a Dolním Žlebem. V sezónním období je veden jeden pár vlaků Dresden – Litoměřice město, viz tab. 7. Vlak je zaveden zejména pro obyvatele Dresden a Saska k návštěvě ČR, např. v Litoměřicích k návštěvě výstavy Zahrada Čech. Zavedením tohoto vlaku dochází k zlepšování turismu v oblasti Saska a Ústeckého kraje. (17)

Tab. 7: Vlakové spoje v období JŘ 2009/2010

Vlak jede v období	V sobotu a neděli od 2010-04-03 do 2010-10-31
	A 2010-04-02 až 2010-04-05 a 13 a 24. května 2010

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

Na osobní vlaky do Bad Schandau jsou přípoje od rychlíků ze směru Praha, které mimo jiné zastavují také v Roudnici nad Labem, Lovosicích a Ústí nad Labem.

V opačném směru jsou přípoje na osobní vlaky do Ústí nad Labem a zde je umožněn přestup na rychlíky do Prahy. (17)

2.7.3 Návaznosti na spoje v Německu

V Bad Schandau jsou dvě tratě, jedna přímá přes Pirnu do Dresden, druhá přes Sebnitz do Pirny. V Bad Schandau jsou od vlaků z ČR zajištěny přestupní vazby do Dresden. Pro cesty do Neustadtu je výhodnější přestup v Pirně.

Další odbočnou tratí na trati do Dresden, je trať do Altenbergu, která odbočuje z Heidenau. V Heidenau je zajištěna přestupní vazba jak od vlaků z Bad Schandau, tak i od vlaků z Dresden, a to v obou směrech. K velké oblibě vlaků Elbe-Labe Sprinter přispívají cenové nabídky Regionet Labe – Elbe a eTiket+VVO.

Regionet Labe je jednodenní síťová jízdenka, jejíž cena je odstupňována podle počtu osob. Pro jednu osobu stojí 200 Kč, pro 2 až 5 osob 400 Kč, za jízdní kolo se platí jednodenní poplatek 90 Kč. Tato síťová jízdenka platí vždy do 4 h následujícího dne, to proto, aby se na tuto jízdenku nemohlo dojíždět do zaměstnání a sloužila pro potřeby turismu. Lze ji využít ve 2. třídě osobních a spěšných vlaků a návazných dopravců, kterými jsou Dopravní podnik (DP) Děčín, DP Ústí nad Labem, DP Mostu a Litvínova, DP Chomutova a Jirkova, ve vybraných autobusech ČSAD Semily, ČSAD Karlovy Vary, ČSAD Slaný,

Autobusy Kavka, ve spojích VVO v Německu a Veolia Transport Teplice. Schéma působnosti viz obr. 8. (9)



Obr. 8: Mapa platnosti jízdenek REGIONet Labe – Elbe

Zdroj: České dráhy

Další možností je eTiket+VVO, kterou lze zakoupit pouze přes internet prostřednictvím eShopu ČD. Jízdenka může být jednosměrná (pouze 2. třída) nebo jednodenní zpáteční (1. a 2. třída), která platí v relaci Praha (Brno) – Dresden a pouze ve vlaku, který je na jízdním dokladu uveden. Tyto jízdenky je možno zakoupit pouze nejpozději 3 dny před odjezdem, to proto, že v každém vlaku je vymezen jen určitý počet míst na konkrétní den a směr. (9)

V Dresden, se rozbíhají tratě do 4 směrů. Jak přes Freiburg do Chemnitzu a Zwickau, tak východním směrem do Bautzenu a Görlitzu, na sever směrem k Berlinu, jižním do Bad Schandau, viz obr. 9. Z Dresden vyjíždějí v pravidelných hodinových intervalech Falken-Sachsen-Expressy, které jsou vedeny střídavě do Hofu, nebo do Nürnbergu. Směrem na východ jsou vedeny vlaky ve směru do Görlitzu a do Zittau. Vlaky do Zittau odbočují z tratě

do Görlitzu v Bischofswerda. Díky krátkým hodinovým intervalům jsou v Dresden zajištěny výhodné přestupní vazby do všech směrů, například Zittau – Dresden – Hof, či Bad Schandau – Dresden – Bautzen. (9, 14)



Obr. 9: Přechod Dolní Žleb – Bad Schandau

Zdroj: České dráhy

2.8 OBLAST ŠLUKNOVSKÉHO VÝBĚŽKU A LIBERECKO

2.8.1 Aktuální přeshraniční provoz

V této oblasti se nachází bezprostředně vedle sebe tři železniční přechody. Jsou jimi přechod Rumburk – Ebersbach, Varnsdorf – Seifhennersdorf a Hrádek nad Nisou – Zittau.

Na trati Rumburk – Ebersbach je v současné době (2010) provozováno šest párů osobních vlaků, které jsou vedeny pouze o víkendech.

Na přechodu Seifhennersdorf – Varnsdorf jsou vedeny vlaky dvojitým způsobem. Prvním je vedení přímých vlaků Varnsdorf – Zittau – Liberec, druhým způsobem je vedení vlaků přes Seifhennersdorf – Varnsdorf –

Mittelherwigsdorf do Zittau, čímž jsou vedeny tyto vlaky peáží přes území ČR, viz obr. 10.

Přes přechod Hrádek nad Nisou – Zittau jsou vedeny přímé vlaky Liberec – Zittau – Varnsdorf, také vlaky Liberec – Zittau a také čtyři páry spěšných vlaků, které jsou vedeny z Dresden do Liberce, přičemž dva páry spěšných vlaků pokračují až do Tanvaldu. (17)



Obr. 10: Přechody ve Šluknovském výběžku a Liberecko

Zdroj: České dráhy

2.8.2 Doprava v této oblasti

Z Dresden jsou vedeny do Zittau přímé vlaky RE a RB. Obě kategorie vlaků jsou vedeny v dvouhodinových intervalech. (14)

V Rumburku nejsou zajištěny přestupní vazby mezi rychlíky z Kolína, a ani mezi osobními vlaky z Děčína na vlaky do Ebersbachu. (17)

Vlaky Rumburk – Ebersbach jsou vedeny pouze o víkendech, přičemž poslední odpolední vlak je veden netaktově v 16:44 h. Předchozí spoje jsou vedeny v 7:28, v 11:28, 13:28 a 15:28.

V opačném směru jsou vedeny vlaky také v pravidelném taktu, až na první ranní vlak. Je to z důvodu, že tento vlak, stejně jako poslední odpolední, je veden z Rumburka až do Mikulášovic dolního nádraží.

Na přechodu Seifhennersdorf – Varnsdorf – Mittelherwigsdorf nejsou vlaky vedeny v pravidelných taktech, proto jsou přípoje ke každému vlaku individuální.

Přechod Hrádek nad Nisou – Zittau je z těchto tří přechodů přechod s nejsilnější frekvencí dopravy (2010). V pracovních dnech je provozováno 14 spojů Liberec – Zittau a 15 spojů Zittau – Liberec. O sobotách a nedělích je provozováno 11 párů oběma směry.

Čtyřikrát denně jsou provozovány přímé vlaky Liberec – Dresden a polední a večerní spoj jsou vedeny z Tanvaldu. V opačném směru jsou taktéž vedeny čtyři spoje Dresden – Liberec a první ranní a podvečerní spoj jsou prodlouženy až do Tanvaldu.

V Liberci je zajištěn přestup na spěšné vlaky do Dresden od rychlíků z Pardubic a Hradce Králové, v opačném směru je taktéž přípoj s 45minutovým časovým odstupem. (17)

2.8.3 Návaznosti na spoje v Německu

V Hrádku nad Nisou jsou zajištěny přestupní vazby mezi vlaky z Dresden a vlaky do Liberce.

V Mittelherwigsdorf je zajištěn přestup z vlaků od Seifhennersdorfu a Varnsdorfu na vlaky ve směru Bischofswerda a Dresden. V opačném směru je taktéž zajištěn přestup v Mittelherwigsdorfu od vlaků z Dresden na vlaky směr Seifhennersdorf.

V Ebersbachu je zajištěn přípoj mezi vlaky od Dresden a vlaky do Rumburku, ale pouze o sobotách a nedělích. V opačném směru jsou taktéž zajištěny přestupní vazby mezi vlaky z Rumburku a vlaky do Dresden.

Všechny tratě na nichž platí nabídka SONE+DB a REGIONet+DB, viz obr. 47, příloha

2.9 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA

2.9.1 Aktuální přeshraniční provoz

V první polovině roku 2010 skončily rekonstrukční práce mezi Harrachovem a Szklarskou Porębou. V červnu letošního roku (2010) byl otevřen pro provoz. V současné době (od 27. září 2010 do 11. prosince 2010 – změna JŘ) existují mezi Harrachovem a Szklarskou Porębou pouze 3 páry vlaků denně. Navíc jsou v rámci dne asymetricky rozloženy (odjezdy dopoledne po dvou hodinách a následná šestihodinová mezer). Původně bylo plánováno až 5 párů vlaků denně. Večerní vlak okolo 18. hodiny je zejména pro turisty pozdní, protože tma nastává okolo 16. hodiny. Oběh vozidla začíná a končí v Jeleniej Górze, což znamená pro cestující z české strany pozdější možnost odjezdu ráno a nutnost dřívějšího návratu. Vhodným řešením by bylo zavedení české a polské soupravy, čímž by mohlo dojít k uspíšení odjezdu pro české cestující ve směru do Polska a zároveň pozdější návrat z Polska.

Vlaky mezi Szklarskou Porębou a Kořenovem jsou koncipovány především jako služba místnímu obyvatelstvu a návštěvníky. Návaznost na další vlaky je sledována (s ohledem na minimální počet spojů) ve Szklarské Porębě na vlaky z/do Jeleniej Góry. Na českém území je v Kořenově vzhledem k hustší dopravě přípoj směr Jablonec nad Nisou a Liberec. Některé z vlaků jsou vedeny bez přestupu v trase Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Harrachov – Kořenov, i když jsou oficiálně vedeny jako dva různé vlaky s ohledem na rozdílnost financování prokazatelné ztráty v Polsku, kdy vlak Jelenia Góra – Szklarska Poręba je financován z prostředků Dolnoslezského vojvodství, dále ke státní hranici z prostředků Ministerstva infrastruktury Polska.

Zajímavá návaznost byla vytvořena do 26. září 2010, kdy jezdil do Szklarské Poręby noční vlak z Warszawy. Po tomto datu byl ukončen v Jelenie Górze. Ostatní (ne)přípoje jsou s ohledem na chaotickou organizaci železniční dopravy v Polsku spíše dílem náhody (s těsnými přípoji lze např. cestovat v relaci Kořenov – Wałbrzych – Kłodzko, nikoli už však opačně).

Nezbývá než si přát, aby nedošlo k obvyklému polskému „řešení“ jakým je – málo spojů = málo cestujících = ještě méně spojů. (46)

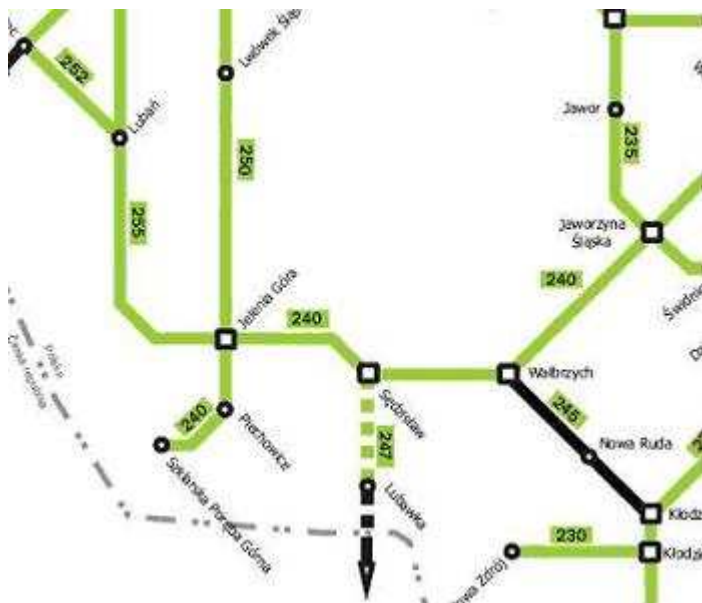
2.9.2 Doprava do Harrachova

Harrachov leží na trati č. 036 vedoucí z Liberce přes Jablonec nad Nisou, Tanvald do Harrachova. V úseku Liberec – Tanvald jsou vlaky vedeny v pravidelném 40minutovém intervalu. Do Harrachova pak pokračují jen vybrané spoje v nepravidelném hodinovém intervalu. V Tanvaldu je umožněn přestup od rychlíků z Prahy na vlaky do Harrachova. V opačném směru přípojně vazby taktéž existují. (17)

2.9.3 Doprava ze Szklarske Poręby do Jelenie Góry

V současné době (2010) je vypravován v odpoledních hodinách jeden pár osobních vlaků z Jelenie Góry do Szklarske Poręby a zpět. Spoj do a ze Szklarske Poręby je výchozí z Wrocławu.

Z Jelenie Góry se lze dopravit do Wrocławu, Kłodzka a města Lubań, avšak přípoje na sebe nenavazují, viz obr. 11. (14)



Obr. 11: Přechod Szklarska Poręba

Zdroj: České dráhy

2.10 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD LICHKOV – MIĘDZYLESIE

2.10.1 Aktuální přeshraniční provoz

V nedávné době (2007 – 2009) došlo k elektrizaci části tratě č. 024 mezi Letohradem a Lichkovem a také přeshraniční úsek mezi Lichkovem a Międzyzlesiem. To se neprojevilo na zvýšení počtu spojů mezi ČR a Polskem. V současné době (2010) je provozováno přes PPS Lichkov 5 párů spojů. 4 jsou regionální a jsou vedeny motorovými vozy řady 810 a jeden pár rychlíků směřující z Pardubic do Wrocław, viz tab. 8 a 9. (17, 27, 31)

Tab. 8: JŘ vlaků (Letohrad –) Lichkov – Międzyzlesie

	Os 20055	Os 20057 (2)	20563	Os 20565	R 253
Letohrad	7:55 (1)	9:35	-----	-----	18:48
Lichkov	8:21	10:10	15:20	18:14	19:11
Międzyzlesie	8:30	10:19	15:29	18:23	19:20

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

(1) – v úseku Letohrad – Lichkov jede v pracovních dnech

(2) – vlak jede v sobotu, v neděli a státem uznané svátky

Tab. 9: JŘ vlaků Międzyzlesie – Lichkov (– Letohrad)

	R 252	Os 20560	Os 20562 (1)	Os 20564	Os 5074/5
Międzyzlesie	8:37	9:48	10:48	16:29	18:44
Lichkov	8:47	9:57	10:57	16:38	18:53
Letohrad	9:07	-----	-----	-----	19:41

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

(1) – vlak jede v sobotu, v neděli a státem uznané svátky

2.10.2 Doprava do Lichkova

Do Lichkova jsou vedeny osobní vlaky z Letohradu, kde je zajištěn přestup jak ve směru od Ústí nad Orlicí, které leží na I. koridoru, tak i od Týniště nad Orlicí a Doudleb nad Orlicí. V opačném směru jsou přestupní vazby zajištěny taktéž. Poslední večerní vlak z Międzyzlesie je veden jako přímý přes Letohrad, Ústí nad Orlicí, až do České Třebové, kde je umožněn přestup ve směru Letovice, Olomouc, Valašské Meziříčí či Vsetín. (17)

U rychlíku R 252/253 „Orlice“, jedoucí od letošního JŘ (2010) v trase Pardubice – Wrocław – Pardubice, je v Pardubicích zajištěn přímý přestup k vlaku IC 572/573 „František Křížík“ do Prahy. V opačném směru je zajištěn přestup od Prahy ve směru do Polska. (17)

2.10.3 Doprava v Polsku

Z Międzyzlesie jsou vedeny přímé vlaky do Kłodzka a Wrocławu.

Z Kłodzka je veden pouze jeden pár osobních vlaků do Kudowy-Zdróje. Z Kłodzka jsou také vedeny přímé vlaky přes Kamieniec Ząbkowicki, Jawor do Legnice. Tato linka je vedena v režii soukromého dopravce Koleje Dolnośląskie. Ve vlacích InterREGIO jsou u tohoto dopravce uznávány síťové jízdenky SONE+POLSKO, čímž vzniká možnost trasy na tuto jízdenku Lichkov – Międzyzlesie – Kłodzko – Wałbrzych – Jaworzyna – Legnica – Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko – Międzyzlesie – Lichkov, viz obr. 12. Ovšem při polských nepřipojích mezi jednotlivými spoji, bude zapotřebí koupit si dvě jízdenky SONE+POLSKO, neboť má tato jízdenka platnost pouze jeden den a při tak velkém okruhu a nemožnosti přestupovat

mezi jednotlivými spoji bude v současné době (2010) zapotřebí obou dnů víkendu. (14, 42)



Obr. 12: Přechod Międzyzylesie

Zdroj: České dráhy

2.11 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD MIKULOVICE – GŁUCHOŁAZY – JINDŘICHOV VE SLEZSKU

2.11.1 Aktuální přeshraniční provoz

V současné době (2010) je přes přechod v Głuchołazech provozováno 9 párů vlaků. Z těchto 9 párů je však sedm párů z českého pohledu vnitrostátních, neboť se jedná o peážní úsek přes polské území pro spojení mezi Krnovem a Jeseníkem. (17)

2.11.2 Doprava na Jesenícku

V pravidelném čtyřhodinovém taktu jsou provozovány rychlíky mezi Jeseníkem, Krnovem, Opavou a Ostravou. V průběhu dne jsou vedeny tři páry osobních vlaků mezi Krnovem a Jeseníkem, které zkracují výsledný takt na dvě hodiny, viz obr. 13.

O víkendu jsou vypravovány dva páry spěšných vlaků z Polska. Jeden pár je veden v trase Opole – Ostružná a druhý pár Nysa – Jeseník, viz tab. 10 a 11.
(17)

Tab. 10: JŘ vlaků Opole – Nysa – Jeseník – Ostružná

	Sp 1800	Sp 1802	
Opole	7:00	12:23	
Nysa	8:44	13:44	14:04
Jeseník	9:33	15:15	15:39
Ostružná	10:09	16:31	

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

Tab. 11: JŘ vlaků Ostružná – Jeseník – Nysa – Opole

	Sp 1801		Sp 1803
Ostružná	7:15		16:15
Jeseník	7:44	7:59	16:49
Nysa	9:16	10:19	17:56
Opole	11:33		19:25

Zdroj: JŘ 2010 (ČD), autor

2.11.3 Doprava v Polsku

V Opole jsou vazby do Brzegu následující: od Sp 1801 56 min, od Sp 1803 30 min.

V Nyse jsou přípojně vazby na Kędzierzyn-Koźle následující: od Sp 1801 1 h 21 min a od Sp 1803 1 h 41 min.

Přípoje od Brzegu jsou následující: k Sp 1800 přijede v čase 6:17 spoj TLK 61 116, ve kterém ovšem neplatí jízdenka SONE+POLSKO. Možným řešením by bylo udělení výjimky pro tento vlak, tedy jízdenka SONE+POLSKO by platila i na tento spoj. Dalším (ne)přípojem je vlak 6422, který má příjezd do Opole v čase 7:00, přesně v čase, kdy odjíždí Sp 1800 z Opole do Ostružné. K Sp 1802, respektive k návaznému vlaku na Sp 1802 do Nysy, jsou přípoje následující: nejbližším přípojem je opět spoj TLK 63 108, který jede pouze v období od pondělí do soboty, a na němž se rovněž

neuznávají jízdenky SONE+POLSKO. Přípoj tedy tvoří vlak 6428, který má příjezd do Opole v 11 h. Tedy 1 h a 23 min před odjezdem vlaku do Nysy.

Přípoje od vlaků z Kędzierzyn-Koźle jsou v Nyse následující: k Sp 1800 1 h 13 min a k Sp 1802 3 h 32 min. Zde je ovšem možnost využít trasy přes Opole, která je rovněž zapojena do systému tratí SONE+POLSKO. Ovšem tato trasa je kilometrově delší a s 48minutovým časem na přestup v Opole. Cestovní dobou 2 h 50 min, a to pouze v sobotu. Schéma viz obr. 14. (14)

Bylo by vhodné umístění mapky s rozlišením jednotlivých přestupních bodů a časů mezi odjezdy přípojných vlaků. Vzhledem k nekonceptčnosti přípojných vazeb na území Polska a neexistence vedení vlaků v taktech by tato mapka byla matoucí a nekorespondovala by se skutečným stavem. Jedním z mnoha příkladů jsou (ne)přípoje v Nyse na Kędzierzyn-Koźle a Opole na Brzeg a naopak.



Obr. 13: Pamětní deska v Mikulovicích připomínající znovuotevření přechodu

Zdroj: Autor



Obr. 14: Přejchod Głucholazy

Zdroj: České dráhy

2.12 PŘECHODY NA SEVERNÍ MORAVĚ

Přechody na severní Moravě Bohumín – Chaňupki, Petrovice u Karviné – Zebrzydowice a Český Těšín – Cieszyn uvádím záměrně pod jednou hlavičkou z důvodu slabého osobního přeshraničního provozu, viz obr. 15.

2.12.1 Aktuální přeshraniční provoz

Jako na ostatních železničních přechodech do Polska, i tady přeshraniční provoz stagnuje, nebo se dokonce zastavil, s výjimkou přechodu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. (17)

2.12.2 Doprava v okolí

Na prvním přechodu, Bohumín – Chaňupki, jsou v JŘ 2010 vedeny pouze tři páry osobních vlaků. Dva páry spojují Bohumín s Katowicemi (6:33, 16:35 odjezd z Bohumína) a jeden pár Bohumín s Opolí (10:43 odjezd z Bohumína). Příjezdy do Bohumína jsou následující: z Katowic v 8:33 a v 16:33, z Opole v 15:36. (17)

Vlaky jsou vedeny polskými jednotkami EN 57 dopravce PKP Przewozy Regionalne. (27)

V Bohumíně jsou zajištěny na tyto vlaky přípoje jak od Přerova, Hranic na Moravě, Suchdolu nad Odrou, Studénky a Ostravy, a to Os 3303, kdy je v Bohumíně 3minutový přestup na Os 3350 do Polska. Stejně tak je zajištěn přestup i od Českého Těšína a Havířova, v tomto případě činí čas na přestup 22 min. Obdobně je to také u dalších vlaků.

V opačném směru jsou taktéž přípoje zachovány. Ve směru Karviná, Český Těšín a Třinec do 10 min od příjezdu vlaku z Polska. Ve směru na Ostravu a Přerov je to 40 min. U vlaku Os 3353 je přípoj do Ostravy vlakem EC 142 „Odra“ za 14 min.

Přechod Bohumín – Chaňupki je dalším příkladem nekoncepčního vedení vlaků zaměřených zejména na oběh vozidel, nikoliv na potřeby cestujících. Příjezdy

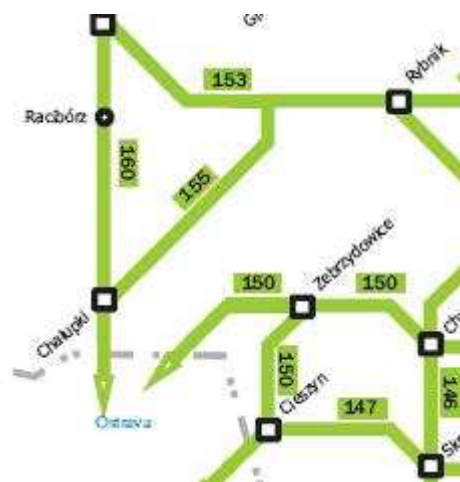
vlaků z Polska v časech 8:33, pak až v 15:36 a následně za hodinu v 16:33, což je na příjezd z Polska při tamější infrastruktuře značně brzy.

Přes přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice jsou provozovány v JŘ 2010 vlaky kategorií R, EC a jeden pár osobních vlaků Bohumín – Kraków. Rychlíky jsou přes tento přechod vedeny výhradně v nočních hodinách. Jedná se o vlaky R 408/409 „Vltava“ (Praha – Moskva), R 400/401 „Silesia“ (Praha – Kraków) a R 406/407 „Chopin“ (Wien – Warszawa). Vlaky EC jsou vedeny v denní době, jedná se o EC 102/103 „Polonia“ (Warszawa – Villach), EC 104/105 „Sobieski“ (Warszawa – Wien) a EC 110/111 „Praha“ (Warszawa – Praha).

Výhodou spojení Os 3050 z Bohumína do Krakówa je vedení tohoto spoje v ranních hodinách z Bohumína (6:33) a s odpoledním návratem zpět (18:22). V Bohumíně je přípoj na Ostravu, a to v obou směrech (viz přípoje vlaky směr Chaňupki). Naopak nevýhodou spojení Bohumín – Kraków je jízdní doba 3 h 34 min, kdy vlak zastavuje na českém i polském území na všechny zastávkách, což také přispívá k prodlužování jízdní doby.

Dalším a podstatnějším faktorem je špatný stav kolejového svršku na polském území. Příkladem může být Os 3050, kde průměrná rychlost mezi Bohumínem a Krakóvem činí 38,13 km/h. V JŘ 2010 došlo ke zkrácení trasy tohoto vlaku. V JŘ 2009 byl tento vlak výchozí ze stanice Ostrava-Svinov, čímž vzniklo bezpřestupové spojení pro občany Ostravy s Polskem. Je s podivem, proč došlo ke zkrácení do Bohumína, neboť propustnost trati Ostrava-Svinov – Ostrava hl .n. byla v roce 2007 na 78,5 % a úsek Ostrava hl .n. – Bohumín na 79,5 %. K markantnímu nárůstu počtu vlaků po tomto období nedošlo. Proto se domnívám, že se jedná o úsporu vlakových kilometrů, z čehož vyplývá zvýšené nepohodlí pro cestující z Ostravy vyvolané nutností dalšího přestupu v Bohumíně. Pakliže by bylo hlavní příčinou nutnost vedení soupravového vlaku z Bohumína do Ostravy-Svinova, mohl by tento vlak být veden jako osobní vlak, neboť by se jednalo o ranní špičkový vlak do Ostravy, který by byl cestujícími využit. (14, 17, 22, 31)

Přechod Český Těšín – Cieszyn je v současné době (JŘ 2010) bez pravidelné osobní dopravy. (17)



Obr. 15: Přechody na severní Moravě

Zdroj: České dráhy

Všechny tratě na nichž platí jízdenka SONE+POLSKO, viz obr. 48, příloha

3 NÁVRHY BUDOUCÍHO ROZVOJE TURISTICKÉ OSOBNÍ PŘESHraniČNÍ DOPRAVY (ČR – SRN, ČR – POLSKO)

ČR má celou řadu zajímavých železničních přechodů. Počínaje přechody ležícími na hlavních železničních trasách a konče přechody, přes které projede jeden pár vlaků za den.

Jelikož téma mé bakalářské práce zní Možnosti rozvoje turistické osobní přeshraniční dopravy na železnici (ČR – Polsko, ČR – Německo), bude prováděna detailnější analýza tří železniční přechodů. S Německem Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein, s Polskem Lichkov – Międzyzlesie a Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.

Přechody Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein a Lichkov – Międzyzlesie leží v horském prostředí, mimo hlavní koridory a mají potenciál pro rozvoj lyžařské a cyklistické dopravy zefektivněním stávajících služeb, jakožto zavedením turistických balíčků, nabídnutím většího komfortu přepravy, zavedení služeb ve vlaku, kterými jsou například úschova během přepravy, návaznosti mezi jednotlivými spoji či propagací turisticky zajímavých cílů.

Přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice leží na II. koridoru a je hlavní železniční tratí. Tento přechod slouží zejména k rychlému spojení mezi evropskými městy jako jsou Warszawa, Kraków, Praha, Wien, Bratislava, či Budapest. Tento přechod je svým umístěním, ať už na koridoru, či preferencí dopravy, zcela jiný než předešlé dva přechody. Proto by ani tento přechod neměl být v práci opomenut.

3.1 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD ŽELEZNÁ RUDA/BAYERISCH EISENSTEIN

Železniční stanice Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein leží na hranici mezi ČR a Německem a státní hranice prochází přímo výpravní budovou, viz obr. 16 a 17.



Obr. 16: Staniční budova Železná Ruda-Alžbětín

Zdroj: Autor



Obr. 17: Staniční budova Bayerisch Eisenstein

Zdroj: Autor

3.1.1 Okolí Železné Rudy/Bayerisch Eisenstein

Železná Ruda se nachází na okraji Národního parku Šumava. Nedaleko Železné Rudy se nachází Černé a Čertovo jezero. Jezera Laka a Prášílské jsou ledovcového původu. Nedaleko se nachází rozhledna na Poledníku. Ke všem těmto místům vedou značené turistické trasy. (5, 17)

Železná Ruda je největším lyžařským střediskem Šumavy. V bezprostřední blízkosti železniční stanice Železná Ruda město, (viz obr. 19) se nachází lyžařský areál Nad Nádražím, viz obr. 18. V areálu se nachází sjezdové tratě o délce 1,4 km na profilu středně lehké sjezdovky. V horní části sjezdovky tzv. Belvederu lze využít upravené běžecké tratě na Hofmanky. (20)



Obr. 18: Sjezdové tratě v areálu Nad Nádražím



Obr. 19: Pohled na sjezdovku Nad Nádražím, Železná Ruda město

Zdroj: Autor

Součástí Železné Rudy je Špičák, kde se nachází nedaleko nádraží Ski areál Špičák. Ze Špičáku lze dopravit prostřednictvím lanové dráhy na 1214 m vysokou horu Pancíř.

Nedaleko Janovic nad Úhlavou, ležících na trati 183 spojující Klatovy s Železnou Rudou, se nachází zřícenina hradu Klenová. V měsících červenci a srpnu je tato zřícenina zpřístupněna každý den, včetně pondělí. (16)

10 km od Klatov se nachází hrad Švihov. Ve Švihově u Klatov, stejně jako v Janovicích nad Úhlavou, zastavují všechny vlaky, včetně rychlíků z Prahy. (33)

Na německé straně se nachází 5 km od železniční stanice Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein Großer Arber (Velký Javor), nejvyšší hora Šumavy. Od staniční budovy na německé straně stanice odjíždějí návazné skibusy, jenž tvoří přípoje k vlakům a odvezou cestující přímo k vlekům. Großer Arber nabízí 9 sjezdových tratí všech stupňů obtížností včetně nové sjezdovky světového poháru a zábavný park. Bayerisch Eisenstein leží na hranici Nationalpark Bayerischer Wald (Národního parku Bavorský les), což předznamenává velký potenciál cestovního ruchu. (2, 3, 23)

Na vrchol Großer Arber lyžaře vyveze šestimístná kabinková a sedačková lanovka a tři vleky. Areál protkávají desítky kilometrů upravených běžeckých lyžařských stop. V létě areál láká na pěší túry a výlety na kole po značených

trasách. Od roku 2004 nabízí Großer Arber nejvýše položený Nordic-Fitness-Park v Německu. (20)

Nationalpark Bayerischer Wald je z české strany přístupný po turistických stezkách pro pěší a cyklisty, a to od Prášil přes přechod Gsenget – Scheureck a od Železné Rudy přes Debrník – Ferdinandsthal. V nedalekém Ludwigsthalu bylo otevřeno informační centrum NP Bayerischer Wald, rovněž se zde nachází Haus zur Wildnis (Dům divočiny). K domu vede od železniční zastávky značená cesta. Do Ludwigsthalu zajíždějí soupravy Waldbahn a jízda sem trvá z Železné Rudy-Alžbětína 7 minut, viz obr. 35, příloha. (23)

Německá strana nabízí v bezprostřední blízkosti železniční stanice Bayerisch Eisenstein Localbahnmuseum, ve kterém jsou vystaveny exponáty historických lokomotiv a vozů, viz obr. 20.



Obr. 20: Localbahnmuseum, Bayerisch Eisenstein

Zdroj: Autor

Důležitou stanicí na trati je Zwiesel, kam přijíždějí v hodinovém intervalu vlaky z Plattlingu, Bayerisch Eisenstein a Bodenmais. Ze Zwieselu odjíždějí také autobusy společnosti Igelbus, které obsluhují oblast Nationalpark Bayerischer Wald. (23)

3.1.2 Vozidla zajišťující dopravu do Železné Rudy

Na českém území se můžeme setkat s různými druhy vozidel a souprav. Na rychlících jsou v JŘ 2010 vypravovány vozy řady B, Bp a BDs, které umožňují službu úschovy během přepravy s možností rezervace místa pro jízdní kolo. Vůz AB je veden pouze v relaci Praha hl. n. – Klatovy – Praha hl. n. Na trati z Klatov do Železné Rudy-Alžbětína vyhovuje délka nástupiště a normativ hmotnosti vlaku k tomu, aby mohl být vůz 1. třídy řazen v celém úseku Praha hl. n. – Železná Ruda-Alžbětín. Tímto krokem by došlo ke zvýšení kultury cestování do oblasti Šumavy, viz obr. 28, příloha. (17, 27, 31)

Osobní vlaky v relaci Plzeň hl. n. – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín jsou vedeny v soupravách vozů Bp a BDs.

Osobní vlaky Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín jsou vedeny různými soupravami podle provozní situace, proto se na těchto výkonech v JŘ 2010 mohou vyskytnout jak stroje řady 842, které umožňují přepravu jízdních kol, tak dosluhující stroje řady 831, či nově nasazované Regionovy řady 814, viz obr. 29 a 30, příloha. (27)

Na německé straně jsou provozovány moderní motorové jednotky VT 19 společnosti Waldbahn, viz obr. 25 a 26, příloha. Převážná většina těchto jednotek jezdí mezi Plattlingem a Bayerisch Eisenstein. Vybrané spoje a některé doplňující spoje jsou vedeny až do Špičáku a umožňují tak přímé spojení z Německa ke sjezdovkám Nad Nádražím v Železné Rudě a na Špičáku, čímž zde dochází k úspěšnému propojení železnice a turismu. (20, 27, 37)

3.1.3 Tarifní nabídky

Tarifními nabídkami a balíčky se rozumí nabídnutí takových služeb pro cestující, které budou flexibilní pro každého. Umožní využívat zároveň různé kulturní akce či návštěvu památek, společně na jeden kombinovaný jízdní doklad se vstupenkou.

Jednodenní jízdenka NP–Ticket

Jízdenka NP-Ticket umožňuje cestovat celý den prázdninovými autobusovými linkami označenými jako Zelené autobusy a přestupovat mezi nimi. Tímto dochází ke zrychlení odbavení (cestování na jeden jízdní doklad po celý den bez nutnosti zakupovat další jízdní doklad při každém nástupu do vozidla, tudíž cenově zvýhodňují) Zelené autobusy jsou zavedeny především pro zlepšení návazností na vlaky a pro zlepšení návazností na prázdninovou dopravu v NP Bayerischer Wald. Dopravcem Zelených autobusů pro roky 2009 – 2011 je společnost ČSAD autobusy Plzeň a. s, viz obr. 32, příloha. (38)

Období provozu zelených linek je v roce 2010 stanoveno od prvního června do konce září. Bylo by výhodné, aby došlo k zaintegrování jízdenky NP-Ticket i na železniční dopravu.

Pro uživatele Plzeňské karty zavedení možnosti slevy na jízdném ve vlacích a Zelených autobusech, v tomto případě ale musí být zajištěna kompatibilita odbavovacích systémů. Sleva musí být dojednána rámcovými smlouvami. V budoucnu možnost placení také formou této karty bezhotovostně. Pro návštěvníky, kteří nevlastní Plzeňskou kartu, doporučuji zavedení nové služby SONE+NP, která by se odlišovala cenou podle využitých projížděných zón. Kdy je trať č. 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín) rozdělena do několika tarifních zón, viz tab. 12. (38)

Tab. 12: Tarifní pásma trati 183

Plzeň – Špičák	Klatovy – Špičák	Špičák – Zwiesel
Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín	Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín	Špičák – Deggendorf
Plzeň – Zwiesel	Klatovy – Zwiesel	Žel. Ruda centrum – Zwiesel
Plzeň – Deggendorf	Klatovy – Deggendorf	Žel Ruda centrum – Deggendorf

Zdroj: Autor

Tímto by došlo k dalšímu zlepšení služeb pro cestující. Například využití železniční dopravy z Plzně na Špičák a zde využití linky zelených autobusů například na Kvildu.

Jízdenka NP-Ticket platí na linkách Zelených autobusů. Jsou jimi linky Špičák – Kvilda, Churáňov – Kvilda, Horská Kvilda – Kvilda – Bučina, Sušice – Kvilda (úsek Rejštejn – Kvilda) a Kvilda – Kaplice pod Boubínem, viz obr. 32, příloha. (39)

ČSAD autobusy Plzeň a. s. vypravují z Plzně přes Přeštice, Klatovy a Nýrsko do Špičáku cyklobus. Na tento cyklobus navazuje na Špičáku Zelený autobus do Železné Rudy, Srní, Modravy a Kvildy. Cyklobus je z Plzně vypravován v červenci a srpnu denně, v červnu a září o sobotách, nedělích a státem uznané svátky. (38)

V tomto případě by mohlo dojít k převedení cyklistů z cyklobusu do vlaků. Pro cestující, kteří chtějí využít služeb cyklobusu do Srní zůstane jeden přestup ve Špičáku.

Výhodou vlaku je možnost většího počtu přepravených jízdních kol najednou. Vozy řady BDs jsou řazeny na každém rychlíku a osobním vlaku z Plzně do Železné Rudy. Mohlo by dojít k odstranění duplicitních spojení a tím ušetření finančních prostředků.

Jízdenku NP-Ticket lze zakoupit v označených autobusech a ve vybraných informačních centrech. Jízdenka je platná pouze jsou-li vyplněny datum a jméno majitele. Na jednu jízdenku NP-Ticket mohou s jednou dospělou osobou cestovat zdarma dvě děti do 6 let, nebo jedno dítě do 15 let. Cena jízdenky je 80 Kč. (23)

Bayerwald Ticket a Igelbus

Bayerwald Ticket umožňuje využívat železniční dopravu, autobusovou dopravu a MHD v oblasti německé části Šumavy na jeden jízdní doklad. Bayerwald-Ticket byl zaveden v roce 1999.

Jízdenky Bayerwald Ticket lze využít u více dopravců, např. DB Regio AG, RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regenta Bahnbetriebs GmbH, dopravních podniků Lambürger a Wenzl. V den platnosti lze využít libovolně často dopravních prostředků vyjmenovaných dopravců, viz obr. 34, příloha.

Jízdenka je v prodeji po celý rok, v pracovních dnech platí od 8 h, to proto, aby nebyla určena k dojíždění za prací. O sobotách, nedělích a státem uznané svátky celodenně. V letním období je možno na jízdenku cestovat také v linkách Igelbusů po NP, v zimě lze využít označené skibusy, viz obr. 33, příloha.

V ČR platí Bayerisch-Ticket pouze na autobusové lince č. RBO 6080 z/do Železné Rudy a také na lince Waldbahn až do Špičáku.

Dvě děti cestují v doprovodu osoby starší 18 let zdarma. Doprava jízdních kol je ve vlacích Waldbahn, Oberpfalzbahn, v Igelbusech a také sobotním cyklobusu mezi Regenem a Bad Kötzingem zdarma. (23)

Jízdenky se prodávají ve všech autobusech a ve vlakových jízdenkových automatech, na nádražích, ale také v informačních centrech či hotelích, takto jsou jízdenky přiblíženy turistům.

V celém tarifním pásmu Bayerwald-Ticket, kromě úseku Waldbahn Železná Ruda-Alžbětín – Špičák, platí i Bayern-Ticket a Bayern-Ticket Single, viz tab. 13.

Pro úplnou integraci je třeba zahrnout i úsek mezi Železnou Rudou-Alžbětínem a Špičákem. Tímto by mohlo být použito jízdenky Bayerwald-Ticket například mezi lyžařskými středisky na Špičáku, střediskem Nad Nádražím, v blízkosti železniční zastávky Železná Ruda město a Großer Arber na německé straně.

Tab. 13: Ceník jízdného

Bayerwald-Ticket	7 Eur/osoba a den
Bayerwald-Ticket PLUS	14 Eur/osoba a den

Zdroj: Bayerwald-ticket

Jízdenka Bayerwald-Ticket PLUS je nutná pro využití úseku Plattling – Deggendorf. (23)

3.1.4 Zefektivnění služeb pro cestující

Ve vybraných stanicích na tratích č. 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín) a 185 (Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice) by mělo dojít ke zřízení půjčoven jízdních kol. Půjčovny jízdních kol by měly být zřízeny ve stanicích a zastávkách na trati 183 v Janovicích nad Úhlavou, Dešenicích, Špičáku a Železné Rudě městě.

Zmíněné stanice jsou až na zastávku Dešenice obsazeny staničním personálem.

V těchto stanicích by jízdní kola mohl vydávat pověřený zaměstnanec stanice. V případě Dešenic, která je neobsazenou zastávkou, by mohl provádět výdej jízdních kol v letním období proškolený brigádník. Zároveň by mohl prodávat jízdní doklady formou přenosné osobní pokladny (POP), jako doplněk služeb by mohl podávat turistické informace, případně prodávat turistické mapy oblasti.

Vzhledem k tomu, že v blízkosti tratě 185 (Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice) se nacházejí turisticky zajímavá místa, doporučuje se zřízení půjčoven jízdních kol také ve stanicích Běšiny, Kolinec, Sušice a Žichovice. Tyto stanice jsou v JŘ 2010 obsazeny staničním personálem, výdej jízdních kol by tedy mohl provádět pověřený zaměstnanec stanice. (17)

Na trati 185 se doporučuje u všech vlaků, od jara do podzimu, zavést rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především jízdních kol. Rekonstruované motorové vozy řady 814, které jsou postupně nasazovány do provozu na této trati, paradoxně omezují možnost využití přepravy jízdních kol. Alternativou je

možnost přivěšení vozu BDtax, jenž je přizpůsoben k přepravě většího množství jízdních kol.

Na trati 183 jsou podmínky pro přepravu jízdních kol výhodnější. Na trati jsou provozovány přímé rychlíky z Prahy, které mají celoročně řazen vůz umožňující přepravu jízdních kol a v letním období jsou tyto rychlíky posíleny jedním vozem Ds, jehož oddíl je celý vyhrazen pro jízdní kola. (27)

Osobní vlaky z Plzně jsou vybaveny vozem BDs umožňují taktéž přepravu jízdních kol. Na osobních vlacích Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín jsou v současné době nasazovány vozy řady 810, 814, 842 a také dosluhující vozy řady 831. (27)

Samozřejmostí by měla být přeprava vypůjčeného kola mezi vybranými stanicemi zdarma. Možnost vrácení kola na jiném místě, než bylo místo zapůjčení, nízké ceny půjčovného a zdarma uschovat jízdní kolo v úschovných zavazadel.

Další možností jak zlepšit kvalitu služeb je vzájemná spolupráce ČD a Waldbahn při půjčování jízdních kol. Možnost půjčení jízdního kola na českém území s vrácením na německé straně hranice a naopak. Například zapůjčení kola v Železné Rudě městě, projetí Železné Rudy na kole a po přejezdu hranice se projet po části cyklostezky Nationalpark-Radweg, která seznamuje s NP Bayerischer Wald. Touto cyklostezkou dojet až do města Regen, kde se nachází koupaliště (v letní sezóně otevřeno 9:00 – 19:30), či možnost sjetí řeky Regen na kánoji z Regenu do Teisnachemu. Navrácení jízdního kola ve stanici Regen a pokračování vlakem zpět do ČR.

Kola by měla být kvalitní s odborně prováděným servisem. Navazující služby by měly umožňovat zapůjčení přípojného vozíku pro přepravu malých dětí, doplněné možností nákupu občerstvení, alespoň formou automatu. Železniční stanice by měla být napojena na kvalitní síť cyklostezek.

3.1.5 Tarifní balíčky

Jednou z možností výletu na kole je využití půjčení jízdního kola v Janovicích nad Úhlavou a jet do 3 km vzdálené Klenové, kde se nachází stejnojmenný hrad. Výhodou je, že v červenci a srpnu je tento hrad přístupný také v pondělí, viz obr. 36, příloha. (16)

Po prohlídce je možnost pokračovat do 20 km vzdálených Velhartic, viz obr. 21.



Obr. 21: Hrad Velhartice

Zdroj: Turisturaj

Dále mohou návštěvníci pokračovat směr Běšiny, které leží na trati 185 a zde mohou kolo vyměnit, nebo pokračovat v další cestě vlakem, případně využít služeb Eurocampu Běšiny. Nedaleko tohoto campu bude otevřena ode dne vyhlášení i stejnojmenná železniční zastávka. (13)

Pakliže se návštěvníci rozhodnou navštívit hrad Velhartice, mají následně na výběr ze tří možností. Tou první je návrat do Běšin (trať 185). Druhou možností je pokračování do 20 km vzdálených Dešenic (trať 183), kde mohou jízdní kolo vrátit a pokračovat v další cestě vlakem. Třetí možností je cesta

do Kolinec, ležícího na trati 185, ve kterém mohou jízdní kolo rovněž vrátit a pokračovat v další cestě vlakem. (36)

Na trati 185 lze kombinovat cyklistické výlety po zřícenině hradu Rabí, který se nachází 2 km od zastávky Žichovice, (viz obr. 40, 41 příloha) hradu Kašperku, či rozhlednu nad Sušicí Svatoborem, viz obr. 38, příloha.

Rozhledna Svatobor, na niž vede ze Sušice značená cyklotrasa, (viz obr. 39, příloha), nebo lze také vystoupit v železniční stanici Hrádek u Sušice, viz obr. 37, příloha. (34, 36)

Hrad Kašperk, (viz obr. 43, příloha) se nachází přibližně 15 km jižním směrem od Sušice. Ze Sušice jezdí přímá cyklobusová Žlutá linka přes Kašperské Hory, Srní, Modravu do Kvildy, viz obr. 42, příloha. Čímž existují návaznosti mezi železnicí a autobusy, neboť autobusové spoje jsou výchozí ze zastávky Sušice žel. st. (45)

U vybraných vlakových spojů nejsou zachovány přestupní vazby. Například Os 17 511 z Klatov do Horažďovic s příjezdem do Sušice ve 14:52, přičemž Žlutá cyklobusová linka odjíždí ze zastávky Sušice, žel. st. ve 14:50.

Jiným příkladem je příjezd Os 17 514 (Horažďovice – Klatovy) do Sušice v 15:38, přičemž Žlutá cyklobusová linka odjíždí ze zastávky Sušice, žel. st. v 15:40. Z toho vyplývá nemožnost přestupu s jízdním kolem. (17, 44)

Je doporučeno posunout časy odjezdů autobusů ze zastávky Sušice, žel. st. tak, aby byly zachovány přestupní vazby z přípojných vlakových spojů.

Další možností, jak přilákat nové cestující do vlaků, je poskytnutí 50% slevy na startovním při cyklistickém závodě Král Šumavy, který má start i cíl v Klatovech.

Z předpokládané zvýšené poptávky po přepravě jízdních kol, bude nutné mimořádně posílit rychlíky z Prahy a vybrané spoje z Plzně a Železné Rudy vozy určenými pro přepravu kol.

V okolí Klatov se nacházejí hrady Švihov, Velhartice, Klenová, Rabí a Kašperk. Pro rodiny s dětmi, které využijí při návštěvě alespoň tří z výše uvedených hradů dopravu po železnici, či navazujícími Zelenými autobusy, obdrží při předložení vstupenky na hrad 50% slevu na vstupu do Železničního muzea v Lužné u Rakovníka, nebo 50% slevu na vstupu do modelové železnice Království železnic. Neboť je Království železnic soukromým subjektem, musela by být sleva smluvně dojednána. Další možností je navázání spolupráce s organizacemi, které pořádají jízdy zvláštních parních vlaků, například v Plzeňském kraji při Chodských slavnostech, kdy je vypravován zvláštní parní vlak vedený lokomotivou řady 475. (27, 33, 36)

Pokud by se návštěvníci nechtěli omezit jen na Domažlice, mohlo by dojít k vedení parního vlaku až do Furth im Waldu, kde zároveň probíhá bavorská lidová hra tzv. Skolení draka. Jestliže by návštěvníci nebyli z Plzeňského kraje, mohlo by dojít k provázání spolupráce s jednotlivými regionálními spolky po celé ČR.

Ve Středočeském kraji by se sleva mohla uznávat např. při jízdě Křivoklátského expresu.

V Jihomoravském kraji při jízdě do Lednicko-Valtického areálu zapsaném na seznamu UNESCO.

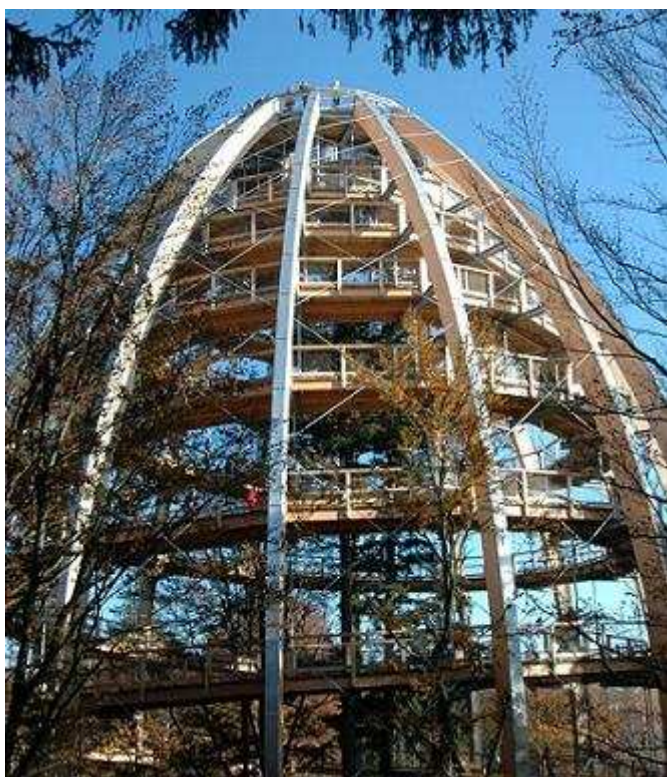
V Jihočeském kraji např. na trase Volary – Kubova Huť – mj. nejvýše položená železniční zastávka na území ČR (995 m nad mořem) – Český Krumlov do Českých Budějovic.

V Moravskoslezském kraji například při jízdě parního vlaku z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy.

V Bayerisch Eisenstein možnost navštívení Localbahnmusea s 25% slevou, což by muselo být smluvně dojednáno. Další možností by mohlo být zavedení parního přeshraničního vlaku ze Špičáku do Zwieselu, na kterém by mohlo dojít k poskytnutí slevy. Nebo navštívení vyhlídky v korunách stromů poblíž Neuschönau. (3, 5, 27)

Poblíž Železné Rudy a Špičáku jsou vhodné podmínky zejména pro zimní aktivity, jako jsou sjezdovky Nad tratí, ležící v bezprostřední blízkosti zastávky Železná Ruda město. Tato zastávka prošla v nedávné době rekonstrukcí, čímž je umožněn bezproblémový nástup a výstup cestujících, ať už s lyžemi, či koly.

Německá strana nabízí nejdelší stezku v korunách stromů na světě. Měří celkem 1300 m a otevřena byla 9. září 2009. Vede ve výšce 10 – 25 metrů nad zemí. Na konci visuté stezky lze půl kilometru stoupat na 44 metrů vysokou vyhlídku, zvanou bavorská Eiffelovka, viz obr. 22. Tato atrakce se nachází poblíž městečka Neuschönau. (3)



Obr. 22: Vyhlídková věž

Zdroj: Cestovani.idnes

Z Grafenau jezdí do Bavorského lesa autobusová linka Igelbus, městečko Neuschönau se nachází asi 10 km od Grafenu. (23)

Možností rozvoje turistické přeshraniční dopravy je využití některých z cyklostras mezi českou a německou stranou, doplněné návštěvou Národního

parku Šumava či NP Bayerischer Wald. V zimních obdobích možnost využití sjezdových center na české a německé straně na jeden skipas.

Samozřejmě by měla zůstat možnost využít skipas pouze na české a pouze na německé straně. Při přejezdu mezi vybranými lyžařskými středisky vlakem, či autobusovými spoji zapojenými do systémů Bayerisch Ticket a NP Ticket, poskytnutí slevy na skipas.

Další možností je flexibilnější využívání skipasu, tzn. může být využit nerovnoměrně na různých stranách hranice. Například na české straně 3 dny a na německé například 5 dní, či naopak. Aby nedocházelo k přepřínování německých sjezdovek, na české straně by měla být cena skipasu nižší než německá, např. v návaznosti na kvalitu služeb.

Tato analýza byla prováděna jako studie možností, které by zde mohly být realizovány. Jsem si vědom, že tyto možnosti musí být podrobeny mnohostranným jednáním těch subjektů, jichž by se změny měly týkat. Muselo by dojít ke kompromisu a musel by být nalezen fungující model na základě jejich vzájemné dohody.

Možnost navštívení atrakcí při současném stavu dopravy, viz tab. 14.

Tab. 14 Možnost navštívení atrakcí při stavu dopravy v JŘ 2010

	Příjezd vlaku	Odjezd vlaku	Doba jízdy	Volný čas	Možnost navštívení (doba prohlídky)	Doba přepravy na atrakci
Plzeň	-----	7:02	-----	-----	-----	-----
Jízda Plzeň – Špičák	-----		2 h	-----	-----	-----
Špičák	9:02	-----	-----	-----	hora Špičák	10 min (k lanovce)
Špičák – Pancíř	-----		11 min (9:40)	-----	-----	-----
Pancíř	-----	-----	-----	30 min (10:10)	vyhlídka	-----
Pancíř – Špičák	-----	-----	11 min (10:30)	-----	-----	-----
Špičák	-----	-----	-----	-----	-----	10 min (k půjčovně kol, 10:40)
Špičák – Regen	-----	-----	3 h (kolo,	-----	-----	-----

			13:40)			
Regen	-----	18:49	-----	5 h 2 min	koupaliště, kánoe	V rámci dopravy do Regenu
Regen – Plzeň	-----		2 h 58 min	-----	-----	-----
Plzeň	21:47	-----	-----	-----	-----	-----

Zdroj: autor

3.2 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD LICHKOV – MIĘDZYLESIE

Železniční přechod Lichkov – Międzyzylesie leží na hranici mezi ČR a Polskem. Lichkov se nachází území Pardubického kraje a Międzyzylesie v Dolnoslezském vojvodství. (17)

Část tratě č. 024 mezi Letohradem a Lichkovem státní hranicí prošla v letech 2007 – 2009 elektrizací a modernizací. Součástí modernizace bylo především zvýšení nápravového tlaku na 22,5 t a třídy zatížitelnosti D4, neboť se jedná o trať s velkým potenciálním rozvojem nákladní dopravy. Také došlo ke zvýšení traťové rychlosti ze 70 km/h na 75 – 90 km/h, čímž došlo ke zkrácení jízdních dob u vlaků osobní dopravy o 5 min, u rychlíků o 3 min a u nákladních vlaků 11 min. Další zvýšení traťové rychlosti nebylo efektivní vzhledem ke konfiguraci terénu (protože je zde přímá závislost hlavně na případných nákladech). (31)

V JŘ 2010 je provozováno přes přechod Lichkov – Międzyzylesie celkem 5 párů vlaků osobní dopravy. 4 páry jsou osobní vlaky, které jsou provozovány v úseku Lichkov – Międzyzylesie, přičemž poslední večerní Os 5074/5 je veden v trase Międzyzylesie – Lichkov – Letohrad – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová. (17)

Jeden pár rychlíků R 252/253 „Orlice“, je v JŘ 2010 veden v trase Pardubice – Wrocław. V JŘ 2009 byl veden v trase Praha – Hradec Králové – Letohrad – Lichkov – Wrocław. Z důvodu změny požadavku na rozsah dopravní obslužnosti v dálkové dopravě ze strany MD ČR byl tento vlak v JŘ 2010 přesměrován do Pardubic. V Pardubicích je zachována přípojná vazba s Prahou prostřednictvím vlaku IC 572/573 „František Křižík“. (17, 22)

Osobní vlaky Lichkov – Międzyzylesie mají přípojně vazby od Letohradu, respektive z Ústí nad Orlicí. Ústí nad Orlicí se nachází na I. koridoru a zastavují zde rychlíky, spěšné vlaky a osobní vlaky. Letohrad ještě leží na trati 021 (Týniště nad Orlicí – Letohrad) a jsou zde vedeny osobní vlaky, spěšné vlaky a jeden pár rychlíků do Prahy

V Ústí nad Orlicí jsou přípoje ke spojům do Letohradu a Lichkova střídavě po dvou hodinách od Olomouce a Brna do 30 min. Od Prahy jsou v Ústí nad Orlicí jsou přípojně vazby do 10 min.

V opačném směru jsou přípoje v Ústí nad Orlicí ve směru Praha do 15 min po příjezdu vlaku od Letohradu, respektive Lichkova. Ve směru na Olomouc a Brno jsou přípojně vazby do 30 min.

Dále jsou do Lichkova vedeny v JŘ 2010 dva páry spěšných vlaků. Jedná se o Sp 1904/1905 „Sněžník“ (Pardubice – Lichkov) a Sp 1908/1909 „Kyšperk“ (Pardubice – Lichkov). Zatímco „Sněžník“ je veden v pracovních dnech, „Kyšperk“ je veden o víkendu.

V JŘ 2009 byl na Sp 1904/1905 „Sněžník“ řazen vůz BDs se službou úschovy během přepravy, v JŘ 2010 již tomu tak není. Souprava je tvořena pouze třemi vozy řady Bdmtee, stejně jako u Sp „Kyšperk“. Což zejména o víkendech představuje komplikace pro cestující s jízdními koly. (17)

Vzhledem k tomu, že jsou v pracovních dnech vedeny posilové vozy řady BDs na rychlicích z Hradce Králové do Prahy a o víkendu jsou odstaveny, mohlo by dojít k přesunu vozu BDs na vhodném vlaku do Pardubic, kde by o víkendu mohl být řazen na Sp „Kyšperk“ do Lichkova. V neděli večer opět na vhodném vlaku přepraven z Pardubic do Hradce Králové. Tím by došlo ke zlepšení služeb pro cestující při minimálních nákladech. (27)

Osobní vlaky jezdící mezi Lichkovem a Międzyzylesie jsou vedeny motorovým vozem řady 810, umožňující přepravu jízdního kola pouze za stanovištěm strojvedoucího.

Z Lichkova jezdí přes Dolní Lipku osobní vlaky do Štítů. V Dolní Lipce existuje přípojná trať č. 025 do Hanušovic. V Dolní Lipce jsou zachovány přípoje z a do Hanušovic. Pouze u ranního Os 20 074, s příjezdem do Dolní Lipky v 8:25, není zachován přípoj ve směru Lichkov. Os 20 500/20 548 odjíždí z Dolní Lipky již v 8:13.

Navrhnuté řešení při současném rozsahu služeb a zachování stávajících přípojných vazeb v Ústí nad Orlicí, jedná se o zlepšení současné situace:

Os 20 500/20 548 vyčká v Dolní Lipce příjezdu Os 20 074. Ve stanici Letohrad vyčká příjezdu Os 20 074 vlak Os 20 036. Dojde ke zlepšení dostupnosti oblasti Hanušovic a Červeného Potoka s Letohradem, čímž by mohlo dojít k posílení turistického ruchu v oblasti. (17)

3.2.1 Vozidla zajišťující dopravu do Lichnova

V JŘ 2010 je provozován přes PPS Lichkov – Międzyzylesie pouze jeden pár rychlíků. Souprava je tvořena vozy řady AB, BDs a B. Nevýhodou je, že služba úschovy během přepravy s možností rezervace místa pro jízdní kolo je umožněna pouze v úseku Pardubice – Lichkov – Pardubice, přestože je vůz BDs řazen v celém úseku až do Wrocławu.

Usnadněním přepravy jízdních kol je přeprava bez nutnosti dalšího zakupování jízdních dokladů u dopravce na polské straně, jímž jsou PKP-IC. Poplatek za jízdní kolo je u PKP-IC paušální, bez ohledu na tarif a vzdálenost je 9 zlotých. Zde se nabízí možnost spolupráce s ČD při přepravě jízdních kol mezi ČR a Polskem se slevou, nebo možností vrácení jízdního kola v cizím státě. Toto by muselo být smluvně dojednáno. (4, 41, 43)

Osobní vlaky jezdící mezi Lichkovem a Międzyzylesie jsou vedeny motorovým vozem řady 810, umožňující přepravu jízdního kola pouze za stanovištěm strojvedoucího.

3.2.2 Navrhované řešení v oblasti Lichkova

Z polského území zavedení nových spěšných vlaků z Wrocławu přes Międzyzylesie, Lichkov, Letohrad do Ústí nad Orlicí, viz obr. 23, červená trasa. Spěšně vlaky by mohly být vedeny ve dvouhodinových taktech. Vzhledem k tomu, že v JŘ 2010 je takt vlaků v úseku Lichkov – Letohrad 2 h, došlo by k proložení taktu pouze ve špičkových časech. V Letohradu ke spěšným vlakům z Wrocławu návazné přípoje ve směru Týniště nad Orlicí a Hradec

Králové, viz obr. 23, žlutá trasa. Ve stanici Ústí nad Orlicí přípoje prostřednictvím rychlíků na Prahu a na Olomouc, respektive Brno.

Ve stanici Lichkov přípojně vazby na osobní vlaky ve směru Dolní Lipka, Králíky a Štítý, viz obr. 23, zelená trasa.

Na konci osobních vlaků do Štítů vést přímý motorový vůz do Hanušovic, který bude odvěšen v Dolní Lipce, viz obr. 23, hnědá trasa. Tento vůz by měl umožňovat rozšířenou přepravu jízdních kol, nebo lyží v zimním období. V Hanušovicích návazné přípoje na vlaky směr Staré Město pod Sněžníkem, růžová trasa a Ramzová, černá trasa, viz obr. 23.



Obr. 23: Navrhované trasy v oblasti Lichkova

Zdroj: České dráhy, autor

3.2.3 Opatření ke zlepšení dopravní situace

Vzhledem k tomu, že rychlíky Ostrava-Svinov – Opava východ – Krnov – Gluchoňazy – Jeseník jsou vedeny v taktu 4 h, navrhuji toto řešení:

U rychlíků Ostrava-Svinov – Jeseník prodloužení vozebního ramene do Zábřehu na Moravě, viz obr. 24, červená trasa. Takt 4 h je v současné době

dostačující. Vzhledem k tomu, že takt je 4 h, nedošlo by prodloužením vozebního ramene do Zábřehu na Moravě k navýšení počtu souprav. Zároveň by došlo k lepší dopravní obslužnosti oblasti Jeseníků pro obyvatele severní Moravy a zůstalo by zachováno spojení Brna s Jeseníkem. Motorové rychlíky jsou v současné době vedeny v soupravě 843 + Btn + 80.29, což umožňuje přepravu jak jízdních kol, tak přepravu lyží v zimním období. (27)

Zároveň by došlo k přípojné vazbě v Zábřehu na Moravě mezi rychlíky Šumperk – Zábřeh na Moravě – Brno a vlaky Ostrava-Svinov – Jeseník – Zábřeh na Moravě. Tudíž zůstane zachováno spojení Jeseník – Olomouc.

V roce 2010 byla dokončena rekonstrukce a elektrizace tratě č. 291 Zábřeh na Moravě – Šumperk, což umožnilo převedení části rychlíků Brno – Jeseník do trati Brno – Šumperk, bez nutnosti přepřahu v Zábřehu na Moravě. Od rychlíků které jsou ukončeny v Šumperku, jsou přípojné vazby v Zábřehu na Moravě ve směru Hanušovice a Jeseník. (31)

Navrhované řešení: V současné době je u všech rychlíků Brno – Zábřeh na Moravě – Šumperk (– Jeseník) zavedena služba úschovy během přepravy, s možností rezervace místa pro jízdní kolo. U přímých rychlíků Brno – Šumperk by mělo dojít v zimním období k prodloužení až do Koutů nad Desnou, viz obr. 24, zelená trasa.

Z důvodů krátkých nástupišť, vést soupravu v úseku Šumperk – Kouty nad Desnou pouze o třech vozech, vozy AB, BDs a B.

V Koutech nad Desnou je již v současné době (2010) zřízena od železniční stanice kyvadlová doprava na Červenohorské sedlo, jenž je lyžařským střediskem.

V Koutech nad Desnou by měly být vytvořeny důsledné přestupní vazby na veřejnou linkovou dopravu, provozovanou především dopravcem Veolia Transport Morava ve směru přes Loučnou nad Desnou, Červenohorské sedlo, Bělou pod Pradědem a Jeseník. Mohlo by tak dojít ke zlepšení spojení v celé oblasti a také pro cestující z Polska, např. z Opole do Červenohorského sedla. (14, 27, 41)

Vzhledem k tomu, že v současné době (2010) je hustota železničního spojení mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou v intervalu jedné hodiny, mohlo by dojít ke zrušení části linky Veolie Transport Šumperk – Kouty nad Desnou Jeseník v úseku Šumperk – Kouty nad Desnou. Nedošlo by k duplicitnímu spojení a došlo by k ušetření finančních prostředků krajského úřadu Olomouckého kraje. (14)

V JŘ 2010 došlo k převedení některých rychlíků z trasy Brno – Olomouc – Jeseník na trasu Brno – Olomouc – Šumperk, došlo k snížení počtu rychlíků Brno – Jeseník ze 4 v JŘ 2009 na 3 v JŘ 2010. Na trati 292 jsou provozovány také přímé spěšné vlaky z Olomouce do Jeseníku, viz obr. 24, modrá trasa. (17)



Obr. 24: Navrhované trasy rychlíků

Zdroj: České dráhy

3.2.4 Tarifní balíčky

Vzhledem k tomu, že se v blízkosti přechodu Lichkov – Międzyzlesie nachází pohoří Králický Sněžník a zejména Jeseníky, možnost rozvoje turistického ruchu spočívá zejména v cykloturistice a zimních sportech.

Pro cestující z Polska při využití železniční dopravy nabídka jednodenní snížené ceny za využití služeb v lyžařském areálu v Ramzové, nebo Červenohorském sedle. Na Ramzové zastavují veškeré rychlíky, zároveň se jedná o nejvýše položenou rychlíkovou stanici v ČR. Na Červenohorské sedlo dopraví cestující návazný autobus z Jeseníku, případně Koutů nad Desnou. (25)

V Olomouckém kraji se v JŘ 2010 nacházejí půjčovny jízdních kol pouze ve stanicích Olomouc hl. n. a Prostějov hl. n. Doporučuje se zřízení půjčoven jízdních kol také ve stanicích na trati 292 (Krnov – Šumperk), jako Hanušovice, Jindřichov na Moravě, Branná, Ostružná, Ramzová, Lipová Lázně, či Jeseník. Také na trati 294 ve Starém Městě pod Sněžníkem. Na trati 025 v Červeném Potoce a Dolní Lipce. Jelikož se jedná o neobsazené zastávky mohl by zde půjčovat jízdní kola proškolený brigádník, který by zároveň mohl prodávat jízdenky formou POP, či prodávat turistické mapy okolí. Vzhledem k situaci, že tyto již územně spadají do Pardubického kraje, doporučuje se odstranění bariér při případném předání jízdního kola ve stanici ležící mimo kraj zapůjčení. (8, 17)

Další možností je poskytnutí slevy na jízdenku při využití Akrobat Parku ve Štítech, jenž disponuje největším letním skokanským areálem v Evropě, toto by muselo být smluvně dojednáno. (1)

ČD by za poskytnutí slevy na vstupném mohly propagovat tento park na svých webových stránkách, na nádražích, formou informačních letáků jakým ČD pro Vás, čímž by mohlo dojít ke kompenzování slevy ze strany ČD.

Další možností, jak zajistit rozvoj turistické přeshraniční dopravy je poskytnutí slevy při vstupu na památky UNESCO. V ČR by se jednalo o zámecký areál v Litomyšli. V současné době jsou prohlídky umožněny pouze v českém, anglickém a německém jazyce. Vzhledem ke zvýšenému zájmu polských občanů se doporučuje zavedení prohlídek také v polském jazyce. Na území Polska se jedná o Halu století ve Wrocławu. V Kłodzku například možnost navštívení pevnosti s labyrintem chodeb na hoře Forteczna, která má výšku 369 m, což je vhodné i pro rodiny s dětmi. (15)

Zlepšení turistického ruchu by přispělo zavedení přímých spěšných vlaků mezi Ústím nad Orlicí a Wrocławí, což by mohlo přispět k flexibilnějšímu plánování cest, viz tab. 15 a 16. Ke zlepšení služeb ve vlaku by mohla být zavedena služba minibaru, alespoň na českém území mezi stanicemi Ústí nad Orlicí – Lichkov.

Tab. 15: Dvouhodinový takt vlaků na rameni Wrocław – Kłodzko – Międzyzylesie – Lichkov – Letohrad – Ústí nad Orlicí

Sp	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.
Wrocław	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52
Kłodzko	9:40/9:42	11:40/11:42	13:40/13:42	15:40/15:42	17:40/17:42	19:40/19:42
Międzyzylesie	10:24/10:27	12:24/12:27	14:24/14:27	16:24/16:27	18:24/18:27	20:24/20:27
Lichkov	10:35/10:37	12:35/12:37	14:35/14:37	16:35/16:37	18:35/18:37	20:35/20:37
Letohrad	10:57/11:00	12:57/13:00	14:57/15:00	16:57/17:00	18:57/19:00	20:57/21:00
Ústí nad Orlicí	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15	21:15

Zdroj: Autor

Tab. 16: Dvouhodinový takt vlaků na rameni Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Międzyzylesie – Kłodzko – Wrocław

Sp	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.
Ústí nad Orlicí	6:40	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40
Letohrad	6:55/6:58	8:55/8:58	10:55/10:58	12:55/12:58	14:55/14:58	16:55/16:58
Lichkov	7:19/7:21	9:19/9:21	11:19/11:21	13:19/13:21	15:19/15:21	17:19/17:21
Międzyzylesie	7:30/7:33	9:30/9:33	11:30/11:33	13:30/13:33	15:30/15:33	17:30/17:33
Kłodzko	8:10/8:13	10:10/10:13	12:10/12:13	14:10/14:13	16:10/16:13	18:10/18:13
Wrocław	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01

Zdroj: Autor

Tento rozsah zavedených spěšných vlaků je ideálním stavem. Je možnost jednání o případné redukci některých poledních spojů z ekonomických důvodů.

K tomuto návrhu spěšných vlaků mezi Ústím nad Orlicí a Wrocławí náleží také jeden pár rychlíků R 252/253 „Orlice“, který je výchozí z Pardubic, viz tab. 17.

Tab. 17: JŘ R 252/253 „Orlice“

R 252/253 „Orlice“	příj./odj.	příj./odj.
Pardubice hl. n.	17:44	10:12
Ústí nad Orlicí	18:29/18:30	9:25/9:26
Letohrad	18:45/18:48	9:07/9:10
Lichkov	19:09/19:11	8:45/8:47
Międzyzlesie	19:20/19:23	8:34/8:37
Kłodzko	20:02/20:03	7:51/7:52
Wrocław	21:51	6:02

Zdroj: České dráhy, autor

U spěšných vlaků jsou ve stanici Ústí nad Orlicí přípojně vazby ve směru do Pardubic a Prahy, a to za 7 min.

Přípojně vazby ze směru Praha a Pardubice jsou také a jsou rovněž 7minutové.

Z Moravy jsou přípojně vazby následující: od rychlíku z Brna a České Třebové 28 min. Přípoje do České Třebové a Brna jsou v Ústí nad Orlicí 26 min. (17)

Navrhovaná opatření: Vzhledem k tomu, že trať na území Polska má velmi nízké rychlosti, s cestovní rychlostí mezi Wrocławí a Międzyzlesie pouhých 51 km/h, doporučuji alespoň částečnou rekonstrukci tratě, zejména zhlaví jednotlivých stanic, což umožní vyšší průjezdnou rychlost přes stanice, zvýšení cestovní rychlosti a také snížení počtu souprav a tím ušetření finančních prostředků na provoz a údržbu.

Na českém území by měly být důsledné přestupní vazby ve stanici Ústí nad Orlicí, což jsem uvedl v návrhu. U rychlíku „Orlice“ omezení zastavování mezi Ústím nad Orlicí a Pardubicemi, kde rychlík nahrazuje osobní vlak a pozbývá tak význam dálkové vlaku.

Křižování vlaků mezi Ústím nad Orlicí a Wrocławí se bude uskutečňovat ve stanicích Letohrad, Bystrzyca Kłodzka, Starczów a Smardzów Wrocławski.

Při zavedení dvouhodinového taktu po celý den, bude možné připravovat různé typy marketingových balíčků s využitím železnice pro zvýšení poptávky po železniční dopravě za účelem turistiky. Např. z Pardubic odjezd v 6:02, příjezd do Międzyzylesie v 7:30, zde garantovaná prohlídka zámku od 8:00. V 9:33 odjezd vlakem do Kłodzka, zde prohlídka města (muzeum, labyrint chodeb), možnost oběda a např. ve 14:13 odjezd do Wrocławu, zde možnost prohlídky Haly století.

Cesta zpět v 17:52 z Wrocławu a do Pardubic příjezd ve 21:56, viz tab 18.

*Tab. 18: Možnost navštívení atrakcí při zavedení dvouhodinového taktu vlaků
Ústí nad Orlicí – Wrocław*

	Příjezd vlaku	Odjezd vlaku	Doba jízdy	Volný čas	Možnost navštívení (doba prohlídky)	Doba přepravy na atrakci
Pardubice	-----	6:02	-----	-----	-----	-----
Jízda Pardubice – Międzyzylesie			1 h 28 min			
Międzyzylesie	7:30	9:33	-----	2 h 3 min	zámek (1 h)	2 x 15 min
Jízda Międzyzylesie – Kłodzko	-----		37 min	-----	-----	-----
Kłodzko	10:10	14:13	-----	4 h 3 min	Labyrint chodeb (45 min)	2 x 30 min
Jízda Kłodzko – Wrocław	-----		1 hod 48 min	-----	-----	-----
Wrocław	16:01	17:52	-----	1 h 51 min	Hala Století (45 min)	2 x 20 min
Jízda Wrocław – Pardubice			4 h 4 min	-----	-----	-----
Pardubice	21:56	-----	-----	-----	-----	-----

Zdroj: Autor

3.3 ŽELEZNIČNÍ PŘECHOD PETROVICE U KARVINÉ – ZEBRZYDOWICE

Přes přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice je v současné době (2010) jediným přechodem do Polska, kde jsou provozovány vlaky vyšší kvality.

V denní době zde jezdí vlaky EC spojující Prahu, Villach, Wien s Warszawou. V nočních hodinách rychlíky spojující Prahu, Wien, Budapest s Krakówem, Warszawou a do Moskva. Jeden pár osobních vlaků Bohumín – Kraków.

Na ostatních dvou přechodech je doprava minimální V JŘ 2009 byla zastavena osobní doprava na přechodu Český Těšín – Cieszyn zcela. (14, 17)

Po roce 1989 došlo k obnovení přeshraniční dopravy mezi Českým Těšínem a Cieszynem. Toto spojení bylo využíváno mnohými lidmi z širokého okolí, zejména z Ostravy a Havířova pro cesty na burzu v Cieszyně. V současné době tato burza stagnuje, proto i obyvatelé ČR méně využívali toto spojení, dnes už pouze do Českého Těšína a dále pěšky. Je otázkou, zdali by se po znovuzprovoznění vlaků osobní dopravy mezi Českým Těšínem a Cieszynem dosáhlo rentabilnosti tohoto spojení, neboť nádraží v Českém Těšíně se nachází nedaleko státní hranice a docházková vzdálenost je pár set metrů. (41)

V současné době neexistuje žádné spojení MHD mezi těmito dvěma městy. Lidé byli tradičně zvyklí přecházet mezi oběma městy po jednom ze dvou mostů.

Z vlastní zkušenosti vím, že zavedení MHD by bylo nekonkurenceschopné vůči chůzi a finančně náročné. V Cieszyně se nachází řada historických budov a proto je také vhodnější pro návštěvníky využít chůzi.

3.3.1 Opatření ke zlepšení dopravní situace

Největší potenciál růstu osobní přeshraniční dopravy má přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. V JŘ 2009 byl zaveden přímý ranní osobní vlak ze stanice Ostrava-Svinov do Katowic. Od JŘ 2010 je opět výchozí z Bohumína. (17)

K rozvoji turistického ruchu by mělo napomoci zavedení dvou párů přímých vlaků Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Petrovice u Karviné – Oświęcim – Kraków.

Tento vlak by měl být výchozí ze stanice Ostrava-Svinov, neboť toto nádraží má, co do počtu odbavených cestujících, a také spádovosti pro značnou část Ostravanů, větší potenciál, než Hlavní nádraží.

Na polském území se na této trase nacházejí hned tři památky UNESCO, jedná se o Oświęcim, solný důl Wieliczka a Kraków. (29)

Vzhledem k parametrům železniční dopravní cesty na polském území, kdy v JŘ 2010 R 401 „Silesia“, urazí vzdálenost 116 km mezi Zebrzydowicemi a Krakówem za 2 hodiny a 57 minut, se doporučuje vedení přímého vlaku ze stanice Ostrava-Svinov již kolem 6. hodiny. Z tohoto důvodu budou zachovány přípojné vazby na tento vlak pouze z regionálních center kraje, jako jsou Opava, Frýdek-Místek, Havířov, či Karviná.

Pro lepší obslužnost katowické oblasti doporučuji v Czechowicích-Dziedzicích přípoj ve směru Katowice, viz tab. 19 a 20. (14, 17)

Tab. 19: Vedení spěšných vlaků Ostrava-Svinov – Kraków

Sp	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.
Ostrava-Svinov	6:20		18:20	
Ostrava hl. n.	6:27/6:29		18:27/18:29	
Bohumín	6:36/6:38		18:36/18:38	
Zebrzydowice	7:01/7:02		19:01/19:02	
Czechowice- Dziedzice	7:39/7:40	7:50	19:39/19:40	19:50
Oświęcim	8:18/8:20	-----	20:18/20:20	-----
Kraków	10:12	-----	22:12	-----
Katowice	-----	8:35	-----	20:35

Zdroj: Autor

Tab. 20: Vedení spěšných vlaků Kraków – Ostrava-Svinov

Sp	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.	příj./odj.
Katowice	7:29	-----	19:29	-----
Kraków	-----	6:10	-----	18:10
Oświęcim	-----	7:46/7:48	-----	19:46/19:48
Czechowice- Dziedzice	8:18	8:28/8:30	20:18	20:28/20:30
Zebrzydowice	-----	9:04/9:05	-----	21:04/21:05
Bohumín	-----	9:25/9:27	-----	21:25/21:27
Ostrava hl. n.	-----	9:34/9:36	-----	21:34/21:36
Ostrava-Svinov	-----	9:43	-----	21:43

Zdroj: Autor

Možností, jak ještě více zatraktivnit a zpřístupnit solně do ve Wieliczce je prodloužení vozebního ramene spěšných vlaků z Krakova. Možnost prodloužení trasy pouze u ranního vlaku z ČR a večerního do ČR. Kdy doba jízdy mezi stanicí Krakówem a Wieliczkou činí 22 min. Tímto krokem by nedošlo k navýšení turnusové potřeby vozidel a vlakových čet.

Vzhledem k parametrům železniční dopravní cesty v Polsku by zvýšení počtu spojů pravděpodobně nepřineslo větší množství cestujících, neboť by se z časového hlediska nepodařilo dosáhnout více turisticky zajímavých míst. Toto je pouze návrh, provoz by musel být dále zkoumán a vyhodnocován.

V roce 2011 by měla být zahájena rekonstrukce části tratě 325 (Studénka – Veřovice). V úseku Studénka – Sedlnice dojde k celkové rekonstrukci a v úseku Sedlnice – letiště Mošnov dojde k výstavbě zcela nové tratě, jenž bude ukončena v bezprostřední blízkosti letištní haly (s letištní halou bude propojena krytou zastřešenou chodbou). Tímto řešením dojde v ČR vůbec poprvé k bezprostřednímu napojení letiště na železniční síť.

V roce 2013 by měla být stavba dokončena a spuštěna do provozu. Otázkou zůstává, zda bude do jakých destinací se bude létat, neboť se v současné době (2010) pravidelně z letiště Leoše Janáčka Ostrava (Mošnov) létá pouze do Prahy, Wieně.

Výhodou pro polské turisty je zastavování vlaků EC ve stanici Ostrava-Svinov, kde by mohla vzniknout přestupní vazba na vlaky na letiště Leoše Janáčka Ostrava (Mošnov). Jako jistou možnost vidím v charterových letech, ovšem v současné době (2010) je velkou regionální konkurencí letiště Katowice-Pyrzowice. Muselo by dojít k oživení letového provozu na letišti Leoše Janáčka Ostrava. (44)

3.3.2 Tarifní balíčky

Zde je možnost zaměřit se na velká města a jejich nejbližší okolí. Na polské straně možnost navštívení bývalého koncentračního tábora v Oświęcimí, či solné doly Wieliczka nedaleko Krakówa, v Krakóvě hrad Wawel a centrum města, v zimě spojené s vánočními trhy. Všechny tři možnosti navštívení jsou zapsány na seznamu UNESCO.

Vzhledem k tomu, že trať na polském území neprošla modernizací, jsou traťové rychlosti nízké. Pokud chce železnice na této spojnici v současné době uspět, musí nabídnout nízkou cenu přepravy, komfortní soupravy a také nabídnutí možnosti vstupů na zajímavá místa regionu.

Doporučuji oddělit jednotlivá návštěvní místa na samostatné celky. Tzn. možnost navštívení Oświęcimí, nebo samostatně Krakówa a Wieliczky.

Při použití vlaku k návštěvě solného dolu ve Wieliczce by mohla být poskytnuta sleva na vstupném, které v současné době představuje 50 zlotých na osobu, což je při současném kurzu 320 Kč (5. listopadu 2010), při prohlídce větší skupiny v zahraničním jazyce dokonce 65 zlotých, 416 Kč na osobu. Z toho vyplývá možnost zavedení slevy na vstupném při použití vlaku po předložení jízdního dokladu a také snížení ceny rodinné vstupenky, při použití vlaku. V současné době představuje pro dva dospělé a dvě děti od 4 – 16 let 1159 Kč v cizím jazyce. Možností, jak kompenzovat slevu ze strany solných dolů Wieliczka je propagace dolu na webu ČD, formou propagačních materiálů ve vlacích, či na nádražích. Možný plán cesty z Ostravy do Wieliczky, viz tab 21 (4, 29)

Tab. 21: Plán cesty z Ostravy do solného dolu Wieliczka

	Příjezd vlaku	Odjezd vlaku	Doba jízdy	Volný čas	Možnost navštívení (doba prohlídky)	Doba přepravy na atrakci
Ostrava-Svinov	-----	6:20	-----	-----	-----	-----
Jízda Ostrava – Wieliczka	-----		4 h 22 min	-----	-----	-----
Wieliczka	10:42	17:40	-----	7 h 58 min	Solné doly Wieliczka (4 h)	2 x 30 min
Jízda Wieliczka – Ostrava-Svinov	-----		4 h 3 min	-----	-----	-----
Ostrava-Svinov	21:43	-----	-----	-----	-----	-----

Zdroj: Autor

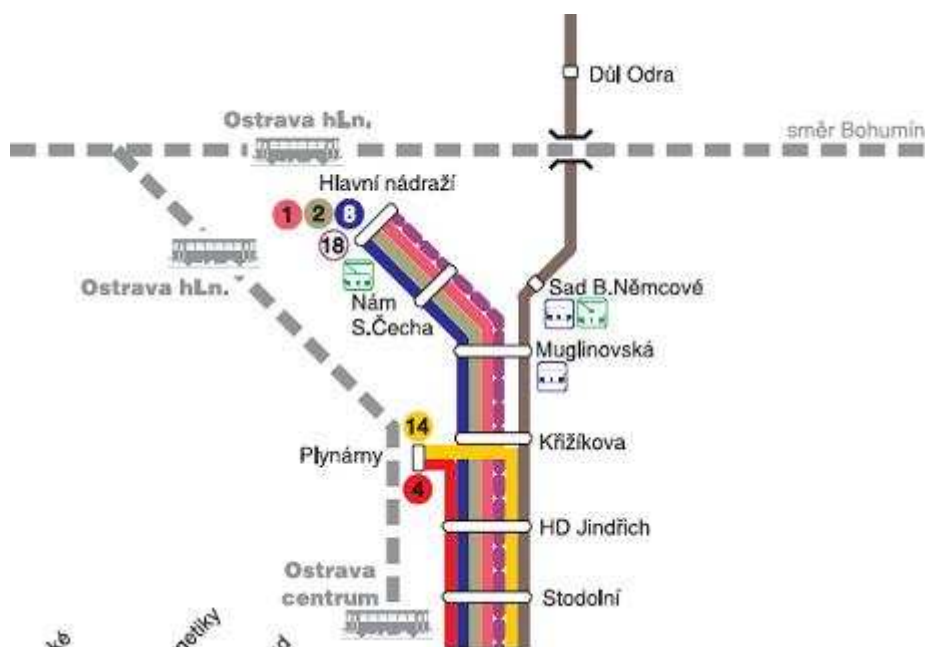
Na české straně možnost navštívení vyhlídkové radnice města Ostravy, mj. nejvyšší radniční věže v ČR, Slezskoostravský hrad a Miniuni, na tzv. kartu Trio, která v současné době již existuje (2010) a na kterou by mohla být po předložení jízdního dokladu poskytnuta další sleva.

Další možností je navštívit areál Československého opevnění, který se rozprostírá na Hlučínsku při hranici s Polskem. Možným spojením je výstup ve

stanici Ostrava hl. n. a dále pokračovat návaznými autobusovými spoji Veolie Transport. Zastávky návazných autobusů jsou vzdáleny 10 min chůze od hlavního nádraží, nebo lze využít návazné tramvajové, nebo trolejbusové spoje na zastávku Muglinovská, viz obr. 45. Další možností je návštěva Dinoparku v Orlové, kam se lze rovněž dopravit autobusy Veolie Transport přímou linkou z ostravského hlavního nádraží.

Pro mladší návštěvníky Polska může být lákadlem již republikově známá Stodolní ulice, v níž se nachází na 50 různých restaurací, hospod, barů, tanečních parketů a scén, viz obr. 44, příloha.

Zde je opět možnost vystoupit ve stanici Ostrava hl. n. a jet návaznými tramvajovými spoji Dopravního podniku Ostrava (DPO), linek 1, 2, nebo 8 a vystoupit na tramvajové zastávce Stodolní, viz obr 47, či využít možnosti vlaku a ve stanici Ostrava hl. n. přestoupit na návazný spoj linky S6, která zastavuje na železniční zastávce Stodolní, doslova na Stodolní ulici, viz obr. 46. Nebo jít pěšky.



Obr. 45: Schéma linek MHD úsek Ostrava Hlavní nádraží – Stodolní

Zdroj: DPO



Obr. 46: Železniční zastávka Ostrava-Stodolní, žlutý dům vlevo roh Stodolní ulice

Zdroj: Autor

ZÁVĚR

Cílem práce bylo zmapovat postavení železničních přechodů mezi ČR a Polskem a ČR a Německem. Zjištění současného stavu osobní přeshraniční dopravy a navrnutí řešení, jak přilákat nové zákazníky prostřednictvím nových nabídek a zlepšením stávajících služeb v železniční dopravě ve vazbě na turistiku, která je jedním z hlavních důvodů proč jsou hranice překračovány. V některých oblastech (na některých tratích) možná dokonce jediným.

Mezi ČR a Německem jsem detailněji zpracoval přechod Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein. Zde je potenciál rozvoje turistického ruchu zaměřen zejména na zimní sporty a cykloturistiku. Železnice by měla nabídnout v tomto směru adekvátní vozy, umožňující bezproblémovou přepravu jízdnicích kol a lyží. Vozidla by měla odpovídat standardům 21. století.

Mezi ČR a Polskem jsem detailněji zpracoval přechody Lichkov – Międzyzlesie a přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.

U přechodu Lichkov – Międzyzlesie vidím rozvoj turistické osobní přeshraniční dopravy v lepší nabídce půjčoven jízdnicích kol v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách. Samozřejmostí by mělo být umožnění vrácení jízdnicího kola v jiné stanici, než ve stanici zapůjčení, respektive na území cizího státu a možnost přepravy vypůjčeného kola na daných trasách bezplatně.

V blízkosti přechodu Lichkov – Międzyzlesie se nachází významná pohoří Králického Sněžníku a Jeseníků, v zimním období vidím potenciál v rozvoji zimních sportů zajištěním vhodných spojů umožňují přepravu lyží a návazností mezi spoji.

A možnost zavedení garantovaných prohlídek turistických atrakcí v přímé návaznosti na vlaková spojení.

U přechodů na severní Moravě má v současné době největší potenciál růstu, při minimálních nákladech na rekonstrukce tratí na území Polska, přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice.

Zde vidím potenciální rozvoj turistické osobní přeshraniční dopravy v památkách UNESCO (solné doly Wieliczka, bývalý koncentrační tábor Oświęcim a město Kraków), které se nacházející na polském území poblíž českých hranic.

Tarifní balíček by se měl zaměřit vždy pouze na jednu památku, protože při současném stavu infrastruktury v Polsku nelze plnohodnotně navštívit více památek najednou.

Na českém území možnost navštívení města Ostravy a turistické místa blízko něj, jako Dinopark v Orlové, areál československého opevnění na Hlučínsku.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

1. *Akrobatický park ve Štítech* [online]. Poslední revize 03. 05. 2010 [citace 2010-05-03] Dostupné z <<http://www.acrobatpark.com/view.php?cislocclanku=2009051101>>.
2. *Arber* [online]. Poslední revize 21. 4. 2010 [citace 2010-04-21] Dostupné z <<http://www.arber.de/zima/zimni-sport/sankarska-draha.html>>.
3. *Bavorský les* [online]. Poslední revize 14. 4. 2010 [citace 2010-04-14] Dostupné z <http://cestovani.idnes.cz/bavorsky-les-otevrel-nejdelssi-stezku-v-korunach-stromu-atrakce-kousek-od-hranic-gpg-igsvet.asp?c=A091105_173359_igsvet_tom>.
4. *Cenové kurzy bank* [online]. Poslední revize 5. 11. 2010 [citace 2010-11-05] Dostupné z <<http://www.mesec.cz/kurzy/>>.
5. *Cestovní tipy Železnorudska* [online] 3. 8. 2010 [citace 2010-08-03] Dostupné z <<http://cestovani.idnes.cz/>>.
6. COILEY, J. *Vlaky*. Praha: FORTUNA PRINT, 1998. 64 s. ISBN 80-86144-00-3.
7. *ČD cestování vlakem do zahraničí* [online]. Poslední revize 3. 12. 2009 [citace 2009-12-03] Dostupné z <<http://www.cd.cz/mezinarodni-cestovani/vlakem-do-evropy/polsko-4079/>>.
8. *ČD půjčovny jízdních kol* [online]. Poslední revize 18. 4. 2010 [citace 2010-04-18] Dostupné z <<http://www.cd.cz/volny-cas/pujcovny-kol-cd/-5888/>>.
9. *České dráhy* [online]. Poslední revize 22. 11. 2009 [citace 2009-11-22] Dostupné z <<http://www.cd.cz/>>.
10. *Diskolokace železničních vozů* [online]. Poslední revize 20. 9. 2010 [citace 2010-09-20] Dostupné z <<http://www.vagonweb.cz/>>.

11. *Donau-Moldau bahn* [online]. Poslední revize 17. 11.2010 [citace 2010-10-24] Dostupné z <<http://www.trat-180.wz.cz/rekonstrukce>>.
12. *Dopravní podnik Ostrava* [online]. Poslední revize 25. 9. 2010 [citace 2010-09-25] Dostupné z <<http://www.dpo.cz/>>.
13. *Eurocamp Běšiny* [online]. Poslední revize 22. 4. 2010 [citace 2010-04-22] Dostupné z <<http://www.eurocamp.besiny.cz/>>.
14. *IDOS* [online]. Poslední revize 20. 5. 2010 [citace 2010-05-20] Dostupné z <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>>
15. *Klodska pevnost s labyrintem* [online]. Poslední revize 20. 10. 2010 [citace 2010-10-20] Dostupné z <<http://www.kladskepomezi.cz/cz/turisticke-cile-v-polsku/detail-kladska-pevnost-s-labyrintem-chodeb>>.
16. *Klenová* [online]. Poslední revize 14. 4. 2010 [citace 2010-04-14] Dostupné z <<http://www.gkk.cz/klenova/?view=info&lng=cz>>.
17. Knižní jízdní řád ČD 2010 (2000 – 2010)
18. KOBZA, M. – ŠINDELÁŘOVÁ, I. *Řeky Moravskoslezského kraj*. Praha: Poznání, 244 s. ISBN 978-80-86606-70-5.
19. *Králický Sněžník* [online]. Poslední revize 03. 05. 2010 [citace 2010-05-03] Dostupné z <<http://www.sneznik.cz/cz/vitejte/>>.
20. *Lyžařské a běžecké stopy na Šumavě* [online]. Poslední revize 24. 4. 2010 [citace 2010-04-24] Dostupné z <<http://www.sumavanet.cz/www/lyzovani/bezky.asp?typ=snet>>.
21. MARŠÁL, J. – TOUŠLOVÁ, I. *Toulavá kamera*. Praha: freytag a berndt, 2008. 237 s.
22. *Ministerstvo dopravy* [online] 28. 7. 2010 [citace 2010-07-28] Dostupné z <<http://www.mdcr.cz/cs/default.htm>>.

23. *Nationalpark Bayerischer Wald* [online]. Poslední revize 2. 4. 2010 [citace 2010-04-02] Dostupné z <<http://www.nationalpark-bayerischer-wald.de/tschechisch/>>.
24. *Park miniatur* [online]. Poslední revize 03. 05. 2010 [citace 2010-05-03] Dostupné z <<http://park-miniatur.com/cs/>>.
25. *Ramzová* [online]. Poslední revize 03. 05. 2010 [citace 2010-05-03] Dostupné z <<http://ramzova.ceskehory.cz/okoli/>>.
26. *Rychlodráha Plzeň –München* [online] Poslední revize 17. 11. 2010 [citace 2010-11-17] Dostupné z <http://plzen.idnes.cz/rychlodrahu-z-plzne-do-mnichova-mozna-uz-v-roce-2020-f8z-/plzen-zpravy.asp?c=A101108_095841_plzen-zpravy_alt>.
27. *Řazení vlaků, informace z železniční dopravy* [online]. Poslední revize 10. 8. 2010 [citace 2010-08-10] Dostupné z <<http://www.zelpage.cz/>>.
28. SCHREIER, P. *Zrození železnic v Čechách na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Baset, 2004. ISBN 80-7340-034-0.
29. *Solný důl Wieliczka* [online]. Poslední revize 23. 10. 2010 [citace 2010-10-23] Dostupné z <<http://www.kopalnia.pl/>>.
30. *Stodolní ulice* [online]. Poslední revize 6. 11. 2010 [citace 2010-06-11] Dostupné z <<http://www.stodolni.cz/mapa.php>>.
31. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. Poslední revize 22. 11. 2009 [citace 2009-11-22] Dostupné z <<http://www.szdc.cz/index.html>>.
32. SVOBODA, V. *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: Vydavatelství a nakladatelství NN (III), 1995.
33. *Švihov* [online]. Poslední revize 14. 4. 2010 [citace 2010-04-14] Dostupné z <<http://www.hradsvihov.cz/popis.html>>.

34. *Tipy na cyklistické výlety* [online]. Poslední revize 25. 2. 2010 [citace 2010-02-25]
Dostupné z <<http://www.tipnavylet.cz/cyklotrasy/>>.
35. TŮMA, J. *100 největších železničních zajímavostí*. Praha: Columbus spol. s r. o., 1995.
107 s. ISBN 80-7249-171-7.
36. *Velhartice a Rabí* [online]. Poslední revize 14. 4. 2010 [citace 2010-04-14] Dostupné
z <<http://www.turisturaj.cz/?cid=5>>.
37. *Waldbahn* [online]. Poslední revize 3. 5. 2010 [citace 2010-05-03] Dostupné
z <http://www.bayern-takt.de/public_main_modul.php?unit=&ses=&document_id=212>.
38. *Zelené autobusy* [online]. Poslední revize 28. 4. 2010 [citace 2010-04-28] Dostupné
z <http://www.csadplzen.cz/?ob=sumava&ls1=menu_doprava>.
39. *Zelená linka zelených autobusů* [online]. Poslední revize 28. 4. 2010 [citace 2010-04-28]
Dostupné z <<http://www.csadplzen.cz/mainindex/44084001.htm>>.
40. *Zwickau* [online]. Poslední revize 18. 11. 2010 [citace 2010-11-18] Dostupné
z <<http://en.wikipedia.org/wiki/Zwickau>>
41. *Železniční diskuzní fórum* [online]. Poslední revize 15. 10. 2010 [citace 2010-10-15]
Dostupné z <<http://www.k-report.net/>>.
42. *Železniční společnost Koleje Dolnośląskie* [online] 19. 11. 2010 [citace 2010-11-19]
Dostupné z <<http://www.kolejedolnoslaskie.eu/>>.
43. *Železniční síť polských drah* [online]. Poslední revize 23. 10. 2010 [citace 2010-10-23]
Dostupné z <http://www.pkp.pl/files/AGC_AGTC.pdf>.
44. *Železniční stavba Studénka – letiště Mošnov* [online] 20. 11. 2010 [citace 2010-11-20]
Dostupné z <<http://www.ct24.cz/doprava107130-vlakem-na-mosnovske-letiste-az-v-roce-2013/>>.

45. *Žlutá linka zelených autobusů* [online]. Poslední revize 28. 4. 2010 [citace 2010-04-28]
Dostupné z <<http://www.csadplzen.cz/mainindex/43357001.htm>>.
46. Zubačka Harrachov [online]. Poslední revize 24. 10. 2010 [citace 2010-10-24] Dostupné
z
<http://www.zubacka.cz/aktualne/20100831_jak_dal_mezi_harrachovem_a_szklarskou_porebou/index.htm>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Železniční přechody ležící na tranzitních koridorech.....	12
Obr. 2: Přehled států dostupných z ČR bez přestupu.....	18
Obr. 3: Přechod Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein.....	21
Obr. 4: Přechod Česká Kubice – Furth im Wald.....	23
Obr. 5: Přechody na Chebsku.....	25
Obr. 6: Mapa platnosti nabídky REGIONet EgroNet.....	27
Obr. 7: Přechody na Chomutovsku.....	29
Obr. 8: Mapa platnosti jízdenek REGIONet Labe – Elbe.....	34
Obr. 9: Přechod Dolní Žleb – Bad Schandau.....	35
Obr. 10: Přechody ve Šluknovském výběžku a Liberecko.....	36
Obr. 11: Přechod Szklarska Poręba.....	39
Obr. 12: Přechod Międzylesie.....	41
Obr. 13: Pamětní deska v Mikulovicích připomínající znovuotevření přechodu.....	44
Obr. 14: Přechod Głuchołazy.....	44
Obr. 15: Přechody na severní Moravě.....	47
Obr. 16: Staniční budova Železná Ruda-Alžbětín.....	49
Obr. 17: Staniční budova Bayerisch Eisenstein.....	49
Obr. 18: Sjezdové tratě v areálu Nad Nádražím.....	50
Obr. 19: Pohled na sjezdovku Nad Nádražím, Železná Ruda město.....	51

Obr. 20: Localbahnmuseum, Bayerisch Eisenstein.....	52
Obr. 21: Hrad Velhartice.....	59
Obr. 22: Vyhlídková věž.....	62
Obr. 23: Navrhované trasy v oblasti Lichkova.....	67
Obr. 24: Navrhované trasy rychlíků.....	69
Obr. 45: Schéma linek MHD úsek Ostrava Hlavní nádraží – Stodolní.....	79
Obr. 46: Železniční zastávka Ostrava-Stodolní, žlutý dům vlevo roh Stodolní ulice.....	80

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Železniční přechody do Německa.....	14
Tab. 2: Železniční přechody do Polska.....	15
Tab. 3: Železniční přechody na Slovensko.....	16
Tab. 4: Železniční přechody do Rakouska.....	17
Tab. 5: Vlak jede v období JŘ 2009/2010.....	20
Tab. 6: Vlak jede v období JŘ 2009/2010.....	20
Tab. 7: Vlak jede v období JŘ 2009/2010.....	33
Tab. 8: JŘ vlaků (Letohrad –) Lichkov – Międzyzlesie.....	40
Tab. 9: JŘ vlaků Międzyzlesie – Lichkov (– Letohrad).....	40
Tab. 10: JŘ vlaků Opole – Nysa – Jeseník – Ostružná.....	42
Tab. 11: JŘ vlaků Ostružná – Jeseník – Nysa – Opole.....	42
Tab. 12: Tarifní pásma trati 183.....	54
Tab. 13: Ceník jízdného.....	56
Tab. 14 Možnost navštívení atrakcí při stavu dopravy v JŘ 2010.....	63
Tab. 15: Dvouhodinový takt vlaků na rameni Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie – Lichkov – Letohrad – Ústí nad Orlicí.....	71
Tab. 16: Dvouhodinový takt vlaků na rameni Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Międzyzlesie – Kłodzko – Wrocław.....	71
Tab. 17: JŘ R 252/253 „Orlice“.....	72

Tab. 18: Možnost navštívení atrakcí při zavedení dvouhodinového taktu vlaků Ústí nad Orlicí – Wrocław.....	73
Tab. 19: Vedení spěšných vlaků Ostrava-Svinov – Kraków.....	76
Tab. 20: Vedení spěšných vlaků Kraków – Ostrava-Svinov.....	76
Tab. 21: Plán cesty z Ostravy do solného dolu Wieliczka.....	78

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ALX	ALEX
a. s.	akciová společnost
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
DB	Deutsche Bahn
DKV	Depo kolejových vozidel
DP	Dopravní podnik
DPO	Dopravní podnik Ostrava
EC	EuroCity
EN	EuroNight
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IDOK	Integrovaná doprava Karlovarského kraje
IDS	Integrovaný dopravní systém
IRE	Inter Regio Express
JŘ	jízdní řád
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
NAD	náhradní autobusová doprava

NP	Národní park
Os	Osobní vlak
PKP	Polskie Koleje Państwowe
POP	přenosná osobní pokladna
PPS	Pohraniční přechodová stanice
R	Rychlík
RB	Regional Bahn
RE	Regional Express
Sp	Spěšný vlak
s. o.	státní organizace
SRN	Spolková republika Německo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TGV	Trans á grande vitesse
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VGB	Vogtlandbahn GmbH
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe

4 PŘÍLOHA

Obr. 25: Interiér soupravy Waldbahn

Obr. 26: Výdejní automat jízdenek v soupravě Waldbahn

Obr. 27: Souprava Waldbahn v Bayerisch Eisenstein

Obr. 28: Souprava pražského rychlíku v Železné Rudě-Alžbětíně

Obr. 29: Osobní vlak Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín v cílové stanici

Obr. 30: Osobní vlak Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín zastavuje na Špičáku

Obr. 31: Šumava bus čeká na výkon v Bayerisch Eisenstein

Obr. 32: Schéma linek Zelených autobusů

Obr. 33: Schéma JŘ Zelené linky 440840 Špičák – Kvilda

Obr. 34: Schéma linek zařazených do systému Bayerwald-Ticket

Obr. 35: Výňatek trati č. 905 Bayerisch Eisenstein – Plattling, Waldbahn

Obr. 36: Možná cyklistická trasa po hradech (Janovice nad Úhlavou – Klenová – Velhartice – Dešenice)

Obr. 37: Možná cyklistická trasa Hrádek u Sušice – Svatobor – Sušice

Obr. 38: Rozhledna Svatobor

Obr. 39: Cyklotrasa ze Sušice na Svatobor

Obr. 40: Možná cyklistická trasa Žichovice – Rabí

Obr. 41: Hrad Rabí

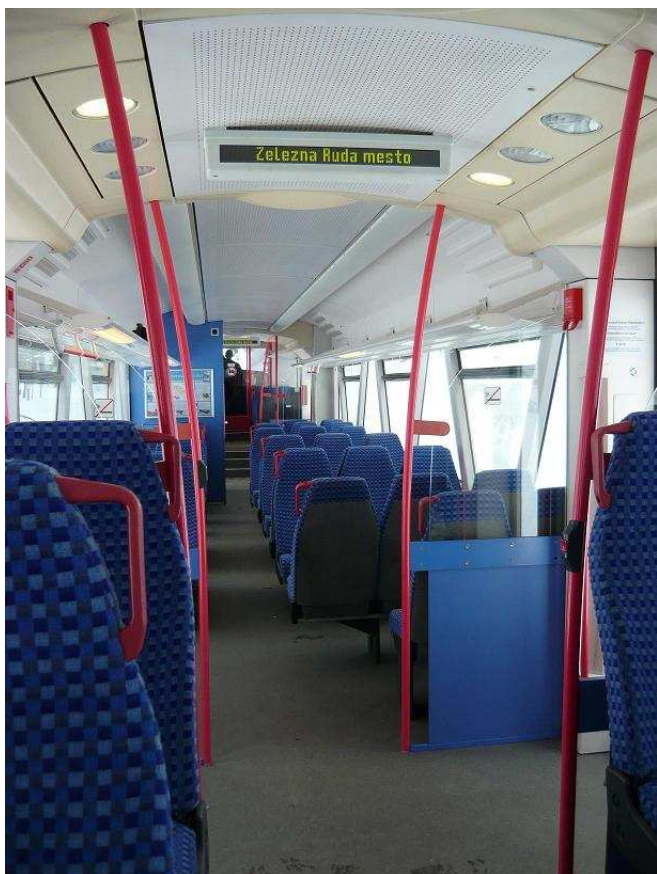
Obr. 42: Možná cyklistická trasa Sušice – Kašperk (červená trasa), trasa žlutého autobusu (žlutá trasa)

Obr. 43: Hrad Kašperk ze Svatobor

Obr. 44: Schéma Stodolní ulice v Ostravě

Obr. 47: Platnost nabídek SONE+DB a REGIONet+DB v Německu

Obr. 48: Obvod platnosti jízdního dokladu SONE+POLSKO



Obr. 25: Interiér soupravy Waldbahn

Zdroj: Autor



Obr. 26: Výdejní automat jízdenek v soupravě Waldbahn

Zdroj: Autor



Obr. 27: Souprava Waldbahn v Bayerisch Eisenstein

Zdroj: Autor



Obr. 28: Souprava pražského rychlíku v Železné Rudě-Alžbětíně

Zdroj: Autor



Obr. 29: Osobní vlak Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín v cílové stanici

Zdroj: Autor



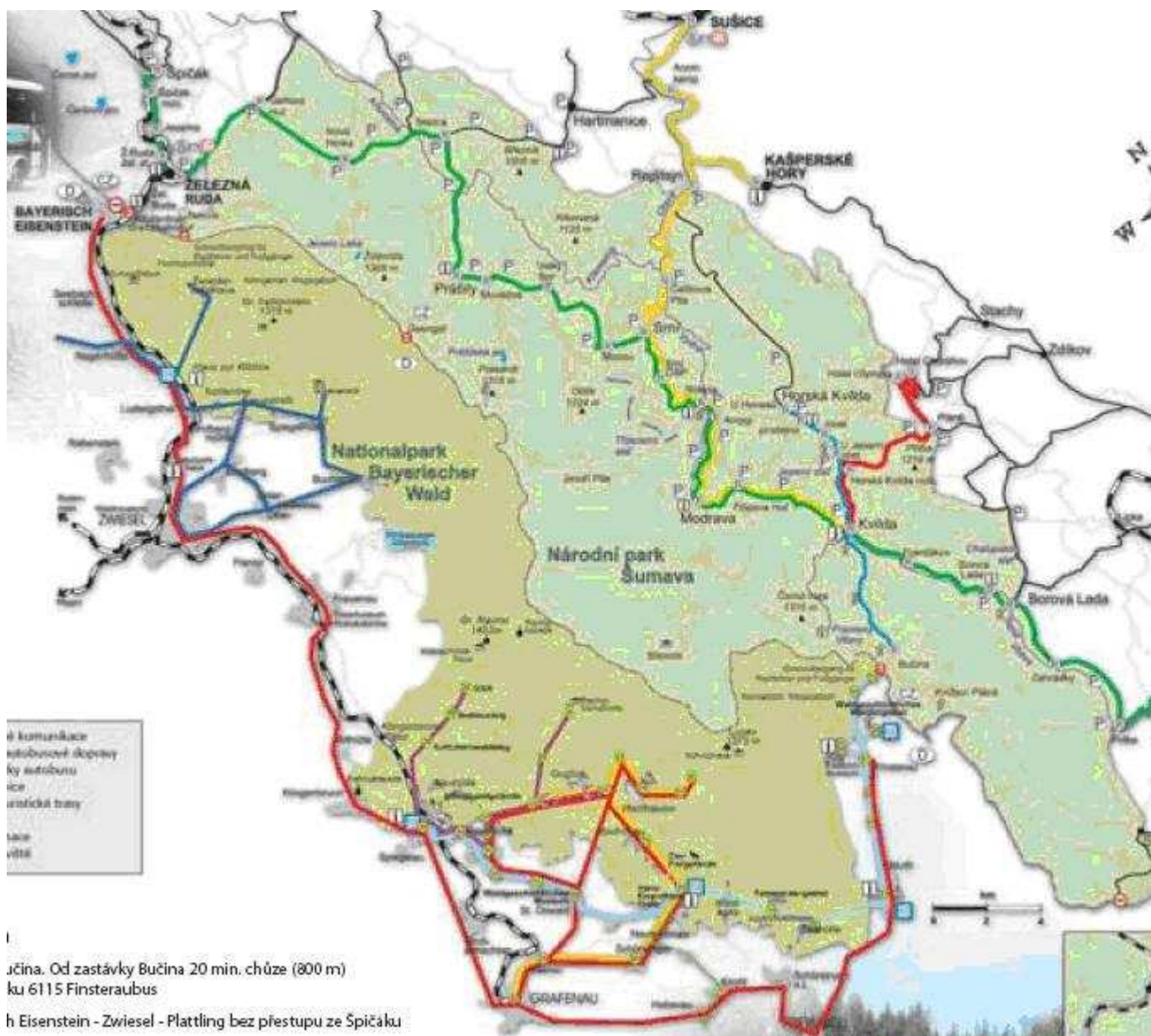
Obr. 30: Osobní vlak Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín zastavuje v železniční stanici Špičák

Zdroj: Autor



Obr. 31: Šumava bus čeká na výkon v Bayerisch Eisenstein

Zdroj: Autor



Obr. 32: Schéma linek Zelených autobusů

Zdroj: Bayerwald-ticket

440840 Špičák - Kvilda

na lince platí NP-Ticket

období		34	33		35	33	34	33		33	34	33	33	33
přeprava jzdních kol			🚲		🚲	🚲	🚲	🚲		🚲	🚲	🚲	🚲	🚲
Železná Ruda, Špičák	odj.				9:15	11:15	11:15	13:15		15:15	15:15	17:15	19:15	20:45
Železná Ruda, Špičák, žel. st.	odj.				9:17	11:17	11:17	13:17		15:17	15:17	17:17	19:17	20:47
Železná Ruda, Jezerka	odj.				9:19	11:19	11:19	13:19		13:19	13:19	17:19	19:19	20:48
Železná Ruda, žel. st.	odj.				9:22	11:22	11:22	13:22		15:22	15:22	17:22	19:22	20:49
od Prahy, Plzně, Klatov	příj.				9:25	11:25	11:25	13:25		15:25	15:25	17:25	19:25	
od Plattingu, Zwieselu	příj.		7:17		9:20	11:20		12:49		14:16		16:49	18:17	
Železná Ruda	příj.				9:24	11:24	11:24	13:24		15:24	15:24	17:24	19:24	20:50
Železná Ruda	odj.		7:30		9:26	11:26	11:26	13:26		15:26	15:26	17:26	19:26	
Čachrov, Gerlova Huť	odj.		7:37		9:33	11:33	11:33	13:33		15:33	15:33	17:33	19:33	
Prášily, Nová Hůrka	odj.		7:42		9:38	11:38	11:38	13:38		15:38	15:38	17:38	19:38	
Prášily, Skelná	odj.		7:49		9:45	11:45	11:45	13:45		15:45	15:45	17:45	19:45	
Prášily	odj.		8:00		9:56	11:56	11:56	13:56		15:56	15:56	17:56	19:56	
Prášily, Slunečná	odj.		8:02		9:58	11:58	11:58	13:58		15:58	15:58	17:58	19:58	
Srní, Velký Bor	odj.		8:07		10:03	12:03	12:03	14:03		16:03	16:03	18:03	20:03	
Srní, Mechov	odj.		8:14		10:10	12:10	12:10	14:10		16:10	16:10	18:10	20:10	
Srní	odj.		8:19		10:14	12:14	12:14	14:14		16:14	16:14	18:14	20:14	
Srní, penzion Zvoneček	odj.		8:23		10:18	12:18	12:18	14:18		16:18	16:18	18:18	20:18	
Srní, Polyta	odj.		8:27		10:22	12:22	12:22	14:22		16:22	16:22	18:22	20:22	
Srní, Antýgl	odj.		8:31		10:26	12:26	12:26	14:26		16:26	16:26	18:26	20:26	
Modrava	odj.	7:50	8:40		10:35	12:35	12:35	14:35		16:35	16:35	18:35	20:35	
Modrava, Filipova Huť	odj.	7:53	8:44		10:39	12:39		14:39		16:39		18:39	20:39	
Kvilda	příj.	8:00	8:50		10:45	12:45		14:45		16:45		18:45	20:45	
do Bočiny	odj.	8:30	9:15	10:15	11:35		14:15	15:15	16:15	17:35				
do Horské Kvítky	odj.	8:05	9:45				13:45			17:15		18:50		
do Churáňova	odj.		9:50			12:50		15:05		17:20		19:40		
do Kaplice pod Boubínem, Zátoně	odj.			10:20						17:50				

33 - jede od 27. 6. do 31. 8., 35 - jede od 30. 5. do 30. 9., 34 - jede od 30. 5. do 26. 6. a od 1. 9. do 30. 9.

Obr. 33: Schéma JŘ Zelené linky 440840 Špičák – Kvilda

Zdroj: Bayerwald-ticket



Obr. 34: Schéma linek zařazených do systému Bayerwald-Ticket

Zdroj: Bayerwald-ticket

Zug		Os 7574 RB 32425 2.	Os 7576 RB 32427 2.		RB 32429 2.
Klatovy					12 02
Spicak		15 11 32	12 12 30		13 02
Bayerisch Eisenstein	○	15 11 42	12 12 40		13 15
von					
Bayerisch Eisenstein	③	10 11 44	10 12 44		13 44
Ludwigsthal		× 11 51	× 12 51		× 13 51
Zwiesel (Bay)	906, 907 ③ ○	11 57	12 57		13 57
Zwiesel (Bay)		11 59	12 59		13 59
Bettmannsäge		12 04	13 04		14 04
Regen	③	12 09	13 09		14 09
Triefenried		12 15	13 15		14 15
Gotteszell	12905 ④ ③	12 23	13 23		14 23
Deggendorf Hbf	④ ○	12 43	13 43		14 43
Deggendorf Hbf		12 44	13 44		14 44
Pankofen		12 50	13 50		14 50
Plattling	931 ③ ○	12 54	13 54		14 54
nach					
Plattling	880	12 05	13 05	14 00	15 05
Regensburg Hbf	○	12 53	13 52	14 31	15 51

Obr. 35: Výňatek trati č. 905 Bayerisch Eisenstein – Plattling, Waldbahn

Zdroj: Landkreis-regen



Obr. 36: Možná cyklistická trasa po hradech (Janovice nad Úhlavou – Klenová – Velhartice – Dešenice)

Zdroj: Mapy.cz



Obr. 37: Možná cyklistická trasa Hrádek u Sušice – Svatobor – Sušice

Zdroj: Mapy.cz



Obr. 38: Rozhledna Svatobor

Zdroj: Autor



Obr. 39: Cyklotrasa ze Sušice na Svatobor

Zdroj: Autor



Obr. 40: Možná cyklistická trasa Žichovice – Rabí

Zdroj: Mapy.cz



Obr. 41: Hrad Rabí

Zdroj: Turisturaj



Obr. 42: Možná cyklistická trasa Sušice – Kašperk (červená trasa), trasa žlutého autobusu (žlutá trasa)

Zdroj: Mapy.cz



Obr. 43: Hrad Kašperk ze Svatoboru

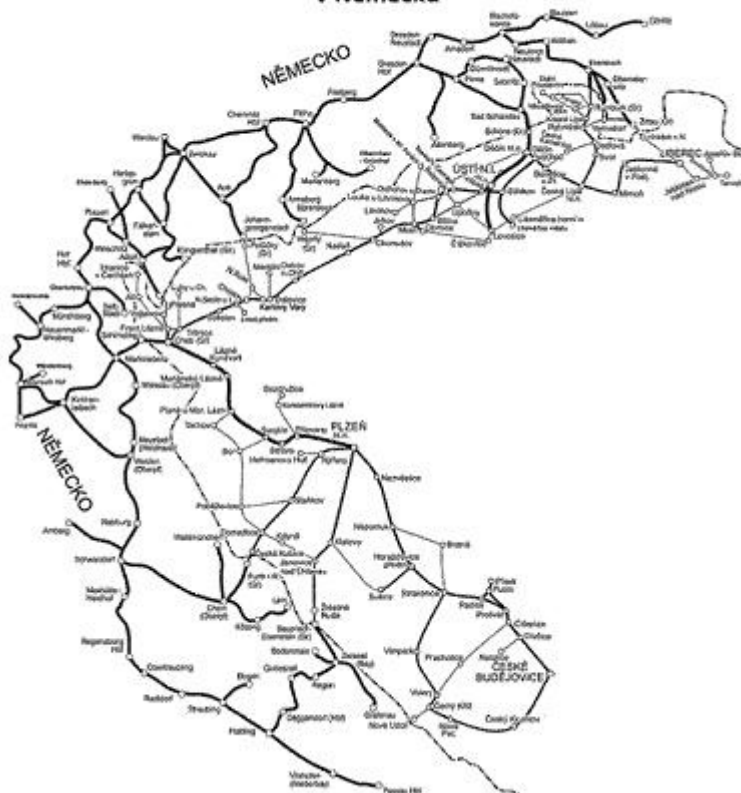
Zdroj: Autor



Obr. 44: Schéma Stodolní ulice v Ostravě

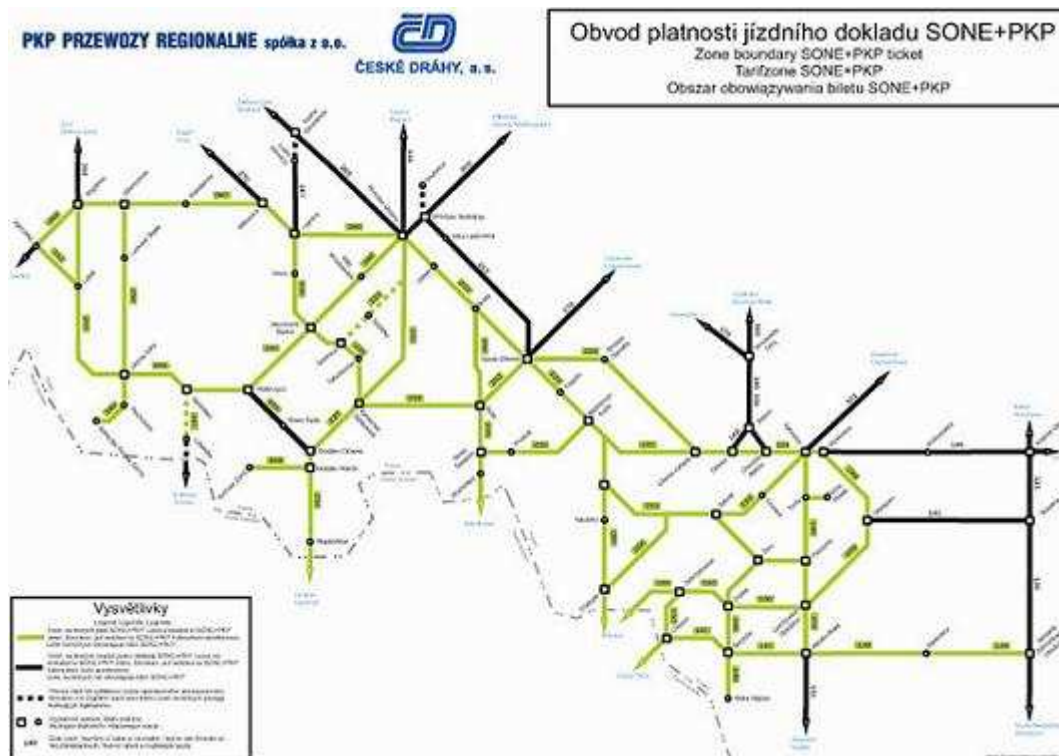
Zdroj: Stodolni.cz

**Platnost nabídek SONE+DB a REGIONet+DB
v Německu**



Obr. 47: Platnost nabídek SONE+DB a REGIONet+DB v Německu

Zdroj: České dráhy



Obr. 48: Obvod platnosti jízdního dokladu SONE+POLSKO

Zdroj: České dráhy