

Autoři
Moritz Filter
Matthias Böhm
Ingo Koschenz

Iniciativa veřejné dopravy v Trojzemí DE-CZ-PL

Přeshraniční mobilita mezi Labem
a Nisou. Výsledky německo-českého
dialogu odborníků a občanů
ke zlepšení veřejné dopravy



Místní železniční osobní doprava – mapa regionu



Obsah

Úvod	4
Pozadí projektu	5
Mezi Libercem, Žitavou a Zhořelcem	6
Kolem Varnsdorfu	10
Oblast Jedlová	14
Mezi Českým Švýcarskem a Lužickými horami	16
Železniční uzel Rumburk	18
Železniční uzel Ebersbach	22
Vlakové nádraží národního parku Sebnitz	25
Výsledky průzkumu mobility v oblasti Trojmezí	27
Výhled	31

Úvod

„Iniciativa veřejné dopravy v oblasti Trojmezí Německa, Česka a Polska“ představuje sdružení různých aktérů z oblasti výzkumu, občanské společnosti a hospodářství. Jejimi příslušníky jsou členové centra Viadrina Centers B/ORDERS IN MOTION, sdružení cestujících PRO BAHN a Die Länderbahn působící v německo-českém pohraničí jako dopravní společnosti.

Již mnoho let se účastníci zasazují o zlepšení přeshraniční mobility v oblasti Trojmezí. Neziskové sdružení cestujících PRO BAHN tak pracuje již déle než 40 let na optimalizaci veřejné dopravy v zájmu obyvatel. Die Länderbahn disponují dlouholetými zkušenostmi ve sféře německo-české železniční dopravy. V regionu působí jako železniční společnost od roku 2010 a se svým „trilexem“ vybudovalo z přeshraničního železničního sdružení ohroženého uzavřením úspěšný fungující model.

Tato brožura je výsledkem německo-českého dialogu odborníků a občanů sponzorovaného Spolkovým ministerstvem zahraničí, který se konal 2. prosince 2022 v rámci zvláštní cesty vlakem s přibližně 85 účastnicemi a účastníky. Kromě této akce se rovněž uskutečnil občanský průzkum o mobilitě v oblasti Trojmezí. Tohoto průzkumu se zúčastnilo kolem 300 lidí.

Cílem brožury je poskytnout přehled o situaci na místě, a kromě potíží a překážek v přeshraniční dopravě poukázat především na rozvojový potenciál a potřebu jednat, které vznikají v souvislosti s koncepcí sítě veřejné dopravy. Je zaměřen nejen na aktéry a politické činitele, ale rovněž na obyvatelstvo v příhraničním regionu.

Cílem je rozšířit tuto iniciativu do větší, přeshraniční sítě a konsolidovat její práci. Iniciativu podporují Euroregion Neisse-Nisa-Nysa a Účelové sdružení Dopravní svaz Horní Lužice-Dolní Slezsko (ZVON).

Pozadí projektu

Region, na který se iniciativa zaměřuje, je z velké části omezen na oblast euroregionu „Euroregion Neisse-Nisa-Nysa“, jediného existujícího euroregionu tří národností podél hranice Odra-Nisa. Ten zahrnuje přibližně 1,5 milionu obyvatel, kteří žijí zhruba rovným dílem v české, polské a německé části. S ohledem na přeshraniční dopravu se však jeví jako rozumné rozšířit studijní oblast o „Šluknovský výběžek“ a „Region národního parku Sasko-České Švýcarsko“ až k Labi kvůli existujícímu vzájemnému propojení.

Z historického hlediska měl region tří zemí velmi hustou železniční síť. Severní Čechy, Sasko a Slezsko byly navzájem protkány mnoha tratěmi. V důsledku pohraničních a populačních přesunů v roce 1945 byly úzké dopravní vztahy náhle přerušeny. Zůstal jen přehledný počet mezinárodních spojů, které byly vedeny přes železniční uzly Zhořelec (Görlitz) a Žitava (Zittau). Zatímco ve Zhořelci se pozornost soustředila na dálkovou dopravu, žitavský železniční hraniční přechod, který byl otevřen až v roce 1977 a nachází se na tranzitním koridoru Liberec – Varnsdorf, sloužil především jako přestupní bod: Na jednu stranu tak bylo možné se odtud několikrát denně dostat přímo do Drážďan, Berlína a na pobřeží Baltského moře. Na druhou stranu se přes Liberec zpřístupnila střediska zimních sportů v Jizerských horách a Krkonoších, která byla u občanů NDR velmi oblíbená.

Po roce 1989 probíhal další vývoj ambivalentně: Zatímco dálkové spoje byly postupně rušeny, železnice v německé a polské části hraničního trojúhelníku, která byla vybavena poměrně hustou, ale na mnoha místech zchátralou sítí, se z oblasti stáhla. Masivní vlna vyřazování z provozu odpojila od železniční dopravy mnoho měst a obcí. Pouze v české části se historicky úzce propojená síť z velké části i nadále zachovala.

Na zbývající síti se rozvinul značný počet přeshraničních spojení v regionální dopravě. Záměr dále je rozšiřovat je opakovaně zdůrazňován odpovědnými orgány. Hranice však stále představuje rozhraní mezi různými systémy, ať už právními, politickými, infrastrukturními nebo jazykovými. Proto je i ve sjednocené Evropě organizace veřejné dopravy přes hranice spojena s dodatečným úsilím orgánů veřejné dopravy, za které neexistuje žádná finanční náhrada. Na rozdíl od vnitrostátní dopravy, pro kterou příslušné dopravní plány stanoví kvantitativní a kvalitativní provozní normy, tato povinnost pro přeshraniční služby neexistuje.

Pro obyvatelstvo se však „územní soudržnost“, o kterou usiluje evropská úroveň, již dávno stala normou: Stále více občanů příhraničního regionu pravidelně překračuje hranice ke svým sousedům, například za účelem vzdělávání, práce, odpočinku a místního zásobování. V Sasku bylo v roce 2021 registrováno 10,300 českých a 12,700 polských zaměstnanců podléhajících odvodům na sociální pojištění; významná část z nich pracuje v okresech Zhořelec a Budyšín (Bautzen), které patří do Euroregionu Nisa.

Cílem tohoto projektu je přispět k lepšímu pochopení rostoucích potřeb obyvatelstva v oblasti propojenosti a mobility a rozvinout nové nápady na rozšíření sítě veřejné dopravy v dialogu mezi občany, odborníky a aktéry v dopravní organizaci. Hlavním záměrem je podpořit další integraci regionu s lepší dopravní nabídkou. Zvláštní cesta vlakem, kterou uskutečnili členové iniciativy a partnerské organizace PRO BAHN, tvořila ústřední stavební kámen. Na základě trasy vlaku jsou níže na skice vyznačeny překážky a bariéry – ale především potenciál a příležitosti – pro další rozšíření přeshraniční dopravní sítě.

Mezi Libercem, Žitavou a Zhořelcem

„Žitavsko-liberecká železnice“, která byla uvedena do provozu v roce 1859, byla a je i nadále jednou z nejrušnějších a nejfrekventovanějších železničních tratí v regionu. Na ní zajišťuje dopravu místní RE 2. Ten spojuje velkoměsto Liberec, které čítá 105.000 obyvatel, se saským hlavním městem Drážďany přes střední centrum Žitavy, která má v dnešní době stále 25.000 obyvatel. Kromě této expresní linky po ní jezdí regionální linka L 7 Liberec – Seiffhennersdorf, která v rámci provozu všech dopravních zastávek dosahuje až k východnímu úpatí českého „Šluknovského výběžku“. Jeho dvě největší města, Varnsdorf ležící na současné konečné stanici trati a sousední Rumburk, mají dohromady více než 26.000 obyvatel. Kromě toho žije podél německého úseku této trati dalších 10.000 obyvatel.

Na konci války v roce 1945 byl k polskému Dolnímu Slezsku připojen „Žitavský výběžek“, který do té doby patřil Sasku, s hnědouhelnou těžební oblastí Turów (Türchau) a hornickým městem Bogatynia (Reichenau). Od té doby vede železniční trať v délce téměř 3 kilometrů přes polské území. Po opuštění bývalé stanice „Großporitsch“ (dnes Porajów) však zde již k železniční dopravě není žádný přístup. Železniční infrastruktura je ve špatném stavu. Po trati lze jezdit maximální rychlostí 30 km/h. Představuje poměrně komplikované místo. Úsek s rychlostním omezením především znemožňuje jízdu vlaků L 7 mezi Libercem a Žitavou, které by měly přepravovat cestující s dobou jízdy kratší než 30 minut. Proto je jejich integrace podle jízdního řádu do žitavského nulového uzlu nemožná. Ani prodloužení posilovacích jízd z Liberce do Žitavy nebo Varnsdorfu, které v současné době končí v Hrádku nad Nisou, nelze realizovat. Teprve po odstranění tohoto komplikovaného úseku by bylo možné vytvořit spojení typu příměstský vlak, jak požaduje regionální „Koncepte rozvoje Liberec-Žitava 2030“.

K odstranění tohoto omezení je nutná smlouva uzavřená mezi třemi státy, která upravuje rozšíření polského úseku trati financovaného dvěma uživateli Českou republikou a Německem. Tato třístranná smlouva byla již před několika lety s konečnou platností sestavena. Nebyla však dosud ani podepsána ani ratifikována. Pozdější obnovení stanice na polské straně by rovněž mohla dále zlepšit efekt přeshraničního rozvoje trati.

Koncept nulového uzlu realizovaný modernizací železničního uzlu Žitava tvoří důležitý základní opěrný kámen pro propojení regionu kolem trojúhelníku měst Žitava – Hrádek nad Nisou – Bogatynia. Zatímco první dvě zmiňovaná místa jsou navzdory rychlostním omezením na pomalém úseku trati vzájemně poměrně častou frekvencí propojena, je Bogatynia s více než 17.000 obyvateli od roku 2000 bez jakéhokoli železničního připojení. Tehdejší vnitrostátní polské spojení do Zgorzelce přes údolí Nisy bylo přerušeno. Díky národnímu programu obnovení „Kolej Plus“ však existuje reálná hmatatelná vyhlídka na jeho oživení. Dolnoslezské vojvodství (województwo dolnośląskie) má dokonce v úmyslu zřídit přímé spojení z Bogatynia do centra Vratislavského vojvodství (Wrocław).

Tyto plány je třeba vnímat jako příležitost k dalšímu společnému rozvoji „Nisové údolní dráhy“ Žitava – Zhořelec. Dráha zde několikrát překračuje řeku a tím i státní hranici. Spojovací oblouky otevřené po roce 1945 umožnily vlakovou dopravu ze Zgorzelce do Bogatynia, aniž by se přitom dotkly německého území. Německé vlaky naproti tomu projížděly polskými úseky trati na základě státní smlouvy v rámci takzvané „privilegované tranzitní dopravy“, která je formálně stále ještě platná. Doprava však bývala a je dosud často přerušována,

například proto, že je třeba provést opravy zanedbané infrastruktury. Německá strana využívá pravidelně „Nisovou údolní dráhu“ s hodinovým provozem RB 65 Chotěbuz (Cottbus) – Žitava. Tato linka má však větší potenciál než regionální spojení mezi těmito městy. Již v minulosti představovala důležitou osu pro osobní dopravu ze Zhořelce do severních Čech. Dvojkolejné rozšíření plánované před rokem 1945 a již započaté však v té době již nemohlo být dokončeno. Zejména pro region Liberec by tato trasa byla v současné době důležitá; dálkové spojení regionu směrem na Chotěbuz a Berlín ji přece již takřka vytváří.



Železniční zastávka Krzewina Zgorzelecka je součástí železničních spojení Zhořelec (Görlitz) – Žitava (Zittau) resp. Zgorzelec – Bogatynia a je dosažitelná z německé Ostřice (Ostritz) přes most pro pěší – vzor pro další německo-polské stanice na Nisové údolní dráze?

Pavel Blažek, KORID LK

„Zlepšení železničního spojení z Liberce do Zhořelce a Žitavy je na našem seznamu priorit již léta v jeho horní části. V oblasti napojení na Hrádek jsme již v posledních letech dosáhli významného kvalitativního skoku v kvalitě služeb a doufáme, že v tomto rozvoji budeme moci společně s našimi německými a polskými partnery pokračovat i pro přeshraniční úsek do Žitavy. Již řadu let se také zavazujeme prodloužit trať, která v současnosti končí v Černousech přes Zawidów do Zgorzelce/Zhořelce, a vytváříme k tomu smluvní podmínky. Vzniklo by tak důležité propojení mezi Libercem, podhůřím Jizerských hor a Zhořelcem s napojením na Berlín a Vratislav (Wrocław).“

S plánovaným rozšířením a průběžnou elektrifikací trati Berlín – Zhořelec by se pokračování tohoto koridoru do Žitavy a Liberce stalo rovněž pro německou stranu zajímavějším. Ačkoli kromě Zhořecké dráhy je součástí zákona o investicích uhelných regionů také německý úsek trati Nisové údolní dráhy, pro který byla zjištěna potřeba rozšíření, elektrifikace ze Zhořelce do Žitavy není v současné době německou stranou plánována.

Pro potřeby dopravy na vnitřní trase Zgorzelec – Bogatynia je potřeba prozkoumat, zda lze v budoucnu se zapojením německé strany vypracovat perspektivní koncepci společných služeb. Po plánované elektrifikaci železniční zastávky Zhořelec polským systémem stejnosměrného proudu se tato zastávka stane konečnou stanicí polské dopravy ze směru Vratislav, která v současné době končí ve Zgorzelci. Pokud mají některé z těchto vlaků pokračovat dále do Bogatynia, nabízela by se jako dobrý nápad trasa přes Hagenwerder, protože by se tím na jednu stranu integroval uzel Zhořelec, a to by umožnilo realizovat atraktivní jízdní dobu. Na druhou stranu je třeba se obávat, že přímé vlaky Wrocław – Bogatynia budou jezdit kolem Zhořelce přes „Zgorzelec miasto“ a zdejší spojovací oblouk na vnitřní straně polské trati do Bogatynia.

Také modernizace zastávky Krzewina Zgorzelecka (Ostřín) na plánovanou přejezdovou železniční stanici a zřízení dalších přístupových míst k místní železniční osobní dopravě by také mohly zvýšit atraktivitu Nisové údolní dráhy: Již dlouho diskutovaná zastávka na severní pláži jezera Berzdorf by konečně musela být zrealizována. Opětovné uvedení zastávek Bratków (nacházející se na protějším břehu Nisy od kláštera St. Marienthal) a Trzniec (vývojový efekt pro Rosenthal na západním břehu Nisy) na polském úseku trati do provozu je rovněž hodno zkoumání vzhledem k jejich přeshraničnímu potenciálu a mohlo by být začleněno do jízdních řádů jako „zastávky na vyžádání“ způsobem, který šetří jízdní dobu.

Perspektiva dalšího rozvoje Nisové údolní dráhy však byla v prosinci 2022 utlumena: Komise EU doporučila opětovně začlenění koridoru Praha – Liberec – Frýdlant – Zawidów – Zgorzelec do „Transevropské doplňkové sítě“, na které v současné době funguje pouze přeshraniční nákladní přeprava zboží. Touto trasou jsou vzájemně propojeny také Liberec a Zhořelec. Trasa přes Žitavu, která je důležitější pro regionální osobní dopravu, přitom nebyla zohledněna, také proto, že nejprve nebyla německou stranou ani registrována jako součást evropských sítí. Toto rozhodnutí v kombinaci s polským programem obnovení však nyní poskytlo alternativnímu koridoru přes Zawidów konkrétní vyhlídky na financování a rozšíření. V důsledku toho hrozí, že Žitava bude definitivně oddělena od mezinárodních dopravních toků a dostane se na dopravně-geografický okraj. Ani rozšíření alternativní trasy by však nebylo pro německou stranu zcela nevýhodné. Kromě zlepšení dálkové dostupnosti severočeského regionu by mohlo být využito i k vytvoření přímého spojení ze Zhořelce do Jizerských hor a Krkonoš. Navíc by projíždějící cestující ze Zhořelce do Liberce konečně měli alternativní možnost cestování při mnohých uzavírkách tratí na „Nisové údolní dráze“ a nemuseli by neustále využívat náhradní železniční dopravu s výrazně delší jízdní dobou.

Podobnou funkci obchvatu pro údolí Nisy by mohla v budoucnu plnit rovněž „Herrnhutská dráha“, na jejíž trase region Zhořelec již delší dobu plánuje výstavu cyklostezky. V odborném posudku Svobodného státu Sasko o obnovení je tato trasa klasifikována jako „hodná zkoumání“. Její dopravní potenciál je proto v současné době zkoumán podrobněji, ačkoli i bez takového šetření je již dostatečně zřejmé, že by bylo přínosné turisticky významná místa Herrnhut a Obercunnersdorf, která na této trase leží, znovu propojit železnicí.



Pohraniční železniční zastávka Zawidów (Seidenberg) na trase Liberec – Zgorzelec / Görlitz je od roku 1945 bez přeshraniční osobní dopravy – díky svému potenciálu bylo spojení v prosinci 2022 zařazeno do transevropské dopravní sítě.

Počátky jednání

- Žitava – Liberec: rozšíření rychlostního limitu polského úseku trati minimálně na 80 km/h, integrace linky L 7 do žitavského nulového uzlu, zhuštění nabídky spojů mezi Libercem a Žitavou, resp. Varnsdorfem na půlhodinové intervaly, výstavba zastávky v Porajówě.
- Zgorzelec – Zawidów/Bogatynia: podpora vybudování nového regionálního spojení místní železniční osobní dopravy Zhořelec – Zgorzelec – Zawidów – Frýdlant – Liberec, posouzení koncepce společného provozu pro železniční trasu Zgorzelec/Zhořelec – Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Žitava/Bogatynia.
- Žitava – Zhořelec: další rozšíření Nisové údolní dráhy až na 120 km/h a elektrifikace za účelem zvýšení atraktivity nejpozději po dokončení rozšiřovacího opatření trati Berlín – Zhořelec i pro celou osu Berlín – Chotěbuz – Zhořelec – Žitava – Liberec (cíl: zkrácení doby jízdy v rychlém regionálním provozu na méně než 30 minut).
- Další rozvoj přeshraničních autobusových linek: provoz v hodinových intervalech Hrádek/Žitava – Bogatynia – Frýdlant (– Świeradów-Zdrój), reorganizace autobusové dopravy po zahájení provozu zastávky místní železniční osobní dopravy v Porajówě.



nebude nadále zamýšlet pro místní železniční osobní dopravu. Zůstal tak zachován pouze slepý úsek trati Mandaubahn do Seifhennersdorfu bez dalšího napojení na německou vnitrozemskou síť.

V roce 2009 proběhlo poprvé společné česko-německé výběrové řízení na dopravu na lince Liberec – Žitava – Varnsdorf a navazujících zbývajících větvích trati do Seifhennersdorfu a Rybníště na spojovací trati do Děčína a Rumburku. Po zahájení provozu „trilexu“ v roce 2010 byl provoz konečně integrován přes hranice a stal se atraktivnějším než kdykoli předtím díky zavedení pravidelné intervalové dopravy a moderních vozidel. Linku L 7 na úseku z Žitavy do Varnsdorfu využívá denně až 1.500 cestujících. Současně s tím byla konečně realizována výstavbová opatření prostřednictvím provozovatelů infrastruktury sítí DB (Německá dráha, a. s.) (zvýšení rychlosti Mittelherwigsdorf – omezení do 80 km/h) a Správa železnic (modernizace uzlu Varnsdorf, instalace dodatkových zastávek Varnsdorf-staré nádraží a Varnsdorf-pivovar Kocour a rovněž zvýšení rychlosti Varnsdorf – Rybníště na 70 km/h). Nedostatek přímých spojů ve směru do Děčína a Eibau – Ebersbach (– Lobava/Dráždany) však přispěl k tomu, že poptávka cestujících na úsecích trati Rybníště a Seifhennersdorf se nevyvíjela tak uspokojivě jako na hlavním uzlu. Od roku 2015 může být navíc přeshraniční úsek Varnsdorf-pivovar Kocour – Seifhennersdorf provozován pouze náhradními železničními službami z důvodu chybějící provozní licence od provozovatele infrastruktury DRE na německé straně. S navazující přepravní smlouvou, která vstoupila v platnost v roce 2020, byla z nabídky L 7 vyřazena i odbočka do Rybníště. Od té doby je provozována jako linka U 9 v kyvadlové dopravě, která je pro cestující obecně neatraktivní. Cestující na celkové trase Děčín – Varnsdorf – Liberec nyní musí nejméně dvakrát přestupovat.



Varianty trasy pro novou výstavbu trati Seifhennersdorf – Rumburk

Kolem Varnsdorfu

Železniční zastávka Varnsdorf je výchozím nebo tranzitním bodem dvou historicky úzce propojených regionálních železničních tratí: trati do Děčína a přeshraniční trati Mittelherwigsdorf – Varnsdorf – Eibau, dnes známé jako „Mandaubahn“. Za svou existenci vděčí především textilnímu průmyslu, který až do roku 1989 formoval celý region.

V české vnitrostátní dopravě tvořily dlouhou dobu základní strukturu dopravní nabídky tratě z Varnsdorfu do Děčína a Liberce, přičemž do roku 2003 jezdily dokonce rychlíky z Liberce přes Varnsdorf a Děčín do Chebu nebo Plzně. V německé vnitrostátní dopravě projížděly Varnsdorfem pouze vlaky tehdejší trati Žitava – Seifhennersdorf – Ebersbach – Lobava v rámci „privilegované tranzitní dopravy“. V roce 2002 však byla zrušena místní železniční osobní doprava na úseku trati Ebersbach-Lobava. Na zbývajícím trase převzala provoz „Sasko-česká železniční společnost“. V roce 2006, ještě před vstupem České republiky do Schengenského prostoru, se jí sice konečně podařilo zřídit pravidelnou dopravní zastávku ve Varnsdorfu. To však přišlo příliš pozdě na to, aby stanice začala fungovat jako přeshraniční železniční uzel: Na české straně již bylo rozhodnuto o opuštění průjezdné dopravy Varnsdorf – Děčín. Německá strana se již tehdy rozhodla, že úsek Seifhennersdorf – Eibau

„V letech 2013 až 2022 investovala Správa železnic do oprav a rozšíření tratí ve Šluknovském výběžku ve výši 2 miliardy korun. Rozsáhlé investice byly provedeny také na trase Rybníště – Varnsdorf, aby byly zastávky bezbariérové, téměř všechny přejezdy zabezpečeny a mohla být zvýšena rychlost trasy. Vzhledem k tomu, že dopravní úřad na této trase preferuje autobusovou dopravu, potenciál trasy je v tuto chvíli bohužel jen stěží využitelný.“

V rámci opětovného zadávání zakázek na dopravní služby v „Šluknovské síti“ se nabízí šance připojit opět projíždějící spoje Děčín – Varnsdorf (linka U 8) na infrastrukturu, která byla mezitím modernizována. Pro odbočku do Seifhennersdorfu by provozovatelé infrastruktury museli zavést další opatření ke zvýšení rychlosti, aby bylo možné dosáhnout jízdní doby mezi Žitavou a Seifhennersdorfem kratší než 30 minut. To by také umožnilo integrovat západní část L 7 do žitavského nulového uzlu.

Kromě toho se otevírá dlouhodobá perspektiva pro zlepšení dopravního spojení regionu realizací přibližně 6 kilometrů dlouhé nové trati ze Seifhennersdorfu do Rumburku. S inspirací českou stranou a financováním Svobodným státem Sasko je za tímto účelem v současné době zpracovávána studie proveditelnosti. Za tím stojí uskutečnění historické myšlenky přímého propojení dvou ohnisek Varnsdorfu a Rumburku. Tak by mohlo vzniknout souvislé spojení mezi aglomerací Liberec-Žitava, Šluknovským výběžkem a údolím Labe. To by vedlo k výraznému zvýšení poptávky, protože by mnoho přístupových bodů místní železniční osobní dopravy v příhraničním regionu bylo rychleji dostupných.



Zatímco železniční zastávka ve Varnsdorfu byla v posledních letech modernizována, nachází se nádraží v sousedním Seifhennersdorfu navzdory objednané místní železniční osobní dopravě již mnoho let v hlubokém spánku.

Přeshraniční sídelní pásmo Velký Šenov-Varnsdorf-Seifhennersdorf, které má 25.000 obyvatel se nakonec zdá být atraktivní i pro jeho opětovné napojení přes Eibau ve směru na Ebersbach a Drážďany, zejména proto, že již zmíněná saská zpráva o obnovení také svědčí o vysokém potenciálu následné trasy Ebersbach – Lobava. To by mohlo obnovit kdysi důležitou vnitřní trasu a také vytvořit spojení s trasou Drážďany-Vratislav, která je součástí evropské hlavní sítě.

Místní rozvoj regionu zajišťuje prozatím o víkendech autobusová linka 401 jezdící v hodinových intervalech z Ebersbachu přes Rumburk, Seifhennersdorf a Varnsdorf k „Trixi-Ferienparku v Žitavských horách“ ve Velkém Šenově, oblíbenému cíli výletů i u Čechů.

Počátky jednání

- *V krátkodobém horizontu: obnovení objednané místní železniční osobní dopravy na lince L 7 mezi Varnsdorfem a Seifhennersdorfem, obnovení průběžného provozu na trati Děčín – Varnsdorf zvýšením frekvence na lince U 8.*
- *V dlouhodobém horizontu: realizace výstavby nové trati Seifhennersdorf – Rumburk včetně modernizace stávající trasy Seifhennersdorf – Varnsdorf, vytvoření průběžného spojení na trati Liberec – Žitava – Varnsdorf – Rumburk – Bad Schandau – Děčín.*
- *Ve střednědobém horizontu: obnovení spojení z oblasti Großschönau-Varnsdorf-Seifhennersdorf přes Eibau do Ebersbachu (Drážďany) a Lobavy (napojení na trasu TEN Drážďany – Vratislav) obnovením úseku trasy Seifhennersdorf – Eibau v návaznosti na trať Ebersbach – Lobava, realizace koncepce křídlového vlaku na lince U 8 Děčín – Rybníště – Rumbur/Varnsdorf.*



Teprve nedávno zrekonstruovaná výletní železniční zastávka Jedlová znázorněná z ptačí perspektivy



Oblast Jedlová

Železniční stanice Jedlová byla pojmenována podle 774 metrů vysoké hory se svou výraznou rozhlednou. Nedaleko se nachází zřícenina hradu Tolštejn. Obě zmíněné památky patří k nejvýznamnějším turistickým cílům Lužických hor. V tomto ohledu je jako výchozí bod pro pěší túry obzvláště oblíbený průsečík na křižovatce železničních tratí Děčín – Česká Kamenice – Rumburk (U 8) a Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk (L 4, rychlík R 22 Kolín – Rumburk – Šluknov)). Nádražní budova s penzionem a rustikálním hostincem zároveň nabízí turistický cíl, který přesahuje čistý účel dopravy.

Dopravní spojení stanice ze směru od Rumburku lze označit za mimořádně dobré vzhledem k překrývající se třem linkám. Z České Lípy se také do Jedlové dostanete poměrně rychle a alespoň každou hodinu. Z Děčína však vlak jezdí jen jednou za dvě hodiny. Kromě toho jezdí v sezóně do Jedlové několik přímých turistických vlaků: Lužickohorský rychlík z Prahy a Brtnický cyklovlak do Brtníků přijíždějící z Děčína. Zatímco úsek trati Jedlová – Rumburk již byl modernizován na rychlost až 100 km/h, v příštích letech jsou plánována odpovídající rozšíření pro Českou Lípu a Děčín.

Přímé vlakové spojení z Jedlové do Liberce je naopak minulostí od zrušení rychlíkové dopravy mezi Děčínem, Varnsdorfem a Libercem v roce 2003. Kvůli uzavření bývalé spojovací trati Svor – Jablonné v Podještědí v roce 1986 se velmi těžkopádně stalo i jižní spojení s dlouhou objížďkou přes Českou Lípu. Také z německého hlediska je oblast Jedlové dosažitelná pouze s dvěma přestupy, a to jak ze směru Žitava (ve Varnsdorfu a Rybníšti), tak i z Lužické vysočiny (kvůli chybějícímu regionálnímu železničnímu spojení Ebersbach – Rumburk).



Za dobré viditelnosti se výhled rozprostírá od Jedlové až k Lužickým jezerům (Lausitzer Seenland), ke Zhořeleckému sedlu (Görlitzer Landeskronen), k Jizerským horám a až k Ještědu.



„Jako zástupce turistického sdružení České Švýcarsko, o. p. s. již dlouho bojuji za to, aby lidé mohli objevovat náš krásný region bez auta. K tomu je třeba jednak rozšířit železniční dopravní obslužnost, zejména na osách Liberec – Žitava – Rybníště – Ústí – Most a Rybníště – Krásná Lípa – Panský – Sebnitz – Bad Schandau a k našim německým sousedům Rumburk – Ebersbach s návazností na Drážďany a Žitavu. Na druhou stranu je třeba lépe upozornit na stávající nabídky a lépe integrovat stávající tarifní nabídky (např. jednotný tarif VVO + ZVON dohromady), aby byly snáze využitelné.“

Mezi Českým Švýcarskem a Lužickými horami

Město Krásná Lípa leží v rovinatém údolí na horním toku řeky Křinice na pomezí Českého Švýcarska a Lužických hor. Ohlíží se za tradicí textilní výroby a s ní spojenou dobou rozkvětu.

Díky svému průmyslovému významu byla již v roce 1869 připojena k železnici otevřením trati Bakov – Česká Lípa – Rumburk. V roce 1902 byla uvedena do provozu „Severočeská průmyslová dráha“ Mikulášovice – Panský – Rumburk, která získala odbočku do Krásné Lípy. To také sloužilo k tomu, aby více než 10.000 obyvatel spojených s dnešní městskou oblastí mohlo dosáhnout své práce v okolních textilních továrnách a zboží tam vyrobené bylo odvezeno. Význam této trati se sice snížil s uzavřením továren a přesídlováním obyvatelstva; ale stále poskytuje nejkratší spojení z Varnsdorfu a Rumburku do údolí Labe. Dnes je trasa zajímavá zejména pro turistický rozvoj přilehlého „Národního parku České Švýcarsko“. Kromě toho jsou z železniční trati snadno dostupné výletní cíle, jako je město Mikulášovice, které je dodnes známé výrobou nožů a bylo kdysi proslulé jako „české Solingen“, nedaleká kaple Nejsvětější Trojice, křížová cesta u Brtníků, Vlčí Hora a pramen Mandavy. Město Krásná Lípa, které má dnes 3.500 obyvatel, je samo o sobě turistickou atrakcí s téměř 35.000 přenocováními (2019) s mnoha architektonickými památkami, rozlehlými parky a sídlem samotné Správy národního parku.

Krásná Lípa bude obsluhována přes hranice turistickou linkou T 9 Liberec – Žitava – Varnsdorf – Rybníště – Mikulášovice, která bude zavedena v roce 2021 a bude jezdit pouze s dvojitými vlaky během sezóny a o víkendech. Jinak je město dosažitelné pouze ze Saska s několika přestupy. Výrazné zlepšení jeho napojení by přineslo obnovení železniční trati Rumburk – Ebersbach. Linka T 9 by také mohla být rozšířena lepším propojením s další turistickou nabídkou na trase Mikulášovice – Panský – Rumburk/Krásná Lípa (linka T 2). Někdy dlouhé prostoje vlaků by mohly být využity i k prodloužení jízd za jejich předchozí konečné stanice: z Krásné Lípy do Varnsdorfu (s napojením na L 7), z Rumburku do Ebersbachu (s napojením na linky RE 2/RB 61) a z Mikulášovic do turisticky neméně atraktivního údolí Labe. Pro vytvoření spojení v opačném směru pro cestující z Děčína a Šandova (Bad Schandau) do Krásné Lípy by mohla být zavedena další dodatková dvojice vlaků T 9.



Trh s barokním kostelem sv. Magdaleny



Bývalá textilní továrna Schindler



Mauzoleum podnikatelského rodu Dittrichů



Lužickohorský rychlík Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Mikulášovice

Krásná Lípa má pro své návštěvníky jedinečnou přitažlivost spojenou s bohatou historií a je spojnicí mezi Lužickými horami a Českým Švýcarskem. V sezóně má město u Křinice přímé spojení do Prahy a Liberce.

Železniční uzel Rumburk

Železniční uzel Rumburk dnes tvoří severní konečnou stanici obou linek U 8 ze směru Děčín a L 4 ze směru Mladá Boleslav. Je také konečnou železniční zastávkou rychlíku R 22 přijíždějícího z Kolína. Ta je prodloužena pouze o víkendech do nedalekého Šluknova.

Kromě toho je město, celostátně známé svou loretánskou kaplí, západní konečnou stanicí trasy Rumburk – Šluknov – Sebnitz. Dnešní „železnice národního parku“, linky U 28 tudy jezdí každé dvě hodiny. Kromě vnitřního rozvoje „Šluknovského výběžku“ vytváří tato důležitá přeshraniční linka spojení údolím Sebnitz s údolím Labe. V Bad Schandau a na konečné stanici Děčín se také nacházejí napojení na mezinárodní dálkovou dopravu.



Vilémovský viadukt postavený v roce 1903 společně s úsekem trati Mikulášovice – Sebnitz a kompletně zrekonstruovaný v letech 2020–21 překlenuje údolí Vilémovského potoka v maximální výšce 34 metrů v délce 225 metrů.

Trafová infrastruktura „železnice národního parku“ mezi Rumburkem a Velkým Šenovem byla zásadně obnovena v letech 2020–2021. Trafová rychlost pak mohla být zvýšena na 90 km/h. V rámci toho byl zrekonstruován impozantní Vilémovský viadukt a modernizováno nádraží Mikulášovice dolní nádraží. Tato výstavbová opatření byla pouze předpokladem pro optimalizaci spojovacích vztahů v Rumburku. Zkrácení jízdních dob bylo zároveň předpokladem pro to, aby bylo možné realizovat zvýšení frekvence v české vnitrostátní dopravě, které Ústecký kraj jako odpovědný orgán plánuje.

Pro turistický rozvoj Českého Švýcarska probíhá již zmíněný dodatkový sezonní víkendový provoz na paralelní „Severočeské průmyslové dráze“ Mikulášovice – Panský – Rumburk/Krásná Lípa v období duben–říjen; v letních měsících červenci a srpnu jezdí vlaky dokonce denně. Pravidelná místní železniční osobní doprava na této

trase však byla při změně jízdního řádu v roce 2009 zrušena ve prospěch autobusové linky. V té době byly stejné jízdní doby dosaženy na spoji, který byl asi o dva kilometry kratší než železnice národního parku.

Jedním z nedostatků rozvoje dopravy je, že v současné době neexistuje železniční dopravní spojení mimo Rumburk ve směru na Horní Lužici v Sasku a jeho centra Budyšin a Zhořelec. Z hlediska územního plánování však vede osa přeshraničního rozvoje z Lobavy přes Ebersbach-Neugersdorf a Rumburk do České Lípy. Místní spojení mezi oběma městy Rumburk a Ebersbach-Neugersdorf, každé s přibližně 11.000 obyvateli, je však zajištěno výhradně autobusovou linkou 401 s hodinovou frekvencí.

S obnovením železniční trati Rumburk – Ebersbach, která byla otevřena v roce 1873 a v současné době je využívána pouze pro nákladní dopravu, by se naskytla příležitost nabídnout rostoucímu počtu meziregionálních pendlerů a turistů atraktivní spojení veřejnou dopravou a zejména jim čelit ekologickou alternativou k automobilové dopravě, která je na této trase již tak hustá. Pro jeho prodloužení do Ebersbachu jsou vhodné hned dvě linky, které plní různé dopravní funkce: Ve směru sever-jih by L 4 přijíždějící ze směru od České Lípy mohla skutečně rozvinout svůj vývojový efekt podél popsané vývojové osy pouze v případě, že by pokračovala na německé straně. Ve směru západ-východ by bylo vhodné prodloužení železniční trati národního parku U 28.



Stanice Brtníky na jediné pouze sezónně provozované „Severočeské průmyslové dráze (Nordböhmischem Industriebahn)“ je ideálním výchozím bodem pro pěší túry v Národním parku České Švýcarsko a k nedaleké Vlčí Hoře.

V uzlu s půlhodinovou frekvencí Ebersbach bylo možné navázat spojení na regionální dopravní linky jak ve směru Drážďany, tak ve směru Žitava – Liberec. S přestupem v Ebersbachu tak mohlo vzniknout rychlejší vlakové spojení z údolí Labe a Šluknovského výběžku do Liberce ještě před dokončením vytyčené nové trati do sousedního Seifhennersdorfu. Vývojový efekt by byl ještě lepší, kdyby vlaky nekončily v Ebersbachu, ale byly také prodlouženy přes trať Ebersbach – Lobava, která byla také určena k obnovení. Současné dlouhé odstávky linek končících v Rumburku jsou dostatečné pro cestu do Lobavy a zpět. Na pozadí plánovaného rozšíření a elektrifikace koridorů Drážďany – Vratislav a Berlín – Zhořelec, které jsou základem pro návrat dálkových spojů do Lužice, by mohly v budoucnu pokračovat i rychlíky, které v současné době končí v Rumburku z Kolína přes Lobavu do Zhořelce. Na obou železničních zastávkách by pak mohly být zřízeny mezinárodní uzly dálkové dopravy, což by také umožnilo cestování mezi polskými a českými vnitrostátními cíli. Lužické hory a národní parky Saské a České Švýcarsko by byly také snadno dostupné pro polské návštěvníky.

Uvedení do provozu téměř osm kilometrů dlouhé trasy Rumburk – Ebersbach by mohlo být realizováno v krátké době a se zvládnutelnými infrastrukturními, provozními a finančními výdaji. Vlaky by potřebovaly jen 10 minut. To vyžaduje uznání potenciálu tohoto spojení mezi politickými aktéry a odpovědnými orgány a vzájemný závazek k odstranění této mezery v přeshraniční železniční dopravě. Prvním signálem by mohlo být rozšíření sítě turistických linek končící v Rumburku u příležitosti 150. výročí trasy v roce 2023.



Bývalé nádraží Jiříkov leží na dohled od ebersbašského (Ebersbach) mostu „Modrý div (Blaues Wunder)“ překlenujícího Sprévu (Spree) a železniční trať – v případě obnovení by měla být zřízena zastávka blíže k obci.

Jakub Jeřábek, DUK

„V současné době nemáme finanční prostředky na to, abychom mohli nabídnout přeshraniční místní železniční osobní dopravu do Ebersbachu, a proto se zaměřujeme na rozšiřování autobusových spojení, a to i s cílem uspokojit místní potřeby obyvatel. V zásadě bychom si však dokázali představit zkoumání turistického potenciálu takového přeshraničního spojení o víkendech v rámci zkušebního provozu. V obou uzlových stanicích se předpokládá plná dopravní obslužnost.“

Christoph Mehnert, ZVON

„Drtivá většina železniční trati Ebersbach – Rumburk leží na českém území a je tedy v kompetenci Ústeckého kraje. Pokud má v úmyslu objednat pravidelné dopravní služby na této trase, jsme připraveni jednat. Dokázali bychom si představit i vytvoření turistické nabídky společně s Ústeckým krajem.“

Nemělo by se zastírat, že přeshraniční osobní doprava na této trase probíhala již v letech 1991 až 2010. Dopravní služba, která existovala už pouze o víkendech, však byla čistě kyvadlovou dopravou. Výsledná omezení přestupu v Ebersbachu a Rumburku spolu s méně atraktivními navazujícími spoji přispěly k tomu, že vlaky zůstávaly řídce obsazeny. Kromě toho neexistoval žádný výhodný přeshraniční tarif. Vzhledem k tomu, že pravidelný provoz ve všední dny z Rumburku do Jiříkova byl zrušen již na konci roku 2006 a železniční zastávka Jiříkov od té doby není obsluhována, byla by tato linka důležitá i pro opětovné napojení tohoto města. Pro opětovné a doufejme trvalé obnovení spojení Rumburk – Ebersbach by proto mělo být zváženo vytvoření nové zastávky, umístěné v blízkosti místní lokality.

Pro pendlery ze Šluknovského výběžku směrem na Liberec by naopak bylo důležité začlenění německého úseku Ebersbach – Žitava do českého tarifu vnitrostátní dopravy, aby si mohli zakoupit permanentní jízdenky a dosáhnout tak trvalé akceptovatelnosti nabídky. To druhé je ostatně pro české vnitrostátní pendlery z Rumburku přes Sebnitz a Bad Schandau do Děčína na lince U 28 a mezi Varnsdorfem a Libercem přes Žitavu na lince L 7 možné už léta.

Počátky jednání

- *Obnovení provozu Rumburk – Ebersbach v místní železniční osobní dopravě prodloužením stávajících linek (L 4, U 28), jako první krok může sloužit znovuzahájení pravidelné přepravy turistů.*
- *Krátkodobá realizace meziregionálního železničního spojení Děčín – Šluknov – Rumburk – Liberec přes Ebersbach, včetně vytvoření atraktivních tarifních nabídek.*
- *Dlouhodobý rozvoj západovýchodní osy přes plánovanou novou trať do Seifhennersdorfu, další rozvoj severojižní osy v souvislosti se snahami o obnovení trati Ebersbach – Lobava (perspektivní napojení na rychlou regionální a dálkovou dopravu).*
- *Dlouhodobé zachování turistické sítě s jádrem trasy Mikulášovice – Panský – Rumburk/Krásná Lípa; rozšíření nabídky k vytvoření připojení v Ebersbachu, Varnsdorfu a Sebnitzu/Bad Schandau; rozšíření na celoroční nabídku.*

Železniční uzel Ebersbach

Město Ebersbach-Neugersdorf, v němž pramení řeka Spréva, má ve svém okrajovém centru Ebersbachu průsečík na křižovatce železničních tratí, který je obsluhována každé dvě hodiny linkou RE 2 Drážďany – Žitava – Liberec ve směru východ-západ.

Drážďany – Žitava jezdí v hodinových intervalech se zastávkami ve všech mezistanicích. Ve směru sever-jih, jak je popsáno, už nejezdí pravidelná osobní doprava od uzavření místní železniční osobní dopravy na lince Ebersbach – Lobava v roce 2002 a zrušení spojení do Rumburku v roce 2010. Přeshraniční veřejná hromadná doprava je proto provozována výhradně na autobusové lince 401, která jezdí v hodinových intervalech. Spojení mezi středním centrem Lobavy a Ebersbachem je v současné době zajišťováno dvěma autobusovými linkami, včetně té, která byla mezitím modernizována na linku „PlusBus“. Tyto linky, které jsou ve všední dny využívány více než 1.400 cestujícími (referenční rok 2014), zpřístupňují však převážně místa mimo železniční trať. Vzhledem k jízdni době čítající mezi 45 a 60 minutami jsou pro spojení mezi oběma centry z bodu do bodu neatraktivní. Další linka vyjíždějící z Lobavy a rovněž modernizovaná na linku „PlusBus“ vede přes městskou část Neugersdorf do Seifhennersdorfu. Na této lince bylo v roce 2014 napočítáno přibližně 900 cestujících za pracovní den. To také podtrhuje její velký význam.



Nádraží Ebersbach je hodinovým uzlem na trati Drážďany (Dresden) – Žitava (Zittau) – Liberec a v budoucnu by mohla tuto funkci plnit i pro trať Rumburk – Ebersbach – Lobava (Löbau).

Přeshraniční doprava probíhá v současné době výhradně prostřednictvím autobusové linky 401 Ebersbach – Rumburk – Seifhennersdorf – Varnsdorf – Großschönau.



V základním odborném posudku k „aktivaci trati ve Svobodném státě Sasko“ byla proto železniční trať Ebersbach – Lobava označena za „hodnou zkoumání“. Její potenciál bude podrobně prozkoumán v balíčku s trasou Oberoderwitz – Niedercunnersdorf – Lobava v rámci studie proveditelnosti. Na základě poptávky po samotné autobusové dopravě se mezi Ebersbachem a Lobavou očekává až 700 cestujících na železnici denně. To však nezahrnuje ty cestující, kteří by měli prospěch z většího rozvojového efektu díky výraznému zkrácení jízdni doby na přibližně 20 minut: Oberland by totiž tímto způsobem opět získal přímé železniční spojení do středního centra Lobavy a trasu evropské hlavní sítě Drážďany – Wrocław (Vratislav). Zhořelec a Budyšin by také jako okresní města a součásti sítě horního centra byla podstatně rychleji dosažitelná. To by byla atraktivní nabídka i pro současné uživatele osobních automobilů.

Karl-Ernst Simm, Ebersbach-Neugersdorf

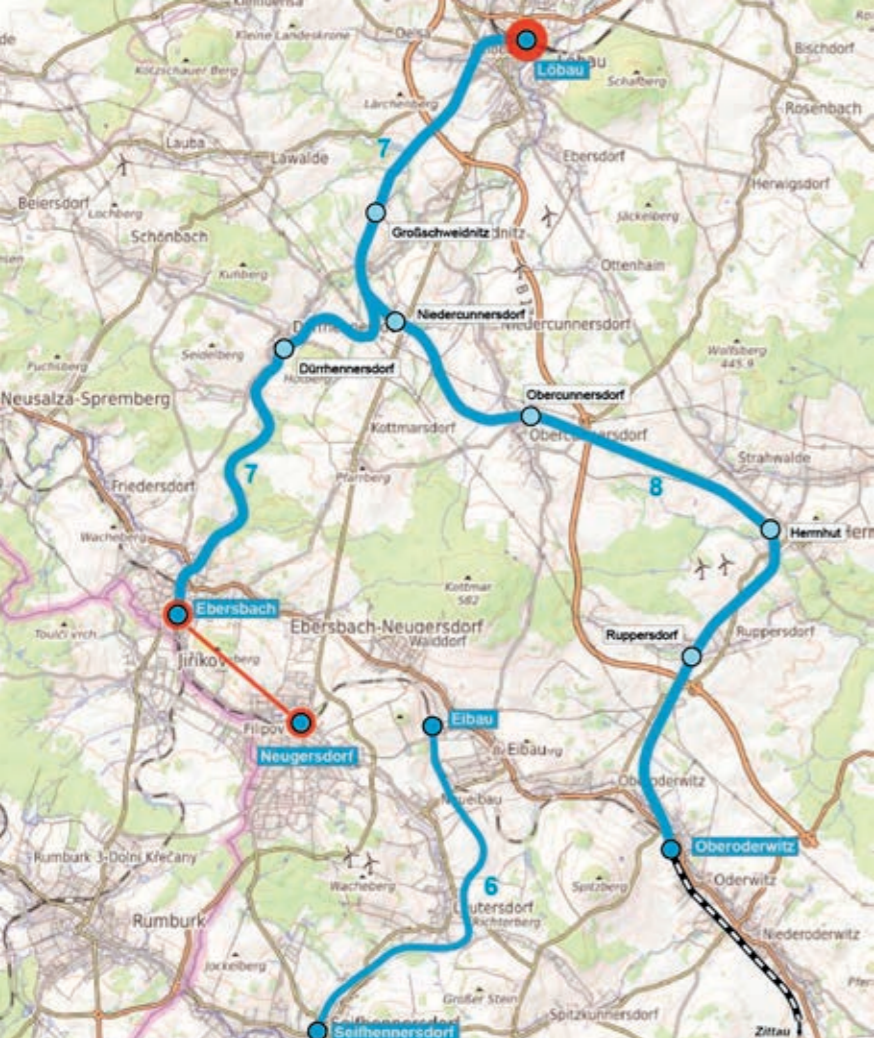
„Odpovědní a občané města Ebersbach-Neugersdorf již léta bojují společně se sousedními obcemi za obnovení železničních linek z Ebersbachu do Lobavy (Löbau) a Rumburku. Tím by se obnovila důležitá severojižní osa, která je důležitá pro vnitřní i přeshraniční dopravu.“

V kombinaci s plánovanou obnovou přeshraničních spojení Ebersbach – Rumburk a Eibau – Seifhennersdorf – Varnsdorf by se opět výrazně zvýšil potenciál cestujících „Lužické horské venkovské železnice“. Dalšími faktory úspěchu pro oživení trati Ebersbach – Lobava jsou zvýšení rychlosti na nejméně 80 km/h pro dosažení atraktivních jízdni dob a revize bývalého konceptu zastávek. Místo na bývalém nádraží by mohla být zastávka v Großschweidnitzu přesunuta do blízkosti nemocnice, aby se pacientům, zaměstnancům a návštěvníkům usnadnil přístup k místní železniční osobní dopravě.

Na stávající trase Drážďany – Žitava (– Liberec) se poptávka na linkách RE 2 a RB 61 v posledních letech značně zvýšila: počet každodenních účastníků dopravy se více než zdvojnásobil z necelých 900 v roce 2000 na přibližně 2 200 v roce 2019. Zintenzivnění nabídky dopravy by bylo jediné logické. Kvůli problémovým místům v oblasti infrastruktury to však v současné době nelze realizovat provozně: Přestože byla převážně jednokolejná trať v posledních letech se značnými výdaji prostředků modernizována, byly zároveň zachovány pouze průsečíky na křižovatce železničních tratí nezbytné pro současnou místní železniční osobní dopravu. Dnešní zastávka Eibau by také musela být modernizována zpět na průsečík na křižovatce železničních tratí, aby bylo možné vrátit trať do Seifhennersdorfu, která je sice legálně v provozu a je napojena na síť DB, ale de facto neprůjezdna, zpět do pravidelného provozu.

Stefan Gräfe, DB Netz

„Z pohledu sítě DB je zvyšující se frekvence mezi Žitavou a Bischofswerdou rozumným dopravním cílem. To vyžaduje rozšíření infrastruktury, včetně dalších přechodů nebo dvoukolejných úseků mezi Žitavou a Bischofswerdou. V zákoně o investicích uhelných regionů je nezbytným předpokladem opatření č. 21 (Drážďany –) Bischofswerda – Wilthen – Žitava (Zittau).“



Podle základního znaleckého posudku Svobodného státu Sasko mají být trasy Ebersbach – Lobava (Löbau) [7] a Oberoderwitz – Niedercunnersdorf [8] důkladně prozkoumány z hlediska jejich reaktivačního potenciálu – trasa Eibau – Seifhennersdorf [6] nepochopitelně nepatří do zkoumaného balíčku.

- trasa, která má být znovu aktivována
- existující zastávka
- bývalá zastávka
- možná nová zastávka
- přilehlá trasa relevantní pro obnovení
- střední centrum
- základní centrum
- sdružení základních center



U Eibau odbočuje trať do Seifhennersdorfu z jednokolejné hlavní trati Oberoderwitz – Wilthen. Pro obnovení tohoto spojení a zvýšení frekvence dopravy na hlavní trati by tamní stanice musela být znovu upravena na přejezdovou stanici.

Počátky jednání

→ Rozvoj dalšího potenciálu pro cestující prostřednictvím obnovení místní železniční osobní dopravy na trase Ebersbach – Lobava, zejména v souvislosti s obnovením přeshraniční dopravy do Rumburku a Varnsdorfu.

→ Vytvoření dalších křižovatek železničních tratí za účelem konsolidace služeb na ose Drážďany – Žitava (– Liberec) s cílem zajistit provoz v hodinových intervalech na všech zastávkách a integrovat do provozu trasu určenou k obnově Eibau – Seifhennersdorf – Varnsdorf.

Vlakové nádraží národního parku Sebnitz

Město Sebnitz, ležící v Saském Švýcarsku přímo na německo-české hranici, které dnes čítá necelých 10.000 obyvatel, je historicky výchozím bodem trasy do Rumburku.

Před více než 9 lety, po dlouhých letech politického úsilí a díky silnému nasazení občanů Sebnitzu, byla obnovena přeshraniční doprava do sousední Dolní Poustevny, která byla přerušena od roku 1945: Od července 2014 jezdí vlaky „železnice národního parku“ na trati U 28 Děčín Bad Schandau – Šluknov – Rumburk každé dvě hodiny. Ve všední dny jsou vlaky obsazeny v průměru 500 cestujícími a o víkendech 900. Vyšší poptávka ve dnech pracovního klidu podtrhuje zvláštní turistický význam této trasy.



Od roku 2014 je Sebnitz přestupním bodem s dvouhodinovou frekvencí mezi linkami U 28 Děčín – Bad Schandau – Rumburk a RB 71 Sebnitz – Pirna – zhuštění nabídky dopravních služeb by výrazně zlepšilo dostupnost.

Christian Schlemper, VVO

„Železnice národního parku je důležitým stavebním kamenem pro přeshraniční rekreační dopravu v regionu Národního parku České Sasko. Svědčí o tom především počet cestujících v letních měsících a o víkendech. Společně s partnery z asociací, místní dopravy a místního cestovního ruchu je naším cílem dále zvyšovat povědomí o trase a dále zlepšovat její integraci do dopravních služeb na obou stranách hranice.“

Česká strana již uznala, že linka má velký potenciál i pro přeshraniční pendlery. Z tohoto důvodu se usiluje o zintenzivnění dopravy, zejména proto, že linka U 28 mezi Děčínem a Schönou, konečnou stanicí drážďanské sítě příměstského vlaku, plní důležitou rozvojovou funkci pro obce na levé straně Labe. Kromě toho spolupracují

s německou stranou na zavedení linky „RegionalExpress Elbe-Labe“, aby tak došlo k vytvoření zrychleného spojení mezi hlavním městem jedné ze spolkových zemí Drážďany, okresním městem Děčín a okresním hlavním městem Ústí nad Labem.

V oblasti Schluckenau je také plánováno zvýšení frekvence spojů, které by mohlo být realizováno i provozně bez problémů díky krátkým vzdálenostem mezi průsečíkem na křižovatce železničních tratí a realizovaným vyšším traťovým rychlostem. Na německé straně je však flexibilita mapování dalších dopravních služeb v jízdním řádu omezená: Na více než 15kilometrovém saském úseku trati mezi Sebnitz a Bad Schandau již v dnešní době není možnost křížení železničních tratí.

Ronald Kretschmar, starosta velkého okresního města Sebnitz

„Pro město Sebnitz by zvýšení nabídky na železnici národního parku přinesla i zvýšení atraktivity, protože by se výrazně zlepšilo spojení jak směrem na Drážďany, tak k našemu Českému sousedovi. Významným doplňkem by bylo obnovení železniční trasy Neustadt – Budyšin“

Dnešní „nádraží národního parku“ je však mnohem starší než přeshraniční spojení do Niedereinsiedelu, které bylo poprvé uvedeno do provozu v roce 1905: Bylo otevřeno již v roce 1877 společně s tratí Budyšin – Bad Schandau. Od uzavření místní železniční osobní dopravy na tomto přímém spojení mezi údolím Labe a Horní Lužice v roce 2004 – navzdory již tehdy existující klasifikaci územního plánování jako „rozvojová osa“ – linka RB 71 Sebnitz – Pirna obsluhuje svůj úsek do Neustadtu pouze jednou za dvě hodiny. Z hlediska toho, že se jedná o důležitou místní trasu pendlerů, jezdí zde vlaky příliš zřídka, zejména na to, aby poskytly alternativu k osobnímu vozu. Vzhledem k tomu, že od roku 1998 již neexistuje železniční spojení mezi oběma středními centry Pirna a Radeberg, je možné se do východní oblasti Drážďan dostat pouze po železnici z údolí Labe, Křínice a Sebnice, a sice s výraznou zajiždkou přes drážďanské hlavní nádraží. To přispívá k tomu, že celá oblast Sebnitz – Neustadt je nyní certifikována jako oblast s podprůměrnou dostupností veřejné hromadné dopravy. Obnovení železniční dopravy by proto přispělo ke zlepšení dostupnosti a zároveň by dalo další impuls rozvoji přeshraniční dopravy.

Počátky jednání

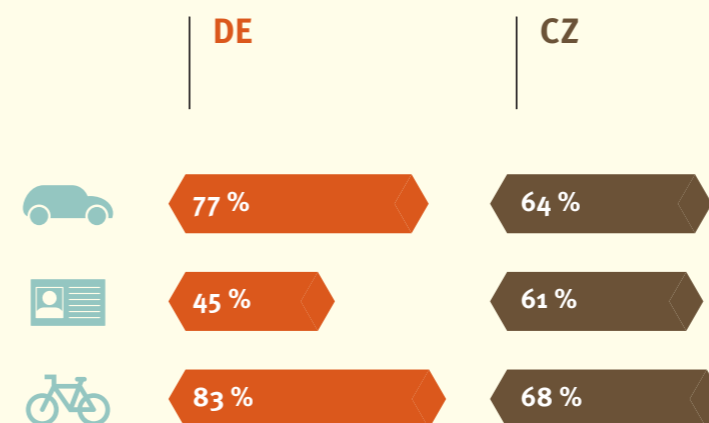
→ V krátkodobém horizontu: vypracování přeshraniční koncepce dalšího rozvoje dopravní nabídky na železnici národního parku s cílem neustálého zhušťování frekvence intervalů. V souvislosti s tím je potřeba posílit frekvenci dopravy na úseku trasy RB 71 do Neustadtu.

→ Ve středně až dlouhodobém horizontu: v rámci úsilí Svobodného státu Sasko o obnovu by měla být v příštím kole posouzena také spojení Budyšin – Wilthen – Bad Schandau a (Radeberg –) Arnsdorf – Dürrohnsdorf (– Pirna), což by mohlo zlepšit napojení Sasko-Českého Švýcarska ze směru od Horní Lužice a východní oblasti Drážďan.

Výsledky průzkumu mobility v oblasti Trojmezí

V rámci německo-českého dialogu občanů byl v listopadu a prosinci 2022 proveden průzkum mobility v oblasti Trojmezí. Cílem bylo získat představu o názorech různých skupin širokého spektra obyvatelstva. Na jedné straně byl průzkum šířen prostřednictvím odpovědných orgánů a dopravních podniků na obou stranách hranice, na druhé straně již byly k účasti a dalšímu šíření průzkumu přizvány obce ve spádové oblasti k dialogu s odborníky a občany. V důsledku toho bylo zaznamenáno přibližně 300 účastí. Průměrný věk respondentů byl 45 let, téměř 77 % respondentů uvedlo, že jsou zaměstnání.

Vybavení dopravními prostředky



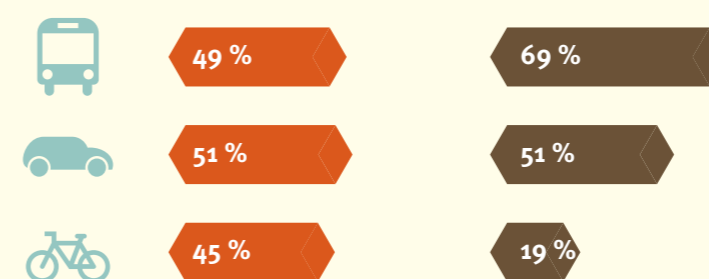
77 % respondentů na německé straně uvedlo, že mají v domácnosti k dispozici alespoň jeden osobní automobil – na české straně pouze 64 %.

Opačný poměr platí pro předplatné jízdného veřejné hromadné dopravy.

Vlastnictví jízdních kol je výraznější na německé straně.

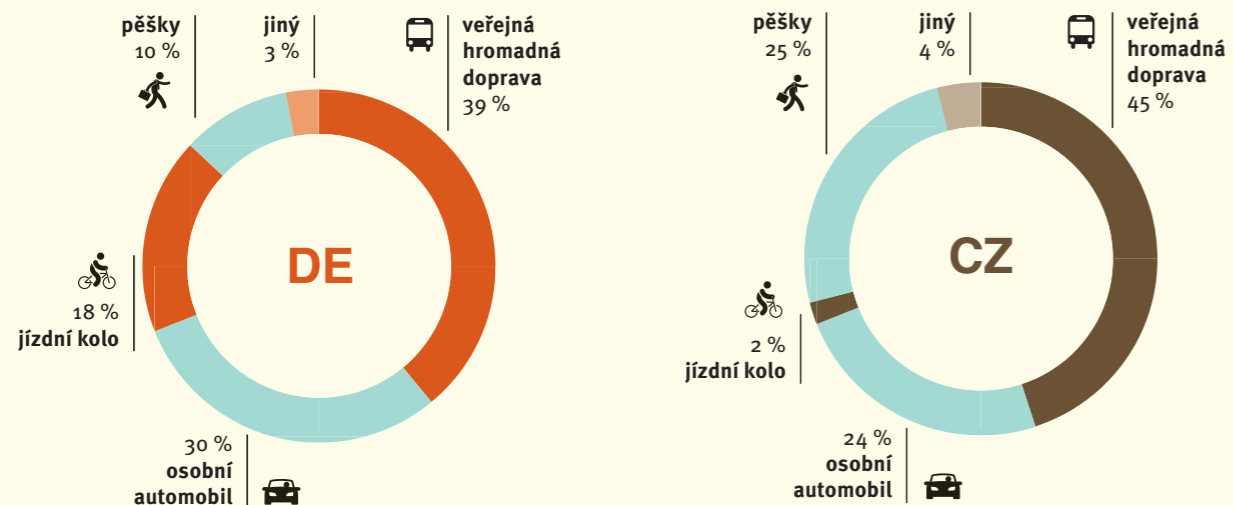
Využívání dopravních prostředků

... dotázaných používá denně nebo několikrát týdně:

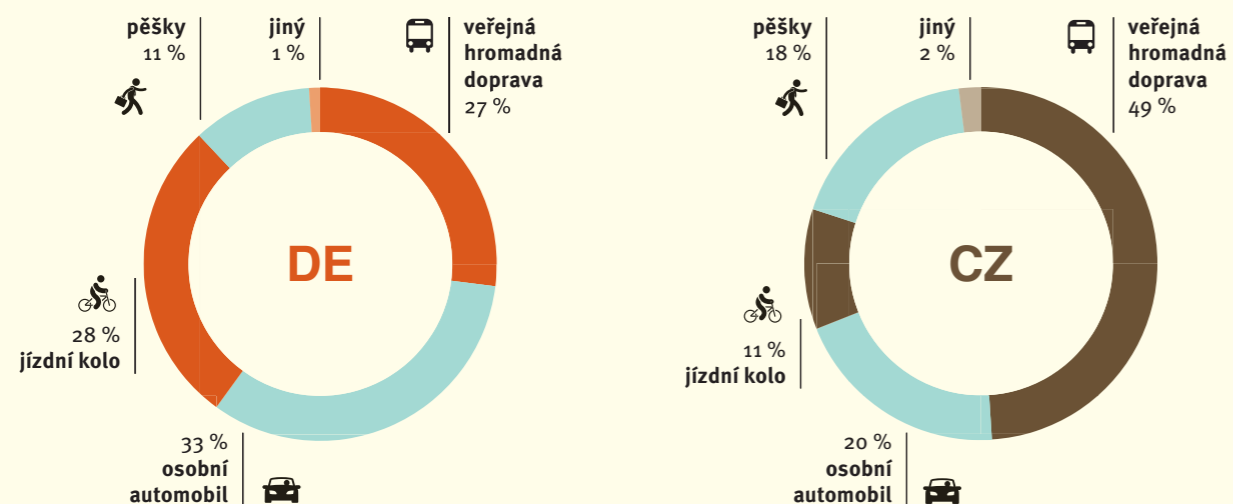


Využívání dopravních prostředků

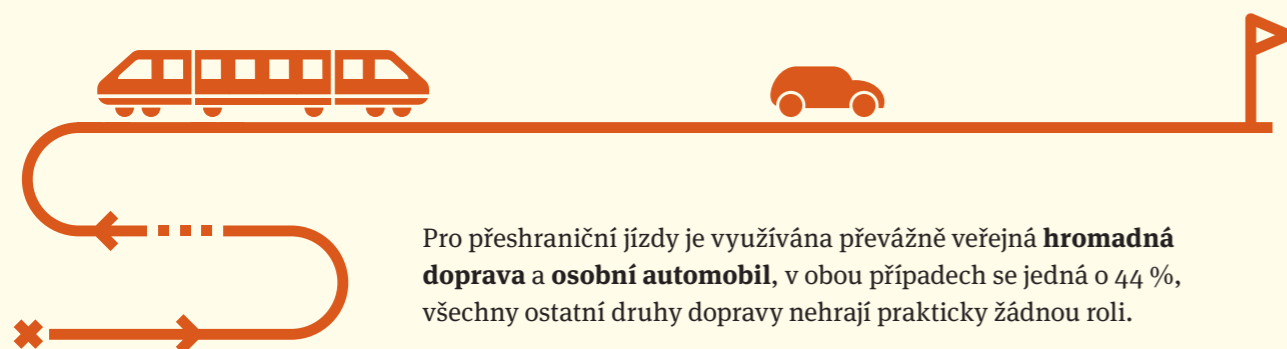
Cesta do zaměstnání



Volný čas

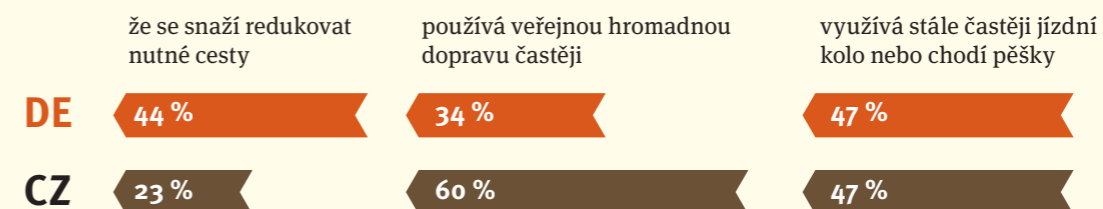


„Dostupnost přeshraničních cílů veřejnou dopravou hodnotí jako špatnou nebo velmi špatnou více než polovina respondentů, jako velmi dobrou nebo dobrou pouze třetina respondentů. Rovněž dostupnost **volnočasových cílů** bývá obecně hodnocena hůře – všechny ostatní cíle cest (pracoviště, zdravotní služby, místní občanská vybavenost) jsou průměrně hodnoceny jako snadno dostupné.“



Dopad zvýšených cen energií a pohonných hmot

... z dotázaných zcela nebo částečně souhlasí s tvrzením:

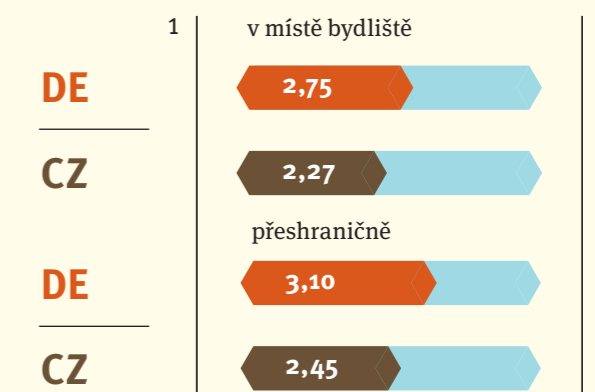


Potenciál pro zlepšení veřejné hromadné dopravy

Na prvním místě jsou zmiňovány rychlejší přepravní doby, vyšší hodinové frekvence a vytváření přímých spojení. Dalšími faktory, které by respondentům usnadnily přístup k veřejné hromadné dopravě, resp. jejímu používání, jsou: dostupnost železničních zastávek autobusovými přípojkami a rozsáhlou sítí cyklostezek, servisní zařízení na nádražích, dostatek parkovacích míst pro jízdní kola & osobní automobily.



Celkové skóre pro veřejnou hromadnou dopravu



„V Lužici bylo uzavřeno příliš mnoho tratí. Herrnhutská dráha chybí, stejně jako trať Budyšín – Wilthen – Sebnitz a přeshraniční spojení mezi Ebersbachem a Rumburkem.“

„Místo komplikovaně řešeného staničního zázemí se schody a výtahy často postačí jednoduchý přechod mimo aglomerace – jako je tomu v České republice. Tam jsou železniční zastávky často stále obsazené personálem a nabízejí čekárny, výdej jízdenek a gastronomickou nabídku. Nádražní budovy by měly být taktéž v Německu nadále rozumně využívány, místo aby byly bourány.“

„Návrat dálkových spojení by zmírnil pocit opuštění a mohl by dát regionu v srdci Evropy zcela jiný status.“

Přeshraniční veřejná doprava

Využití stávajících nabídek

75 % respondentů využilo v posledních 12 měsících alespoň 1 × stávající služby v přeshraniční německo-české **železniční dopravě**. To je potvrzením jejich akceptovatelnosti. Stávajících přeshraničních **autobusových spojení** využilo naproti tomu pouze 40 % respondentů. Tato skutečnost by mohla znamenat prostorově omezenější využití autobusu ve srovnání s vlakem, mohlo by to však rovněž souviset s nižší úrovní povědomí o spojení. Prostřednictvím aktivnějšího marketingu by se mohla tato úroveň zvýšit.

Účely využití

93 % respondentů uvádí volnočasové aktivity jako podnět pro své přeshraniční jízdy. Tak jako tak uvádí 27 % respondentů jako účel své cesty ježdění po nákupech, necelých 18 % cestu do práce. Jiné příležitosti, jako jsou jízdy do školy, návštěvy úřadů a zdravotní péče, nehrají prakticky žádnou roli. Získané připomínky k potenciálu pro zlepšení potvrzují dominantní postavení veřejné hromadné dopravy ve využívání volného času. Z nich rovněž jasně vyplývá, že je žádoucí častější využívání v každodenním životě, v současné době je však možné pouze v omezené míře, neboť na mnoha přeshraničních spojeních v současné době neexistuje žádná nabídka nebo je pouze nedostačující. Rozšíření přeshraniční sítě veřejné hromadné dopravy může následně vést k intenzivnějšímu využívání veřejné hromadné dopravy v přeshraniční dopravě: více než polovina respondentů by pravidelně využívala nová, resp. obnovená železniční spojení mezi Seifhennersdorfem a Rumburkem, mezi Rumburkem a Ebersbachem a mezi Varnsdorfem a Ebersbachem.

Tarifní nabídky

Stávající nabídka jízdenek Euro-Nisa má mezi respondenty s přibližně 90 % poměrně vysokou úroveň povědomí, téměř polovina respondentů (DE: 44 %, CZ: 69 %) tuto nabídku využívá pravidelně nebo příležitostně. Téměř 57 % vidí prostor pro zlepšení ve zvýšené integraci turistických nabídek, 55 % by uvítalo jízdenky pouze pro určité dílčí úseky, 51 % nabídky pro jednotlivé jízdy. Absenci přeshraničního tarifu pro pravidelné používání dokládají rovněž účastníci průzkumu: Vždyt téměř 44 % by uvítalo nabídku pro pendlery v příhraničních oblastech. Nabídka časových jízdenek za atraktivní ceny by motivovala více než tři čtvrtiny respondentů ke zvážení možnosti nebo k častějšímu využívání veřejné hromadné dopravy.



„K cestě ze Zhořelce do Jizerských hor potřebujete dvě až tři hodiny veřejnou hromadnou dopravou, ale jen hodinu osobním automobilem. Ačkoli preferujeme veřejnou dopravu a jízdní kolo, jednoduchá volba takto padá na auto. Na druhou stranu stávající spoje využíváme často a dvojjazyčné služby velmi oceňujeme.“

„Tam, kde nemůže jezdit žádný vlak, by pravidelné autobusové spoje měly zlepšit přeshraniční každodenní mobilitu: Mám na mysli zejména spojení ze Žitavy přes hory do Jablonného v Podještědí a směrem na Nový Bor. Vznik spojení mezi Sohland a Šluknovem by byl také nasnadě.“

Výhled

Poznatky získané v rámci německo-českého dialogu odborníků a občanů odhalily na jedné straně stále existující překážky, ale na druhé straně také odkryly perspektivy rozvoje vyplývající ze stálého nárůstu vzájemných přeshraničních vztahů. Na jedné straně se přitom jedná o dlouhodobé projekty spojené s významnými infrastrukturálními opatřeními. Na druhé straně se také jasně ukázalo, že v mnoha oblastech existují příležitosti ke zlepšení, které by mohly být se zvládnutelným úsilím realizovány v krátké době.

Realizace projektu působivě ukázala, že na obou stranách hranice existují aktéři z řad občanské společnosti, ze stran odpovědných orgánů a dopravních společností, jakož i politiky a správy, kteří se již léta angažují v přeshraniční veřejné dopravě a tím způsobem významně přispěli ke skutečnosti, že v mnoha oblastech již zlepšení mohlo být dosaženo. To dává důvěru pro budoucí vývoj. Aby bylo možné udržet krok s pokračujícím růstem mobility pendlerů a rekreačních

aktivit a vytvořit atraktivní službu veřejné dopravy pro obyvatelstvo v příhraničním regionu, budou zapotřebí další investice do infrastruktury a provozu. S lidskými a finančními zdroji, které jsou dnes k dispozici, nelze mnohá ze zde uvedených opatření provést. V tomto ohledu musí političtí aktéři věnovat větší pozornost vytvoření správných podmínek finančního rámce pro další rozšiřování přeshraniční dopravní sítě a zohlednit tak rostoucí akceptovatelnost veřejné hromadné dopravy mezi obyvatelstvem.



Landesverband Mitteldeutschland



Projekt „Průzkum trhu ke zlepšení přeshraniční mobility. Odborníci a občané v dialogu – pojezdna laboratoř nápadů pro zlepšení veřejné dopravy“ k podpoře spolupráce v Česko-německém pohraničí.

Partnerské organizace: Sdružení cestujících PRO BAHN Landesverband Mitteldeutschland e.V., Společnost Die Länderbahn GmbH DLB
Podporující: Účelové sdružení Dopravní svaz Horní Lužice-Dolní Slezsko (ZVON) a Euroregion Neisse-Nisa-Nysa

Projekt byl financován Spolkovým ministerstvem zahraničí.

Trvání projektu: listopad–prosinec 2022

Publikace je vydána iniciativou „Veřejná doprava DE-CZ-PL“ v českém i německém jazyce.
Kontakt: moritz.filter@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Grafická úprava: Tomáš Vacek, www.tomvacek.cz
Fotografie: Karel Kříž, Moritz Filter, Ingo Koschensch

O autorech:

Moritz Filter je ekonom a evropský vědec s dlouholetými zkušenostmi v železničním odvětví. V současné době dělá doktorát na Technické univerzitě v Berlíně o přeshraniční mobilitě a působí jako poradce v projektech dopravního a participačního výzkumu. Od roku 2012 jezdí pravidelně pracovně i soukromě do trojzemí.

Dipl.-Ing. Matthias Böhm studoval na Technické univerzitě v Berlíně plánování a provoz dopravy, žije od roku 2002 v Žitavě a pracuje momentálně jako nezávislý dopravní plánovač. Je zakládajícím partnerem Nossen-Riesaer Eisenbahncompagnie GmbH (EIU) a je zapojen mimo jiné do združení Pro Herrnhuter Bahn a PRO BAHN.

Mag. Ingo Koschenz je státním zástupcem a žije v Chotěbuzu. Jako referent pro východoevropskou dopravu u PRO BAHN i u iniciativy německo-polské osobní přepravy (KolejDEPL) se již řadu let věnuje zlepšení přeshraniční železniční dopravy.