



**SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ[®]
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE**



**Moravskoslezský
kraj**



100 let železnice v Moravskoslezském kraji ve službách republiky

1918
2018

Materiál vydán u příležitosti 22. ročníku odborné konference TRANSPORT 2018 v rámci dotace poskytnuté z rozpočtu Moravskoslezského kraje a při účinné spolupráci s neziskovou společností Železniční muzeum moravskoslezské o.p.s.
Ostrava, listopad 2018

Slovo náměstka hejtmana Moravskoslezského kraje

Ing. Jakub Unucka, MBA

náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje pro chytrý region,
dopravu a silniční hospodářství



Priority Moravskoslezského kraje v oblasti dopravy je nutné koordinovat v rámci České republiky i Evropské unie. Konference Transport je k tomu skvělou příležitostí. Znovu se proto budeme bavit a diskutovat o možnostech rozvoje dopravní infrastruktury na území regionu a jeho propojení se sousedy, o financování. To vše s cílem posílit image kraje coby investičně zajímavého regionu s kvalitním dopravním napojením na evropskou dopravní síť.

Zásadní úlohou kraje, jako subjektu veřejné správy, je být nejen hybnou silou dopravního rozvoje, ale také dobrým rádcem a posluchačem v koncepční tvorbě dopravní infrastruktury, územním plánování a správě silničního hospodářství. Tuto roli plníme v zásadě dobře, kraj však musí reflektovat aktuální trendy. Nesmí přehlížet dynamický rozvoj a nové přístupy i způsoby, jejichž optikou dnes na dopravu nazíráme. Ať je to digitalizace, prozákaznický přístup ve službách nebo doprava 21. století – tedy doprava čistá a bezemisní. Čeká nás velká debata, bezprostředně související s energetickým mixem kraje, na jejímž konci budeme vědět, jaké pohony budou u nás dopravní budoucností.

Isem si jist, že všechny aktivity v této oblasti směřují k jedinému cíli – vytvoření modelového regionu nízkemisní dopravy a podmínek pro rozvoj alternativních způsobů dopravy. Našemu regionu se kdysi říkávalo ocelové srdce republiky. Do budoucna bychom chtěli, aby se o něm začalo mluvit jako o srdci vodíkovém.

Slovo prezidenta Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z. s.

Ing. Pavel Bartoš

prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z. s.



Historie železnice v českých i moravských zemích se začala psát ve dvacátých létech 19. století. První pohony byly v zásadě „čisté“, jednalo se sice o velký pokrok, ale koněpřežky měly své nedostatky. Velká inovace na sebe nenechala dlouho čekat, první parní železnice se začala budovat na přelomu 30. a 40. let 19. století soukromou společností „Severní dráha císaře Ferdinanda“. Výstavba začala úsekem Vídeň – Břeclav v červnu 1839 a v květnu 1847 dorazila železnice přes Ostravu do Bohumína. Výstavba pokračovala přes Chalupky a napojila se na pruskou železniční síť. Napojení Ostravska na železnici mimo jiné znamenalo přesun primitivního hutnictví z podhůří Beskyd, kde se využívala nízkokovnatá železná ruda, do oblasti Ostravy a Třince, kde bylo k dispozici černé uhlí i dostatek vody a kvalitní železná ruda byla dovážena po železnici. Zároveň to byl na severní Moravě silný impuls pro rozvoj průmyslu, hlavně hutnictví a strojírenství. Z krátkého a stručného pohledu do historie je zřejmý význam železničního spojení pro rozvoj našeho regionu. Bouřlivý průmyslový rozvoj našeho regionu vyžadoval i zdokonalování železnic nejen v oblasti nákladní dopravy, ale i dopravy osobní.

U příležitosti stého výročí vzniku samostatné České republiky je nezbytné zdůraznit význam rozvoje dopravní infrastruktury pro rozvoj hospodářství České republiky, a tedy i našeho kraje. Bohužel v období od r. 1948 do roku 1989 byla jednoznačně upřednostněna železniční nákladní doprava na úkor osobní dopravy na železnici, a navíc i na úkor dálniční a silniční sítě. V posledních třech desítkách let sice dochází ke změně, ale změna je pomalá a neodpovídá současným potřebám a současným požadavkům měnící se společnosti.

Je evidentní, že Česká republika je a bude tranzitní zemí, čemuž neodpovídá, tempo výstavby a modernizace dopravní infrastruktury. Je dobře, že se začíná diskutovat o problematice výstavby vodního kanálu Dunaj-Odra-Labe, který by určitě odlehčil přetížené železniční a silniční dopravě, včetně pozitivního dopadu na ekologii dopravy.

Poslední poznámka patří vysokorychlostní železnici, která bude mít významný dopad do vnitrostátní dopravy, ale především do tranzitní mezinárodní dopravy. Stávající laxní postoj zvyšuje hrozbu, že vysokorychlostní železnice minou ČR, což významně zhorší dopravní dostupnost v tuzemsku, ale i v evropském měřítku.

Pevně věřím, že stávající problémy v dopravní infrastruktuře budou brzy překonány a dopravní infrastruktura v ČR bude v následujících 100 letech hlavním předpokladem všestranného rozvoje naší společnosti tak, jak tomu bylo u železnice v prvním století života naší republiky.

1847 – 1918

Páteří železniční síť

- ukončena výstavba Severní dráhy císaře Ferdinanda do Bohumína (1847)
- propojení na pruskou železnici Bohumín – Chalupki (1848)
- pokračování výstavby Severní dráhy císaře Ferdinanda Bohumín – Dziedzice (1855)
- přípojná trať Severní dráhy císaře Ferdinanda Svinov – Opava (1855)
- montánní dráha Karolina – Michálkovice – Doubrava (1863) – Orlová (1870) s omezeným rozsahem zboží jen pro průmysl (dle horního zákona 1854)
- výstavba Bohumín – Těšín (1869) – Žilina (1871) jako součást Košicko-bohumínské dráhy
- ukončena výstavba Ostravsko-frýdlantské dráhy, Ostrava – Frýdlant (1871)
- výstavba Moravsko-slezské centrální dráhy, Bruntál – Krnov – Opava (1872) s přípojnými tratěmi do Pruska
- výstavba Dráhy moravskoslezských měst, Kojetín – Těšín – Bílsko (1888)



▲ Kolejiště někdejšího nádraží Moravská Ostrava, před rokem 1892



◀ Hlavní nádraží, Bohumín, stav před rokem 1898

Grüsse vom Bahnhof Oderberg

Místní dráhy

V 80. letech 19. století rakouská vláda umožnila vznik soukromých místních drah a zároveň vláda ukládala velkým železničním společnostem stavět přípojně dráhy. V našem regionu to byly nejdříve místní dráhy na Novojičínsku, které stavěla Severní dráha císaře Ferdinanda jako koncesní povinnost nebo také vznikající konsorcia majitelů firem. Majitelé firem a různých společností měli zájem o rychlou a lacinější přepravu parostrojní dopravou a nechtěli se spoléhat na koňské povozy.

Tak vznikaly tratě Suchdol – Nový Jičín (1880), Suchdol – Budišov (1881), Suchdol – Fulnek (1881), Studénka – Štřamberk (1881), Studénka – Bílovec (1890), Štřamberk – Veřovice (1896), Svinov-Vítkovice – Klimkovice (1911), Opava – Benešov (1892), přímé propojení obou opavských nádraží (1895), Opava západní nádraží – Kravaře a Ratiboř v Prusku (1896), Štřamberk – Veřovice (1896), Opava – Hradec (1905), Opava – Bavorov v Prusku (1909), Kravaře – Hlučín (1913), Petrovice – Karviná (1898), Třemešná – Osoblaha, jediná úzkorozchodná dráha (1898), Frýdlant – Bílá (1908), Ostrava-Vítkovice – Klimkovice (1911), Kravaře – Hlučín (1913), Kunčice – Suchá (1911), Suchá – Těšín (1914).

1918 – 1938



▲ Restaurace na nádraží v Českém Těšíně, třicátá léta 20. století

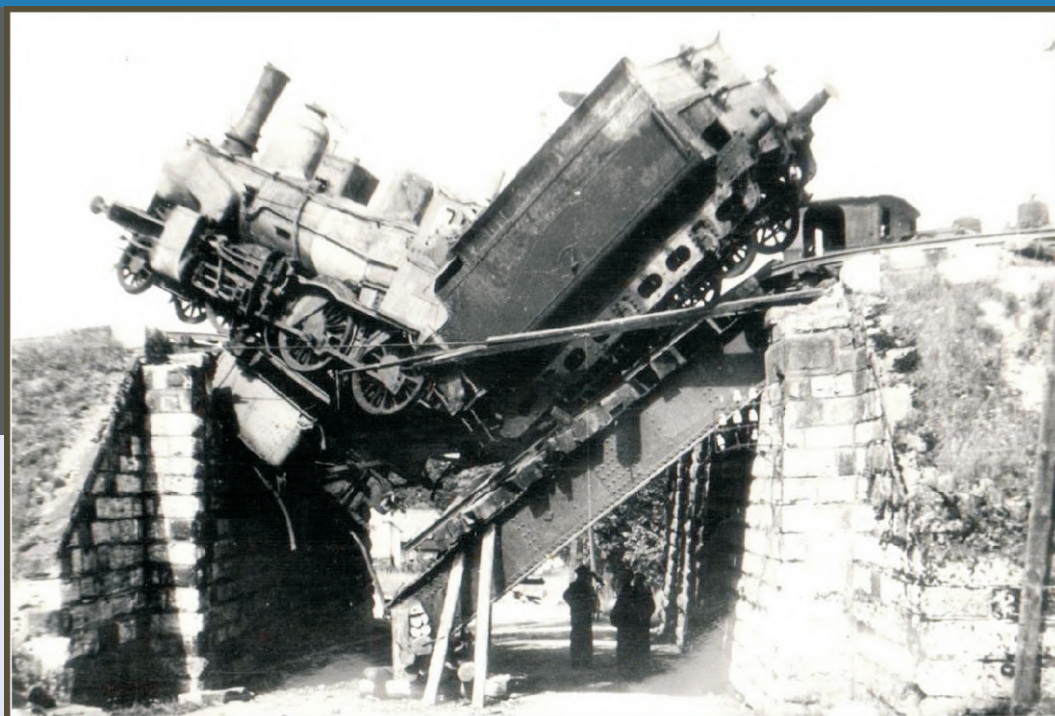
- vznikají Československé státní dráhy a Československé ministerstvo železnic s obdobnou strukturou jako bylo ve Vídni za Rakouska-Uherska (1918)
- řízení největší soukromé Košicko-bohumínské dráhy přechází do rukou státu (1925)
- přerušena celistvost původní Severní dráhy císaře Ferdinanda do Krakova a Dráhy moravskoslezských měst do Bielska (v důsledku rozdělení Těšínského Slezska mezi Československo a Polsko, 1920)
- přiřazení pruských drah k československým (Hlučínsko, Opavsko, Krnovsko, 1920)
- přeložka tratě Albrechtice u Českého Těšína – Český Těšín (zrušení peážní tratě na polském území, 1931)
- zaústění tratí z Hlučína a Ratiboře přímo do Opavy východní nádraží (1933)
- změna hlavních přepravních toků ze severojižních na východozápadní po roce 1920 (zejména v moravskoslezském regionu)
- bohumínské nádraží svou velikostí a kapacitou se stává jedním z největších nádraží v Československu

1938 – 1948

- po obsazení Sudet Německem je dočasně přerušena osobní i nákladní doprava mezi Ostravou a Hranicemi na Moravě (říjen 1938)
- obsazením Těšínského Slezska byly tratě na Těšínsku do roku 1939 pod správou polských železnic PKP (důsledek Mnichovské dohody)
- předčasný ozbrojený útok Německa na Polsko směřující k obsazení tunelu v železniční stanici Mosty u Jablunkova (srpen 1939)
- v letech 1939 – 1945 je železnice pod správou Říšských drah a Českomoravských drah, jež vznikly na území protektorátu



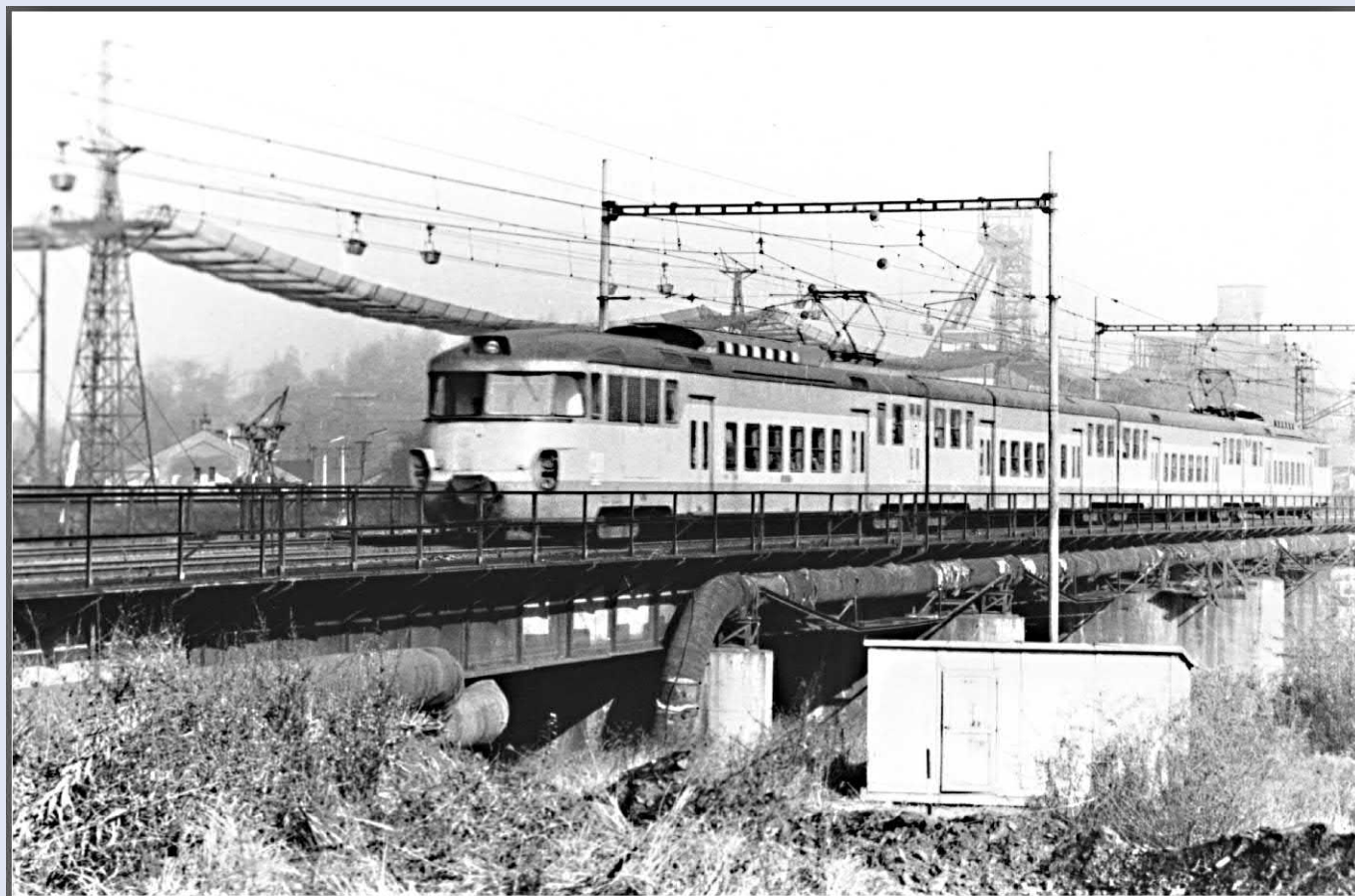
◀ Původní výpravní budova, Třinec, rok 1938 – 1939



▶ Důsledek destrukce železničního mostu Němci na konci války, Mosty u Jablunkova, 1945

1948 – 1989

- převod části tratí Báňské dráhy k Československým drahám (část kolejiště Ostrava hl. n., 1948)
- zřízení národní podnik OKR-Doprava (obsluha vleček dolů, 1952)
- dochází k první poválečné reorganizaci na železnici, nové pojmenování výkonných pracovišť, mění se název přednosta na náčelník (1952)
- vznik Správy Střední dráhy se sídlem v Olomouci v důsledku reorganizace železnic (1963)
- ukončení osobní dopravy na trati Louky nad Olší – Orlová – Bohumín (1967)
- stavba lanové dráhy Oldřichovice – Javorový vrch, jediné lanové dráhy pod správou ČSD na Moravě (1957)
- první vlak v regionu tažený elektrickou lokomotivou (Hranice na Moravě – Polanka nad Odrou 1962)
- přeložka trati Havířov (Šumbark) – Albrechtice u Těšína mimo Prostřední Suchou (1962)
- přeložka původní Košicko-bohumínské dráhy z Louk nad Olší ve směru Karviná-Doly mimo poddolované území spojena s přestavbou českotěšínského nádraží a stavbou nového nádraží v Karviné (1963)
- na Ostravsku začaly jezdit nové elektrické motorové jednotky z Vagonky Studénka, čímž se výrazně zrychlila přeprava lidí v ostravské aglomeraci (1965)
- v 60. a 70. letech realizovány stavební investice do nových budov: Ostrava-Vítkovice (1964), Havířov (1969), Ostrava hl.n. (1975), hala pro elektrické lokomotivy depa Ostrava (1965), hala pro elektrické jednotky (1972) a tři haly pro motorovou trakci (1982) depa Bohumín
- zavedení expresního rychlíku „Ostravan“ (Bohumín – Praha hl. n.), v té době nejluxusnějšího a nejrychlejšího spoje v síti ČSD (1977)
- ukončení parního provozu na Moravě a ve Slezsku (1978)



▲ Elektrická motorová jednotka EM 475.1 jede z Hrušova do Ostravy hl. n. přes starý most nad řekou Ostravicí, září 1967

1989 – 2018

- z důvodu rozdělení Československá definitivně zanikla státní organizace ČSD a vznikla státní organizace České dráhy (1992/1993)
- pokračují další změny v řízení u Českých drah, dochází k prvnímu slučování organizačních a výkonných pracovišť (1995)
- proběhla doposud největší stávka železničářů v dějinách státu, která trvala 5 dní a během ní byla ochromena železniční doprava na celé síti ČD (1997)
- Moravskoslezský kraj zasáhla rozsáhlá povodeň, jež měla pro železnici devastující rozsah (1997)
- úsekem trati Ostrava – Petrovice u K. započala v MS kraji modernizace nebo optimalizace různých úseků tratí II. a III. rychlostního koridoru (1996)
- státní organizace České dráhy se rozdělila na akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správu železniční dopravní cesty (2003)
- od Českých drah se odčlenila nákladní doprava do dceřiné společnosti ČD Cargo (2007)
- velká železniční nehoda mezinárodního vlaku EC 108 Comenius ve Studénce, při které došlo k usmrcení několika osob a zranění velkého počtu cestujících (2008)
- trať mezi Břeclaví a Bohumínem byla poslední v Česku, kde byl od roku 1847 uplatňován levostranný provoz, jenž byl nahrazen pravostranným (2012)
- další velká železniční nehoda ve Studénce vlaku SC 512 Pendolino, při níž opět došlo k usmrcení a zranění osob (2015)
- zahájen provoz ze Sedlnice do nové stanice Mošnov, Ostrava Airport, který se zároveň stal historicky prvním vlakovým spojením na letišti v České republice (2015)
- rozsáhlý požár technologie zabezpečovacího zařízení Ústředního stavědla nádraží Bohumín, mající dodnes vliv na omezení řízení provozu nádraží (2018)
- optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice III. železničního koridoru (2017)



▲ *Povodeň v železniční stanici Ostrava hl.n., 9.7.1997*



◀ *Cestující na staveništi v železniční stanici Český Těšín, 2015*

Železniční koridorové stavby

• Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice (2017 – 2019)

Stavba řeší optimalizaci trati v úseku Český Těšín (mimo) – Dětmorovice, včetně stanic a zastávek. Z důvodu poddolovaného území je ze stavby vyňat úsek v délce téměř 7 km. Proběhnou práce jen na kabelizaci, trakčním vedení a zabezpečovacím zařízení.



▲ Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice na nádraží v Karviné, 2018

• Modernizace železničního uzlu Ostrava (výhled)

Uzel Ostrava navazuje na již zmodernizovaný úsek Studénka – Ostrava-Svinov a rekonstruovaný úsek Ostrava-Hrušov – Bohumín a optimalizované úseky Český Těšín – Mosty u Jablunkova – st. hr. SR. Realizace je aktuálně předpokládána v letech 2024 – 2027. Podkladová studie proveditelnosti byla schválena k navazující přípravě s výběrem tzv. varianty 3, zahrnující ztrojkolejnění úseku Ostrava hl. n. osobní n. – Ostrava-Svinov a mimoúrovňový přesmyk, který umožní nekolizní jízdu vlaků jedoucích z obvodu báňského nádraží železniční stanice Ostrava hl. n. do sudé skupiny kolejí železniční stanice Ostrava-Svinov s vlaky v hlavní ose trati Bohumín – Přerov.

• Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou (výhled)

Cílem stavby je optimalizace trati včetně rekonstrukce železniční stanice Ostrava-Vítkovice, zvýšení traťové rychlosti do 120 km/h, příprava na elektrizaci systémem 25 kV, zvýšení bezpečnosti provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati. Příprava zadávací dokumentace na ZP + DÚR.

• Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (předpoklad realizace 2021 – 2023)

Stavba v úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Frýdek-Místek zajistí celkovou rekonstrukci železniční dopravní cesty. Dojde ke zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek a elektrizaci tohoto úseku již systémem 25 kV. Zvýší se rychlost na 120 km/h alepší se propustnost trati. Dojde ke zkrácení jízdní doby o 5–7 minut.

• Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek-Místek (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice (výhled)

Stavba zajistí celkovou rekonstrukci trati, elektrizaci na systém 25 kV a zvýšení traťové rychlosti. Na úseku Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm se předpokládá zkrácení jízdní doby o cca 30 minut.

• Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Čes. Těšína (výhled)

Bude provedena celková rekonstrukce úseku tratí. Železniční stanice bude zapojena na dálkové ovládání.

• Rekonstrukce žst. Havířov (výhled)

Cílem stavby je modernizace železniční stanice, zajištění bezbariérového přístupu cestujícím, elektrizace, zlepšení technického stavu a parametrů stanice.

Prioritní regionální železniční stavby Moravskoslezského kraje

• Modernizace a elektrizace trati Opava východ – Krnov – Bruntál

Prověření elektrizace trati je součástí zpracovávané technicko-ekonomické studie.

• Modernizace a případná elektrizace na trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku (Glucholazy)

Aktuálně není zpracována ani připravována žádná dokumentace k tomuto záměru, který by navazoval na aktuální studijní prověření trati Opava – Krnov – Olomouc.

• Modernizace a elektrizace trati Frýdek-Místek – Český Těšín

Trať byla prověřována ve studii proveditelnosti souboru tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice, avšak předmětná trať není součástí další přípravy stavby z důvodu nedosažení ekonomické efektivity variant v trati obsažených.



▲ Motorová jednotka řady 842 ve stanici Frýdlant nad Ostravicí před odjezdem do Veřovic

• Modernizace a elektrizace Frenštát pod Radhoštěm – Veřovice (– Valašské Meziříčí)

Trať byla prověřována ve studii proveditelnosti souboru tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice a rovněž v aktuálně dokončované aktualizaci studie proveditelnosti s tím, že bude zřejmě záležet na rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy ČR, zda bude modernizace a elektrizace dále připravována pouze v úseku Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm město nebo až po Valašské Meziříčí.

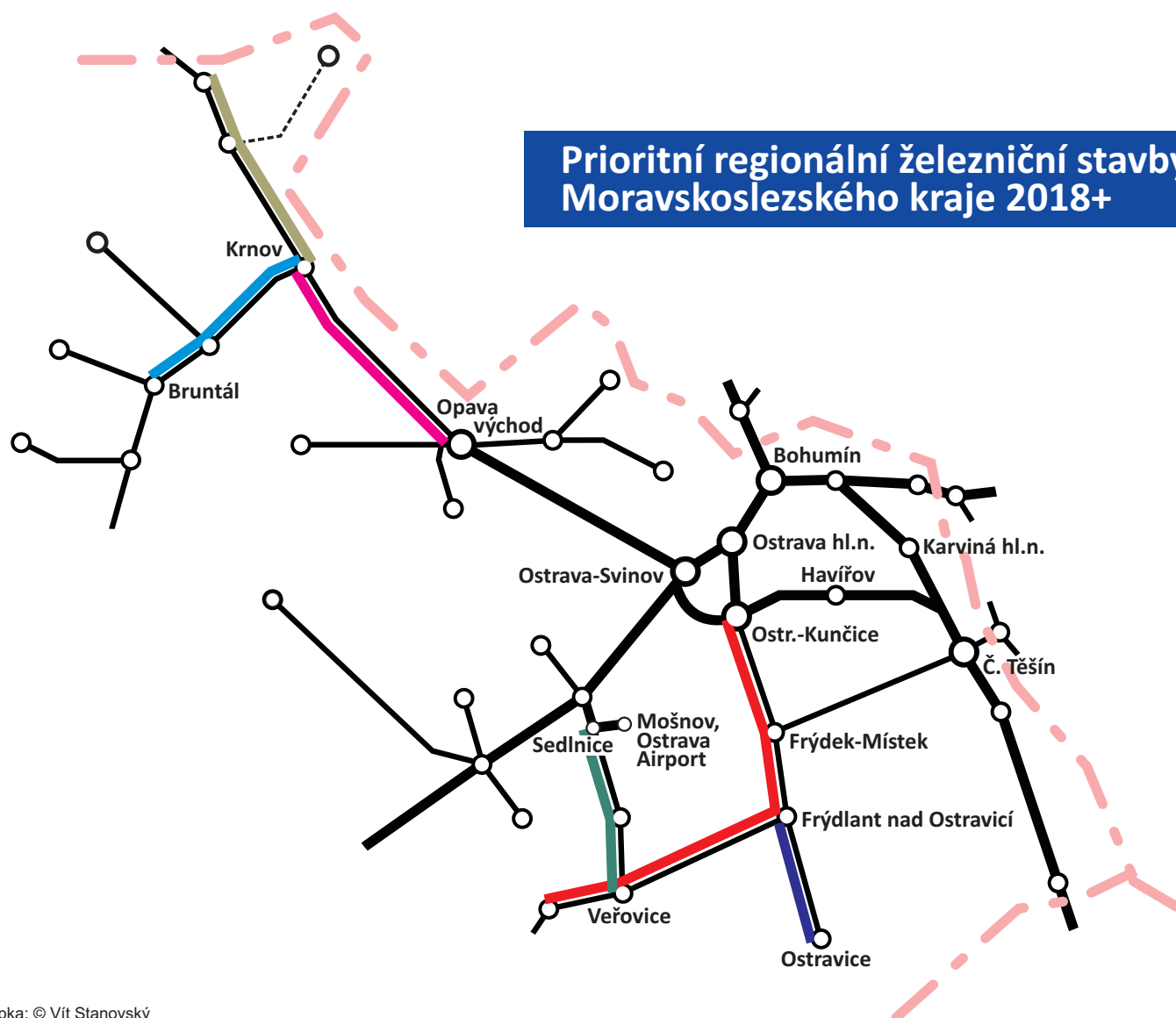


▲ Pohled na motorový vůz řady M.131, někdejší nejrozšířenější řadu vozidel na místních tratích; zde při zastavení v železniční stanici Krnov na nostalgické jízdě

• Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Veřovice

Trať byla prověřována ve studii proveditelnosti souboru tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice, přičemž k další přípravě včetně elektrizace byl doporučen z předmětné trati úsek Studénka (Sedlnice) – Štramberk. Další stupeň přípravy stavby zatím není zahájen.

Prioritní regionální železniční stavby Moravskoslezského kraje 2018+



Mapka: © Vít Stanovský

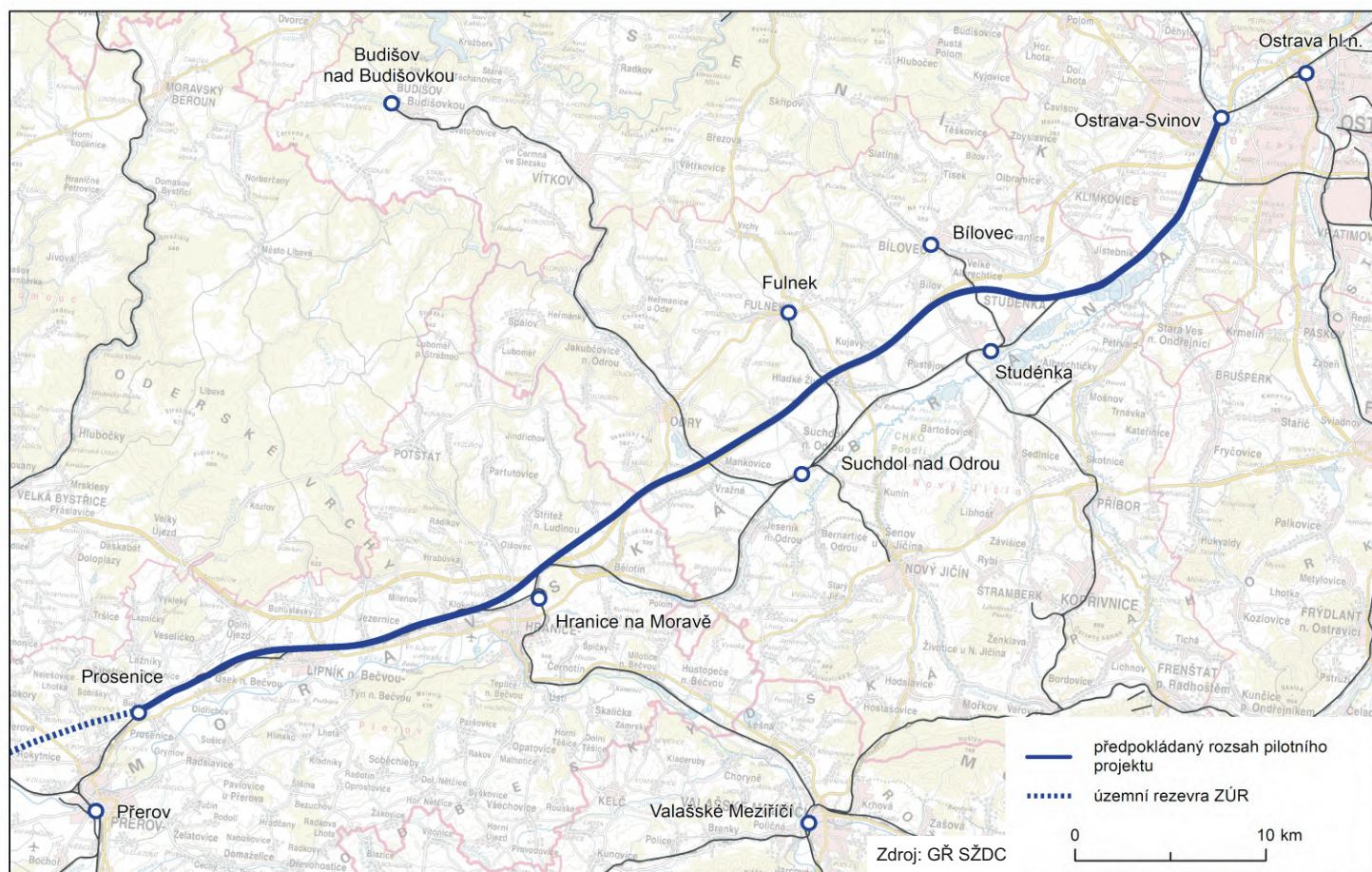
- Modernizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Veřovice (– Valašské Meziříčí)
- Elektrizace trati Opava-východ – Krnov
- Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Veřovice
- Modernizace a případná elektrizace trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku (– Głucholazy)
- Modernizace a elektrizace trati Krnov – Bruntál
- Modernizace a elektrizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
- Dosavadní elektrizované tratě
- státní hranice ČR/Polsko/Slovensko

2018 +

Vysokorychlostní trať (VRT)

Vláda České republiky v roce 2017 schválila Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR jako výchozí strategický dokument pro tuto problematiku a uložila zahájit přípravu novostaveb vysokorychlostních železničních tratí a zajistit územní ochranu pro novou železniční infrastrukturu. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje vydalo svým usnesením z 22. 12. 2010 dokument Zásady územního rozvoje, kde je zahrnuta potřeba územní rezervy pro záměry mezinárodního i republikového významu – novostavba vysokorychlostní trati (Praha – Brno – Ostrava – Petrovice u Karviné – Katowice). Úsek VRT MORAVSKÁ BRÁNA přispěje k dalšímu rozvoji Moravskoslezského regionu a je dostatečně dlouhým úsekem, aby se její realizace promítla do kratších jízdních dob. Vlaky zde mohou dosahovat plné projektované rychlosti. Bude zároveň navazovat na modernizaci konvenční tratě Brno – Přerov a možnou modernizaci tratě Přerov – Olomouc na 200 km/h, tvoří ucelené tahy mezi největšími moravskými městy.

VRT Moravská brána (Přerov – Ostrava) má 75 km pro rychlost 350 km/h, předpoklad jízdní doby – 30 minut. Mapa pilotního úseku celorepublikové sítě VRT.



Nalezené reálné trasy v území, vyřešeno napojení krajských měst	2018
Studie proveditelnosti VRT Brno – Ostrava	2018 – 2020
Posuzování vlivů VRT na životní prostředí	2019 – 2020
Zadání dokumentace pro územní řízení	2019
Projektová dokumentace, koordinované řízení (ÚR+SP+EIA)	2020 – 2025
Realizace výstavby VRT	2026 – 2030



*Historická motorová
lokomotiva T 499.0 (Kyklop)
u dvoukolejného
Jablunkovského tunelu;
vlevo portál původního tunelu,
2015*



*Nový terminál železniční zastávky
Mošnov, Ostrava Airport, 2015*



*Optimalizace
železniční stanice
Karviná hl.n.,
červenec 2018*

Vydal:
Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, z.s. ve spolupráci s Železničním muzeem moravskoslezským, o.p.s.
www.msunion.cz • www.zmms.cz
© 2018

Použité fotografie: archiv muzea • Grafická úprava: Vít Stanovský • Tisk: Tiskárna ČD, www.tiskarnacd.cz