

# MEMORANDUM

## JIHOMORAVSKÝCH A DOLNORAKOUSKÝCH OBCÍ ZA MODERNIZACI ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ TRATI Č. 244, 245 a 246 A OBNOVU JEJÍHO HISTORICKÉHO SPOJENÍ S RAKOUSKEM

Níže podepsané obce a města jižní Moravy a Dolního Rakouska laskavě žádají zastupitelstvo Jihomoravského kraje, vládu Dolního Rakouska, příslušné poslance zákonodárných sborů Česka a Rakouska a řídicí orgány státní organizace SŽDC a společností ČD a ÖBB, aby ve vzájemné koordinaci a spolupráci modernizovaly a obnovily propojení historicky důležité železniční tratě Brno – Střelice – Hrušovany n./Jevišovkou (s odbočkami na Znojmo a Mikulov) – Laa/Thaya – Mistelbach – Wien s návazností na IDS JmK včetně jeho možného rozšíření na rakouské území.

Ve sjednocené Evropě je mezi Českou republikou a Rakouskem nutno obnovovat nejenom dávné vazby politicko-ekonomické (maximální propustnost státních hranic, volný pohyb osob a zboží atd.), ale je nutno prosazovat také obnovu přerušovaných komunikačních tras, které jsou tepnami jakéhokoli fungujícího územního organismu. Jedině obnovou přerušovaných dopravních tahů dojde k tolik potřebnému oživení v moravsko-rakouského příhraničí, jež bylo za existence tzv. železné opony tolik ochromeno a odsouzeno téměř k živoření. Železnice z Vídně do Brna přes Lávu a Hrušovany nad Jevišovkou s odbočkami na Znojmo a Mikulov zůstane sice vždy tratí regionální, přesto pokryje poměrně širokou a lidnatou spádovou oblast severního Weinviertelu a jižní Moravy na jih a jihozápad od Brna. Bez propojení budou „slepé“ větve na obou stranách hranice daleko hůře rentabilní.

Výhrada, že k oživení regionu přispěje vybudování dálnice Brno – Vídeň přes Mikulov a Drasenhofen, je valentní pouze částečně, neboť v éře zahušťování automobilové dopravy nelze spoléhat pouze na silnice (viz časté dopravní nehody s následným ucpáním dálnic). Při kvalitním a hospodárném provozu je právě železnice nejpřirozenější a nejekologičtější variantou osobní i nákladní přepravy. Naši předkové v dobách habsburské monarchie vybudovali úctyhodné dopravní a technické dílo. V současnosti je proto naší morální povinností nenechat jej ve stavu, v jakém se ocitlo následkem rozdělení Evropy po druhé světové válce, nýbrž plně se zasadit o jeho rehabilitaci.

### Mezistátním jednáním je nutné prosadit:

Vybudovat jednokolejný úsek v délce 2 050 m (na české straně 1 488 m a na rakouské straně 562 m) včetně pěti mostů (na české straně 3 mosty - 2 mosty o délce 19 m a 1 most délky 65 m, na rakouské straně 2 mosty - délky 5 m a 16 m).

### Na české straně je pak v následné etapě nezbytné:

Modernizovat trať č. 245 a 244 Hevlín – Hrušovany n. J. – Střelice a navazující trať č. 246 Znojmo – Hrušovany n. J. – Břeclav a vypracovat nový dopravní grafikon za účelem zkrácení přepravních časů a větší frekvence spojů, což zajistí větší konkurenceschopnost dráhy vůči automobilové a autobusové dopravě.

### Historický vývoj až k současnému stavu::

Železniční trať byla postavena v letech 1866-1870 c.k. privilegovanou Rakouskou společností státní dráhy (StEG) jako nejkratší spojení Vídně a Brna a jako varianta k císařské Severní dráze (Vídeň – Břeclav – Brno). Dokud mezi Moravou a Rakouskem neexistovaly státní hranice, jezdilo po této trati až devět párů přímých rychlovlaků Vídeň – Brno denně. Roku 1909 byla trať zestátněna. Po vyhlášení československé samostatnosti význam trati, orientující se na Vídeň, poklesl. Hospodářská krize na počátku třicátých let způsobila další pokles přepravy. Na konci druhé světové války byla trať velmi poškozena, přesto došlo již v roce 1946 k obnově provozu. Padající železná opona však způsobila definitivní oddělení rakouské části dráhy od moravské. V 50. letech byly na úseku Hevlín – Láva sнесeny všechny mosty (včetně hlavního přes řeku Dyji) a vytrhány koleje. Z hlavní dopravní linie se na moravské straně staly lokální trati č. 244 a 245. Z modernizačních prací na moravské straně je nutné zmínit nový most přes řeku Jihlavu, vystavěný v roce 1978, neboť unikátní celoželezný ivančický viadukt po stech letech provozu již nespĺňoval technická kritéria. Rakouská strana v 80. letech elektrifikovala úsek trati z Vídně do Mistelbachu.

Po pádu totalitního režimu v Československu vznikly na obou stranách hranice první iniciativy ke znovuoobnovení železničního spojení Hevlín – Láva. Stovky občanů z Hrušovanska například pořádaly pravidelné "nostalgické výšlapy" podél zrušeného drážního tělesa, aby tak upozornily státní orgány na nutnost obnovy. V září 2000 se na oslavu výročí 130 let zahájení provozu uskutečnila jízda zvláštního parního vlaku. Dočasný útlum všech snah však způsobilo usnesení vlády č. 1108 ze dne 8. listopadu 2000, kterým došlo k omezení zřizování hraničních přechodů a přeshraničního styku i v železniční dopravě pro období do přijetí České republiky do Evropské unie. K 1. lednu 2003 přešlo na základě zákona o transformaci Českých drah vlastnictví železniční trati na státní podnik Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Jako dopravce působí až do dnešních dnů Česká dráha a. s., objednavatelem regionálních vlakových spojů je Jihomoravský kraj.

V roce 2004, po vstupu Česka do EU, bylo pokračováno v předchozích iniciativách jednáním ad-hoc pracovních skupin za účasti ministerstev dopravy obou zemí. Výsledkem bylo zpracování studie proveditelnosti, která řešila obnovení traťového úseku Hevlín – Láva ve 2 variantách: minimální a optimální. Po proběhnutí připomínkového řízení ještě v roce 2004 rozhodla SŽDC, s.o. o sledování varianty optimální. Dále bylo rovněž doporučeno zabývat se obnovou úseku trati mezi železniční stanicí Hevlín a Hrušovany nad Jeviškou, jehož stav je kritický s omezením traťové rychlosti na 50 km/h. V souladu se závěry z uvedených jednání a studie proveditelnosti konstatovali vedoucí představitelé českého a rakouského ministerstva dopravy na svém setkání v Českých Budějovicích dne 11. května 2005 připravenost obou stran pro případnou realizaci záměru znovuoobnovení tohoto traťového úseku. Neoptimističtější odhady tehdy předpokládaly realizaci této akce na rok 2008. Také Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Jihomoravském kraji, podepsané v Brně 13. března 2006 ministrem dopravy ČR, hejtmanem Jihomoravského kraje, primátorem Statutárního města Brno, generálním ředitelem ČD, a.s. a generálním ředitelem SŽDC, s.o., uvádí, že mezi významné společné cíle v oblasti rozvoje železniční infrastruktury v Jihomoravském kraji patří i racionalizace provozu na trati Střelice-Moravský Krumlov/Ivančice, Hrušovany nad Jevišovkou včetně možnosti obnovy železničního hraničního přechodu Hevlín/Laa an der Thaya. Při vědomí těchto proklamací z české strany modernizovala rakouská strana další část bývalé státní dráhy („Laaer Ostbahn“), a to v úseku Mistelbach – Laa. Na rakouském území je tedy trať nyní plně elektrifikována.

V současnosti se však dobré vyhlídky opět rozplývají. Ve schváleném Generelu dopravy Jihomoravského kraje se dokonce počítá s ukončením podpory regionální dopravy na traťovém úseku z Moravského Krumlova až po Hevlín. Záměr ukončit financování ztrátového provozu na železniční trati č. 245 Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín oznámili představitelé Jihomoravského kraje v březnu 2008 s tím, že uzavření mělo dojít v prosinci 2008. Definitivní ukončení provozu místní lokálky se nakonec posunulo k datu 1. 7. 2010.

**Jak je možné, že závazky dané mezistátními resortními ujednáními z května 2005 a memorandem českých orgánů z března 2006 nebudou nakonec dodrženy?**

#### **Současný stav – přeshraniční srovnání:**

- Na rakouské straně díky elektrifikaci a modernizaci tratě z Vídně do Lávy a pravidelnému hodinovému taktu rychlovlaků na linii S2 došlo k dvacetiprocentnímu nárůstu přepravených cestujících (zdroj: *Wiener Zeitung* 13.3.2007).
- Na české straně nebyly za posledních třicet let provedeny žádné výrazné modernizační investice. Trať, která slouží jako jediné železniční spojení metropolitního Brna a druhého největšího města v kraji Znojma a je jedinou páteří železnicí Moravskokrumlovska, východního Znojemska a západního Mikulovska, značně degradovala vlivem špatného technického stavu a nízkého komfortu pro cestující.

#### **Příčiny nevyhovujícího stavu na české straně:**

- a) Změna v chování cestujících, jejich větší motorizace, je celospolečenský fenomén. Lze mu konkurovat vytvářením komfortnějšího provozu na železnici. To se na předmětné trati dosud nestalo. Odtud pramení ze strany některých odborníků proklamované názory o „neefektivnosti“ celé trati, a tudíž nutnosti jejího zrušení.
- b) Jízdní řád špatně reflektuje potřeby cestujících. Zatímco ještě v polovině devadesátých let 20. století jezdilo na trati Znojmo – Hrušovany – Brno několik párů spěšných vlaků, které dokázaly urazit téměř devadesátikilometrovou vzdálenost mezi Znojmem a Brnem za 95-100 minut, v roce 2008 jezdí na trati pouze vlaky osobní. Cestující mezi Znojmem a Brnem musejí dnes vždy přesehat v Hrušovanech nad Jevišovkou a počítat s cestovním časem 120-140 minut (!). Kvůli úbytku cestujících již vždy nezajíždí na nádraží vzdálená od center měst (Miroslav, Hrušovany) místní autobusová doprava. Tím, že je jízdní řád pro cestující na delší i kratší vzdálenosti nevyhovující, regionální trať ztrácí na kredibilitě a lidé dávají přednost méně pohodlným autobusům. Hlavní roli u cestujících totiž hraje čas a pravidelný takt přepravy. Při přepravě z Hevlína směrem na Brno nebo na Břeclav je dnes nutno téměř vždy počítat s půlhodinovým (někdy až 80minutovým!) přestupovým časem. Navíc existuje malá provázanost mezi autobusovými jízdními řády a železničním jízdním řádem. To je pro současného cestujícího neakceptovatelné. Dráha tak přichází o poslední věrné cestující.
- c) Strategie Jihomoravského kraje je v současné době v oficiálních vyjádřeních jasně formulována: na Znojemsku má být v maximální míře využita silniční síť. I podél údajně „neefektivní“ železniční tratě Znojmo – Hrušovany – Moravský Krumlov mají být lidé přepravováni zejména v autobusech. To však odporuje trendu udržitelnosti z hlediska životního prostředí, jelikož není možné jednoznačně preferovat silniční dopravu, pokud zde existuje variantní železniční spojení. Vždyť právě dlouhodobá zanedbanost a nemodernizovanost železnice je příčinou odlivu cestujících!

## Odůvodnění a přínosy obnovení propojení obou úseků tratě

- a) Moravský úsek trati bez obnovy propojení na Rakousko bude vždy působit zmrzačeným dojmem: trať se opticky zdá pro tento kout Moravy „nesmyslně a neefektivně“ trasována, spojení Brna a Znojma do tvaru písmena L je velmi dlouhé. Smysl dráhy, vybudované velkým lidským úsilím a finančním nákladem, spočíval v propojení centrálního dolnorakouského prostoru s jihomoravským jižně od Brna a východně od Znojma. Bez obnovení propojení budou obě části trati, moravská i rakouská, pro osobní dopravu hůře rentabilní. Tuto skutečnost je nutno mít stále na zřeteli.
- b) Stávající železniční spojení jižní Moravy a Dolního Rakouska přes Břeclav/Hohenau je sice vysoce moderní a rychlé, nicméně regionálně obsluhuje pouze nejvýchodnější cíp obou zemí (Břeclavsko, východní Mikulovsko, Hodonínsko na moravské straně, oblast Moravského pole – Marchfeld na straně rakouské). V roce 2009 naštěstí dojde k dalšímu modernizovanému propojení na trati někdejší Severozápadní dráhy mezi Šatovem a Retzem. Nicméně vzdálenost mezi Šatovem a Břeclaví dosahuje na moravské straně téměř 95 kilometrů po silnicích, procházejících mnoha obcemi. Centrální Dolní Rakousko (regiony Mistelbach a Laa/Thaya) dnes leží mimo přímé železniční napojení na Moravu a zrcadlová situace platí o Ivančicku, Moravskokrumlovsku, Hrušovansku a jihozápadním Mikulovsku a jejich napojení na Vídeň.
- c) Obnova propojení trati povede ke komfortní přepravě návštěvníků atraktivních termálních lázní v rakouské Lávě. Z centra Brna do lázní v Lávě bude možno pohodlně dojet za 80 minut. Cestující ze Znojma do Lávy budou potřebovat pouhou půlhodinu. V obojím případě tak bude železnice konkurenceschopná vůči silniční dopravě.
- d) Obnovou propojení dojde zcela jistě k nárůstu výměnné turistiky mezi historickými městy regionu (Znojmo, Moravský Krumlov, Ivančice, Mikulov, Láva-Laa/Thaya, hrad Stožec-Staatz, Mistelbach) a atraktivními oblastmi čisté přírody a zachované krajiny (Národní park Podyjí, vinařské obce jižního Znojemska a Jaroslavicka, mikroregion Krumlovsko a Ivančicka, Mikulovsko s Pálavou, Land um Laa s rakouským pokračováním Pálavy – Leiserberge aj.). Dojde k oživení přátelských styků mezi občany i mezi jednotlivými městy několika okresů. Vždyť například město Láva začíná nyní po vstupu ČR do jednotného schengenského prostoru v mnohém ohledu plnit funkci přirozeného spádového centra pro celou oblast východního Znojemska a západního Břeclavska. Obnovená železnice proto má velkou šanci na trvalou udržitelnost, což je důležité z hlediska splnění kritérií financování z fondů EU.
- e) Po obnově propojení lze předpokládat stimulaci trhu pracovních příležitostí mezi jižní Moravou a Weinviertelem. Zejména mladá generace Čechů a Rakušanů již mezi sebou nemá jazykové bariéry, většina se dorozumí anglicky či německy, tudíž lze předpokládat po otevření pracovního trhu v roce 2011 širší poptávku po dojíždění z Moravy do Dolního Rakouska, ale i naopak.
- f) Mezi metropolemi Vídní a Brnem vznikne potřebné alternativní železniční spojení, časově sice delší, nicméně vzdálenostně kratší, s obslužením poměrně lidnatých spádových oblastí (Ivančicko, Krumlovsko, Hrušovansko, Mikulovsko, Land um Laa a region v okolí Mistelbachu). V případě jakékoli havárie na hlavním koridoru Vídeň – Břeclav – Brno bude možno vlaky odklonit touto trasou pouze s malou časovou ztrátou.
- g) Pro obyvatele přiléhajících regionů jižní Moravy zajistí nově propojená trať nejkratší a velmi komfortní spojení s nejbližším mezinárodním letištěm ve Švechatech u Vídně (v současnosti jezdí přímý spěšný spoj do Švechat už z Lávy).
- h) Při racionalizovaném hodinovém až dvouhodinovém taktu v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a při nasazení moderního vozového parku lze

předpokládat nárůst počtu cestujících na moravské straně až o čtvrtinu. Pravidelné osobní vlaky s navazující autobusovou dopravou obslouží širokou spádovou oblast a zajistí dobré dojezdové podmínky pro obyvatele venkova pracující ve velkých městech.

- i) Fungující dopravní grafikon na oživené a modernizované trati umožní znovuzavedení spěšných spojů mezi Znojmem a Brnem, které při jízdním čase okolo 80 minut budou opět schopny významně konkurovat často přeplněné a nekomfortní autobusové dopravě, a také spěšných spojů mezi Znojmem a Břeclaví. Oproti autobusům zajistí cestování moderními železničními soupravami vyšší komfort pro cestující a například minimální šanci uvíznout v dopravní zácpě.
- j) Při plánovaných opravách či rozšíření silnice I/53 mohou přímé spěšné vlaky odlehčit objízdovým trasám v autobusové či individuální dopravě do Brna.
- k) Po propojení moravské a rakouské části trati bude znovu zavedena nákladní železniční doprava, o kterou již projevil zájem několik podniků z rakouské strany.
- l) Výstavba nového, přímějšího železničního spojení mezi Znojmem a Brnem (ať už propojkou z Hrušovan n.J. na hlavní trať Brno-Břeclav či spojkou Znojmo – Miroslav) je z finančního hlediska a projekční přípravy (zdlouhavé výkupy pozemků) v nejbližších deseti až dvaceti letech nereálná. Přesto doporučujeme prověřit i tuto alternativu v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a následně zanést do územních plánů dotčených obcí.
- m) Pokud skutečně dojde k naplňování koncepce současného Generelu dopravy Jihomoravského kraje (zrušení regionální dopravy na železnici v úseku M.Krumlov-Hrušovany n.J.-Hevlín), bude celé Znojemsko železničně odříznuto od velké části českého vnitrozemí v radiusu 150 stupňů směr sever a severovýchod, a co je nejdůležitější, bude odříznuto od železničního uzlu, metropolitního a krajského města Brna! To bude mimo jiné představovat velkou překážku v rozvoji sezónního cestovního ruchu, který je právě pro obyvatele Znojemska klíčový a životadárný (srv. obliba Znojemska jako ideální letní destinace v celostátních sociologických průzkumech z posledních čtyř let). Modernizace tratí č. 244, 245 a 246 s propojením na Rakousko je tedy pro celou jihozápadní část Jihomoravského kraje maximálně opodstatněným požadavkem.**

#### Odborné podklady pro předkládané memorandum:

Obnovu trati a její modernizaci doporučuje Dr. Harald Buschbacher ve své disertační práci „**Zvýšení efektivity železniční dopravy: nižší náklady pro zhuštění a zkvalitnění příměstské a regionální dopravy v Jihomoravském kraji**“ obhájené v roce 2008 na Fakultě architektury a územního plánování Technické univerzity ve Vídni. V závěrech práce je konstatováno: „Provoz na trati Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou, obnova přechodu Hevlín – Laa/Thaya: Doporučuje se ponechání osobní dopravy na celé trati Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou proto, že ze simulace jízdních dob vyplývá, že i nasazením moderních motorových souprav je možné značné zrychlení a dodržení kritické jízdni doby Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou kratší než hodinu. Obnova hraničního přechodu Hevlín – Laa/Thaya je doporučena z hlediska efektů celistvosti železniční sítě, to znamená potenciálními zisky cestujících nejen na obnoveném úseku, ale i díky značně delším cestám. Obnova přechodu by umožnila jako synergický efekt obsluhu úseku Laa/Thaya – Laa Stadt jinak čekajícím motorovým vozem z ramena Hrušovany nad Jevišovkou – Laa/Thaya“ (zdroj: <http://www.buschbacher.at/shrnutijap.pdf>). Tuto disertační práci je nutno brát jako relevantní odborný podklad při dalších krocích vedoucích k modernizaci a obnově propojení předmětné trati.