

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



Josef SKOKAN

**Železniční uzel v Bohumíně – od historie po současnost**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

Olomouc 2017

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci zpracoval samostatně a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem řádně uvedl v seznamu literatury.

V Olomouci dne 3. května 2017

.....

podpis

Děkuji panu Mgr. Janu Hercikovi, Ph.D. za připomínky a cenné rady během zpracovávání této bakalářské práce, dále děkuji pracovníkům Městského úřadu v Bohumíně za vstřícný přístup a poskytnutí informací a literatury a v neposlední řadě děkuji panu Ing. Vojtěchu Hermannovi, řediteli železničního muzea Moravskoslezského za poskytnutí literatury, dokumentů, informací a vstřícný přístup.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Fakulta tělesné kultury

Akademický rok: 2014/2015

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Josef SKOKAN**  
Osobní číslo: **T13413**  
Studijní program: **B7401 Tělesná výchova a sport**  
Studijní obory: **Tělesná výchova**  
**Geografie**  
Název tématu: **Železniční uzel v Bohumíně - od historie po současnost**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je rešerše literatury zabývající se tématem vývoje železniční infrastruktury na Bohumínsku s důrazem na vznik a vývoj železniční stanice Bohumín. Dalším cílem bude popis základních dopravně-geografických charakteristik uzlu s důrazem na jeho polohu uvnitř národní i středoevropské železniční sítě.

Předběžná osnova práce:

- 1) Úvod a cíle práce
- 2) Rešerše literatury
- 3) Vznik a vývoj železniční stanice Bohumín
- 4) Košicko-bohumínská dráha
- 5) Současná poloha a význam žst. Bohumín v železniční síti
- 6) Závěr

Rozsah grafických prací: **podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 – 8 000 slov**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

## Seznam odborné literatury:

- BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, 1999.
- MEZINÁRODNÍ SYMPOSIUM, kolektiv autorů. 150 let železnic v Československu, 1. díl. Sborník přednášek. Brno: Dům techniky ČSVTS. 1989. ISBN 80-02-99435-3.
- MEZINÁRODNÍ SYMPOSIUM, kolektiv autorů. 150 let železnic v Československu, 2. díl. Sborník přednášek. Brno: Dům techniky ČSVTS. 1989. ISBN 80-02-99435-3.
- SCHREIER, P. Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: nakladatelství Baset. 2004. ISBN 80-7340-034-0.
- ŠTĚPÁN, M. Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958.
- TEISTER, J., VESELÝ, Z. Od Bogunu k Bohumínu. Havířov: Info Press, 2006. 260 s. primární a sekundární historické prameny (dobový tisk, zápisy z městských rad atd.)

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **22. června 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2016**

L. S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.  
děkan

doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 22. června 2015

## Obsah

1 Úvod	7
2 Cíle práce	8
3 Použitá metodika a přehled literatury	9
4 Vymezení a vybraná fyzicko-geografická charakteristika území	13
5 Základní charakteristika železniční sítě v Evropě	15
5.1 Charakteristika železniční sítě v ČR	17
5.2 Dopravně-geografická charakteristika železničního uzlu Bohumín	18
6 Historie Bohumína před výstavbou železnice	20
7 Vznik a vývoj železnice v Bohumíně	22
7.1 Severní dráha císaře Ferdinanda	24
7.2 Pruská dráha prince Viléma	26
7.3 Košicko-bohumínská dráha	27
8 Vliv výstavby železnice na vznik a vývoj města Bohumín	32
8.1 Znak města Bohumín	33
8.2 Nádraží v Bohumíně	34
8.3 Vývoj počtu obyvatel a domů v Bohumíně	38
9 Dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín	43
10 Břeclav a Bohumín – podobnosti a odlišnosti dvou uzlů	48
10.1 Dopad železnice na rozvoj města Břeclav	48
10.2 Bohumín a Břeclav jako součást koridoru	48
10.3 Bohumín a Břeclav křižovatky koridorů	49
10.4 Provozní srovnání obou uzlů	50
11 Současný stav uzlu a výhled do budoucnosti	51
11.1 Optimalizace uzlu	51
11.2 Rozsáhlý požár ve stanici	53
11.3 Budoucnost železniční stanice	53
11.4 Národní den železnice v Bohumíně	54
12 Závěr	55
13 Summary	56
Použitá literatura a zdroje	
Přílohy	

# 1 Úvod

Železniční uzel v Bohumíně je unikátní svou polohou na křižovatce tří zemí – Slovensko, Polsko, Česká republika. Jeho rozvoj ovlivnil charakter a celkový ráz města. Železniční stanice slouží nejen k osobní přepravě, ale i k nákladní dopravě. Železniční uzel v Bohumíně nežije pouze historií, ale i zde se začalo s opravami a modernizací. V současnosti je železniční uzel Bohumín technologickou špičkou v České republice. Vývoj města ovlivnil v minulosti, ovlivňuje jej v současnosti a bude jej ovlivňovat i v budoucnosti.

Bakalářská práce se věnuje vývoji železniční infrastruktury na Bohumínsku s důrazem na vznik a vývoj železniční stanice Bohumín s ohledem na historický vývoj spjatý s městem před a po výstavbě železnice. Dále popisem základních dopravně-geografických charakteristik uzlu s důrazem na jeho polohu uvnitř národní i střeoevropské železniční sítě. Práce je rozdělena do dvou částí. První část se zabývá vznikem a vývojem železniční stanice Bohumín. Druhá část se zabývá současným stavem, obsluhností a významem železniční stanice Bohumín. Tato část je doplněna srovnáním dvou železničních uzlů – Bohumín a Břeclav.

*„Stavbou dráhy a nádraží změnila krajina rázem svůj vzhled. Začaly se stavět domy pro úředníky, řemeslníky, obchodníky a železniční zaměstnance. Později vznikly továrny. První vlak přijel do rozvíjející se aglomerace 1. května 1847.“*

(Hons, J. Čtení o severní dráze Ferdinandově, 1990)

## 2 Cíle práce

První část bakalářské práce bude věnována stručné základní charakteristice železniční sítě v Evropě, dále pak železniční sítí v rámci České republiky a v neposlední řadě základní dopravně-geografické charakteristice železničního uzlu Bohumín s důrazem na jeho polohu uvnitř národní i střeoevropské železniční sítě. Hlavním cílem bakalářské práce bude zaznamenání historického vývoje železničního uzlu Bohumín, který úzce souvisí s rozvojem a vývojem samotného města a také s celkovým ovlivněním života ve městě. Historický vývoj města bude charakterizován před vybudováním železnice, následně po napojení Severní dráhy císaře Ferdinanda, Pruské dráhy prince Viléma a Košicko-bohumínské dráhy. Nedílnou součástí práce bude zdůvodnění přesunu samotného centra města ze Starého Bohumína do městské části Nový Bohumín, který je úzce spjatý s vývojem železnice. Tato část práce bude mimo jiné vycházet z vývoje počtu obyvatel a domů v zájmové lokalitě a vzniku obytných kolonií. Poslední část bude věnována současnému stavu železničního uzlu, kde bude mimo jiné popsána i současná dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín, jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní a také výhled do budoucnosti. Součástí práce bude porovnání dvou železničních uzlů, a to konkrétně Bohumína a Břeclavi, jelikož jsou součástí II. tranzitního koridoru a železničních křižovatek na hranicích České republiky. Nedílnou součástí této práce bude chronologický vývoj budování železnice spjatý se vznikem a vývojem města, kde budou zaznamenány nejdůležitější okamžiky v historii tohoto železničního uzlu. Historický vývoj bude doplněn o znázornění železničního uzlu na starých mapách.



### 3 Použitá metodika a přehled literatury

Při zpracování bakalářské práce byly využívány základní geografické zdroje. Tyto zdroje lze rozdělit na regionální literaturu, odbornou literaturu a internetové zdroje. Dále byly použity bakalářské a diplomové práce, které již byly obhájeny. Ty byly prostudovány a brány jako vzor a posloužily také k inspiraci. Součástí práce je i fyzicko-geografická charakteristika Bohumína, jelikož právě poloha města je určujícím faktorem rozvoje železniční dopravy v této lokalitě. Práce je doplněna mapami, historickými fotografiemi železničního uzlu a vlastní fotodokumentací.

Hlavními zdroji bakalářské práce byly literární prameny a mapové podklady knihovny Železničního muzea Moravskoslezského. Paralelně s psaním mé bakalářské práce vznikala i kniha vydaná Ing. Vojtěchem Hermannem, ředitelem muzea – *Historie nádraží Bohumín*.

Regionální zdroje vychází především z materiálů získaných z Městského úřadu v Bohumíně – dopravní odbor, vedoucí Bc. Pavel Vavrečka, který mě odkázal na literaturu týkající se historického vývoje města Bohumín a s ním spjatý vývoj železničního uzlu – *Od Bogunu k Bohumínu*. Jedním z autorů knihy je kronikář města Bohumín Mgr. Zdeněk Veselý a Mgr. Jan F. Teister. Další použitou publikací jsou *Studie a materiály k dějinám a výstavbě města Bohumín*, které byly uspořádány Andělnem Grobelným a Bohumilem Čepelákem a vydány jako sborník. K popisu historie železniční stanice byly využity *Kroniky železniční stanice Bohumín I. a II. díl*, jejichž autorkou je Ivana Kropáčová.

Konkrétní údaje k problematice dopravní obslužnosti železniční stanice Bohumín, které monitorují intenzitu průjezdů vlaků v jednotlivých stanicích v ČR, byly získány ze statistik Správy železničních dopravních cest (viz příloha č. 1 – tabulková dokumentace) a z jízdních řádů společnosti České dráhy a.s.. Dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín vychází z šetření skutečných průjezdů vlaků během 24 hodin, konkrétně ze dne 20. 9. 2016 od 9:30 hod do 9:30 hod dne 21. 9. 2016, jelikož se jednalo o běžný pracovní den a na trati nebyly žádné zásadní výluky, které by zkreslily výzkumné šetření. Intenzita vlakové dopravy byla zkoumána ve dvou traťových úsecích: Bohumín os. n. – Ostrava hl. n. a Bohumín – Chalupki (PL). Před nádražní budovou na ulici Adama Mickiewicze se nachází tři autobusové zastávky, které doplňují obslužnost stanice Bohumín. Četnost autobusových spojů vyplývá z jízdních řádů společnosti ČSAD Karviná a.s. platných od 11. 12. 2016 do 9. 12. 2017. Dalším

autobusovým dopravcem je společnost Leo Express a.s., která má autobusovou zastávku také na ulici Adama Mickiewicze. Součástí společnosti Leo Express je dopravce Tiger Express. Údaje o četnosti spojů jsou získány z jízdních řádů, které jsou zveřejněny na internetových stránkách [www.le.cz](http://www.le.cz) a informační tabuli, která se nachází u zastávky (viz příloha č. 3 – fotodokumentace, Obr č. 19: *Jízdní řád společnosti Leo Express a Tiger Express*).

Terénní výzkum probíhal v rámci akce Den železnice v Bohumíně, při které byly zpřístupněny veškeré prostory železničního areálu a depa pro veřejnost – točna vlaků, mycí linka vlaků, opravna lokomotiv a vagónů. Prohlídka areálu probíhala individuálně a byla doplněna o odborné informace od zaměstnanců Českých drah a.s. Mimo jiné byla pořízena vlastní fotodokumentace (viz příloha č. 3 – fotodokumentace).

Druhou fází terénního výzkumu byla návštěva Železničního muzea moravskoslezského, kde byla navštívena knihovna a expozice muzea, dalším bodem návštěvy byl řízený rozhovor s panem Ing. Vojtěchem Hermannem, který poskytl nejen cenné informace o vývoji a současném stavu železniční stanice a železničního uzlu v Bohumíně, ale také historické dokumenty a podklady pro zpracování této práce.

V publikaci *Úvod do geografie dopravy* od J. Brinkeho (1999) je popsána veškerá charakteristika dopravní geografie. Dále se publikace zabývá dopravními systémy, metodami hodnocení dopravy, přehledem dopravních odvětví, dopravou a jejím vlivem na životní prostředí. Za účelem pochopení problematiky železnic byla použita publikace: *Železnice – historie a současnost* (Rebo International, 2009), která dokumentuje historický vývoj železnice od prvních parních lokomotiv až po nejmodernější supervlaky současnosti. Na internetových stránkách *Správy železničních dopravních cest* je uvedena základní charakteristika železniční sítě v ČR, současná dopravní obslužnost a dále jsou zde statistické údaje o celkové délce a jednotlivých úsecích železnice v rámci ČR.

Dopravní geografickou charakteristiku železničních koridorů popisuje internetový portál *k-report.net*, který informuje o jednotlivých tratích určených především k dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě. I. tranzitní železniční koridor je dálkový železniční tah mezi Děčínem a Břeclaví, který vede na trati Děčín – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha, Praha – Česká Třebová – Brno, Brno – Břeclav – Rakousko a Břeclav – Kúty. Představuje významné vnitrostátní spojení, ale také tranzitní spojení Berlína a Drážďan s Bratislavou. Jedná se tedy o část 4. panevropského koridoru. II. tranzitní železniční koridor je hlavní dálkový železniční tah mezi Břeclaví

a Petrovicemi u Karviné (viz kapitola 5.2). III. tranzitní železniční koridor vede přes Mosty u Jablunkova do Chebu (viz kapitola 5.2). IV. tranzitní železniční koridor spojuje města Dolní Žleb – Děčín – Praha, Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, také vytváří významné tranzitní spojení Berlína a Drážďan s Lincem. Pro základní charakteristiku železniční sítě v České republice byla použita následující odborná literatura: *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (Schreier, P., 2004).

Pro zkoumání dané problematiky je stěžejní především regionální literatura, která se zabývá tématem konkrétněji. Publikace *Od Bogunu k Bohumínu* (Teister, J., Veselý, Z., 2006) byla vydána jako historický průvodce městem. Je zde popsán vývoj jednotlivých městských částí – Starý Bohumín, Vrbice, Záblatí, Skřečoň, Pudlov, Kopytov, Šunychl a Nový Bohumín. Vývoj železnice je úzce spjatý se vznikem samotného města a konkrétněji s městskou částí Nový Bohumín. Autoři zachycují výstavbu v okolí nově postavené železnice v roce 1847, kdy došlo k vybudování administrativních objektů a později také dělnických kolonií. Díky zřízení nádraží se uprostřed bažin a lesů zrodilo město. Rozvoj železnic souvisí s rozvojem průmyslu na začátku 19. století, kdy vznikla potřeba dopravy většího množství lidí a zboží. Další regionální literaturou jsou publikace *Úzkorozchodné dráhy na Ostravsku 1902 - 1973 I. a II. Díl* (Garba, K., 1974), která je rozdělena do dvou dílů. Tyto publikace se zabývají významným postavením úzkorozchodných drah v historii ostravsko-karvinského kamenouhelného revíru a výstavbou Košicko-bohumínské dráhy a Severní dráhy Ferdinandovy. Dopad politických přeměn na železnici od roku 1918 až po rozdělení Československa v roce 1993 zachycují kapitoly publikace: *Železnice Čech, Moravy a Slezska* (Hlavačka, M., Jakubec, I. a kol., 1995). V rámci oslav 150 let od založení báňské železniční dráhy vznikly publikace, které shrnují vznik, vývoj a provoz báňské železniční dráhy na Ostravsku. Hlavním tématem publikace *150 let Báňské dráhy* (Sládek, P., Vavračová, M., a kol., 2014) je historie vlečných drah v ostravsko-karvinském revíru, které vedly k dolům a závodům a dále vztah provozu k železniční dopravě na Ostravsku. Publikace *Elektrické jednotky EM 475.1 na Ostravsku* (Adamovský, J., a kol., 2015) popisuje postupný vývoj jednotky až po uvedení do provozu na Ostravsku, dále rozšíření provozu mezi Bohumínem (Karvinou, Českým Těšínem) a Slovenskem. Sborník *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města* (Grobelný, A., Čepelák, B., 1976) obsahuje podrobný popis vývoje města Bohumín. Dále jsou zde popsány správní a hospodářsko-geografické poměry Bohumínska a správní vývoj města, počátky města a jeho okolí od poloviny 15. století a

v neposlední řadě stavba železnice a rozvoj nádraží. Dalším použitým regionálním zdrojem zabývající se historií železnice jsou naučné tabule, které jsou součástí expozice v Železničním muzeu moravskoslezském v Ostravě. Tyto tabule popisují: *Vznik a vývoj bohumínského nádraží*, *Vznik a historie Košicko-bohumínské dráhy*, *Co dala Košicko-bohumínská dráha Slezsku*, *Lokomotivy a vozy v provozu na Košicko-bohumínské dráze*, *Zastávky a stanice na Košicko-bohumínské dráze v úseku Bohumín – Těšín*. Samotným vývojem železniční stanice se zabývají *Kroniky železniční stanice Bohumín I. a II. díl* (Kropáčová, 2003, 2007), ve kterých jsou popsány důležité události týkající se železniční stanice Bohumín.

K popisu vývoje počtu obyvatel a domů byly využity tyto zdroje: *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005* (ČSÚ, 2006) a *Statistický lexikon České republiky 2013* (ČSÚ, 2006), ze kterých byly vytvořeny grafy. Z těchto grafů lze vyčíst nárůst počtu obyvatel i domů v dnešní městské části Nový Bohumín a tedy i přesun samotného centra města ze Starého Bohumína do Nového Bohumína.

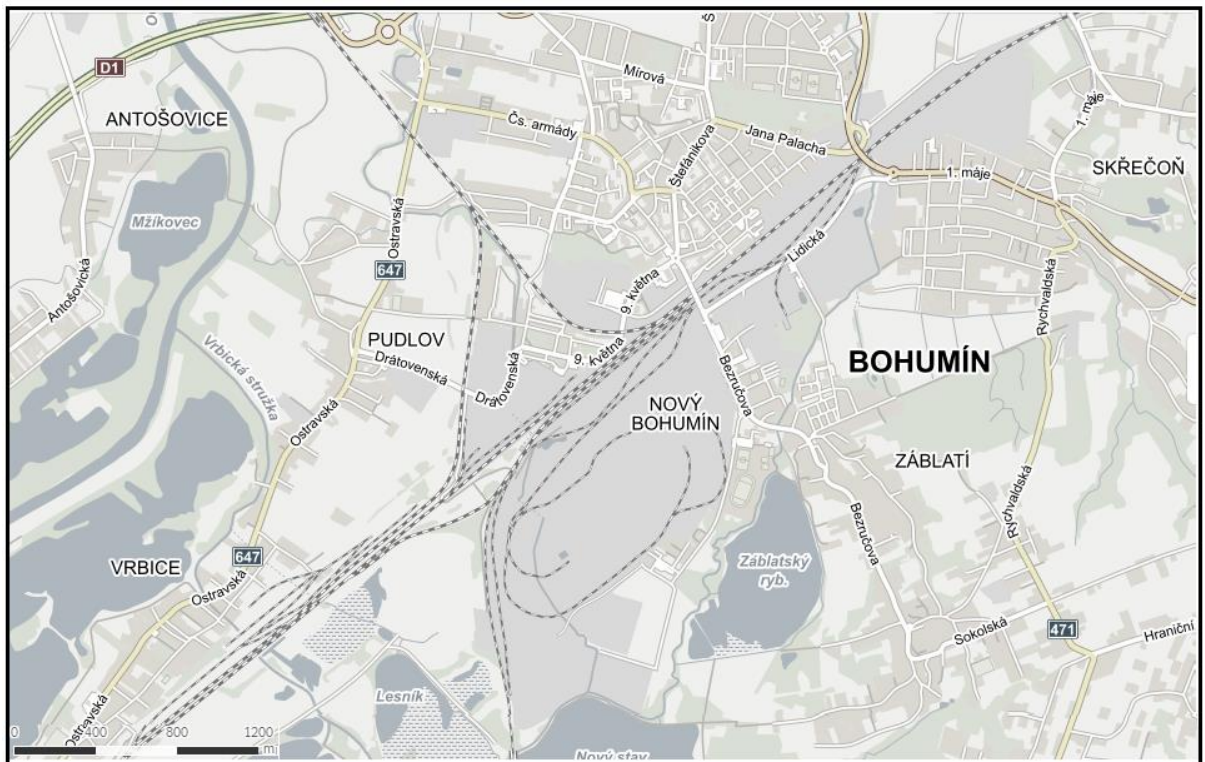
Mezi literaturu zabývající se současným stavem a vývojem železnice v zájmové lokalitě patří publikace: *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje*, (Nečas, B., Andryšek, Z. a kol., 2008), která se věnuje analýze dopravní infrastruktury jednotlivých dopravních módů včetně definice vzájemných vazeb a požadavků na jejich další rozvoj v daném časovém období. Na internetových stránkách *moravia.cz* popisují vývoj železnice v Moravskoslezském kraji v současné době, konkrétně je zde popsána optimalizace železničního uzlu v Bohumíně a plán vysokorychlostní tratě (VRT) přes stanici Bohumín do budoucna.

Součástí práce jsou mapy, ve kterých je zaznamenáno propojení železničních tratí právě ve stanici Bohumín – Severní dráha císaře Ferdinanda, Pruská dráha prince Viléma a Košicko-bohumínská dráha.

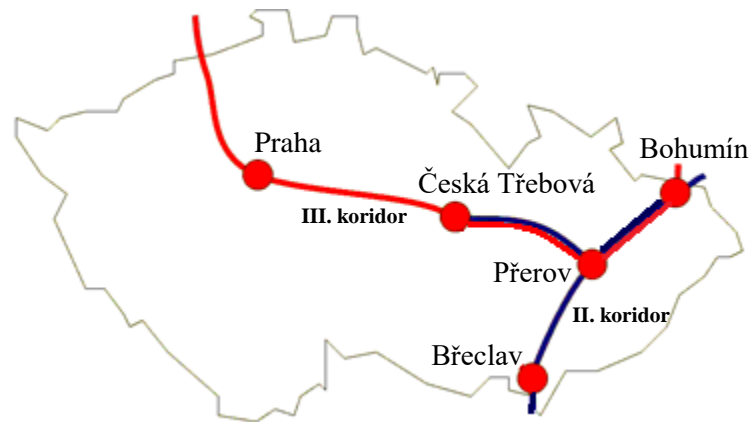
Součástí přílohy této bakalářské práce je příloha č. 4 – *Chronologický vývoj budování železniční stanice spjatý s rozvojem města a významné události ve stanici Bohumín*. Tato příloha vznikla jako souhrn nejdůležitějších okamžiků ve vývoji města a stanice Bohumín a tvoří celkový pohled na události týkající se této problematiky. Při tvorbě byly využity získané informace a zdroje této bakalářské práce.

## 4 Vymezení a vybraná fyzicko-geografická charakteristika území

Železniční uzel Bohumín se nachází na katastrálním území SO ORP Bohumín v městské části Nový Bohumín. Město Bohumín leží v Moravskoslezském kraji v okrese Karviná. Město se skládá ze sedmi městských částí, avšak železniční dráha prochází pouze Vrbicí, Pudlovem, Novým Bohumínem a Skřečoní. Město se rozkládá na 3 109 hektarech a průměrná nadmořská výška je 198 m n. m. K 1. 1. 2017 mělo město 21 633 obyvatel. (MěÚ Bohumín, 2017)



Obr. 1: Vymezení lokality – železniční uzel Bohumín (zdroj: www.mapy.cz, 2015)



Obr. 2: Postavení Bohumína a II. a III. tranzitního koridoru v rámci ČR (zdroj: www.trainz-msk.g6.cz, upravil Skokan, J., 2016)

Z hydrologického hlediska patří vybrané zájmové území do povodí řeky Odry. Odra protéká okolo města podél hranic s Polskou republikou. V městské části Kopytov se Odra stéká s Olší v nadmořské výšce 189 m n. m., což je také nejnižší bod města. Řeka dále pokračuje na území Polska. V Bohumíně je plocha povodí 4 665,47 km<sup>2</sup>. (www.pod.cz, 2015)

Z pedologického hlediska byla vybraná oblast pro výstavbu nového nádraží a železniční tratě původně na bažinách a bažinatých lesích. Před samotnou výstavbou bylo nutností tuto oblast vysušit, až poté mohlo dojít k výstavbě. V dnešní době zde nalezneme luvické pseudogleje a fluvické gleje. (klasifikace.pedologie.czu.cz, 2004)

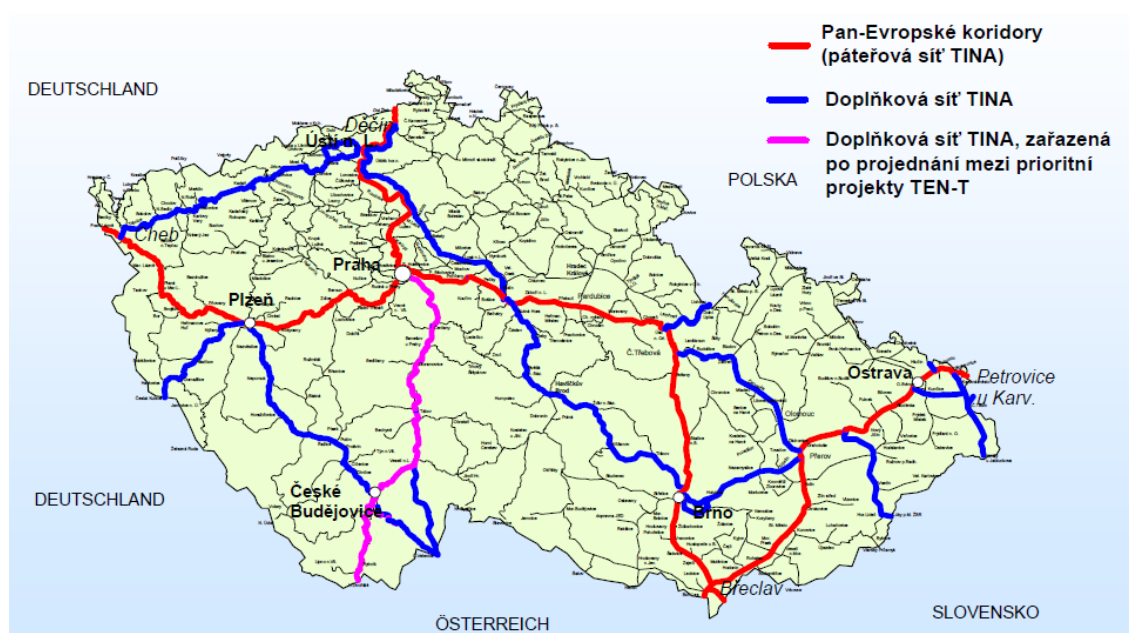
Z hlediska geologie se zájmové území nachází na nivních sedimentech. Konkrétně železniční trať leží převážně na navážkách a haldách. Dále se v okolí železničního uzlu nachází půdy s písčito-hlinitými až hlinito-písčitými sedimenty. (www.geology.cz, 2015)

## 5 Základní charakteristika železniční sítě v Evropě

Roku 1991 na konferenci v Praze byl zahájen evropský projekt Panevropských dopravních koridorů. V březnu 1994 v rámci druhé Panevropské dopravní konference na Krétě bylo definováno devět koridorů, které tvoří hlavní dopravní osy mezi EU a státy střední a východní Evropy. Po zklidnění konfliktů mezi státy bývalé Jugoslávie na konferenci v Helsinkách v roce 1997 byl navržen desátý koridor. Devět koridorů je železničních, devět je silničních a desátý koridor je vodní. (www.az-encyklopedie.info, 2017) Tento systém Panevropských koridorů vznikl paralelně se sítí TEN-T (Transevropská dopravní síť), která zahrnuje síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v Evropské unii. Hlavním důvodem bylo zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Dalším cílem byla interoperabilita – sjednocení železničních prvků v rámci EU a jednotné technické parametry infrastruktury a vozidel, bezproblémové vedení mezinárodní železniční dopravy a napojení důležitých evropských koridorů. (www.silnice-zeleznice.cz) Přes území ČR vedou trasy dvou panevropských koridorů - Panevropský koridor IV a Panevropský koridor VI.



Obr. 3: *Železnice v České republice – součást evropské železniční sítě* (zdroj: Komárek, J., www.szdc.cz, 2017)



Obr. 4: Železniční síť ČR zařazená do evropského železničního systému (zdroj: Komárek, J., www.szdc.cz, 2017)

Tab. č. 1: Přehled Panevropských koridorů

název	Koridor	železnice	silnice
Koridor I	Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varšava	1 655 km	1 630 km
Koridor II	Berlín – Varšava – Minsk – Moskva – Nižnij Novgorod	2 313 km	2 200 km
Koridor III	Drážďany – Vratislav – Lvov – Kyjev	1 650 km	1 700 km
<b>Koridor IV</b>	Drážďany – Praha – Bratislava/Vídeň – Budapešť – Arad	4 340 km	3 640 km
Koridor V	Benátky – Terst/Koper – Lublaň – Budapešť – Užhorod – Lvov	3 270 km	2 850 km
<b>Koridor VI</b>	Gdaňsk – Grudziądz/Varšava – Katowice – Bílsko – Bělá – Žilina	1 800 km	1 880 km
Koridor VII	řeka Dunaj	pozn. vodní 2 415 km	
Koridor VIII	Drač – Tirana – Skopje – Sofie – Varna/Burgas	1 270 km	960 km
Koridor IX	Helsinki – Petrohrad – Pskov/Moskva – Kyjev – Ljubasevka – Chisinau – Bukurešť – Alexandroupolis	6 500 km	5 850 km
Koridor X	Salzburg – Lublaň – Záhřeb – Bělehrad – Niš – Skopje – Veles – Soluň	2 528 km	2 300 km

zdroj: www.wikipedia.org, 2017



## 5. 1 Charakteristika železniční sítě v ČR

V České republice je celková délka železniční sítě 9,4 tis. km. (www.szdc.cz, 2016) Tratě celostátní dráhy evropského železničního systému se dále dělí na koridorové viz Tab. č. 3: *Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému – koridorové* a ostatní viz Tab. č. 4: *Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému – ostatní*, kdy délka obou tratí je přibližně stejná.

**Tab. č. 2:** *Základní charakteristika železniční sítě v ČR*

<b>Délka tratí celkem</b>	9 458 km
<b>Stavební délka kolejí celkem</b>	15 464 km
<b>Počet výhybkových jednotek</b>	23 756

zdroj: www.szdc.cz, 2016

**Tab. č. 3:** *Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému – koridorové*

<b>Délka tratí celkem</b>	1 329 km
<b>Stavební délka kolejí celkem</b>	3 670 km

zdroj: www.szdc.cz, 2016

**Tab. č. 4:** *Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému – ostatní*

<b>Délka tratí celkem</b>	1 265 km
<b>Stavební délka kolejí celkem</b>	3 022 km

zdroj: www.szdc.cz, 2016

**Tab. č. 5:** *Tratě celostátní dráhy – ostatní*

<b>Délka tratí celkem</b>	2 430 km
<b>Stavební délka kolejí celkem</b>	3 633 km

zdroj: www.szdc.cz, 2016

Mezi důležité znaky železniční sítě patří, zda jsou tratě jedno, dvou nebo vícekolejné na její celkové délce. Tento znak je ukazatelem kvality železničních sítí. Ve světě jsou nejrozšířenějším typem tratě jednokolejné. V České republice je podíl dvou a

vícekolejných tratí 20 %. (Brinke, 1999) Všechny tratě, které procházely bohumínským nádražím, byly původně jednokolejné. Nedostačující kapacita přepravy si však vynutila výstavbu druhé koleje, a to jak na Severní dráze císaře Ferdinanda, tak i na dráze Košicko-bohumínské. (Hermann, 2016)

Provoz na železničních tratích záleží na použité trakci. To znamená, jakým způsobem pohonu je tažené železniční vozidlo. Používají se trojí trakce: parní, elektrická a motorová. Ekonomická výhodnost jednotlivých tratí vedla k přechodu z parní trakce na elektrickou, zejména ve vyspělých zemích. V ČR je podíl elektrifikovaných tratí okolo 29 %. Největší podíl má Švýcarsko, kde elektrifikace železnic je na 99,4 %. Podíl elektrifikovaných tratí v celkové světové železniční síti je pouhých cca 12 %. Trakce také ovlivňuje i rychlost železniční dopravy. (Brinke, 1999)

## **5. 2 Dopravně-geografická charakteristika železničního uzlu Bohumín**

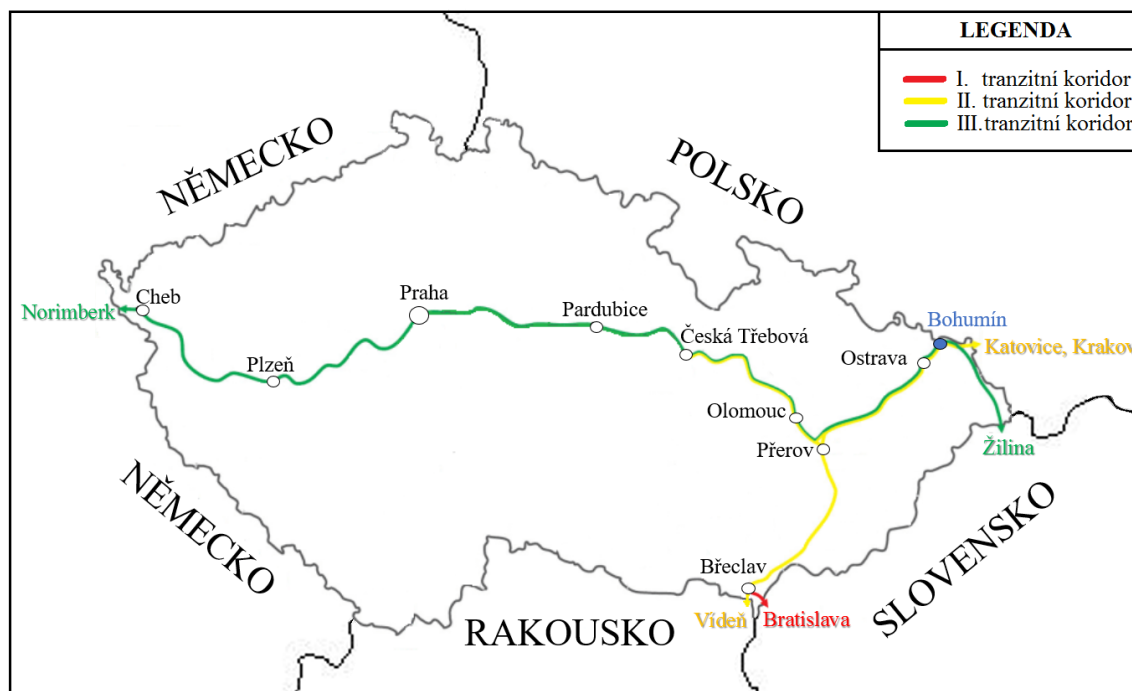
Železniční uzel Bohumín patří do II. a III. tranzitního železničního koridoru. II. tranzitní železniční koridor označuje železniční tah mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné (viz příloha č. 2 - obrázková dokumentace, obr. č. 1: *Tranzitní železniční koridory v ČR*). Délka koridoru je 213 km. Koridor se skládá z těchto tratí: Břeclav – Přerov (trať 330), Přerov – Ostrava – Bohumín (trať 270) a Bohumín – Petrovice u Karviné (část tratě 320). Druhý železniční koridor není důležitý pouze pro vnitrostátní spojení, ale je také významným tranzitním spojením s Vídní, Bratislavou nebo Varšavou. Jde o část 6. panevropského koridoru. (www.k-report.net, 2006)

III. tranzitní železniční koridor je železniční tah mezi Mosty u Jablunkova a Chebem (viz příloha č. 2 - obrázková dokumentace, obr. č. 1: *Tranzitní železniční koridory v ČR*). Délka koridorové tratě je 665 km. Koridor je složen z těchto tratí: Mosty u Jablunkova – Bohumín (část tratě 320), Bohumín – Olomouc – Česká Třebová (část tratě 270), Česká Třebová – Pardubice – Praha (tratě 010 a 011), Praha – Plzeň – Cheb (tratě 170, 171 a 179). Tento koridor je významný pro spojení s Žilinou a Norimberkem. (www.k-report.net, 2006)

Železniční stanicí v Bohumíně prochází trať č. 320, která vede z Bohumína do Mostů u Jablunkova. Trať č. 270 vedoucí z Bohumína do České Třebové a trať č. 151 z Bohumína směrem na Polskou republiku (Chalupki, Kędzierzyn-Koźl). Železniční stanice Bohumín je jednou z nejvýznamnějších stanic nejen v Moravskoslezském kraji, ale také v celé ČR. Z této stanice je možnost se dostat přímými vlaky do Vídně,

Varšavy, Žiliny, Košic, Prahy, Budapešti, Moskvy, Nice atd. Je tedy velmi významnou železniční křižovatkou.

Na bohumínském nádraží staví několik mezinárodních vlaků. Příkladem jsou: EC Sobieski (Gdynia Glowna – Wien Hauptbahnhof a zpět), EC Polonia (Warszawa Wschodnia – Wien Hauptbahnhof a zpět), EN Silesia (Krakow Glowny – Wien Hauptbahnhof a zpět), R 409 (Moskva Belorusskaja – Nice Ville a zpět R 406), EN Vltava (Praha- Moskva Belorusskaja a zpět), EC Varsovia (Budapest-Keleti pályaudvar – Warszawa Wschodnia a zpět), EN Slovakia (Praha – Košice a zpět), EN Bohemia (Praha – Humenné a zpět). Přehled všech projíždějících vlaků viz příloha: Tabulková dokumentace Tab. č. 1: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Ostrava* (zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016) a Tab. č. 2: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Chalupki (PL)* (zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)



Obr. 5: II. a III. železniční tranzitní koridor (zdroj: www.szdc.cz, 2017, upravil Skokan, J., 2017)

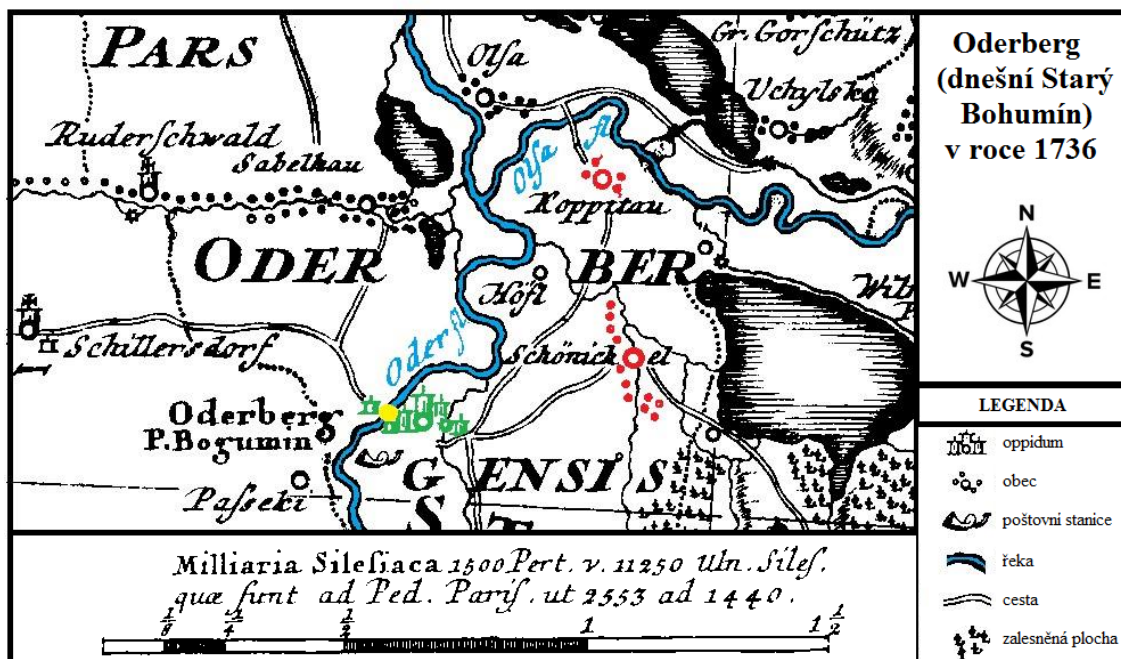
## 6 Historie Bohumína před výstavbou železnice

První písemná zmínka o Bohumíně pochází z roku 1256, avšak již ve 12. století tímto územím vedla přirozená obchodní cesta spojující města Krakov, Bílsko s Ratibořem, Vratislaví, Opavou s pokračováním na Prahu nebo Vídeň. (Drkalová, 1976) Tato cesta dala za vznik tehdejší vsi Bogun, jelikož se zde křížila se starší cestou vedoucí z Uher k Baltu v místě, kde byl pro přejezd provozu přes řeku Odru brod a zároveň cesta dále vedla nejkratší a nejsnazší cestou do povodí Visly. Řeka Odra zde protékala mohutnými pralesy a častokrát zaplavovala celé okolí, proto nebylo snadné cestu k brodu najít. Místní poměry znali pouze někteří lidé, kteří zprvu obchodníky k brodu doprovázeli, avšak nakonec se zde usadili. V okolí přejezdu stavěli dřevěné chalupy a tak časem vznikla ves Bogun. Historie obce již od samého začátku souvisí s přepravou osob a zboží.

S rozvojem obchodního ruchu přibývalo i místní obyvatelstvo. Mezi lety 1264 – 1292 byly vystavěny kláštery, které působily také vzdělavatelsky. V historických pramenech je od roku 1305 Bogun označován jako městečko (*oppidum*), které má svého fojtu s právem soudit pře. Pro obyvatele to znamenalo možnost provozovat řemesla, mimo jiné i lovit v řece. (Hermann, 2016)

Roku 1327 se Těšínsko a s ním i Bohumínsko stalo součástí českého státu, jelikož se slezský kníže Kazimír vzdal své suverenity a přihlásil se k poslušnosti Koruny České. Roku 1355 Karel IV. potvrdil příslušnost Slezska ke Koruně České a Těšínsko zůstalo nerozlučnou částí svatováclavské koruny až do 1. světové války. (Teister, Veselý, 2006)

Bohumínsko bylo počítáno do Opavska od roku 1423, kdy se v držení panství vystřídala celá řada majitelů. Roku 1697 bylo Bohumínské panství povýšeno na svobodné – „*status minor*“. (Hermann, 2016) Během 18. století bylo území postiženo vlnami slezských válek. Po uzavření míru v roce 1747 bylo panství rozděleno na dvě části – Annaberg (dnes Chałupki v Polsku) a Bohumín, který se stal pohraničním městem. Do roku 1844 spravoval panství rod Gusnarů, který ho prodal polskému hraběti Janu Rudnickému, po jehož smrti prodala jeho manželka část pozemku na katastrálním území obcí Kopytov a Šunychl. Tato část byla využita pro stavbu trati Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tím se vytvořil předpoklad pro vznik obce Bohumín-nádraží. (Chovanec, 1997).



Obr. 6: Postavení Oderbergu a přilehlých obcí (Kopytov, Šunychl) v roce 1736 (zdroj: Wieland, J.W., 1736, upravil Skokan, J., 2017)

## 7 Vznik a vývoj železnice v Bohumíně

V polovině 19. století vznikaly první středoevropské železniční tratě. Průmyslová revoluce zasáhla i Bohumínsko a tím změnila celou tvář města. Uhelné zdroje na Ostravsku a Karvinsku začaly poutat pozornost průmyslových podnikatelů, těžba se mohla úspěšně rozvíjet pod podmínkou zajištění rychlé dopravy do vzdálenějších míst spotřeby. To vyžadovalo snadnější dostupnost Ostravských dolů. V roce 1836 se vytvořila v Rakousko-Uhersku železniční a těžební společnost „C. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda“. (Hermann, 2016) Železnice měla být postavena do deseti let a to na hlavní trati Severní dráhy z Vídně do Bochnie i s vedlejšími tratěmi do Brna, Olomouce, Opavy, Bílska, Biale a k solným dolům ve Dworech a Wieliczce u Bochni. V březnu 1846 jezdily vlaky jen do Brna, Přerova, Olomouce a Lipníka, plán tedy nebyl kompletně uskutečněn. Avšak správa pruské Hornoslezské dráhy prince Viléma chtěla v té době také rychle propojit železniční spojení od rakouských hranic do Berlína. Jejich plány byly realizovány pouze z Kozle do Opole. (Drkalová, 1976)

Dne 9. března 1846 tedy došlo k podpisu smlouvy mezi Pruskou a Rakouskou vládou o spojení obou železnic v Bohumíně. V roce 1847 byla ze strany KFNB dána do provozu trať 76 km dlouhá končící v Bohumíně. Původní trať směřovala k Bohumínu (dnes Starý Bohumín), nádraží by však bylo 400 m od hranic. (Borovcová, 2012) Záměrem bylo přiblížit se k prusko-rakouské hranici a tím i snazší spojení obou železničních tratí přes řeku Odru. Ke stavbě nedošlo z důvodu odporu tehdejšího bohumínského faráře J. Plasuně, jelikož by dráhou a stavbou byly rozděleny jeho pozemky. Marie Rudnická pro stavbu dráhy nabídla svůj pozemek v Šunychelském lese. Správě dráhy ve Vídni nezbylo nic jiného než změnit již vyměřenou původní trasu a nádraží založit na území Šunychlu, to znamenalo 3 km od obce Bohumín. (Hermann, 2016)

V těžko prostupném a bažinatém terénu, stranou od rozvíjející se ostravsko-karvinské průmyslové oblasti vznikla během několika let jedna z nejdůležitějších křižovatek tří mezinárodních železnic: *Severní dráhy císaře Ferdinanda* (KFNB), *pruské dráhy prince Viléma* a *Košicko-bohumínské dráhy* (KBD). (Früwirth, 1976)

S výstavbou železnice a nádraží úzce souvisí i rozvoj města, protože právě v této oblasti se začal rozvíjet průmysl a záhy se zde budovaly také úřady, školy, domy a

město vzkvétalo. Svým významem brzy zastínilo původní Bohumín, jehož jméno převzalo.



Obr. 7: Lokalizace Oderbergu a budoucího Bohumína nádraží (zdroj: Wieland, J.W., 1736, upravil Skokan, J., 2017)

Vývoj nádraží a železnice nebyl zcela jednoduchý, jelikož se zde střetávaly zájmy dvou konkurenčních drah, ale také plány čtyř různých zemí, které chtěly začlenit tuto strategicky důležitou křižovatku do svých vlastních dopravních sítí. V té době se stal Bohumín nejvýznamnější železniční křižovatkou ostravsko-karvinské oblasti a nejdůležitější přechodovou stanicí mezi tehdejším Československem a Polskem. (Hříbek, 1968)



Obr. 8: Bohumínské nádraží po roce 1904 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

## 7.1 Severní dráha císaře Ferdinanda

Severní dráha císaře Ferdinanda byla založena v roce 1836 vídeňským bankéřem S. M. Rothschildem. Jejím hlavním úkolem bylo vytvořit přímé spojení hlavního města mocnářství Vídně s Haličí, kde se nacházely solné komory, ohromné zdroje dobytka a další důležité suroviny. Z hospodářských důvodů měla trasa dráhy procházet významnými obchodními a průmyslovými městy. V našem kraji měla sledovat směr staré obchodní Císařské silnice, která byla pojmenována jako Haličská cesta (procházela Jičínem, Příborem, Frýdkem a Těšínem). (Borovcová, 2012) Avšak vídeňský profesor F. X. Riepel (jeden ze zakladatelů Rudolfovy hutě) pokládal za velmi důležité propojit hutě a doly ostravsko-karvinské oblasti. (Früwirt, 1976)

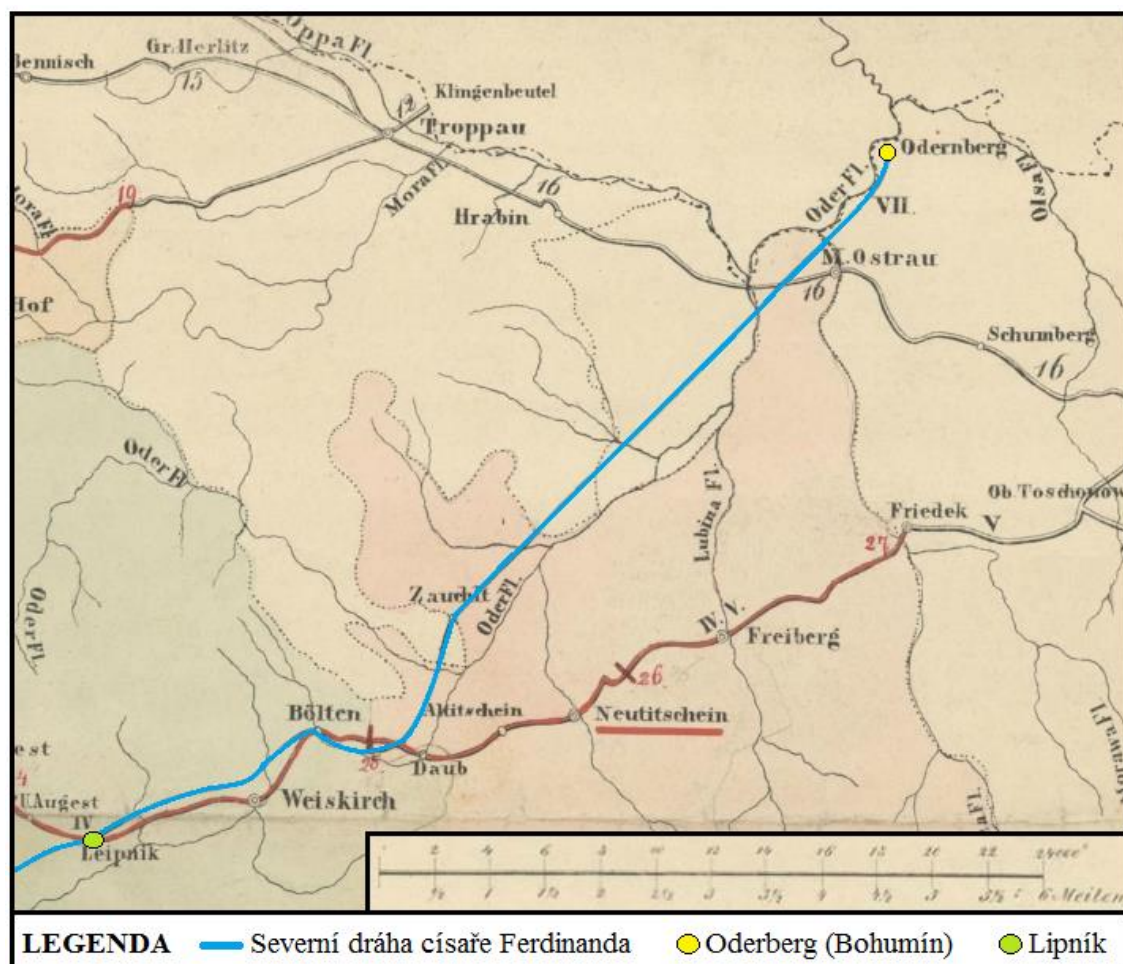
Ke změně původního projektu došlo až v době, kdy se stavba dráhy na dva roky pozastavila z důvodu krize. V té době již byla v provozu pruská dráha prince Viléma. Možnost propojení obou drah se oběma stranám jevila velmi výhodná a proto na mimořádné schůzi 12. prosince 1843 bylo dohodnuto, že ke spojení obou drah dojde mezi rakouským městem Bohumínem a pruskou osadou Annaberg. (Chovanec, 1997)



Obr. 9: Severní dráha císaře Ferdinanda (zdroj: promoravia.blog.cz, 2015)



Do Bohumína dorazil z Lipníku první vlak 1. května 1847. Avšak až od roku 1849 mohli jezdit přímé vlaky z Vídně do Vratislavi, Berlína, Hamburk i Paříže, neboť ještě dva roky od příjezdu prvního vlaku do železniční stanice Bohumín trvalo napojení na pruskou dráhu a výstavba železničního mostu přes pohraniční řeku Odru. (Hermann, 2016) Zboží i cestující se do té doby převážely vozy nebo přes řeku pramicemi. Vídeň získala potřebné připojení s Haličí přes Pruské dráhy a dráhy Krakovsko-hornoslezské. Od roku 1854 společnost KFNB opět započala stavbu dráhy z Bohumína směrem na východ přes Petrovice do Dědic, která byla dokončena roku 1855. Tato společnost se po zakoupení dráhy Osvětim-Třebina- Krakov stala majitelkou 412 km dlouhé magistrály z Vídně do Krakova s přímým spojením s Haličí, Polskem a Ruskem. (zmms.cz, 2016)



Obr. 10: Napojení Oderbergu na Severní dráhu císaře Ferdinanda (zdroj: Uhl, K., 1847, upravil Skokan, J., 2017)

## 7. 2 Pruská dráha prince Viléma

Jedná se o odbočnou dráhu Bohumín – Annaberg-státní hranice (dnešní Chalupki) směr Prusko. Rothschildův zájem a úsilí pruských královských drah vedly po předchozí mezinárodní dohodě k urychlené realizaci vzájemného propojení Severní dráhy císaře Ferdinanda s těmito drahami. (Hermann, 2016)

Roku 1845 byl na pruské straně zahájen provoz na Hornoslezské dráze prince Viléma v úseku z Berlína do Opole. V roce 1846 (9. března) byla podepsána mezistátní smlouva mezi pruskou a rakouskou vládou, ve které se jednalo o propojení obou železnic v tehdejší rakouském pohraničním městě Bohumín. Bylo nutné vystavět 3,3 km dlouhou trať z Bohumína-nádraží k pruské hranici a železniční most přes řeku Odru. (Hermann, 2016) Roku 1849 (3. září) vjel na dřevěný železniční most první vlak. Při Prusko-rakouské válce byl roku 1866 most pruským vojskem vyhozen do povětří. V roce 1867 v rámci mírových jednání byl most opět zprovozněn. Počátkem 19. století tato nejdůležitější část tratě, která byla původně jednokolejná, přestala stačit nárokům zvyšující se nákladní dopravě. Bylo nutné trať zdvojkolejnit a vybudovat nový železniční most. Roku 1909 (28. května) byl zahájen provoz na druhé koleji. (www.parostroj.net, 1999) Po vzniku Československého státu byl tento přechod využíván k mezinárodnímu provozu. (Früwirt, 1976)

Roku 1938 (10. října) polská armáda nečekaně obsadila Bohumín. Toto obléhání trvalo až do roku 1939 (1. září), během něhož polská armáda zlikvidovala most v rámci vojenských operací proti Německu, avšak 10. září Němci znovu uvedli do provozu železniční provizorní most. (Hermann, 2016) Původní dvojkolejný most byl uveden znovu do provozu v březnu 1940. V této době trať sloužila intenzivnímu válečnému provozu až do roku 1945 (30. března), kdy byl most ustupující německou armádou opět vyhozen do vzduchu. Vývoj do roku 1945 znamenal pro železniční uzel Bohumín znamenal velký rozvoj. (www.parostroj.net, 1999)



Obr. 11: Železniční most přes řeku Odru (zdroj: www.meandryodry.wz.cz, 2015)

Roku 1944 byla železniční stanice Bohumín bombardována a po náletu 29. srpna byla těžce poškozena. Poválečný mírový provoz znamenal změnu zátěžových proudů a pokles přepravy. Železniční most byl obnoven do současné podoby až po likvidaci provizoria v roce 1955. (Drkalová, 1976)

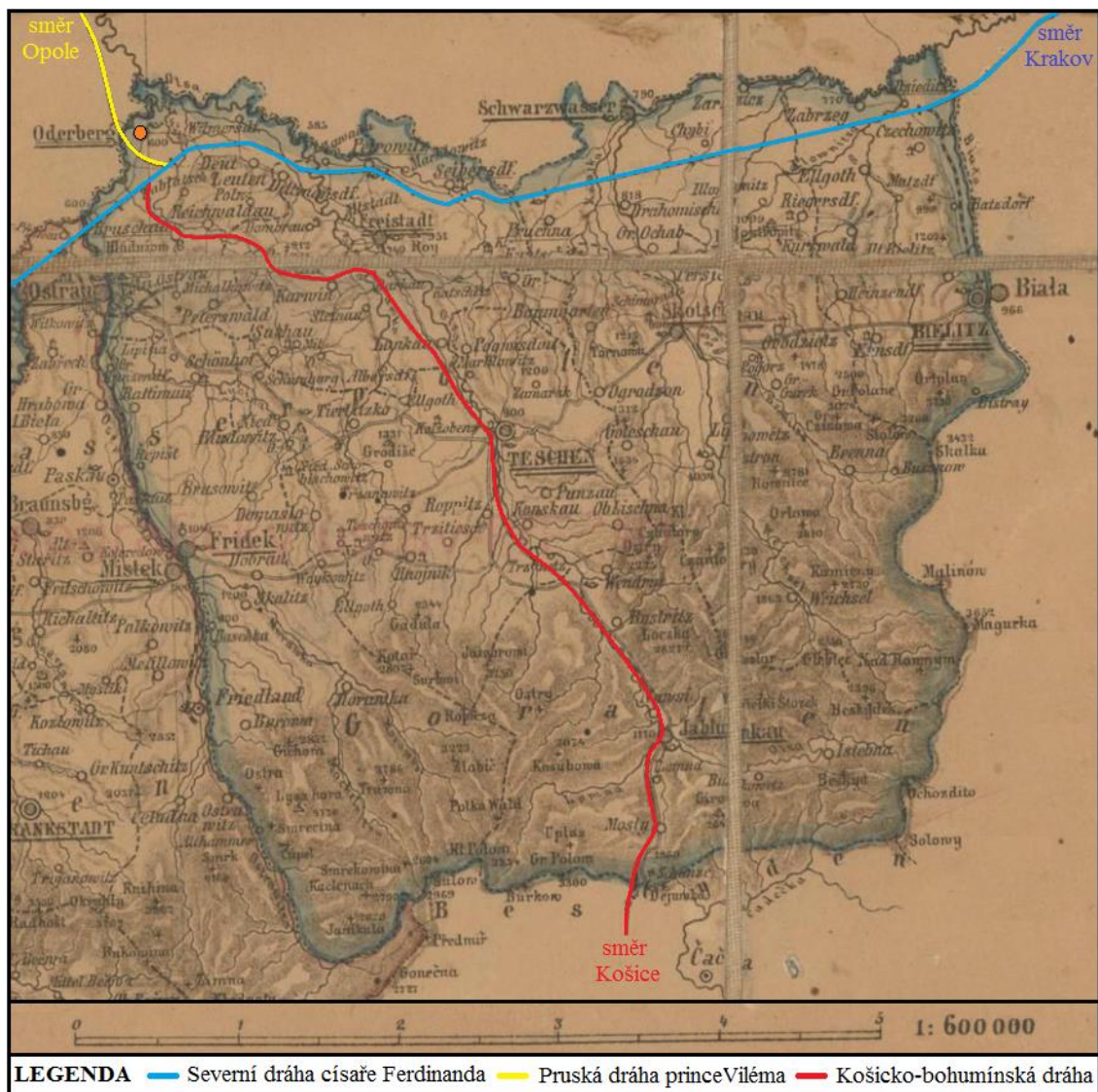
Poslední zkouškou pro most přes řeku Odru byly povodně v roce 1997, kdy 7. července kulminovala Odra v rámci stoleté záplavy. Během této přírodní katastrofy byly zříceny dva pilíře na české straně a sedm pilířů na polské straně. Téhož roku 4. října byl obnoven provoz, ale pouze na druhé koleji. (www.parostroj.net, 1999)



Obr. 12: *Současná podoba železničního mostu* (zdroj: [www.meandryodry.wz.cz](http://www.meandryodry.wz.cz), 2015)

### **7. 3 Košicko-bohumínská dráha**

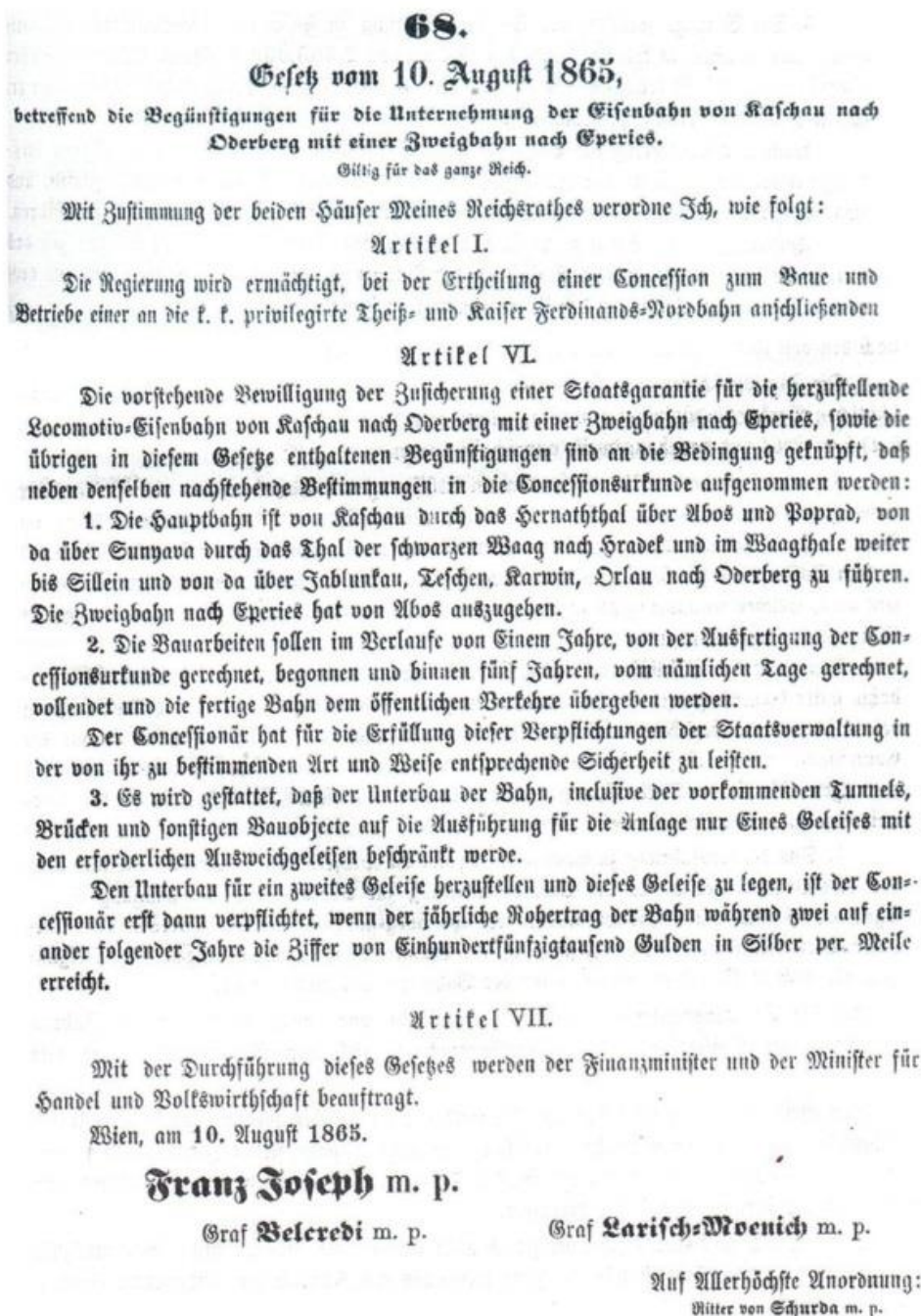
Košicko-bohumínská dráha byla trať vybudovaná mezi Bohumínem a Košicemi. Jako první přišel s návrhem Ludwig Hohenegger, který byl v té době ředitelem Těšínské komory. Těšínská komora tehdy vlastnila hutě v Liptově a Spíši a také v Trinci. (zmms.cz, 2016) Proto úkolem této dráhy mělo být zjednodušení a zlevnění dopravy surového železa z hutí v Liptově a Spíši do Třineckých železáren a dále doprava železné rudy z této oblasti. Dílčím cílem bylo vytvořit konkurenceschopnost železárnám v Prusku. K podpoře této stavby přispěl „*Pamětní spis o užitečnosti dráhy*“, vydán v roce 1864 a také zvláštní zákon ze dne 14. července 1865. (Hermann, 2016)



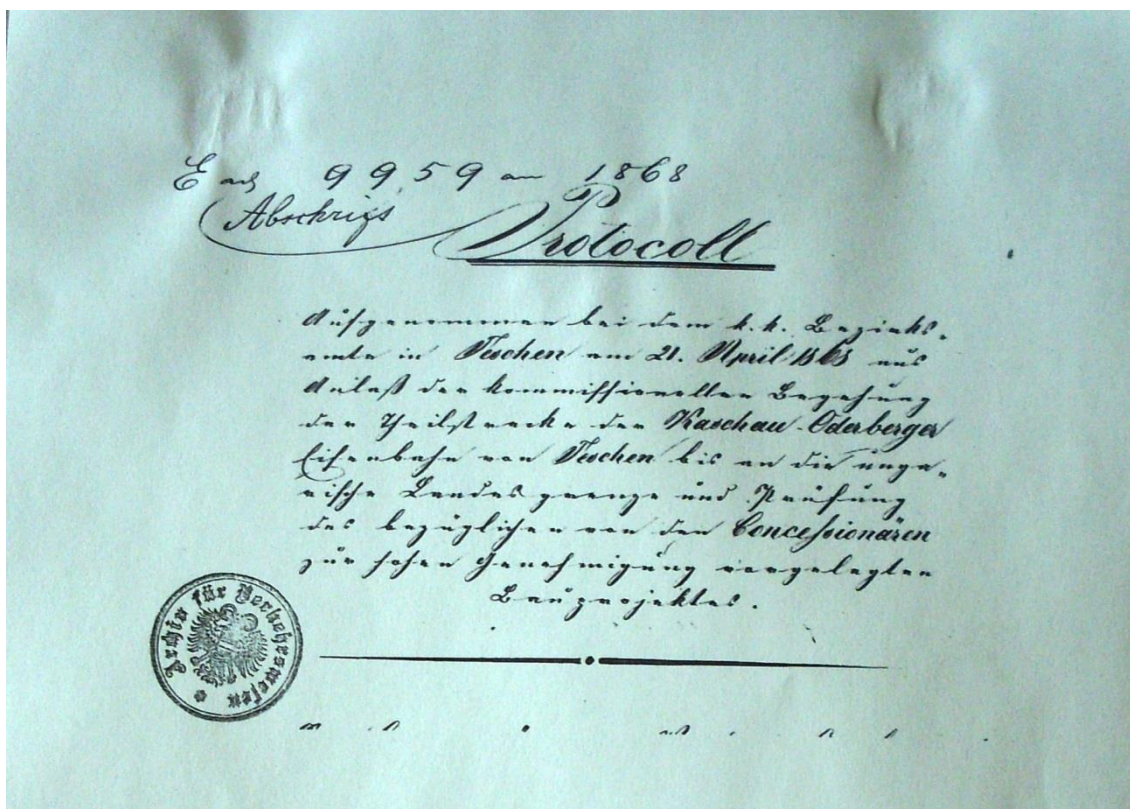
Obr. 13: Oderberg – křižovatka třech železničních cest (zdroj: Kocen, B., 1869, upravil Skokan, J., 2017)

Po zahájení provozu 18. dubna 1860 na Tiské dráze z Miškolce do Košic, uvažovaly rakouská a uherská vláda o prodloužení přes Žilinu, Třinec a Těšín do Bohumína, kde se měla napojit na pruskou dráhu Vilémovu. Trasa dráhy měla původně probíhat údolím Olše do Dětmarovic a od severu vstupovat do bohumínského nádraží. Avšak roku 1864 byla definitivně přijata trasa odkloněná, vedená Karvinskem, Doubravskem a Orlovskem vstupující do Bohumína od jihu. (Früwirth, 1976) Se stavbou dráhy se započalo 15. října 1867 a již během let 1869 – 1872 byla postupně zprovozněna. Na celé trati, dlouhé 368 km byl zahájen provoz 18. března 1872. (Chovanec, 1997) Bohumínské nádraží se rozšířilo kvůli nesouhlasu vídeňské vlády, když společnost KBD žádala o zřízení přípojky Rychvald – Annaberg, která by vedla

mimo bohumínské nádraží. A tak byla na severní straně nádraží postavena další jednopatrová budova KBD, která byla později nahrazena další budovou. Vlaky z Košic zde končily a cestující si po železné lávce nad kolejemi museli přejít do staniční budovy „Ferdinandky“ nebo Pruské dráhy, podle toho, kam chtěli dále cestovat. (Hermann, 2016)



Obr. 14: Začátek a konec zvláštního zákona, část zákona o ceně a trasování dráhy z Košic do Bohumína (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



Obr. 15: Protokol ze dne 21. dubna 1868 o zahájení politické pochůzky z Těšína až po uherskou zemskou hranici (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Po skončení první světové války Rakousko-Uhersko zaniklo. Pro vznikající Československo měla Košicko-bohumínská dráha velký význam. Jako jediná totiž spojovala české země s východním Slovenskem. (Früwirth, 1976) O tuto část Slovenska se vedly spory, avšak v rámci Trianonské smlouvy byly vymezeny hranice a tato část území byla ponechána Československu. V této době se také vedly pře s Polskem o oblast Těšínska, kudy vedla železnice, jelikož byly dva názory na úpravu hranic. Ze začátku tohoto sporu bylo Těšínsko obsazeno Polskem, ale po Sedmidenní válce se tato oblast připojila k Československu. K Československu byla připojena ostravsko-karvinská uhelná pánev, železniční trať Bohumín – Těšín – Jablunkov. Definitivně pak bylo rozhodnuto na velvyslanské konferenci ve Spa, kdy Těšín, kterým protéká řeka Olše, byl rozdělen na dvě části: Těšín na straně československé - v této oblasti vzniklo později nové město Český Těšín a Cieszyn na straně polské. (Hermann, 2016)



Obr. 16: *Původní stanice a kolejiště na KBD v Bohumíně* (zdroj: zmms.cz, 2016)



Obr. 17: *Přechodná lávka na nádraží Košicko-bohumínské dráhy* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

## 8 Vliv výstavby železnice na vznik a vývoj města Bohumín

Vývoj města Bohumín bezprostředně souvisí s výstavbou Severní dráhy císaře Ferdinanda a jejím napojením na pruskou železnici. Nový Bohumín vznikl roku 1847 na místě, kde bylo vystavěno nádraží. Až do roku 1924 se pozdější Nový Bohumín jmenoval Šunychl. Při nádraží vyrostla záhy osada. Roku 1924 došlo ke spojení Šunychlu se vsí Kopytov a nově vzniklou obcí. (Hermann, 2016) Na tomto území leželo nádraží sousední obce Bohumína, obec tedy přijala název Nový Bohumín, přičemž se stala městem. V letech 1948 – 1954 tvořily obce Nový Bohumín a Starý Bohumín spojenou obec Bohumín. (Drkalová, 1976) Nový Bohumín se poté ještě jednou osamostatnil, avšak v roce 1973 byl znovu spojen se Starým Bohumínem pod současným názvem Bohumín. (Hosák L., 1967)



Obr. 18: Přednádražní prostor stanice Bohumín po roce 1904 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Osada vyrůstající v okolí nádraží přilákala mnoho lidí včetně úředníků, řemeslníků i dělníků. V prvé řadě byly vystavěny dvoupatrové činžáky pro železniční úředníky a celníky rakouského celního úřadu. Postupem času začaly vznikat obchody, soukromé i služební domy, dokonce byla vybudována i první škola v Bohumíně-nádraží. V blízkosti nádraží byl zřízen poštovní úřad, aby se zjednodušila manipulace se



zásilkami. Poté byla na trati Vídeň – Bohumín zavedena vlaková pošta. Neustále přibývaly domy obchodníků a řemeslníků, později i továrny, které lákaly blízkost ostravsko-karvinského kamenouhelného revíru a výhodné položení na důležité železniční dráze. (Grobelný A., Čepelák B., 1976)

## 8. 1 Znak města Bohumín

Znak města a jeho vývoj je úzce propojený se vznikem a vývojem železnice. Symbolizuje, jak je pro město tento železniční uzel výjimečný. Tvoření velkých správních celků bylo důvodem k uskutečnění integrace obcí Bohumínska v jednu obec s názvem Bohumín. Jádrem této sloučené obce byl bývalý Nový Bohumín, který již dlouho byl centrem bohumínského obvodu po stránce hospodářské, kulturní a obchodní. Po sloučení s obcí Kopytov byly do obecního znaku přidány znaky bývalých obcí a znak Bohumína nádraží. V horním červeném poli se nacházelo železniční kolo – *znak Bohumína nádraží*, v pravém dolním zeleném poli byla stříbrná pěticípá hvězda a pod ní stříbrná radlice – *znak Šunychlu* a v levém dolním zeleném poli byl stříbrný rýč – *znak Kopytova*. Do roku 1924 měla tato obec název: *Obec Šunychl – Bohumín nádraží – Kopytov*. V roce 1924 byl název změněn na Nový Bohumín. (Šíma B., 1976)



Obr. 19: *Návrh znaku Nového Bohumína* (zdroj: Věstník ministerstva vnitra VI, 1924)



Obr. 20: *Znak obce Šunychl – Bohumín nádraží – Kopytov* (zdroj: Baletka L., Louda J., 1980)

V současnosti město Bohumín disponuje historickým městským znakem, avšak v rámci většiny městských znaků v českých zemích jde o symbol velice mladý, jehož vznik se datuje k roku 1967, kdy jej na základě návrhu Jiřího Loudy schválilo dne 22. června 1967 plenární zasedání tehdejšího MěNV. Po sloučení Nového a Starého Bohumína v roce 1973 se tento znak stal městským znakem Bohumína a svou podobu si zachoval dodnes. (Tejkal J., [www.mesto-bohumin.cz](http://www.mesto-bohumin.cz), 2007)

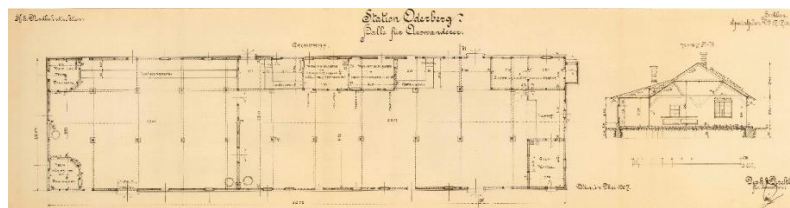


Obr. 21: *Současný znak města Bohumín* (zdroj: [heraldikamest.wz.cz](http://heraldikamest.wz.cz), 2007)

*Popis znaku:* V červeném poli na obrácené stříbrné vidlici se uprostřed nachází černé ozubené kolo, na modré hlavě štítu znaku je situováno zlaté okřídlené kolo. Obrácená vidlice jako hlavní znamení vyjadřuje železniční cestu z českých zemí na Slovensko a na sever do Polska. Ozubené kolo na vidlici, pak zdůrazňuje polohu obce Nový Bohumín na tomto rozcestí a jeho průmyslový charakter. Hlava štítu, která patří mezi heraldické kusy, je v barvách Těšínska a vyzdvihuje význam Bohumína a jeho původ při stavbě dráhy a železnice. (Šíma B., 1976)

## 8. 2 Nádraží v Bohumíně

Podle projektu se mělo nádraží v Bohumíně stavět nedaleko dvora Královec, kde již byla vytyčena parcela, ale radní byli proti. Proto se komise svého záměru zřekla, a začalo se stavět v již zmíněné lokalitě na území obce Šunychl.



Obr. 22: *Plánek odbavovací haly bohumínského nádraží určená pro celní odbavení cestujících* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

První budova bohumínského nádraží byla spolu s kolejištěm dostavěna krátce po slavnostní jízdě prvního vlaku v květu roku 1847. Byla postavena podle vzoru úředního stavitele Severní dráhy Ferdinandovy p. Jünglinga. Staniční budova sestávala ze dvou jednopatrových křídel, vzájemně propojených střední přízemní částí, jejíž střecha přesahovala a kryla otevřený prostor pro cestující. Vlaky vjížděly do stanice vraty, která se před průjezdem každého vlaku otvírala. (Teister, Veselý, 2006)

Po zdvojkolejnění tratě Ostrava – Bohumín v roce 1860 byla postavena nová staniční budova. V roce 1867 mělo nádraží již 12 kolejí a 2 skladištní budovy. Požadavky na přepravu vzrůstaly velmi prudce, že množství muselo být limitováno omezenou propustností tratí. Jednotlivé dráhy se snažily vzniklou situaci řešit zdokonalováním železničního svršku, rozšiřováním a zlepšováním lokomotivního a vozového parku, dále rozvojem sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a především stavbou výhyben, nových stanic a rozšiřování stanic původních. Všechny tratě byly postupně zdvoukolejňovány. (Früwirth, 1976)

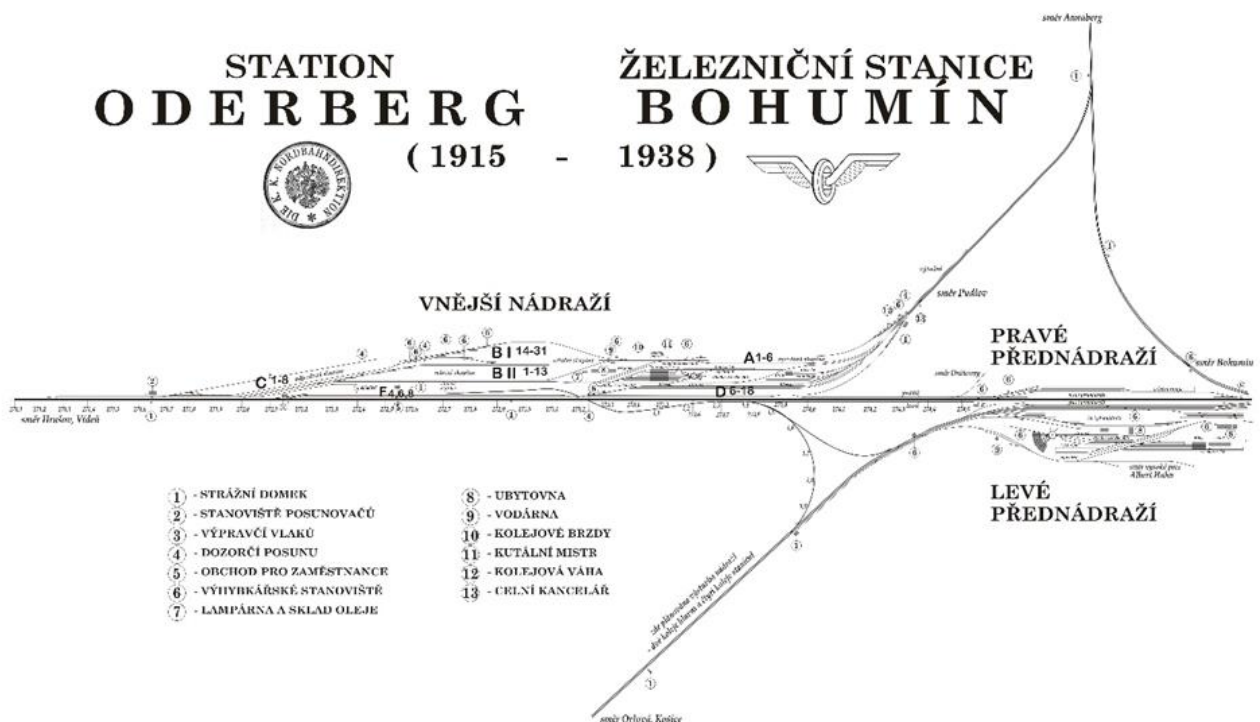
V roce 1883 bylo vystavěno levé přednádraží a postavena válečná rampa, v roce 1887 došlo na severní straně stanice k prodloužení všech kolejí. Přestavěno bylo i osobní nádraží. Starou nádražní budovu v letech 1902–1904 nahradila budova nová. Ani to však pro stále narůstající přepravu jak osobní, tak nákladní nestačilo. Nedaleko Bohumínského nádraží byla v roce 1907 správou Severní dráhy císaře Ferdinanda postavena i přízemní budova, určena pro žadatele o vystěhování do zámoří, kteří odtud houfně odjížděli. V budově byla jak celní správa rakouská, tak i pruská, výdejny cestovních dokladů, ošetřovna a malý bufet. V roce 1908 se začalo s výstavbou vnějšího nádraží na jih od levého přednádraží s vlastní výtopnou, skládkou uhlí pro zbrojení lokomotiv a vodárnou. (Teister, Veselý, 2006)

V roce 1910 zde byla vystavěna i spojovací kolej do Annabergu na Pruskou dráhu prince Viléma a spojka na Košicko-bohumínskou dráhu. Po přestavbě celé bohumínské stanice po roce 1915, se stala největším železničním uzlem. Svou roli zde mělo i napojení průmyslových vleček z nově vznikajících podniků, které tak měly možnost výhodné dopravy materiálu a svých výrobků k zákazníkovi. Mezi první patřila vlečka do rourovny Alberta Hahna, k ní přibylo spojení do Moravsko-slezských drátoven, rafinerie minerálních olejů Larische-Mönnicha, cihelny aj. (Teister, Veselý, 2006)



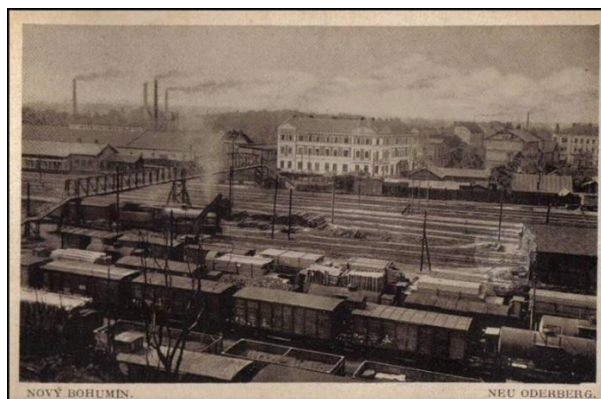
Obr. 23: Vlečka do chemických závodů v Bohumíně (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Nejstarší výtopnou byla tzv. pruská výtopna, ke které byla v roce 1891 přistavěna nová, již půlkruhová s třemi kanály a větší točnou pro otáčení delších lokomotiv. Mezi léty 1912–1915 poté přibyla i další výtopna pro lokomotivy o deseti stáních. (Teister, Veselý, 2006)



Obr. 24: Plán bohumínské stanice z roku 1915 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Původní nádražní budova Košicko-bohumínské dráhy na severní straně dnešního pravého přednádraží byla postavena v roce 1868. Do roku 1872 zde byla umístěna i správa provozu Košicko-bohumínské dráhy pro úsek z Bohumína do Těšína. Od roku 1898 v ní zůstala jen kancelář přednosty Košicko-bohumínského nádraží a ostatní kanceláře byly umístěny v nové staniční budově postavené blíže k rourně firmy Hahn, a dodnes stojící na rohu ulic Bezručovy a Lidické. Košicko-bohumínská dráha měla v Bohumíně i svou vlastní výtopnu pro odstavení lokomotiv a jejich údržbu, nacházela se tam i skládka uhlí, palivového dříví, odpopelovací kanál a vodárna. Původní výtopna byla v roce 1902 doplněna půlkruhovou remízou s točnou. V roce 1922 byla obě nádraží, jak Košicko-bohumínské dráhy, tak i Severní dráhy císaře Ferdinanda sloučena, a vlaky ve směru od Košic zajížděly až k nástupišťům hlavní staniční budovy. (Hermann, 2016)



Obr. 25: *Stanice Bohumín v r. 1923* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Původní budova stála jižněji než ta současná, která se začala stavět v roce 1860. V letech 1902 až 1904 byla přestavěna v novorenesančním stylu a tuto podobu si zachovala až dodnes. Dále proběhla výstavba nástupišť a zázemí nádraží.

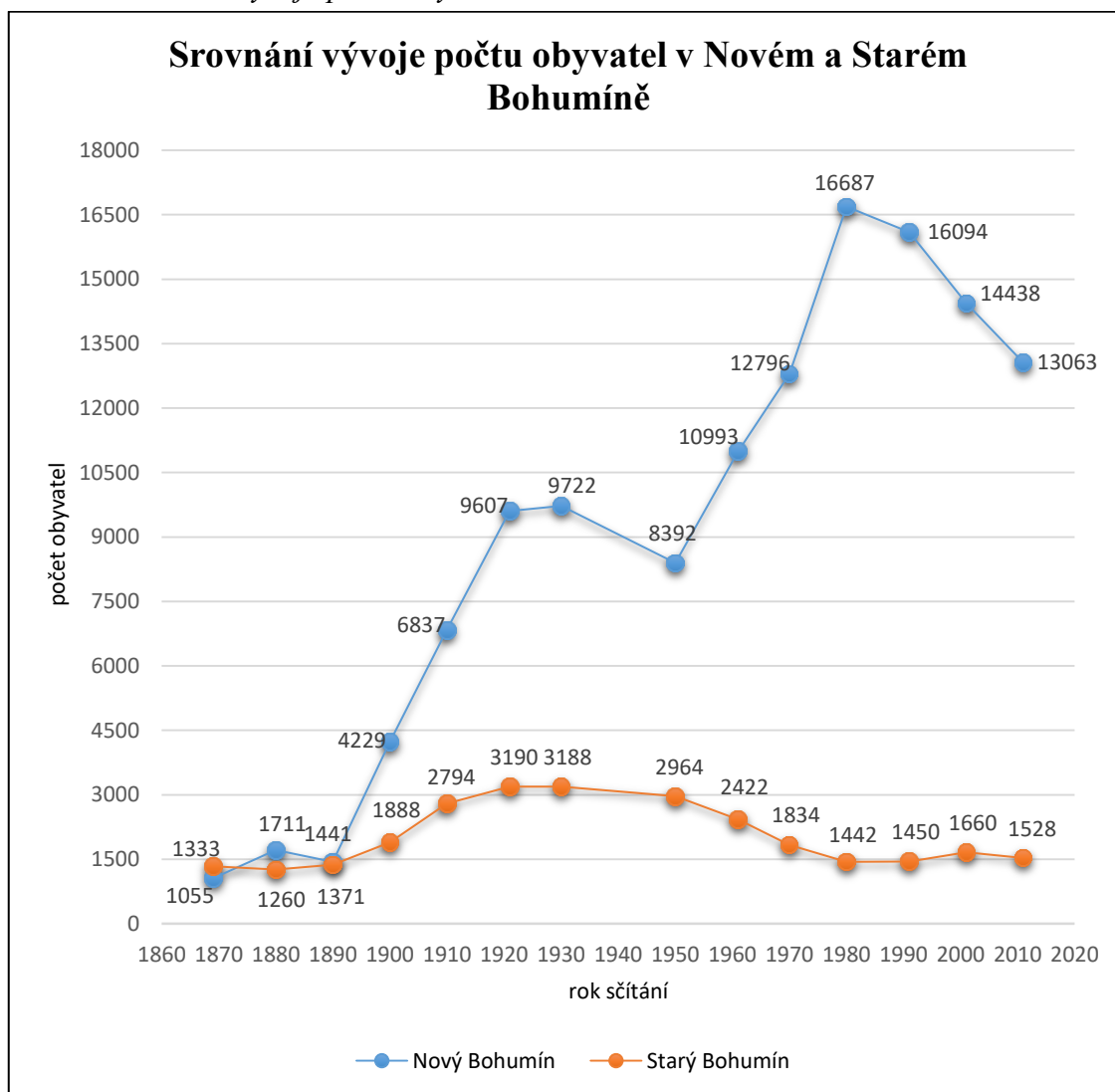


Obr. 26: *Současná podoba nádražní budovy v Bohumíně* (zdroj: [www.mesto-bohumin.cz](http://www.mesto-bohumin.cz), 2016)

### 8. 3 Vývoj počtu obyvatel a domů v Bohumíně

Vývoj počtu obyvatel a domů v Bohumíně vychází z Historického lexikonu obcí České republiky 1869-2005 a Statistického lexikonu České republiky 2013. Z grafu 1: *Srovnání vývoje počtu obyvatel v Novém a Starém Bohumíně* a grafu 2: *Srovnání vývoje počtu domů v Novém a Starém Bohumíně* vyplývá přesun centra města z dnešního Starého Bohumína do Nového Bohumína.

**Graf 1:** Srovnání vývoje počtu obyvatel v Novém a Starém Bohumíně



zdroj: Český statistický úřad, 2006, Český statistický úřad a Ministerstvo vnitra 2013

Vznik Starého Bohumína se datuje k přelomu 12. a 13. století, kdy zde vznikla první osada na břehu řeky Odry. (Šíma, 1976) Nový Bohumín vznikl mnohem později,

v polovině 19. století, právě díky rozvíjející se železnici a s ní spojeným rozvojem průmyslu a obchodu, jelikož do té doby mělo město převážně zemědělský charakter.

Dokončené bohumínské nádraží, napojení Severní dráhy císaře Ferdinanda s hornoslezskou dráhou prince Viléma a následná výstavba Košicko-bohumínské dráhy, to vše zvýšilo význam železničního uzlu a vzbudilo zájem zahraničních i domácích investorů, kteří si uvědomovali příležitosti rychlého přesunu surovin i zboží na velkou vzdálenost. K průmyslové revoluci na Bohumínsku vedl vznik dvou velkých průmyslových podniků. Roku 1885 vzniká v těsné blízkosti železnice Rourovna, a. s. majitele Alberta Hahna a Moravskoslezská akciová společnost pro drátovenský průmysl se sídlem v Opavě, které také přispěly k rozvoji nové obce. Mimo jiné začalo v okolí vznikat další množství průmyslových podniků – Rafinérie minerálních olejů, továrna na chemické barvy, které přilákali nové osadníky, kteří zde přišli za prací. (Deml, 1997)

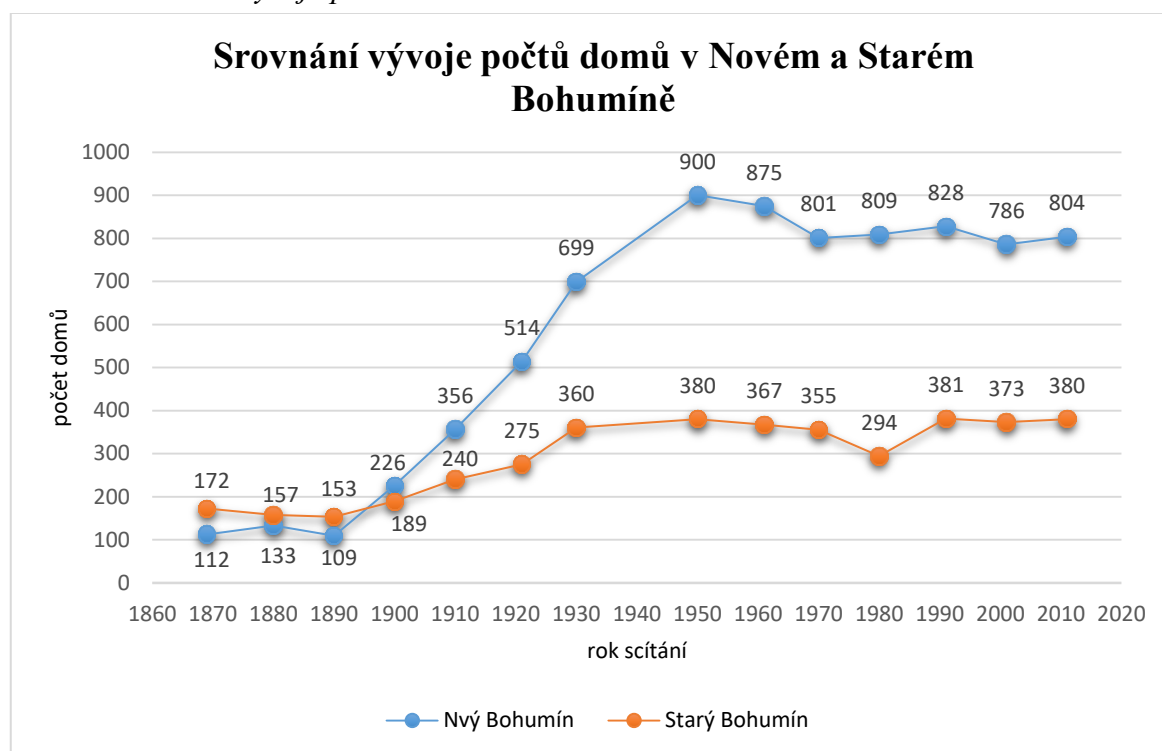
Celkový pohled na vývoj počtu obyvatel se dá rozdělit do dvou hlavních imigračních vln. První imigrační vlna souvisela s budováním železnice a datuje se mezi lety 1847 – 1880. Jednalo se o zaměstnance soukromých železničních tratí, kteří zde začali budovat své příbytky. V tomto období se zde přistěhovalo přibližně 1 800 obyvatel, jelikož zaměstnanci železnice, státní úředníci, obchodníci i řemeslníci zde přicházeli i se svými rodinami. (Hemann, 2016) Největší rozvoj obce a nárůst obyvatel nastal během druhé imigrační vlny v letech 1880 – 1910. Tato imigrace byla podmíněna průmyslovou revolucí na Bohumínsku, jelikož původní obyvatelstvo nebylo schopno pokrýt potřebné pracovní síly, proto se zde stěhovali kvalifikovaní dělníci v oblasti techniky z celé Moravy, pruského Hlučína, Štýrska a Dolních Rakous. (Drkalová, 1976) V tomto období se do Bohumína (dnes Nový Bohumín) nastěhovalo okolo 8 000 nových osadníků. Nárůst nového obyvatelstva zaznamenali i okolní obce, avšak zde nebyly hodnoty tak výrazné. V případě dnešního Starého Bohumína se počet změnil o 1 500 obyvatel, což je patrné také z grafu.

Dalším zásadním mezníkem ve vývoji počtu obyvatel byly bezpochyby světové války, které zasáhly do vývoje tohoto hraničního města. Národnostní složení obyvatel situaci během válek opět zhoršovalo. Do holocaustu žilo v Bohumíně také okolo 500 osob židovského vyznání, dále zdejší muži museli jít bojovat za Německo, což přinášelo ztráty. (Drkalová, 1976) Poválečný pokles způsobil odsun Němců a mimo jiné i odchod obyvatel do ciziny. Celkový úbytek obyvatelstva v Novém Bohumíně po druhé světové válce byl okolo 1 200 obyvatel, což bylo 12,5 %. Ve Starém Bohumíně se počet obyvatel zmenšil o cca 250 obyvatel, což bylo 7,8 %.

Od 50. let 20. století docházelo opět k rapidnímu nárůstu obyvatel a to z důvodu rozvoje průmyslu na Bohumínsku a hornictví na Karvinsku. Lidé se zde stěhovali z celého Československa. Vrchol urbanizace nastal v 80. letech 20. století, kdy se obyvatelé stěhovali z venkova do menších měst za práci. Dalším faktorem zvyšujícím se počtu obyvatel byla vysoká porodnost silných ročníků 70. let tzv. generace Husákových dětí.

Trendem konce 20. století a počátku 21. století je odliv obyvatel do větších měst a s tím úzce spjaté stěhování za „lepší“ práci v oboru, který není průmyslově zaměřen. Dalším důvodem je dlouhodobá vysoká míra nezaměstnanosti, která postihuje Moravskoslezský kraj, neustálé pře o Ostravsko-karvinské doly a nejistá práce zaměstnanců bývalých Železáren a drátoven Bohumín spojená s automatizací a snížením výroby. To vše souvisí s dnešním úbytkem obyvatel na tomto území, kdy tento trend neustále pokračuje a kraj se vylidňuje.

**Graf 2:** Srovnání vývoje počtu domů v Novém a Starém Bohumíně



zdroj: Český statistický úřad, 2006, Český statistický úřad a Ministerstvo vnitra 2013

V návaznosti na imigrační vlny probíhala výstavba obytných domů a vznik prvních kolonií, ve kterých bydleli převážně rodiny železničářů, úředníků a dělníků z místních továren viz Tab. č. 6: *Seznam kolonií*. (Šíma, 1983) V bezprostřední

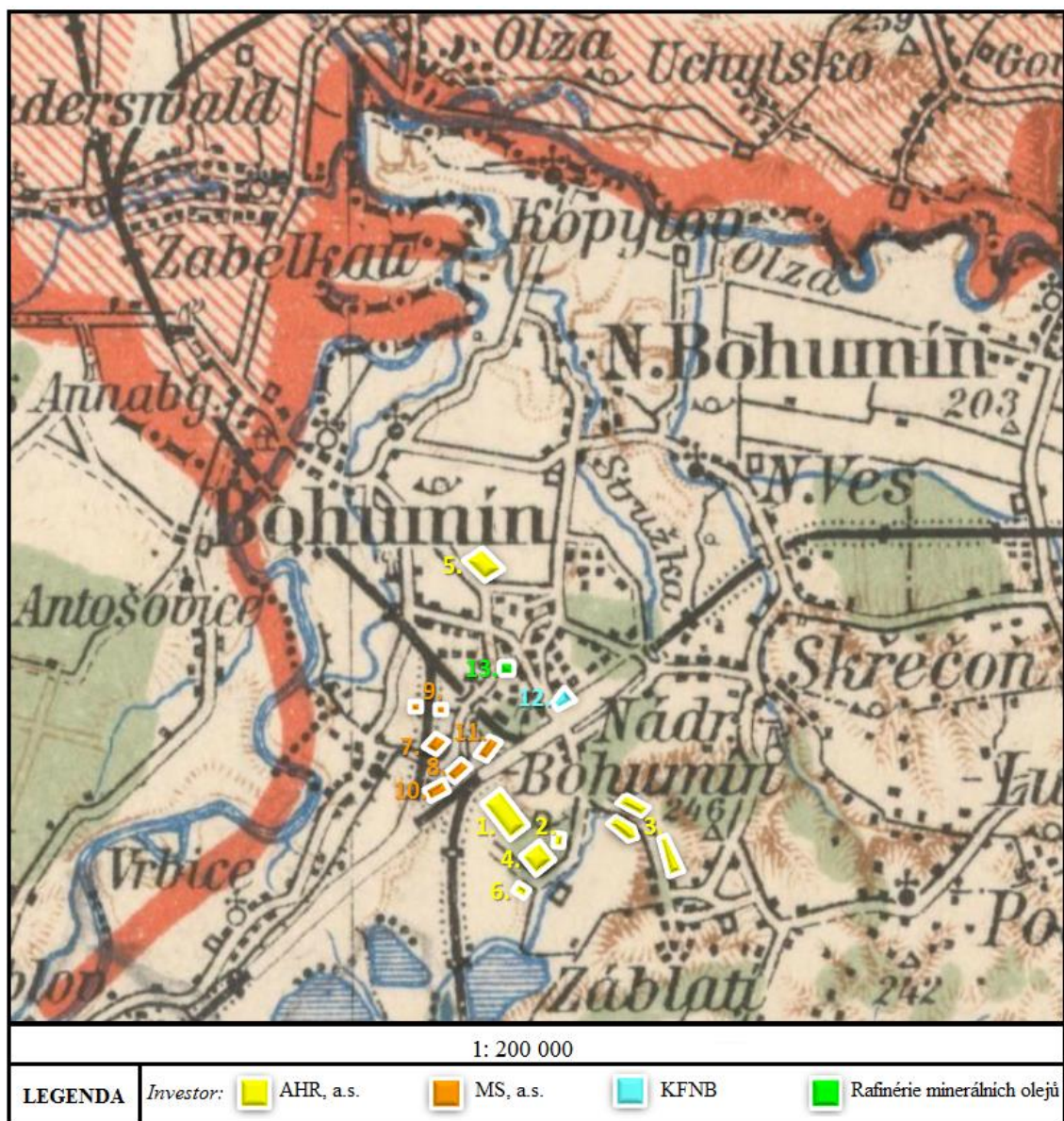


blízkosti nádražní budovy byla vybudována jedna z prvních kolonií – Nádražní kolonie, která se nachází mezi ulicemi 9. května a ul. Nádražní. Tyto obytné domy byly vystavěny společností Severní dráha císaře Ferdinanda současně s budováním nádražní budovy. Tato kolonie svým vzhledem dodnes vypovídá o původní výstavbě nově vznikajícího města. Na počátku 20. století byly vystavěny další obytné domy patřící Rafinerii minerálních olejů, které se nacházejí v blízkosti centra Nového Bohumína. Většina obytných domů byla vystavěna společností Rourovna Alberta Hahna a Moravskoslezskou akciovou společností pro drátovenský průmysl, které sloužily jako úřednické a dělnické byty. (Horák, 2005)

**Tab. č. 6: Seznam kolonií**

objekt	rok stavby	investor	původní záměr	současný stav
Ocelářská kolonie <sup>(1)</sup>	1885, 1896	AHR, a.s.	úřednické a dělnické byty	50. letá demolice
Kasárenská kolonie <sup>(2)</sup>	1896, 1916, 1932	AHR, a.s.	obytné domy a kasárny	1999 demolice
Olejová kolonie <sup>(3)</sup>	1897, 1906	AHR, a.s.	obytné domy	70. léta demolice
Vysokopeční kolonie <sup>(4)</sup>	1911	AHR, a.s.	obytné domy pro mistry a dělníky	soukromí majitelé
Městská kolonie <sup>(5)</sup>	1907, 1911, 1921	AHR, a.s.	bytové domy	2015 demolice
Úřednické domy <sup>(6)</sup>	1896, 1911	AHR, a.s.	ředitelská budova + úřednické byty	1 objekt dochován – kanceláře
Maroko <sup>(7)</sup>	1897, 1911	MS, a.s.	obytné domy	čistička odpadních vod a firma Bekaert
Mistrovské a úřednické domy <sup>(8)</sup>	1896	MS, a.s.	úřednické byty	byty pro sociálně slabší skupiny
Červená kolonie <sup>(9)</sup>	1907, 1911	MS, a.s.	hospodářské a obytné budovy	1980 – 1981 demolice
Traťová kolonie <sup>(10)</sup>	1912	MS, a.s.	obytné domy	1986 demolice
Úřednické a inženýrské domy <sup>(11)</sup>	1920	MS, a.s.	domy úředníků	Soukromí majitelé
Nádražní kolonie <sup>(12)</sup>	1897	KFNB	obytné domy	obytné domy
Rafinerská kolonie <sup>(13)</sup>	1908	Rafinérie min. olejů	obytné domy	byty pro sociálně slabší skupiny

zdroj: Horák, K. 2005



Obr. 27: Lokalizace kolonií v roce 1936 (zdroj: Vojenský zeměpisný ústav, 1936, upravil Skokan, J., 2017)

(poznámka: Názvy kolonií jsou součástí Tab. č. 6: Seznam kolonií, kde horní číselný index objektu odpovídá číselnému označení objektu na mapě)

## 9 Dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín

Dopravní obslužnost železniční stanice v Bohumíně je vysoká. Stanicí denně projede velké množství vlaků. V září roku 2015 to bylo průměrně 260 vlaků za den. V září roku 2016 se průměrný denní počet vlaků projíždějících stanicí Bohumín snížil o 1 vlak, z toho vyplývá, že stanicí denně projelo 259 vlaků. Provoz vlaků osobní dopravy se nepatrně zvýšil, avšak počet nákladních lokomotivních vlaků se snížil.

Stanicí projíždí tyto druhy vlaků: osobní vlaky (Os), rychlíky (R), expresy (Ex), lokomotivní vlaky (Lv), soupravové vlaky (Sv) expresní nákladní vlaky (Nex), manipulační nákladní vlaky (Mn), průběžné nákladní vlaky (Pn) a služební vlaky (Služ). (www.szdc.cz, 2016) Většina vlaků projíždějící touto stanicí má elektrický druh trakce, některé nákladní vlaky jsou však dieslové. Osobní vlaky (Os) slouží k přepravě cestujících na kratší vzdálenosti. Většinou zastavují ve všech stanicích a zastávkách své trasy. Rychlíky (R) patří také mezi vlaky přepravující osoby. Tyto vlaky jsou určeny pro střední a delší vzdálenosti a cestující si mohou zakoupit místenku. Expresy (Ex) jsou vlaky nejvyšší kategorie. Jsou určeny pro přepravu cestujících na delší vzdálenosti. Na své trase zastavuje pouze zřídka a to zejména ve stanicích větších měst. Úkolem soupravových vlaku (Sv) je zajistit přemístění soupravy osobních vozů do výchozí stanice nebo do stanice koncové. Tyto vlaky nepřevážují cestující. Dalšími vlaky projíždějící v Bohumíně patří mezi nákladní vlaky. Lokomotivní vlaky jsou vlaky složeny z hnacího vozidla nebo z několika hnacích vozidel jedoucích jako vlak. Expresní nákladní vlaky (NEx) jsou určeny k přepravě přednostních zásilek. Jedná se zejména o mezistátní přepravu. Manipulační nákladní vlaky (Mn) jsou určeny k svozu a rozvozu zátěží v rámci mezilehlých stanic. Vlaky určené pro přepravu zátěže mezi vlakotvornými stanicemi a přímé ucelené vlaky nazýváme jako průběžné nákladní vlaky (Pn). Dalšími vlaky projíždějících ve stanici Bohumín jsou služební vlaky (Služ). Tyto vlaky slouží pro potřebu provozovatele dráhy. (www.zelpage.cz, 2016)

V úseku Bohumín – Ostrava průměrně projede během 24 hodin cca 230 vlaků. Ve vybraném časovém rozmezí (24 hodin) dne 20. 9. 2016 od 9:30 až 21. 9. 2016 do 9:30 se na intenzitě vlakové dopravy v tomto úseku podílelo 49 vlaků osobních, 29 rychlíků, 49 expresů, 18 soupravových vlaků, 33 lokomotivních vlaků, 10 expresních nákladních vlaků, 31 průběžných nákladních vlaků, 3 manipulační nákladní vlaky a 3 vlaky služební. Konkrétní vlaky viz příloha č. 1 – Tab. č. 1: *Skutečné příjezdy vlaků v úseku Bohumín – Ostrava.*

Dalším sledovaným úsekem byla trať mezi Bohumínem a Chalupkami (PL). Na tomto úseku projelo během stejného vybraného časového rozmezí 10 vlaků. Jednalo se o 8 vlaků osobních a 2 expresy. Konkrétní vlaky viz příloha č. 1 – Tab. č. 2: *Skutečné příjezdy vlaků v úseku Bohumín – Chalupki (PL)*.

**Tab. č. 7:** *Průměrný denní počet vlaků v ŽST Bohumín za 9/2015 a 9/2016*

	<b>Druh vlaku</b>	<b>9/2015</b>	<b>9/2016</b>
<b>Osobní doprava</b>	Dálková Ex, R	85	86
	Regionální Os, Sv	85	87
<b>Nákladní doprava</b>	Nákladní vlaky	51	52
	Lokomotivní vlaky	35	29
	Služební vlaky	4	5

zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016

(poznámka: Výpočet je proveden následujícím způsobem - z Centrálního dispečerského systému jsou sumarizována data všech vlaků podle požadovaných kategorií za vybraný měsíc, jednotlivé sumy jsou vyděleny počtem dní)

Železniční obslužnost ve stanici Bohumín zabezpečují dvě dopravní společnosti: České dráhy a.s. a Leo Express a.s. Detailní popis vlakových spojů obsahuje tabulka Tab. č. 8: *Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost České dráhy* a Tab. č. 9: *Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost Leo Express*. Velmi významným propojením železniční a letištní obslužnosti je vlakový spoj: Mosty u Jablunkova – Český Těšín – Karviná hl.n. – Bohumín – Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov – Studénka – Sedlnice – Mošnov-Ostrava Airport, která byla uvedena do provozu 13. 4. 2015.



Obr. 28: *Železniční terminál – letiště Mošnov* (zdroj: domaci.ihned.cz, 2015)

**Tab. č. 8:** Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost České dráhy

trať	typ vlaku – dny v týdnu	Četnost
trať 270 Bohumín – Přerov – Česká Třebová (- Praha), Studénka – Mošnov, Ostrava Airport	osobní vlak – každý den	24
	osobní vlak – pouze pracovní dny	2
	rychlík – každý den	16
	rychlík – pouze pracovní dny	2
	Express – každý den	5
	Express – pouze pracovní dny	2
	EuroNight	3
	EuroCity	6
	SuperCity (Pendolino)	3
	R409 (Moska – Nice)	pouze pátek
trať 320 Bohumín - Čadca	osobní vlak – každý den	19
	osobní vlak – pouze pracovní dny	4
	rychlík – každý den	4
	Express – každý den	3
	EuroCity	1
	EuroNight	2
trať 300 (Bohumín) – Přerov – Brno	rychlík – každý den	11
	rychlík – pracovní dny + sobota	2
	rychlík – pracovní dny + neděle	1
	rychlík – pouze neděle	1

zdroj: www.cd.cz, 2016

**Tab. č. 9:** Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost Leo Express

spoj	četnost	odjezd z výchozí stanice	příjezd do cílové stanice	omezení jízdy vlaků
Košice – Čadca – Třinec – Bohumín – Olomouc – Praha	2	5:01	13:19	v úseku Košice – Karviná nejede v úterý a ve středu
		23:06	7:19	bez omezení
Bohumín – Olomouc - Praha	4	4:55	8:19	nejede v úterý
		10:55	14:19	nejede v úterý
		11:55	15:19	bez omezení
		19:55	23:19	bez omezení
Karviná – Bohumín – Olomouc – Praha	1	15:38	19:19	bez omezení
Praha – Olomouc – Bohumín – Čadca – Košice	2	14:13	22:38	bez omezení
		20:13	4:32	v úseku Karviná – Košice nejede v úterý a ve středu
Bohumín - Karviná	1	14:45	15:02	bez omezení

zdroj: www.le.cz, 2016

Bohumín je významná železniční křižovatka, což se příznivě projevuje v jeho dostupnosti vlakovými spoji. Na dopravu vlakovou navazuje doprava autobusová. Před nádražní budovou se nachází digitální informační tabule, kterou zabezpečuje Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje – ODIS. Nachází se zde aktuální autobusové spoje (viz příloha č. 3 – fotodokumentace, Obr č. 20: *Informační tabule ODIS*). I když v Bohumíně neexistuje městská hromadná doprava, roli MHD nahrazuje příměstská autobusová doprava tvořena těmito linkami: Bohumín – Ostrava (délka trasy 18 km, počet zastávek 23), Bohumín – Rychvald – Orlová (délka trasy 15 km, počet zastávek 22), Bohumín – Dolní Lutyně – Orlová (délka trasy 10 km, počet zastávek 17), Bohumín – Petřvald – Orlová (délka trasy 19 km, počet zastávek 27), Bohumín – Dolní Lutyně (délka trasy 11 km, počet zastávek 23) a Bohumín – Dolní Lutyně – Dětmárovice – Karviná (délka trasy 27 km, počet zastávek 37). Všechny autobusové linky, začínají nebo končí na autobusovém stanovišti v Novém Bohumíně, druhou nejfrekventovanější zastávkou je Nový Bohumín – železniční stanice, která se nachází na ulici Adama Mickiewicze. Příměstskou autobusovou dopravu provozuje dopravce ČSAD Karviná. ([www.idos.cz](http://www.idos.cz))

**Tab. č. 10:** Četnost autobusových spojů platná od 11. 12. 2016 do 9. 12. 2017

linka	četnost spojů během pracovních dnů	četnost spojů během víkendu
Bohumín – Ostrava	28	12
Bohumín – Rychvald – Orlová	9	6
Bohumín – Dolní Lutyně – Orlová	14	11
Bohumín – Petřvald – Orlová	17	8
Bohumín – Dolní Lutyně	11	5
Bohumín – Dolní Lutyně – Dětmárovice – Karviná	12	9

zdroj: [www.3csad.cz](http://www.3csad.cz), 2017

Další dopravní společností je Leo Express, která zajišťuje mezistátní spoje do Polska a Rakouska. Její součástí je také Tiger Express, který poskytuje dopravu na letiště v Polsku a Rakousku. Autobusová zastávka se nachází na ulici Adama Mickiewicze v bezprostřední blízkosti nádraží. Uvedené autobusové spoje jsou bez omezení a jezdí každý den včetně víkendů.

**Tab. č. 11:** Četnost autobusových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost Leo Express

Linka	četnost spojů/den
Varšava – Lodž – Katowice – Bohumín – Olomouc – Brno – Vídeň	1
Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katowice – Lodž – Varšava	1
Lvov – Krakov – Katowice – Bohumín – Olomouc – Brno – Vídeň	1
Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katowice – Krakov – Lvov	1
Bohumín – Katowice – Krakov – Lvov	1
Bohumín – Katowice – Krakov	2

(poznámka: úsek Vídeň – Bohumín bude uveden do provozu od 17. 1. 2017)

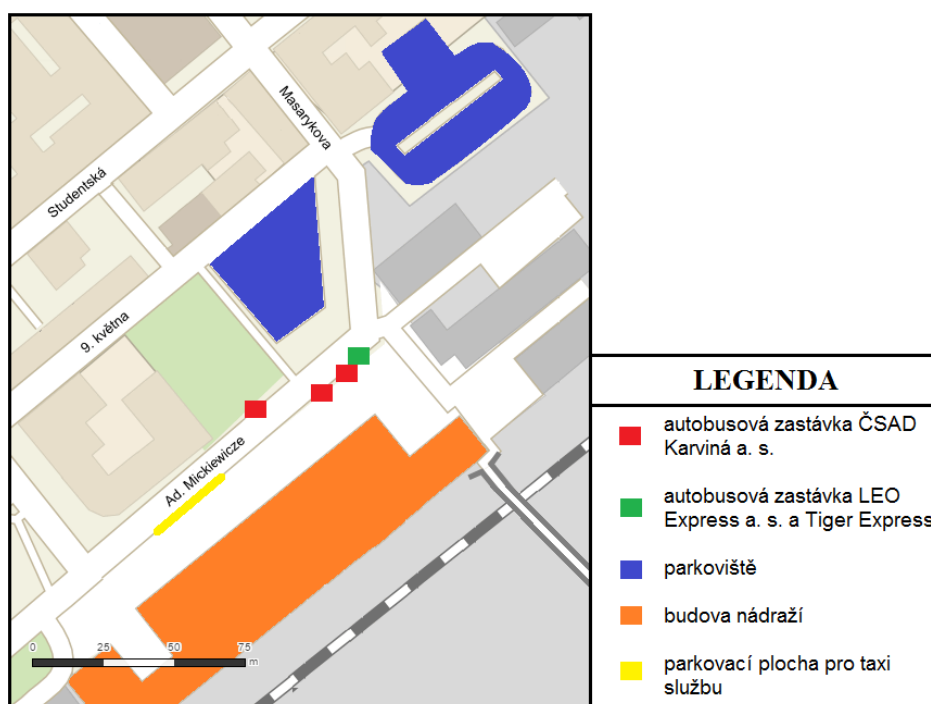
zdroj: www.le.cz, 2016

**Tab. č. 12:** Četnost autobusových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost TigerExpress

Linka	četnost spojů/den
Ostrava – Bohumín – Rybník – Katowice Airport	6
Ostrava – Bohumín – Rybník – Katowice – Krakov Airport	3
Ostrava – Bohumín – Rybník – Vratislav Airport	1
Bohumín – Ostrava – Olomouc – Brno – Vídeň Flughafen	1

zdroj: www.le.cz, 2016, jízdní řád platný od 11. 12. 2016

Propojení železniční dopravy s dopravou osobní je zajištěno dvěma parkovišti pro osobní automobily. Kapacita parkovacích míst parkoviště na ulici 9. května je 60 a parkoviště na Masarykově ulici je 100. Před nádražní budovou je také vyhrazené parkoviště pro taxi službu, kterou mohou cestující také využít. Zde je parkovací plocha pro 4 vozidla taxi služby.



Obr. 29: Mapa dopravní obslužnosti (zdroj: www.mapy.cz, upravil Skokan, J., 2017)

## **10 Břeclav a Bohumín - podobnosti a odlišnosti dvou uzlů**

Města Bohumín a Břeclav mají společnou minulost a také budoucnost. Obě města jsou příhraniční, oba uzly jsou křižovatkami významných koridorů. Navíc je železniční uzel v Břeclavi jedním z významných vnitrostátních uzlů na Moravě. Byl také nejstarším uzlem v rakouské monarchii a je nejstarší v celé Střední Evropě. Výstavba železnice měla ohromný význam pro vývoj samotného města, jak je tomu také v případě Bohumína.

### **10. 1 Dopad železnice na rozvoj města Břeclav**

První zmínky o Břeclavi se datují k 6. století. Po zavedení železnice byla v roce 1872 Břeclav povýšena na město. (Hortvík, Kordiovský a kol., 2003) Vznikaly zde tratě směřující směrem k Brnu a Olomouci (zde vyjel první vlak směrem na Přerov 1. 5. 1841), v roce 1872 byla zprovozněna odbočka na Mikulov a Znojmo, další přibyla v roce 1901 do Lednice a 1909 do Bratislavy. (Geršic, Školl, Průša, 1989) Díky železnici se začal v Břeclavi rozvíjet průmysl. Průmysl se zde rozvíjel ohromnou rychlostí. Nejprve vznikl v roce 1862 Kuffnerův cukrovar, dále Poštorenská knížecí cihelna, chemička na výrobu hnojiv a pila. Rozmach v podnikání přinesl velký nárůst obyvatelstva. (Hortvík, Kordiovský a kol., 2003) Ve třicátých letech zde žilo společně se Starou Břeclaví 2 952 obyvatel a v roce 1872 byl počet již dvojnásobný a o osm let později to bylo přes 7 000 obyvatel. Na začátku dvacátého století uzel zaměstnával 1 200 osob. Po první světové válce, když se město stalo hraniční železniční křižovatkou a celní stanicí, se počet osob zaměstnaných v oblasti železnice zvýšil na dva tisíce. V dnešní době již tolik lidí na nádraží nepracuje. (Geršic, Školl, Průša, 1989)

### **10. 2 Bohumín a Břeclav jako součást koridoru**

Břeclav je spojena s Bohumínem nejen obdobným vývojem, ale oba uzly byly součástí Severní dráhy císaře Ferdinanda. Mezi Břeclaví a Přerovem byl zahájen provoz v roce 1841, trať mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou v roce 1842. První vlak z Lipníka do Bohumína přijel v roce 1847. Od roku 1851 se začalo se zdvoukolejňováním v části Přerov - Lipník nad Bečvou. Zdvoukolejnění celého úseku bylo dokončeno v roce 1906. (Schreier, 2004) Dnes je tento úsek součástí tzv. druhého železničního koridoru a je významným nejen vnitrostátním tranzitním spojením.



### 10. 3 Bohumín a Břeclav křižovatky koridorů

Pro Českou republiku byly definovány čtyři tranzitní železniční koridory, které jsou obsaženy v evropských dohodách a dokumentech Mezinárodní evropské unie (UIC). V návaznosti na evropské rozdělení byly u nás stanoveny trasy následujících železničních koridorů:

**„Východo - středomořský koridor:** první železniční koridor (Berlin - Dresden) - Děčín - Praha - Pardubice - Česká Třebová - Brno - Břeclav - (Wien / Bratislava - Budapest)

**Baltsko - jadranský koridor:** druhý železniční koridor (Gdaňsk - Warszawa - Katowice) - Petrovice u Karviné – Bohumín- Ostrava - Přerov - Břeclav

**Rýnsko - dunajský koridor, Česko-Slovenský koridor:** třetí železniční koridor (Le Havre - Paris - Frankfurt a.M.) - Cheb - Plzeň - Praha - Ostrava – Bohumín- (Žilina - Košice - Lvov); odbočná větev Plzeň - Domažlice - (Nürnberg)

**Čtvrtý železniční koridor** (Stockholm - Dresden) - Děčín - Praha - Tábor - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Horní Dvořiště - (Linz - Salzburg - Ljubljana - Rijeka - Zagreb)“ (www.mdcz.cz, 2017)

Břeclav je významnou železniční křižovatkou, která propojuje Českou republiku se Slovenskem (směr Bratislava) a Rakouskem (směr Vídeň). Kříží se zde první tranzitní železniční koridor (propojení s Německem a Slovenskem) a druhý tranzitní koridor (propojení s Polskem a Rakouskem). V Bohumíně se druhý koridor kříží se třetím (propojení s Německem a Slovenskem).

Koridor Břeclav-Bohumín byl u nás poslední levostrannou tratí. Od 9. prosince 2012 je tento úsek přezdívaný Ferdinandka pravostranný. Tímto datem se po 140 letech změnil český kolejový provoz na kompletně pravostranný. (Schreier, 2004) Důvodem změny bylo sjednocení pravidel evropské železniční sítě. U této příležitosti připravila Česká pošta unikátní poštovní razítka, která se ve dnech 6., 7. a 8. prosince 2012 používala na nádražních poštách v Břeclavi a v Bohumíně.



PAMĚTNÍ LIST – COMMEMORATIVE SHEET

\* 0061028

Obr. 30: Pamětní list z roku 2012 (zdroj: www.minc.cz, 2012)

#### 10. 4 Provozní srovnání obou uzlů

Sídlem přednosta provozního obvodu Břeclav je Břeclav. Stanice má tři úrovně a tři ostrovní nástupiště. Ve stanici koná současně službu šest výpravčích. Stanice Bohumín má celkem pět nástupišť pro cestující, z toho tři ostrovní. Současně pracuje ve stanici pět výpravčích, sídlo přednosta provozního obvodu je však v železniční stanici Ostrava hlavní nádraží.

Bohumín má celkem dvanáct vleček (Báňská, Bochemie, GENTRIX s.r.o., MS UTILITIES AND SERVICES a.s., ŽDB drátovna, TSR Bohumín, SANRE spol. s r.o., BENZINA s.r.o., VADS, RSM Bohumín, ROCKWOOL, DANMAX STEEL s. r.o.) Břeclav má jen tři železniční vlečky (Moraviapress a.s., OKV Břeclav, Gumotex) Bohumín má šestnáct posunovacích obvodů, Břeclav jen devět.

## 11 Současný stav uzlu a výhled do budoucnosti

Konec 20. století a počátek 21. století probíhal v nezměněné míře, tak jako v předchozích období. Rozsah provozu se zásadně nezměnil, ikdyž je zaznamenaná mírný nárůst. Vlivem modernizace kolejových vozidel, elektrické trakce, sdělovacích prostředků, zabezpečovací techniky a v neposlední řadě i energetiky dochází k neustálému rozvoji železničního uzlu Bohumín. (Hermann, 2016)

### 11.1 Optimalizace uzlu

Cílem optimalizace a modernizace nádraží, které byly zahájeny v roce 2003, bylo zvýšit rychlost, komfort a bezpečnost díky novým zabezpečovacím zařízením. Investiční akce, která byla významnou stavbou přesahující regionální parametry, si vyžádala 2,5 miliardy korun. Kromě rekonstrukce železničního svršku, spodku bylo optimalizováno také zabezpečovací, sdělovací a energetické zařízení a trakční vedení. V rámci stavby vyrostlo nové ústřední stavědlo, které nahradilo 14 stavědel. Architektonicky je řešena tak, aby nerušila ráz secesní výpravní budovy. Při budování železničního spodku byla zvolena vzhledem k bažinatému podloží vápenná stabilizace a kabeláž v celkové délce 300 km kabelů byla uložena do vodotěsných kabelovodů. Postavila se nová nástupiště a podchody a nový objekt technicko-hygienické údržby osobních vozů. V současné době zajíždějí do této haly na prohlídku i nejrychlejší soupravy Pendolino. Modernizovaný uzel byl uveden do provozu v roce 2006. (Hermann, 2016) Nyní má nádraží 11 vleček a 3 účelová kolejiště ČD (DKV Olomouc – PJ Bohumín, SOKV Ostrava – Opravna vozů Bohumín a ve Vrbici ČD RSM Olomouc- v nájmu soukromá firma). Výpravčí ústředního stavědla řídí provoz celé stanice. Během rekonstrukce nádraží nejen že vznikaly nové objekty, ale ty staré dostaly nový kabát. Například v budově bývalého Drahstavu vedle skladiště Bachrach a v budově nocležen vlakových čet byla vyměněna okna, opraveny střechy a zhotoveny nové fasády, tak aby byly budovy v jednotném stylu s budovou výpravní. Se začátkem jízdního řádu 2005/2006 došlo k významné změně pro cestující i pro vlakové čty domovské stanice Bohumín. (Kropáčová, 2007) Do provozu byly nasazeny řady 680 Pendolino do kategorie vlaků vyšší kvality s produktovým označením SupeCity. Díky optimalizaci se stal Bohumín jedním z nejmodernějších uzlů v síti ČD a došlo k propojení již dříve modernizované větve II. tranzitního železničního koridoru. Rychlost v průběžných kolejích se zvýšila na 140km/hod a v předjízdých kolejích na 50-60

km/hod. Slavnostní páska této náročné stavby byla přestřižena 7. února 2006 předsedou Poslanecké sněmovny Lubomírem Zaorálkem. V květnu 2007 si železničníci i veřejnost připomenuli 160 let vzniku železniční stanice Bohumín. Ve stanici byla instalovaná fotovýstava, která dokumentovala celou rozsáhlou přeměnu tohoto významného uzlu. (Kropáčová, 2007)



Obr. 31: *Projekt optimalizace železničního uzlu Bohumín* (zdroj: [www.moravia.cz](http://www.moravia.cz), 2010)



Obr. 32: *Optimalizace železničního uzlu Bohumín* (zdroj: [www.moravia.cz](http://www.moravia.cz), 2010)

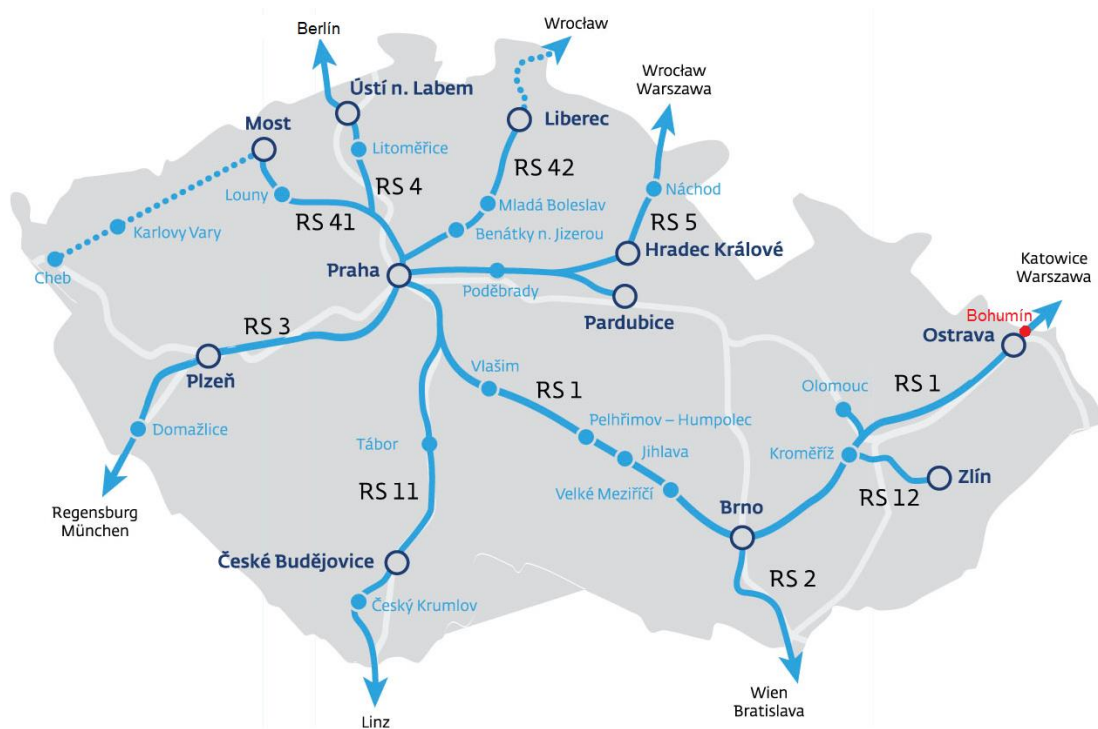
## 11. 2 Rozsáhlý požár ve stanici

V roce 2016 se stala ve stanici mimořádná událost. Dne 10. 2. ve 21.30 hodin vypukl požár v budově ústředního stavědla. Byl zcela zastaven provoz všech vlaků, protože nefungovaly výhybky ani zabezpečení přejezdů. Na místě zasahovalo šest jednotek hasičů. Tato havárie ovlivnila mezinárodní dopravu na Slovensko i do Polska. Situace byla řešena odklonem vlaků na Slovensko přes Havířov, dálková doprava ve směru do Polska byla směřována z Ostravy přes Vrbici. Náhradní dopravu mezi nejbližšími stanicemi zajišťovaly autobusy kyvadlově. Požáry ve stanici vypukly ve více místech. Časový průběh a charakter těchto požárů poukázaly na příčinu, a to přenesení vysokého napětí do kabeláže ZZ. Celková škoda přesáhla částku 107 miliónů Kč. První vlaky, které projely přes nádraží Bohumín, byly dne 14. 2. nákladní a dne 16. 2. byl zahájen provoz osobní dopravy dálkových spojů a 17. 2. regionálních spojů. Dne 24. 3. bylo aktivováno provizorní elektronické zabezpečovací zařízení ESA. Plné obnovení provozu bylo zajištěno od 8. 4. Totální kolaps bohumínského nádraží se podařilo operativně eliminovat ke spokojenosti cestující veřejnosti. (Hermann, 2016)

## 11. 3 Budoucnost železniční stanice

České dráhy zvažují ukončení činnosti přímého řízení nádraží Bohumín z místního ústředního stavědla, které nyní funguje v provizoriu, celé řízení by přešlo pod dispečink dálkového řízení v Přerově. V Bohumíně by bylo zřízeno jen místní dispoziční pracoviště pro případy výluk a mimořádných událostí. (Hermann, 2016)

Nová dimenze železniční stanice se rýsuje v připravovaném záměru vysokorychlostní trati, která bude součástí páteřní trasy RS 1 Praha – Brno – Ostrava s pokračováním do Polska. Tyto dálnice pro vlaky umožní cestování rychlostí od cca 300 km/hod. Investiční náklady na realizaci koncepce *Rychlých spojení* se budou pohybovat v řádu stovek miliard Kč. Rozvoj sítě vysokorychlostních tratí je prioritou Evropské komise, kterou vyjádřila v dokumentu Bílá kniha. Byl vypracován dokument „*Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*“, který je podkladem pro rozhodnutí vlády ČR o tom, kdy a za jakých podmínek se má ČR aktivně pustit do stavby uceleného systému rychlé železnice. Nejbliže k výstavbě jsou vysokorychlostní tratě z Prahy do Německa přes Drážďany a z Prahy do Brna a do Břeclavi. V železniční stanici Bohumín je v tomto investičním záměru trať navržena v hloubeném tunelu pod stanicí, v ostatních úsecích průjezdu uzlem je na úrovni stávající tratě. (www.mdcz.cz, 2017)



Obr. 33: Varianty plánovaných VRT v ČR (zdroj: MD ČR, 2015)

#### 11. 4 Národní den železnice v Bohumíně

V roce 2017 slaví Bohumín 170 let od příjezdu prvního vlaku do stanice a s tím spojené výročí založení Nového Bohumína. Právě proto připravují České dráhy akci „Národní den železnice“ v Bohumíně. Jedná se o sedmý ročník (předchozí ročníky probíhaly v těchto železničních uzlech: Olomouc, Děčín, Brno, Břeclav, Hradec Králové a Cheb). Akce proběhne 23. 9. 2017. V železniční stanici a místním depu se představí historická i nejmodernější vozidla, během oslav bude vypraveno několik speciálních vlaků. Tento den jistě přispěje k připomenutí významu železniční dopravy v regionu Moravskoslezského kraje a k připomenutí historie, prezentaci současnosti a výhledu do budoucnosti železniční stanice v Bohumíně.

## 12 Závěr

Železniční uzel Bohumín v minulosti měl a dnes jako moderní stanice má strategickou polohu v národní i střeoevropské železniční síti, což dokládají jak historické, tak současné poznatky z regionálních i odborných zdrojů. Výstavba železnice měla zásadní vliv na přemístění centra města z katastrálního území dnešního Starého Bohumína do lokality lesů a bažin obce Šunychl. S rozvojem železniční dopravy a rozvojem průmyslu se obyvatelstvo začalo koncentrovat v jižní části vymezeného území, dále od břehů řeky Odry, která tvoří hranice s Polskem. Dynamický proces koncentrace obyvatelstva způsobil zastavení rozkvětu Starého Bohumína. Naopak rozvoj nového průmyslového města byl úzce spojen s rozvojem železniční dopravy a toto propojení pokračuje až do současnosti.

Nedílnou součástí bakalářské práce je dopravně-geografická charakteristika uzlu Bohumín v systému tranzitních koridorů. Rozsáhlé investice, které v práci byly popsány, zařadily tuto železniční stanici mezi špičková železniční centra. Bohumín má v současnosti nezastupitelnou úlohu v české a evropské železniční dopravě a jeho význam nadále poroste.

Budoucnost železnice se bude nadále odvíjet od nároků cestujících a komerčně od konkurence. Cestování vlakem je nejen pohodlné, ekologické, ale také výhodné finančně v porovnání se stále rostoucími cenami pohonných hmot. Další rozvoj železničního uzlu je velkou šancí pro rozvoj města Bohumín.

## 13 Summary

The main objective was to introduce a railway junction Bohumín as a modern station, which has a strategic position in the national and Central European railway network. At the same time I was in my work I tried to capture a major impact on the construction of the railroad relocation of the center of the cadastral area of today's Starý Bohumín flights to the forests and swamps of the village Šunychl. With the development of rail transport and industrial development, the population began to concentrate in the southern part of the defined territory is farther from the banks of the river Odra, which forms the border with Poland. The dynamic process of concentration of population caused a halt heyday Starý Bohumín. Conversely, the development of new industrial cities was closely associated with the development of rail transport links and this continues to the present.

An integral part of my work is traffic-geographical characteristics Bohumín node in the system of transit corridors. Given the large investments that I described in my work, which included this railway station between the top rail center, it can be stated that Bohumin currently has an irreplaceable role in Czech and European railway transport and its importance will continue to grow.

Key words: railway, railway station, railway network, transport



## Použitá literatura a zdroje

### Literární zdroje:

ADAMOVSKEÝ, J. (2015): *Elektrické jednotky EM 475.1 na Ostravsku*. Ostrava: Železniční muzeum moravskoslezské. ISBN 978-80-905805-3-4.

BOROVCOVÁ, A. (2012): *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav. 198 s. ISBN 978-80-85034-66-0.

BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2006): *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 – I. díl*. Praha: Český statistický úřad. ISBN 80-250-1310-3.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, MINISTERSTVO VNITRA ČR (2013): *Statistický lexikon obcí České republiky 2013*. Praha: Český statistický úřad a Ministerstvo vnitra České republiky. ISBN 978-80-250-2394-5.

DEML, J. (1997): *Stopadesát let Nového Bohumína*. Bohumín: MěÚ Bohumín. s. 6-11.

DRKALOVÁ, V (1976): *Správní vývoj Bohumínska*. In GROBELNÝ, A., ČEPELÁK, B.: *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava: Profil. s. 9– 18.

FRÜWIRT, J. (1976): *Stavba železnice a rozvoj nádraží v Bohumíně*. In GROBELNÝ, A., ČEPELÁK, B. (ed.): *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava: Profil, 1976. s. 204–221.

GARBA, K. (1974): *Úzkorozchodné dráhy na Ostravsku, I. díl*. Praha: Nakladatelství technické literatury ve Středisku interních publikací.

GARBA, K. (1974): *Úzkorozchodné dráhy na Ostravsku, II. díl*. Praha: Nakladatelství technické literatury ve Středisku interních publikací.

GERŠIC, M., ŠKOLL, J., PRŮŠA, Z. (1989): *1839-1989 – kapitoly z historie Břeclavského železničního uzlu*. Břeclav: lokomotivní depo.

GROBELNÝ, A., ČEPELÁK, B. (1976): *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava: Profil. 589 s.

HERMANN, V. (2016): *Historie nádraží Bohumín*. Ostrava: Nakladatelství Železniční muzeum moravskoslezské. 194 s. ISBN 978-80-905805-4-1.

- HLAVAČKA, M., JAKUBEC I., JANSKA, F. (1995): *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: Vydavatelství a nakladatelství NN. ISBN 80-900962-8-X.
- HORÁK, K. (2005): *ŽDB, a.s. a jejich urbanistická návaznost na město Nový Bohumín v době jejich vzniku*. Ostrava: OSU.
- HORTVÍK, V., KORDIOVSKÝ, E. a kol. (2003): *Historie a současnost podnikání na Břeclavsku. Žehušice: Městské knihy s.r.o.* ISBN 80-86699-09-9.
- HOSÁK, L. (1967): *Historický místopis země Moravskoslezské*. vyd. 2. Praha: Academia.
- HŘÍBEK, J. (1968): *Rozvoj železnic a územní rozsah ostravské průmyslové oblasti do I. světové války*. Slezský sborník. s. 164–181.
- KLOUČKOVÁ, M. (2009): *Železnice: historie a současnost*. vyd. 4. Čestlice: Rebo pro Klub čtenářů. ISBN 978-80-255-0287-7.
- KROPÁČOVÁ, I. (2003): *Kronika železniční stanice Bohumín I. díl*. Bohumín: České dráhy a.s.
- KROPÁČOVÁ, I. (2007): *Kronika železniční stanice Bohumín II. díl*. Bohumín: České dráhy a.s.
- NEČAS, B., ANDRÝSEK, Z. a kol. (2008): *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje*. Ostrava: Moravskoslezský kraj – odbor dopravy.
- SLÁDEK, P., VAVRAČOVÁ, M. (2014): *150 let Báňské dráhy na Ostravsku*. Ostrava: Železniční muzeum moravskoslezské. ISBN 978-80-905805-0-3.
- SCHREIER, P. (2004): *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: nakladatelství Baset. ISBN 80-7340-034-0.
- ŠÍMA, B. (1983): *Dělnické kolonie v Bohumíně*. Český Těšín: Těšínsko. s. 5.
- ŠÍMA, B. (1976): *Znak města Bohumína*. In GROBELNÝ, A., ČEPELÁK, B. (ed.): *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava: Profil. s. 491–495.
- ŠÍMA, B. (1976): *Z kroniky města Bohumína a jeho okolí od poloviny 15. do konce 17. století*. In GROBELNÝ, A., ČEPELÁK, B. (ed.): *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava: Profil. s. 70.
- TEISTER, J., VESELÝ, Z. (2006): *Od Bogunu k Bohumínu*. Havířov: Info Press. 260 s.

### **Internetové zdroje:**

ARCHIV MĚSTA OSTRAVY (2015): *Železniční mapa Rakouska-Uherska 1871* [online]. 2011-09-07 [cit. 2015-12-19]. Dostupné z: <<https://amo.ostrava.cz/cs/vystavy/vystava-mapy-v-promenach-casu/zeleznicni-mapa-rakouska-uherska-1871>>.

A-Z ENCYKLOPEDIIE (2016): *Panevropské koridory* [online]. 2016-12-28 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <[http://www.az-encyklopedie.info/p/15509\\_Panevropské\\_koridory](http://www.az-encyklopedie.info/p/15509_Panevropské_koridory)>.

BENETA. CZ, s.r.o. (2004): *Klasifikační systém – Taxonomický klasifikační systém půd ČR* [online]. 2004 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<http://klasifikace.pedologie.czu.cz/index.php?action=showTaxonomickeKategorie>>.

ČESKÁ GEOLOGICKÁ SLUŽBA (2015): *Mapy on-line* [online]. 2015-10-19 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online>>.

DOPRAVA-INFO (2011): *Druhy vlaků* [online]. 2011 [cit. 2016-12-06]. Dostupné z: <<http://doprava-info.webnode.cz/vyuka/druhy-vlaku/>>.

HERALDIKAMEST (2007): *Znaky měst: Bohumín - Nový Bohumín* [online]. 2016-03-18 [cit. 2016-03-18]. Dostupné z: <<http://heraldikamest.wz.cz/00-frames.htm>>.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY (2017): *První vlaky přijely k ostravskému letišti. Takové spojení nemá ani Ruzyně* [online]. 2015-04-13 [cit. 2017-04-10]. Dostupné z: <<http://domaci.ihned.cz/c1-63850370-na-ostravske-letiste-zacaly-jezdit-vlaky-pravidelne-spoje-ma-prvni-v-zemi>>.

HRANIČNÍ MEANDRY ODRY (2015): *Železniční mosty přes řeku Odru* [online]. 2015-12-19 [cit. 2015-12-19]. Dostupné z: <<http://www.meandryodry.wz.cz/zajimavosti-most-zeleznicni.htm>>.

INFORMAČNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉM (2016): *Jízdní řády* [online]. 2016-12-28 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhd/spojeni/>>.

JÍZDNÍ ŘÁDY ČD A ČSD (2016): *Železniční mapa České republiky - příloha k jízdnímu řádu 2013/2014* [online]. 2016-12-06 [cit. 2016-12-06]. Dostupné z: <<http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-mapa-ceske-republiky-2014>>.

KOMÁREK, J. (2016): *VIZE 2020 - "Moderní doprava"* [online]. 2010-01-12 [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <<http://www.vize2020.cz/docs/p/vize6-komarek.pdf>>.

KONSTRUKCE MEDIA, s.r.o. (2016): *Rozvoj Transevropských dopravních sítí* [online]. 2009-08-10 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/>>.

K-REPORT (2006): *Popis II. koridoru* [online]. 2006-10-29 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<http://www.k-report.net/koridory/soucasn5b.htm>>.

K-REPORT (2006): *Popis III. koridoru* [online]. 2006-10-29 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<http://www.k-report.net/koridory/soucasn9b.htm>>.

LEO EXPRESS (2016): *Jízdní řády* [online]. 2016-12-28 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/cms/jizdni-rady-od-11-12-2016-51509.htm>>.

MAPY.CZ (2015): *Bohumín* [online]. 2015-10-19 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<https://mapy.cz/dopravni?x=18.3495987&y=49.9036228&z=12&source=muni&id=4601>>.

MĚSTSKÝ ÚŘAD BOHUMÍN (2016): *Firmy, služby, podnikání: Budova nádraží ČD (Památky)* [online]. 2016-02-16 [cit. 2016-02-16]. Dostupné z: <<https://www.mesto-bohumin.cz/cz/zpravodajstvi/firmy-sluzby-podnikani/pamatky/82-budova-nadrazi-cd.html>>.

MĚSTSKÝ ÚŘAD BOHUMÍN (2017): *Město Bohumín* [online]. 2017-03-15 [cit. 2017-03-15]. Dostupné z: <<https://www.mesto-bohumin.cz/cz/o-meste/>>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR (2017): *Tranzitní železniční koridory* [online]. 2017-04-10 [cit. 2017-04-10]. Dostupné z: <<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>>.

MORAVIA CONSULT OLOMOUC A.S. (2010): *ČD DDC, Optimalizace železničního uzlu Bohumín* [online]. 2010 [cit. 2015-12-05]. Dostupné z: <<http://www.moravia.cz/cz/reference/velke-dopravni-stavby/cd-ddc-optimalizace-zeleznicniho-uzlu-bohumin.html>>.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ (2016): *Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje* [online]. 2011-11-05 [cit. 2016-09-15]. Dostupné z: <[http://www.msk.cz/assets/doprava/plan\\_dopravni\\_obslužnosti\\_msk.pdf](http://www.msk.cz/assets/doprava/plan_dopravni_obslužnosti_msk.pdf)>.

PAROSTROJ (1999): *150 let tratě Bohumín - Chalupki (Annaberg) PKP, aneb prvního mezinárodního spojení Moravy a Slezska s Pruskem* [online]. 1999-09-01 [cit. 2015-11-19]. Dostupné z: <[http://www.parostroj.net/historie/150\\_Bohumin/bohumin\\_99.htm](http://www.parostroj.net/historie/150_Bohumin/bohumin_99.htm)>.

PITŘÍK, M. (2010): *Projekt pro Trainz Simulator* [online]. 2010-04-14 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <<http://www.trainz-msk.g6.cz>>.

POVODÍ ODRY – STÁTNI PODNIK (2015): *Povodí Odry* [online]. 2015-10-19 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<https://www.pod.cz>>.

PROMORAVIA (2015): *Historie Moravy: Severní dráha císaře Ferdinanda* [online]. 2011-03-16 [cit. 2015-11-22]. Dostupné z: <<http://promoravia.blog.cz/1103/severni-draha-cisare-ferdinanda>>.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY (2016): *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. 2016-02-03 [cit. 2016-02-03]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznichni-sit-v-cr.html>>.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY (2016): *Železniční mapy ČR: Železniční tranzitní koridory* [online]. 2017-03-15 [cit. 2017-03-15]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznichni-mapy-cr.html>>.

TEJKAL, J. (2016): *Město Bohumín: Znak města Bohumína* [online]. 2016-02-16 [cit. 2016-02-16]. Dostupné z: <<https://www.mesto-bohumin.cz/cz/o-meste/symboly-mesta/symboly-mesta/2131-znak-mesta-bohumina.html>>.

VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE (2017): *Varianty plánovaných VRT v ČR* [online]. 2015-06-15 [cit. 2017-04-10]. Dostupné z: <[http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2012/10/CR\\_Rychla\\_spojzeni\\_2013\\_CD.jpg](http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2012/10/CR_Rychla_spojzeni_2013_CD.jpg)>.

WIKIPEDIE OTEVŘENÁ ENCYKLOPEDIIE (2017): *Panevropské koridory* [online]. 2017-01-05 [cit. 2017-01-05]. Dostupné z: <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Panevropské\\_koridory](https://cs.wikipedia.org/wiki/Panevropské_koridory)>.

WWW.MINC.CZ ESHOP S PAMĚTNÍMI MINCEMI ČNB (2017): *PLZ 28 – Břeclav–Bohumín, zavedení pravostranného provozu* [online]. 2017-04-23 [cit. 2017-04-23]. Dostupné z: <<http://www.minc.cz/pametni-listy-ceska-posta/176-plz-17-pocta-bedrichu-housovi.html>>.

ŽELEZNIČNÍ MUZEUM MORAVSKOSLEZSKÉ (2016): *Historie stanic: Bohumín* [online]. 2016-03-18 [cit. 2016-03-18]. Dostupné z: <<https://www.zmms.cz/index.php/archiv/historie-stanic/29-bohumin.html>>.

3ČSAD: KOMPLEXNÍ SLUŽBY V DOPRAVĚ (2016): *ČSAD Karviná a.s. - jízdní řády* [online]. 2016-12-28 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <<http://www.3csad.cz/primestska-hd/karvina/jizdni-rady/>>.

### Mapové zdroje:

KOCEN, Blaž. *Hand= und Reisekarte der Markgrafschaft Mähren und des Herzogthums Schlesien: Enthält sämtliche Städte und Marktflecken, Pfarrorte Postämter u. Postexpeditionen, Eisenbahnstationen, bemerkenswerthe Schlösser u. Ruinen, landtäfliche Güter, Kurorte, Industrienplätze, Berghöhen u. trigonometrische Punkte* [Měřítko 1:600 000. 6,4 cm = 5 oesterreichische Mei]. Wien: Verlag von Eduard Holzels, 1869. Dostupné z: <<http://mapy.geogr.muni.cz/mr.html?id=852120>>.

MAPY.CZ (2015): *Bohumín* [online]. 2015-10-19 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<https://mapy.cz/zakladni?x=18.3495987&y=49.9036228&z=12&source=muni&id=4601>>.

*Ostrava* [Měřítko 1:200 000]. 1936. Praha: Vojenský zeměpisný ústav, 1936. [Die Franzisco-Josephinische Landesaufnahme 1:200 000]. Dostupné z: <<http://mapy.geogr.muni.cz/mr.html?id=1027552>>.

*Strassen Karte der Markgrafschaft Maehren und des Herzogthums Schlesien* [Měřítko grafické. 10,3 cm = 6 Meilen]. Brünn: K.k. Provinzial Baudirection, 1847. Dostupné z: <<http://mapy.geogr.muni.cz/mr.html?id=851442>>.

WIELAND, Johann Wolfgang. *Principatvs Silesiae Teschinensis nova et accurata Delineatio distincte insimul exhibens: Status minores vulgo Burglehn dictos Freystadt, Roy, Reichwaldav, Bielitz, Friedeck, Devtschlevthen et Oderberg* [Měřítko [ca 1:120 000]. 8,1 cm = Milliararia Silesia]. Excusa Norimb.: ab Homannianis Heredibus, 1736. Dostupné z: <<http://mapy.geogr.muni.cz/mr.html?id=991946>>.

# **Přílohy**

## **Příloha č. 1 – tabulková dokumentace**

Tab. č. 1: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Ostrava*

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

Tab. č. 2: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Chalupki (PL)*

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)



Tab. č. 1: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Ostrava*

Intenzita vlakové dopravy v traťovém úseku Bohumín os. n. - Ostrava hl. n. dne 20. 9. 2016 od 9:30 hod. - 21. 9. 2016 do 9:30 hod.							
dne	druh vlaku	číslo vlaku	čas průjezdu	druh trakce	druh hnacího vozidla	délka vlaku	hmotnost vlaku
20.9.	Os	2931	9:43	E	471	80 m	180 t
20.9.	R	825	9:54	E	362	166 m	359 t
20.9.	Ex	1358	9:55	E	480	90 m	169 t
20.9.	Lv	72533	10:01	E	123	18 m	85 t
20.9.	Ex	241	10:07	E	681	185 m	412 t
20.9.	Ex	116	10:08	E	151	174 m	360 t
20.9.	Ex	145	10:10	E	151	176 m	392 t
20.9.	Os	2930	10:18	E	471	80 m	180 t
20.9.	Lv	72503	10:34	E	123	18 m	85 t
20.9.	R	838	10:35	E	362	166 m	359 t
20.9.	Os	2933	10:42	E	471	80 m	180 t
20.9.	Ex	103	10:43	E	380	150 m	341 t
20.9.	Lv	70444	11:02	D	754	17 m	75 t
20.9.	Os	2932	11:16	E	471	80 m	180 t
20.9.	Nex	43205	11:29	E	123	589 m	1063 t
20.9.	Ex	104	11:41	E	380	149 m	331 t
20.9.	Os	2935	11:43	E	471	80 m	180 t
20.9.	R	827	12:00	E	362	166 m	358 t
20.9.	Ex	150	12:08	E	151	149 m	314 t
20.9.	Ex	147	12:09	E	151	123 m	286 t
20.9.	Os	2934	12:18	E	471	80 m	180 t
20.9.	Os	3363	12:31	E	650	53 m	115 t
20.9.	R	836	12:35	E	362	166 m	358 t
20.9.	Os	2937	12:43	E	471	80 m	180 t
20.9.	Os	3056	12:43	E	650	53 m	115 t
20.9.	Pn	60097	12:55	D	731	395 m	675 t
20.9.	Sv	28932	12:59	D	754	91 m	181 t
20.9.	Os	2936	13:18	E	471	80 m	180 t
20.9.	Pn	48243	13:21	E	182	46 m	152 t
20.9.	Lv	146730	13:24	E	140	16 m	82 t
20.9.	Nex	40513	13:28	D	BR 189	558 m	1059 t
20.9.	R	834	13:35	E	362	166 m	358 t
20.9.	R	829	13:42	E	362	166 m	358 t
20.9.	Služ	269370	13:42	D	SHV	16 m	34 t
20.9.	Os	2939	13:44	E	471	80 m	180 t
20.9.	Lv	372531	13:48	E	181	19 m	125 t
20.9.	Ex	1357	13:55	E	480	90 m	169 t
20.9.	Ex	149	14:05	E	151	149 m	339 t

20.9.	Ex	130	14:09	E	380	231 m	529 t
20.9.	Ex	148	14:10	E	151	176 m	362 t
20.9.	Ex	131	14:17	E	380	203 m	473 t
20.9.	Os	2938	14:22	E	471	80 m	180 t
20.9.	Os	3306	14:24	E	163	91 m	212 t
20.9.	Mn	80226	14:27	E	130	335 m	1155 t
20.9.	R	832	14:35	E	362	166 m	358 t
20.9.	Lv	72508	14:40	D	731	16 m	69 t
20.9.	R	831	14:45	E	362	166 m	358 t
20.9.	Os	2943	14:45	E	471	80 m	180 t
20.9.	Ex	1359	14:54	E	480	90 m	169 t
20.9.	Ex	1364	15:07	E	480	90 m	169 t
20.9.	Pn	60391	15:10	E	181	452 m	2591 t
20.9.	Os	2940	15:16	E	471	80 m	180 t
20.9.	Pn	60014	15:28	E	181	603 m	845 t
20.9.	Lv	172531	15:34	D	741	28 m	144 t
20.9.	R	830	15:35	E	362	166 m	358 t
20.9.	R	833	15:40	E	362	166 m	358 t
20.9.	Os	2945	15:43	E	471	80 m	180 t
20.9.	Pn	260011	15:57	E	182	497 m	707 t
20.9.	Nex	47855	16:01	D	BR 189	388 m	625 t
20.9.	Ex	151	16:06	E	151	149 m	339 t
20.9.	Ex	146	16:08	E	151	123 m	286 t
20.9.	Sv	21966	16:11	D	810	28 m	35 t
20.9.	Os	2942	16:17	E	471	80 m	180 t
20.9.	R	828	16:35	E	362	166 m	358 t
20.9.	R	835	16:41	E	362	166 m	358 t
20.9.	Os	2947	16:44	E	471	80 m	180 t
20.9.	Ex	105	16:53	E	380	150 m	342 t
20.9.	Ex	1366	16:57	E	480	90 m	169 t
20.9.	Ex	102	17:13	E	380	149 m	341 t
20.9.	Os	2944	17:24	E	471	80 m	180 t
20.9.	Lv	72599	17:26	E	181	19 m	125 t
20.9.	Lv	70436	17:27	E	380	18 m	89 t
20.9.	Lv	72597	17:29	E	123	18 m	85 t
20.9.	R	826	17:35	E	362	166 m	358 t
20.9.	Pn	45781	17:40	E	2x 130	456 m	2494 t
20.9.	Ex	1361	17:47	E	480	90 m	169 t
20.9.	R	837	17:52	E	362	191 m	404 t
20.9.	Os	2949	17:55	E	471	80 m	180 t
20.9.	Ex	144	17:58	E	151	149 m	339 t
20.9.	Pn	260083	18:03	D	740 + 741	449 m	2543
20.9.	Ex	117	18:13	E	151	147 m	335 t
20.9.	Os	2946	18:17	E	471	80 m	180 t
20.9.	Pn	348225	18:22	D	741 + 740	448 m	1581 t

20.9.	Lv	70437	18:28	E	151	17 m	82 t
20.9.	Lv	172500	18:31	E	ET 22	20 m	120 t
20.9.	R	824	18:36	E	362	166 m	358 t
20.9.	R	839	18:37	E	362	166 m	358 t
20.9.	Os	2951	18:42	E	471	80 m	180 t
20.9.	Mn	80225	18:57	E	130	482 m	1182 t
20.9.	Lv	72501	18:59	D	731	16 m	69 t
20.9.	Ex	511	19:05	E	680	185 m	412 t
20.9.	Ex	240	19:08	E	680	185 m	412 t
20.9.	Lv	100102	19:09	E	BR 193	20 m	89 t
20.9.	Lv	179701	19:15	D	771	18 m	116 t
20.9.	Os	2948	19:17	E	471	80 m	180 t
20.9.	Lv	143206	19:21	D	749	17 m	75 t
20.9.	Lv	72531	19:37	E	363	17 m	87 t
20.9.	R	841	19:42	E	362	166 m	358 t
20.9.	Os	2953	19:46	E	471	80 m	180 t
20.9.	Ex	142	19:59	E	151	149 m	339 t
20.9.	Služ	202947	20:00	D	SHV	14 m	24 t
20.9.	Pn	160260	20:11	D	749	44 m	121 t
20.9.	Ex	155	20:16	E	151	147 m	331 t
20.9.	Os	3349	20:32	E	650	53 m	115 t
20.9.	R	820	20:36	E	362	191 m	398 t
20.9.	R	843	20:39	E	362	164 m	352 t
20.9.	Sv	28911	20:44	E	471	80 m	155 t
20.9.	Sv	29142	20:47	E	151	149 m	314 t
20.9.	Os	3062	20:49	E	650	53 m	115 t
20.9.	Pn	245774	20:55	E	2x131	631 m	1242 t
20.9.	Os	3073	21:02	E	460	123 m	265 t
20.9.	Ex	100	21:11	E	380	98 m	160 t
20.9.	Ex	515	21:17	E	680	185 m	412 t
20.9.	Sv	28913	21:19	E	471	80 m	155 t
20.9.	Os	2952	21:20	E	471	80 m	180 t
20.9.	Pn	47005	21:28	D	771	387 m	2045 t
20.9.	R	845	21:41	E	362	166 m	359 t
20.9.	Os	3367	21:46	E	650	53 m	115 t
20.9.	Ex	140	21:59	E	162	96 m	239 t
20.9.	Nex	46765	22:03	E	363	458 m	553 t
20.9.	Ex	541	22:04	E	151	149 m	339 t
20.9.	Os	2964	22:23	E	471	80 m	180 t
20.9.	Pn	47819	22:26	D	771	17 m	114 t
20.9.	Os	2957	22:40	E	471	80 m	180 t
20.9.	Ex	1367	22:48	E	480	90 m	169 t
20.9.	Sv	29110	22:50	E	EP 09	121 m	266 t
20.9.	Sv	29140	22:54	E	162	96 m	224 t
20.9.	Ex	517	23:00	E	680	185 m	412 t

20.9.	Pn	380225	23:09	E	130	439 m	759 t
20.9.	Lv	70445	23:18	D	754	17 m	75 t
20.9.	Sv	28919	23:21	E	471	80 m	155 t
20.9.	Os	3385	23:27	E	163	91 m	212 t
20.9.	R	849	23:37	E	362	166 m	359 t
20.9.	Pn	46980	23:45	E	363	318 m	567 t
20.9.	Pn	45772	23:46	E	2x130	608 m	1852 t
20.9.	Nex	160083	23:51	E	122	588 m	1262 t
20.9.	Lv	72535	23:58	E	130	18 m	85 t
21.9.2016							
21.9.	Os	3065	0:08	E	650	53 m	115 t
21.9.	Ex	1371	0:37	E	480	90 m	169 t
21.9.	Lv	72532	0:38	E	363	17 m	87 t
21.9.	Pn	246980	0:48	E	121	501 m	813 t
21.9.	Lv	172534	0:50	E	122	18 m	85 t
21.9.	Pn	147855	1:17	E	BR 193	645 m	998 t
21.9.	Pn	47818	1:23	D	753.7	520 m	1049 t
21.9.	Lv	100820	1:30	D	754	34 m	157 t
21.9.	Pn	60013	1:36	E	130	362 m	1561 t
21.9.	Lv	72531	1:41	E	122	18 m	58 t
21.9.	Pn	247815	1:50	E	2x131	631 m	3429 t
21.9.	Lv	69281	1:54	D	BR 189	20 m	87 t
21.9.	Nex	269510	1:55	E	130	605 m	1321 t
21.9.	Pn	52039	1:57	E	130	541 m	1295 t
21.9.	Ex	444	2:12	E	150	303 m	590 t
21.9.	Ex	406	2:15	E	380	256 m	562 m
21.9.	Ex	407	2:21	E	380	255 m	574 t
21.9.	Os	3066	2:29	E	650	53 m	115 t
21.9.	Lv	170410	2:30	E	140	16 m	82 t
21.9.	Lv	69283	2:32	D	740.5	27 m	144 t
21.9.	Pn	60012	2:32	E	181	633 m	1439 t
21.9.	Ex	445	2:36	E	151	283 m	620 t
21.9.	Pn	69370	3:05	D	740.5	373 m	805 t
21.9.	Ex	443	3:24	E	362	306 m	663 t
21.9.	Pn	69372	3:32	D	740.5	392 m	836 t
21.9.	Nex	46738	3:35	E	363	299 m	744 t
21.9.	Ex	442	3:47	E	362	251 m	537 t
21.9.	Os	3067	3:49	E	650	53 m	115 t
21.9.	Sv	28900	3:51	E	471	80 m	155 t
21.9.	Os	3050	3:57	E	650	53 m	115 t
21.9.	Lv	70442	4:15	D	754	17 m	75 t
21.9.	R	848	4:36	E	362	166 m	359 t
21.9.	Sv	29111	4:41	E	162	217 m	490 t
21.9.	Os	3052	4:44	E	650	53 m	115 t
21.9.	Sv	28902	4:45	E	471	80 m	155 t

21.9.	Ex	1352	4:58	E	480	90 m	169 t
21.9.	Lv	72503	4:59	E	182	19 m	120 t
21.9.	Ex	516	5:07	E	680	185 m	412 t
21.9.	Sv	21963	5:10	D	810	28 m	35 t
21.9.	Pn	60391	5:11	E	130 + 122	450 m	2558 t
21.9.	Nex	46754	5:17	E	363	559 m	612 t
21.9.	Os	3302	5:20	E	163	91 m	212 t
21.9.	Os	3051	5:24	E	650	53 m	115 t
21.9.	Sv	28906	5:25	E	471	80 m	155 t
21.9.	Pn	60010	5:29	E	130	87 m	204 t
21.9.	R	846	5:35	E	362	164 m	352 t
21.9.	Sv	1306	5:40	E	111	137 m	308 t
21.9.	Os	3301	5:51	E	163	91 m	212 t
21.9.	Ex	540	5:59	E	151	149 m	314 t
21.9.	Ex	141	6:04	E	162	96 m	239 t
21.9.	Os	2960	6:11	E	471	80 m	180 t
21.9.	Os	3054	6:21	E	650	53 m	115 t
21.9.	Sv	28910	6:28	E	460	123 m	233 t
21.9.	Pn	60097	6:33	E	182	425 m	904 t
21.9.	R	844	6:36	E	362	191 m	404 t
21.9.	Služ	102924	6:38	D	SHV	37 m	88 t
21.9.	Os	2925	6:48	E	471	80 m	180 t
21.9.	R	101	6:52	E	380	98 m	243 t
21.9.	Ex	1356	6:56	E	480	90 m	169 t
21.9.	Sv	29143	7:00	E	151	149 m	314 t
21.9.	Ex	512	7:07	E	680	185 m	412 t
21.9.	Os	2924	7:20	E	471	80 m	180 t
21.9.	Os	3307	7:29	E	163	91 m	212 t
21.9.	Nex	46777	7:29	E	363	551 m	843 t
21.9.	Lv	270431	7:36	D	753.7	33 m	144 t
21.9.	R	842	7:36	E	362	166 m	358 t
21.9.	R	821	7:45	E	362	166 m	358 t
21.9.	Lv	72504	7:46	E	182	19 m	120 t
21.9.	Os	2927	7:48	E	471	80 m	180 t
21.9.	Sv	28931	7:57	D	754	140 m	253 t
21.9.	Ex	143	8:09	E	151	149 m	339 t
21.9.	Ex	154	8:13	E	151	174 m	360 t
21.9.	Sv	128919	8:14	D	810	14 m	20 t
21.9.	Lv	70441	8:24	D	754	17 m	75 t
21.9.	Os	2926	8:27	E	471	80 m	180 t
21.9.	Nex	46721	8:30	E	363	470 m	500 t
21.9.	Pn	60011	8:38	E	130	555 m	985 t
21.9.	R	840	8:40	E	362	166 m	358 t
21.9.	Pn	360083	8:41	E	183	455 m	813 t
21.9.	Pn	45774	8:43	E	131	371 m	1588 t

21.9.	R	823	8:51	E	362	166 m	358 t
21.9.	Os	2929	8:54	E	471	80 m	180 t
21.9.	Lv	70434	9:02	E	151	17 m	82 t
21.9.	Ex	510	9:07	E	680	185 m	412 t
21.9.	Lv	70435	9:12	E	380	18 m	89 t
21.9.	Mn	89220	9:15	D	753.7	403 m	833 t
21.9.	Os	2928	9:24	E	471	80 m	180 t
21.9.	Pn	49218	9:28	E	183	581 m	1036 t

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

Tab. č. 2: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Chalupki (PL)*

intenzita vlakové dopravy v traťovém úseku Bohumín os.n. - Bohumín st. hr. dne 20. 9. 2016 od 9:30 hod. - 21. 9. 2016 do 9:30 hod.							
dne	druh vlaku	číslo vlaku	čas průjezdu	druh trakce	druh hnacího vozidla	délka vlaku	hmotnost vlaku
20.9.	Ex	116	9:45	E	EP 09	147 m	335 t
20.9.	Os	3353	11:49	E	EN 57	65 m	138 t
20.9.	Os	3352	11:53	E	EN 57	65 m	138 t
20.9.	Os	3355	14:18	E	EN 57	65 m	138 t
20.9.	Os	3356	14:29	E	EN 57	65 m	138 t
20.9.	Os	3357	16:10	E	EN 57	65 m	138 t
20.9.	Ex	117	18:25	E	EP 09	147 m	335 t
20.9.	Os	3358	19:08	E	EN 57	65 m	138 t
21. 9.							
21.9.	Os	3351	8:37	E	EN 57	65 m	138 t
21.9.	Os	3350	8:54	E	EN 57	65 m	138 t

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

## **Příloha č. 2 – obrázková dokumentace**

Obr. č. 1: *Tranzitní železniční koridory v ČR* (zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

Obr. č. 2: *Dobová pohlednice Bohumína s nádražní budovou Košicko-bohumínské dráhy z roku 1899* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

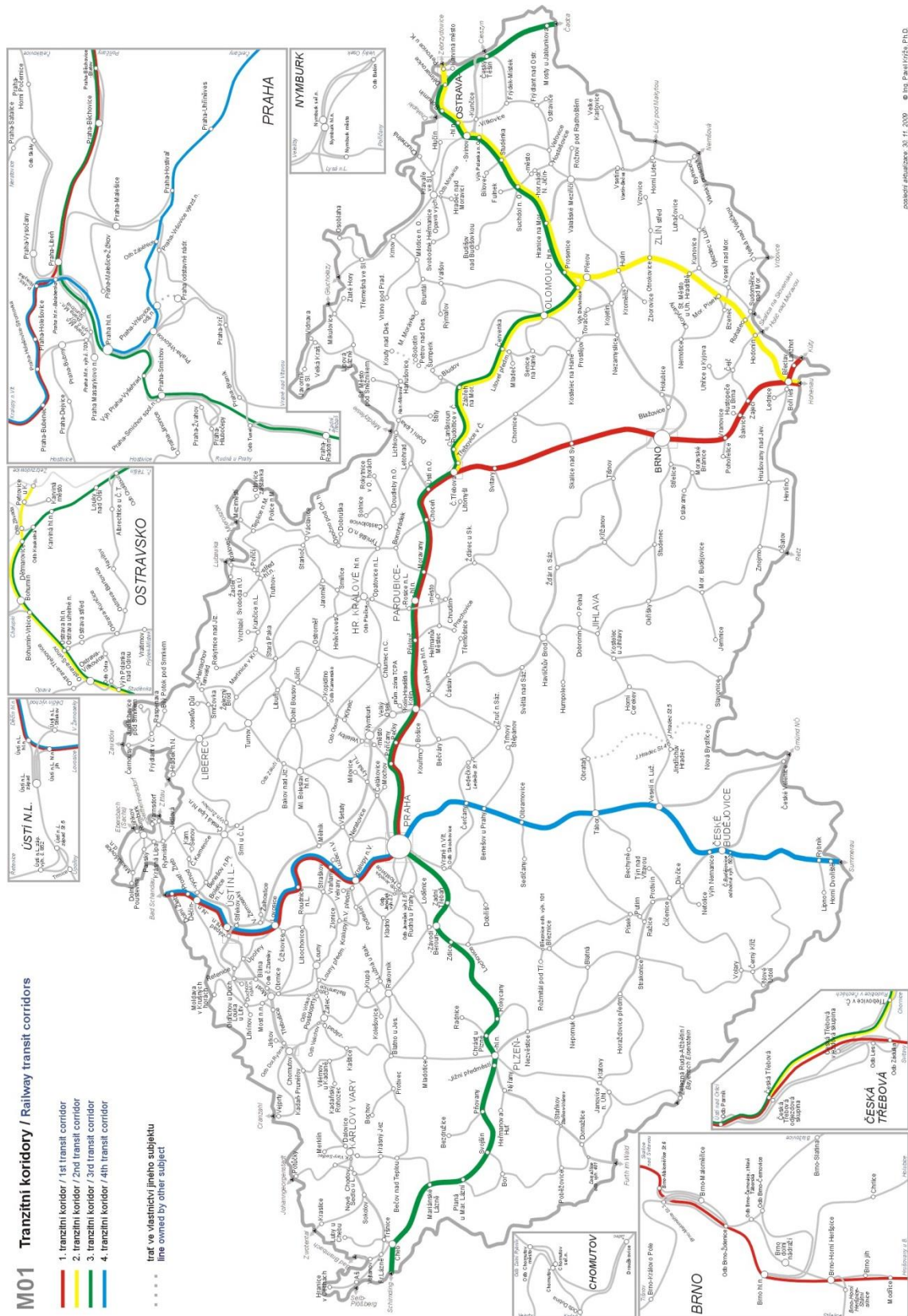
Obr. č. 3: *Stanice Bohumín po roce 1910, v pozadí nákladní rampa* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Obr. č. 4: *Stanice Bohumín v roce 1913* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Obr. č. 5: *Označení vlastnictví Košicko-bohumínské dráhy na nákladním vagoně* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

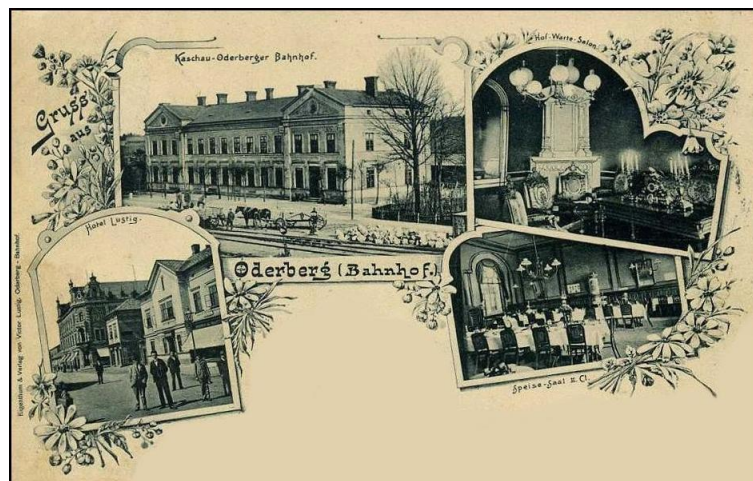
Obr. č. 6: *Osobní vagon I. třídy Košicko-bohumínské dráhy* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Obr. č. 7: *Přednádražní prostory v roce 1923* (www.parostroj.net, 1999)



Obr. č. 1: *Tranzitivní železniční koridory v ČR (zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)*





Obr. č. 2: Dobová pohlednice Bohumína s nádražní budovou Košicko-bohumínské dráhy z roku 1899 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



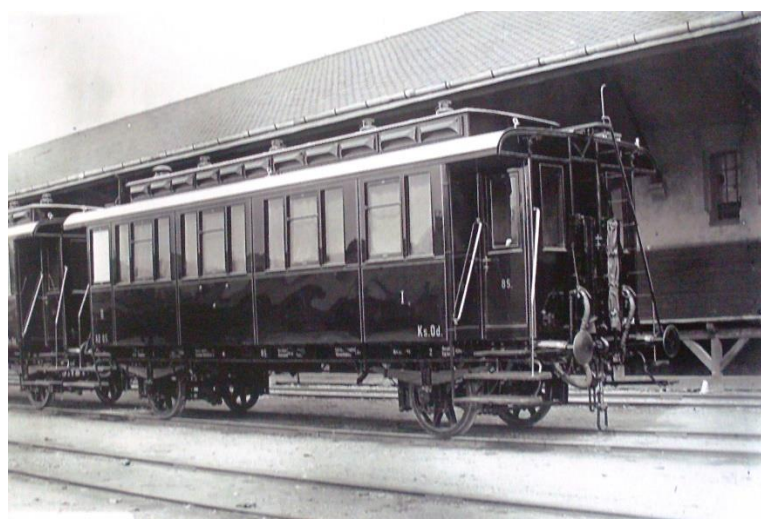
Obr. č. 3: Stanice Bohumín po roce 1910, v pozadí nákladní rampa (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



Obr. č. 4: Stanice Bohumín v roce 1913 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



Obr. č. 5: Označení vlastnictví Košicko-bohumínské dráhy na nákladním vagoně (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



Obr. č. 6: Osobní vagon I. třídy Košicko-bohumínské dráhy (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



Obr. č. 7: Přednádražní prostory v roce 1923 (www.parostroj.net, 1999)

### **Příloha č. 3 – fotodokumentace**

- Obr. č. 1: *Nádraží Bohumín* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 2: *Pohled na stanici Bohumín z železárenského mostu* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 3: *Nádražní budova železniční stanice Bohumín* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 4: *Vestibul nádražní budovy stanice Bohumín* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 5: *Ocelový lávka pro pěší - technická památka* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 6: *Železniční trať ve směru Karviná* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 7: *Železniční trať ve směru Ostrava a Chalupki* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 8: *Areál THÚ (Technicko-hygienické údržby) tvoří čtyři části hala THÚ, myčka, fekální kolej a čistička odpadních vod* (Skokan, 12/2016)
- Obr. č. 9: *Myčka vlaků - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 10: *Mycí linka vlaků - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 11: *Opravná lokomotiv - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 12: *Opravná vagónů - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 13: *Prostor pro opravu a údržbu podvozku vlaků* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 14: *Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 15: *Točna a budova rotundy v areálu depa Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 16: *Točna vlaků - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 17: *Den železnice - stanice Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 18: *Historická parní lokomotiva - Den železnice Bohumín* (Skokan, 9/2015)
- Obr. č. 19: *Jízdní řád společnosti Leo Express a Tiger Express* (Skokan, 1/2017)
- Obr. č. 20: *Informační tabule ODIS před budovou nádraží* (Skokan, 1/2017)
- Obr. č. 21: *Parkoviště na ulici 9. května* (Skokan, 1/2017)
- Obr. č. 22: *Parkoviště na Masarykově ulici* (Skokan, 1/2017)
- Obr. č. 23: *Autobusové zastávky ČSAD Karviná a společnosti Leo Express a Tiger Express* (Skokan, 1/2017)
- Obr. č. 24: *Parkovací místa pro taxi službu* (Skokan, 1/2017)



Obr. č. 1: *Nádraží Bohumín* (Skokan, 12/2016)



Obr. č. 2: *Pohled na stanici Bohumín z železárenského mostu* (Skokan, 12/2016)



Obr. č. 3: *Nádražní budova železniční stanice Bohumín* (Skokan, 12/2016)



Obr č. 4: Vestibul nádražní budovy stanice Bohumín (Skokan, 12/2016)



Obr č. 5: Ocelový lávka pro pěší - technická památka (Skokan, 12/2016)



Obr č. 6: Železniční trať ve směru Karviná (Skokan, 12/2016)



Obr č. 7: *Železniční trať ve směru Ostrava a Chalupki (Skokan, 12/2016)*



Obr č. 8: *Areál THÚ (Technicko-hygienické údržby) tvoří čtyři části hala THÚ, myčka, fekální kolej a čistička odpadních vod (Skokan, 12/2016)*



Obr č. 9: *Myčka vlaků - Depo Bohumín (Skokan, 9/2015)*



Obr č. 10: *Mycí linka vlaků - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)



Obr č. 11: *Opravná lokomotiv - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)



Obr č. 12: *Opravná vagonů - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)



Obr č. 13: *Prostor pro opravu a údržbu podvozku vlaků* (Skokan, 9/2015)



Obr č. 14: *Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)



Obr č. 15: *Točna a budova rotundy v areálu depa Bohumín* (Skokan, 9/2015)





Obr. č. 16: *Točna vlaků - Depo Bohumín* (Skokan, 9/2015)



Obr. č. 17: *Den železnice - stanice Bohumín* (Skokan, 9/2015)



Obr. č. 18: *Historická parní lokomotiva - Den železnice Bohumín* (Skokan, 9/2015)

Směr / kierunek / direction	Odjezdy   Odjazdy   Departures
Kraków	02:37   05:30   12:00   15:25   19:55   23:55
Kraków Airport	02:37   05:30   12:00   23:55
Katowice Airport	02:25   07:05   08:55   11:20   15:20   20:30
Katowice	02:37   05:30   12:00   15:25   19:55   23:55
Gliwice	02:25   02:37   05:30   07:05   08:55   11:20   11:55   15:20   20:30
Rybník	02:25   02:37   05:30   07:05   08:55   11:20   11:55   15:20   20:30
Viedeň Vienna Airport	03:05   10:05
Czestochowa	11:55
Warszawa	11:55
Rzeszów	19:55   23:55
Lvov	19:55   23:55

Obr. č. 19: Jízdní řád společnosti Leo Express a Tiger Express (Skokan, 1/2017)



Obr. č. 20: Informační tabule ODIS před budovou nádraží (Skokan, 1/2017)



Obr. č. 21: Parkoviště na ulici 9. května (Skokan, 1/2017)



Obr. č. 22: *Parkoviště na Masarykově ulici (Skokan, 1/2017)*



Obr. č. 23: *Autobusové zastávky ČSAD Karviná, společnosti Leo Express a Tiger Express (Skokan, 1/2017)*



Obr. č. 24: *Parkovací místa pro taxi službu (Skokan, 1/2017)*

## **Příloha č. 4 – Chronologický vývoj budování železniční stanice spjatý s rozvojem města a významné události ve stanici Bohumín**

1847 (1. 5.)	příjezd prvního vlaku do Bohumína
1848 (1. 10.)	zřízení poštovního úřadu
1849 (3. 9.)	zprovoznění dřevěného železničního most přes řeku Odru z Bohumína do Annabergu
1849 (3. 10.)	zavedení telegrafického spojení Terst – Vídeň – Bohumín
1850 (15. 6.)	zavedení pravidelného jízdního řádu SDF
1850 (1. 8.)	zavedení vlakové pošty Vídeň – Bohumín
1852	vznik pohraničního policejního komisařství
1859 – 1860	zdvoukolejnění trati mezi Bohumínem a Ostravou
1860	postavení nové staniční budovy, vystavění provizní dřevěné budovy první školy pro děti zaměstnanců
1867 (15. 10.)	počátek výstavby KBD
1868 (17. 12.)	zahájení zkušebního provozu na KBD
1869 (1. 2.)	zahájení provozu osobní dopravy mezi Bohumínem a Těšínem
1869 (5. 5.)	oficiální zahájení provozu KBD pro osobní i nákladní dopravu
1870	zřízení celní vojenské rampy železná přechodová lávka z přijímací do skladištní budovy
1871	postavení nové výtopny, výbuch parního kotle lokomotivy v prostorách nádraží
1872	vystavění zděné školy pro děti zaměstnanců (objekt č. p. 140)
1872 (1. 7.)	zavedení prvního jízdního řádu na celé KBD Bohumín – Košice
1875	vybudování prvního vjezdového návěstidla, osvětlení nádraží a přilehlých budov plynovými hořáky
1876	vybudování první továrny na vojenské kameny v blízkosti nádraží
1880 (20. 10.)	návštěva císaře Františka Josefa I.
1883	vybudování levého přednádraží (SDF)
1884	instalace telefonního spojení s Ostravou
1885 (2. 11.)	zahájení výstavby firmy Albert Hahn-Röhrenwalzwerk
1886	rozšíření kolejiště KBD a připojení vlečky Hahnovy rourovny

1887	prodloužení kolejí na severní straně nádraží SDF, vybudování Skřečošského nadjezdu, připojení vlečky rafinerie olejů (KBD), postavení rafinerie minerálních olejů u kolejí do Annabergu
1888 – 1889	zdvoukolejnění trati z Bohumína do Dědic
1890	vedení elektrického staničního zabezpečovacího zařízení do provozu
1891	vybudování nové obloukové výtopny SDF o třech stáních
1894	vybudování vodovodu ze Skřečoně na nádraží
1896	připojení vlečky drátovny a továrny na mýdlo (KBD)
1897	zahájení provozu továrny na dráty (Pudlov)
1898	připojení vlečky olejovny (KBD), vybudování seřadovacího nádraží KBD, postavení nové staniční budovy KBD
1899	vybudování válečné rampy
1902	vybudování nové obloukové výtopny KBD a skladiště
1902 (22. 12.)	zprovoznění úzkokolejné koňské dráhy mezi Starým Bohumínem a nádražím
1902 – 1904	přestavba nové staniční budovy SDF do současné podoby, vybudování podchodu a krytých nástupišť
1903 (13. 10.)	zavedení parního pohonu na úzkokolejné dráze
1904	připojení vlečky továrny na chemické barvy (KBD), osvětlení nádraží elektrickými svítilnami
1906 (1. 1.)	postátnění SDF, zpracování projektu pro stavbu železného mostu přes Odru
1907	vybudování vystěhovalecké rampy
1908	rozšíření kolejiště SDF (výstavba vnějšího nádraží)
1908 – 1909	položení druhé koleje do Annabergu
1909 (25. 3.)	zprovoznění jednokolejné trati z vnějšího nádraží do Annabergu
1909 (28. 5.)	zpevnění rozšířeného zrekonstruovaného mostu přes Odru
1909 (1. 12.)	otevření spádoviště a hlavní služebny vnějšího nádraží
1910	postavení nové kanceláře a kasárenské budovy a dílny, vybudování továrny na loupání indické rýže („rýžovna“) a hrachu
1910 (1. 4.)	zprovoznění výtopny na vnějším nádraží, vybudování vodárny a dalších pomocných zařízení
1911	vybudování desinfekční stanice

1912	zprovoznění první části nové obloukové výtopny SDF o deseti stáních, vybudování vlečky k vysokým pecím válcovny trub
1913	vybudování nového tlakového vodovodu
1915	ustavení nádražní vojenské posádky
1915 (30. 9.)	položení druhé koleje na KBD Bohumín – Jablunkov
1916 (23. 10.)	zahájení provozu tramvajové dopravy na úzkokolejně dráze
1917 (28. 9.)	setkání císaře Karla I. a císaře Viléma II. na nádraží
1918 (listopad)	obsazení nádraží Poláky
1919 (23. 1.)	dobytí nádraží Československým vojskem
1919 (18. 6.)	zřízení vojenského ředitelství
1921 (1. 1.)	předání KBD do provozu ČSD
1921 (24. 11.)	zrušení vojenského ředitelství na nádraží
1927	elektrifikace váhy v koleji 27 (nosnost 45 tun)
1930 (1. 5.)	zřízení IV. nástupiště
1930 (6. 7.)	návštěva T. G. Masaryka na nádraží
1938 (7. – 9. 10.)	obsazení nádraží Poláky
1939 (1. 9.)	vyhození mostu přes Odru do povětří Poláky a obsazení nádraží Němci
1940	obnovení provozu na mostu přes Odru (oprava Němci)
1945	zdemolování mostu přes Odru Němci
1945 (30. 4.)	Němci opouští Bohumín, příjezd ruských vojsk
1945 (11. 5.)	zřízení železniční stráže
1945 (21. 5.)	odjezd ruských vojáků
1946	zavedení rychlíku Ostravan mezi Bohumínem a Prahou
1947	obnovení nákladní dopravy na provizním mostě přes Odru
1947 (30. 4.)	odhalení pamětní desky padlých železničářů
1947 (1. 5.)	oslava 100 let železnice v bohumínském parku Petra Bezruče
1961	stržení železné lávky pro pěší mezi Bezručovou a Nádražní ulicí
1963	založení Vojenského železničního provozního střediska Bohumín
1963 (29. 4.)	projetí prvního vlaku taženého elektrickou lokomotivou
1964 (25. 4.)	slavnostní otevření nově vybudovaného nadjezdu
1968 (20. 8.)	obsazení spojeneckými vojsky
1971	udělení Řádu práce železniční stanici prezidentem republiky
1973 (30. 9.)	zrušení tramvajové dopravy v Bohumíně

1976 (1. 1.)	vznik Drahstavu Bohumín
1984 – 1985	rekonstrukce lokomotivní točny
1988	rekonstrukce výtopny starého depa KDB, zřízení vojenského lokomotivního depa
1989 (1. 12.)	zahájení generální opravy budovy stanice polskou firmou BUDEX, která se později stala firmou STAREX
1991	prohlášení nádražní budovy kulturní památkou
1992 (6. 5.)	zřícení části dvoupodlažního rohu pravého křídla nádražní budovy
1993	zrušení železničního vojska
1994 – 1995	rekonstrukce nádražní budovy polskou stavební firmou Starex podle projektu p. Eduarda Daňka
1995 (1. 1.)	začlenění Drahstavu do Správy železničních dopravních cest
1995 (31. 12.)	ukončení přestavby budovy železniční stanice
1996 (1. 6.)	uzavření seřadovacího nádraží zvaného Kutálka
1997 (27. 1.)	zavedení nového vlaku Manažer kategorii Super-City
1997 (8. 7.)	povodeň, zatopení nádraží, poškození mostu přes Odru
1997 (6. 10.)	obnovení trati do Chałupek (PL) po povodni
1998 (1. 4.)	zrušení dezinfekční stanice
2003 (1. 10.)	zahájení stavby „Optimalizace železničního uzlu Bohumín“
2004	vybudování nového ústředního stavědla
2005	dokončení výstavby 2. nástupiště, výstavba haly THÚ
2005 (9. 12.)	poslední jízda vlaku Manažer
2006 (7. 2.)	slavnostní ukončení optimalizace uzlu
2007 (31. 12.)	ukončení samostatnosti provozu nádraží
2008 (1. 1.)	začlenění do obvodu Ostrava
2012 (9. 12.)	úsek Břeclav – Bohumín pravostranným
2016	napojení 12 firemních vleček a 6 vleček drážních organizací
2016 (10. 2.)	rozsáhlý požár technologie zabezpečovacího zařízení v budově Ústředního stavědla
2016 (14. 2.)	zahájení provozu nákladní dopravy
2016 (16. 2.)	zahájení provozu osobní dopravy
2016 (8. 4.)	plné obnovení provozu včetně rychlíků