

Bakalářská práce

Rozvojový potenciál zaniklých železnic na Frýdlantsku

Studijní program:

B1301 Geografie

Studijní obor:

Aplikovaná geografie

Autor práce:

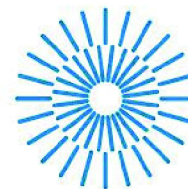
Ondřej Horák

Vedoucí práce:

Mgr. Emil Drápela, Ph.D.

Katedra geografie

Liberec 2023



Zadání bakalářské práce

Rozvojový potenciál zaniklých železnic na Frýdlantsku

<i>Jméno a příjmení:</i>	Ondřej Horák
<i>Osobní číslo:</i>	P20000553
<i>Studijní program:</i>	B1301 Geografie
<i>Studijní obor:</i>	Aplikovaná geografie
<i>Zadávající katedra:</i>	Katedra geografie
<i>Akademický rok:</i>	2021/2022

Zásady pro vypracování:

Cílem práce je zanalyzovat potenciální přínosy obnovení provozu na dříve zrušených tratích v česko-polském příhraničí v oblasti Frýdlantského výběžku. Očekávaný přínos by mohl vycházet jednak ze zlepšení infrastruktury, dále pak ze zvýšení turistického ruchu a z jiných případných změn, které se tato práce pokusí ozřejmit. Tyto změny by mohly potenciálně vést ke zlepšení života v oblasti frýdlantského výběžku a přilehlých částí dolnoslezského vojvodství Polské republiky. Ve zkoumané oblasti vedou tři potenciálně využitelné tratě a to: Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk, Černousy – Zawidów – Zgorzelec, Frýdlant v Čechách – Heřmanice – Bogatynia – Žitava. V minulosti byly tyto tratě využívány a tato práce chce objasnit, zda by obnovení provozu bylo smysluplné. K tomu budou využity především rozhovory se zainteresovanými osobami, studium historických dokumentů a map, jakož i ekonomickým náhledem. I pro případ, že by znovuzprovoznění nebylo smysluplné, chce tato práce poukázat na okolnosti, které k takovému rozhodnutí mohou vést.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce: tištěná/elektronická
Jazyk práce: Čeština

Seznam odborné literatury:

LAPÁČEK, Petr, Josef BOSÁČEK a Petr OVSENÁK. Zmizelé koleje, zmizelá nádraží. V Brně: CPress, 2021. ISBN 978-80-264-3748-2.
LAPÁČEK, Petr, Josef BOSÁČEK a Petr OVSENÁK. Zmizelé koleje, zmizelá nádraží. Brno: CPress, 2019. ISBN 978-80-264-2852-7.
ŠINDLAUER, Zdeněk. Vlakovis lužický: putování po železných drahách v Lužických horách. Praha: K-Report, c2004. ISBN 80-903012-2-3.
VURSTA, Pavel. Historie železniční dopravy v Libereckém kraji: 1859 – 2009. Liberec: WEW-A, spol., 2009. ISBN 978-80-260-1998-5.
ŘEHÁČEK, Marek a Jan PIKOUS. Frýdlantsko: průvodce po krajině a jejích náladách. Liberec: Kalendář Liberecka, 2009, 279 s. ISBN 978-80-87213-03-2.

Vedoucí práce: Mgr. Emil Drápela, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání práce: 9. června 2022
Předpokládaný termín odevzdání: 28. dubna 2023

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

L.S.

doc. RNDr. Kamil Zágoršek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 18. října 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

OBSAH:

1 Úvod	7
1.1 Cíle	8
2 Vývoj železnic ve frýdlantském výběžku	9
2.1 Historický vývoj v ČR	9
2.2 Vznik, vývoj a zánik jednotlivých tratí	10
2.2.1 Trať Frýdlant – Černousy – Zgorzelec	10
2.2.2 Trať Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia	11
2.2.3 Trať Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk	12
2.3 Současný stav	13
2.3.1 Trať Frýdlant – Černousy – Zgorzelec	13
2.3.2 Trať Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia	14
2.3.3 Trať Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk	15
3 Metodika výzkumu	17
4 Důležité informace z polostrukturovaných rozhovorů	18
4.1 Postoj starosty Frýdlantu	18
4.2 Postoj starosty Heřmanic	18
4.3 Postoj starosty Černousy	19
4.4 Postoj Frýdlantské okresní dráhy	20
4.5 Postoj bývalého starosty Jindřichovic pod Smrkem	20
5 Ekonomická rozvaha	22
5.1 Finanční rozvaha	22
5.1.1 Jindřichovice pod Smrkem - Mirsk - Gryfów Śląski	24
5.1.2 Frýdlant v Čechách – Heřmanice – Bogatynia – Žitava	25
5.1.3 Frýdlant v Čechách – Černousy – Zawidów – Zgorzelec	25
5.2 Dopravní obslužnost Frýdlantska	26
5.3 Předpoklad využitelnosti pro turistiku	27
5.3.1 Trať Frýdlant – Černousy – Zgorzelec	27
5.3.2 Trať Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia	31
5.3.3 Trať Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk	32
6 Závěr	34
Použitá literatura a zdroje	36
Seznam příloh	40
Seznam obrázků a tabulek	40

Anotace

Práce se zabývá problematikou obnovy zaniklých tratí na Frýdlantsku. Věnuje se rozvojovému potenciálu, který tyto zaniklé tratě mohou přinést. Rozebírají se zde finanční a ekonomické odhady znovuoživení zaniklých železnic a případná využitelnost pro turistiku, kdyby tratě nabyly své původní podoby, či byly přebudovány na cyklostezku nebo podobně. Je zkoumána také dopravní obslužnost daného území. Stěžejním pro práci byly polostrukturované rozhovory se zainteresovanými osobami, ze kterých tato práce, mimo jiné, vychází. Práce se úvodem zabývá historií a vývojem železnice v Libereckém kraji a postupuje popisem od nadregionální po lokální charakteristiku.

Klíčová slova

Železnice, doprava, region Frýdlantsko, rozvoj, turistika, infrastruktura, historie

Annotation

The work deals with the issue of restoration of unfunctional railways in the region of Frýdlant. It is dedicated to the development potential that these unfunctional railways can bring. The financial and economic estimates of the restoration of the unfunctional railways and their possible usability for tourism are discussed, if the tracks were to take on their original form, or if they were converted into a cycle path etc. The transport accessibility of the area is also examined. Most important topic of the work are semi-structured interviews with interested persons, from which this work, among other things, is based. With an introduction, the work deals with the history and development of the railways in region of the Liberec and proceeds with the description from supra-regional to local characteristics.

Keywords

Railways, transport, region of Frydlant, development, tourism, infrastructure, history

1 Úvod

Smyslem této práce je reagovat na snahy lokálních činitelů z oblasti Frýdlantska o obnovení osobní dopravy na dříve zrušených železničních tratích. Cílem je zjistit a popsat potenciál tohoto obnovení pro případné další praktické kroky. Níže popsanými metodami bude analyzováno, zda snahy uvedených činitelů jsou realizovatelné či nikoli a za jakých okolností. Tedy, jakou protiváhu může případná realizace nabídnout, či jaké škody může způsobit.

Jednou z otázek je, co je to regionální rozvoj? Je zde uvedena jedna z možných definic.

„Regionální rozvoj je proces, který vede ke zvyšování životní úrovně a kvality života obyvatel a kvality životního prostředí daného regionu, k jeho konkurenceschopnosti a vyrovnávání regionálních rozdílů. Tento proces by měl být sice dynamický, ale zároveň harmonický a vyvážený,“ napsal pan Bartoněk na webu Rok v obci.

V souvislosti s regionálním rozvojem a rozvojovým potenciálem Frýdlantska byly napsány další kapitoly, které se zabývají turistickým potenciálem zaniklých nebo pro osobní dopravu nevyužívaných tratí.

Někteří lokální činitelé reprezentovaní institucionálně starosty několika zainteresovaných obcí a spolkem Frýdlantské okresní dráhy (FOD), vyvinuli v minulosti aktivity směřující k obnovení provozu na třech zrušených tratích, konkrétně tratě Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia – Žitava, tratě Frýdlant – Černousy – Zawidów – Zgorzelec a tratě Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mírsk případně až Gryfów Ślaski. Tyto snahy v minulosti i současnosti naráží na několik významných překážek. Nejedná se pouze o překážky ekonomické, ale také o obecně geografické problémy a mimo jiné o sílu politické vůle a občanské poptávky.

Tato práce se pokouší odhalit kladný či záporný potenciál případného obnovení. A to porovnáním aktuálního terénního výzkumu s teoretickými předpoklady na půdě geografie cestovního ruchu s přihlédnutím k aspektům regionálního rozvoje, aspektům ekonomickým, politickým a historickým. V minulosti se podobnou problematikou zabývalo již několik prací na vědecké i popularizační úrovni. Z vědeckých prací lze citovat především práci Ludřka Volčíka z Palackého univerzity v Olomouci *Zaniklé přeshraniční železniční tratě*. Z popularizačních prací nelze opominout knihu *Vlakopis lužický* od Zdeňka Šindlauer a brožuru *Historie železniční dopravy v Libereckém kraji* od Pavla Vursta. Obecné povědomí o problematice doplňuje kniha *Lapáčka, Bosáčka a Ovsenáka Zmizelé koleje, zmizelá nádraží*; jakož i televizní seriál *Zaniklé tratě v Česku*, publikovaný na IDNES.cz. Konkrétní problematiku na lokální úrovni rozebírají dvě publikace, a to za prvé *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice* od autorů Čady, Sedláčka, Kunta a Justa; a za druhé *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem* od autorů Fogla, Crhy a Říhy. Ze zmíněných publikací se lze velice podrobně dozvědět mnoho o historii, technickém stavu a popisu průběhu zájmových tratí.

Tato práce chce obohatit veřejné povědomí o aktuální průzkum a jeho srovnání s relevantními obecnými informacemi. Takto by se mohla stát podkladem k rozhodnutím na krajské, národní i mezinárodní úrovni. Případné vystavění i nevystavění uvedených tratí bude mít nezanedbatelný vliv na přeshraniční spolupráci a úroveň přeshraničních vztahů.

1.1 Cíle

Cílem práce je zanalyzovat potenciální přínosy obnovení provozu na dříve zrušených tratích v česko-polském příhraničí v oblasti Frýdlantského výběžku. Je pohlíženo na vliv turismu a turistické cíle v okolí tratí, přičemž byla zkoumána částečně i jejich historie a význam. Jedním z dalších cílů je ekonomická rozvaha, jaké by byly finanční náklady zbudování tratí na původním tělese. Dílčím cílem je zjistit, zda by bylo obnovení provozu smysluplné pro zvýšení turistické atraktivity místa v okolí potenciální budoucí dráhy. Rovněž cílem je seznámit se s historií tratí v ČR, Libereckém kraji a na Frýdlantsku.

2. Vývoj železnic ve frýdlantském výběžku

2.1 Historický vývoj v ČR

Zrod a počátky vzniku železniční dopravy v první polovině 19. století byly vnímány jako přelomové a revoluční, i po prvotních rozpacích z její bezpečnosti. V roce 1827 byla na našem území budována první koněspřežná železnice, která předcházela parostrojní železnici. Bez koněspřežné železnice by nevznikla parostrojní. Dne 30. září 1828 byl mezi Českými Budějovicemi a rakouským Kerschbaumem zahájen provoz první koněspřežné železnice, která měla konkurovat tehdy již upadající, zaostalé dostavníkové dopravě. Koněspřežných tratí v tehdejší rakousko-uherské monarchii celkem bylo 250 km, přičemž téměř polovina se nacházela na území Čech a Moravy.

První parní lokomotivy, které zahájily provoz na našich prvních tratích, byly vyrobeny v Anglii a jedna z prvních lokomotiv byla sestrojena Georgem Stephensonem. Jmenovala se Raketa („The Rocket“), podle ní se pak konstruovaly další lokomotivy. Posloužila jako prototyp. Anglie dlouho nezůstala monopolem, a i Rakousko začalo s výrobou a montáží parních lokomotiv.

První parní vlak tažený parní lokomotivou přijel po trati Severních drah císaře Ferdinanda z Vídně do Břeclavi v roce 6. června 1839. Třetí železnicí u nás byla trať Pardubice – Liberec, čímž byl výrazně ovlivněn celkový rozvoj Liberecka a potažmo severovýchodních Čech obecně. S tím souvisel nejen hospodářský rozvoj, ale i politický a vojensko-strategický. Do Liberce se trať postavila v roce 1859 a sloužila především průmyslu. Liberecko v té době bylo hospodářsky výrazně založeno na textilním průmyslu. Oficiální koncese na trať, jak ji známe dnes, byla vydána dne 15. června 1856. Železniční společnost takto vzniklá pak vybudovala svou první trať právě z Pardubic do Liberce. Trať se budovala ve čtyřech etapách, a to z Pardubic do Jaroměře (1857), Jaroměře do Horek u Staré Paky (1858), z Horek do Turnova (téhož roku), poslední úsek byl otevřen veřejné dopravě 1. května 1859. Příjezd prvního vlaku do Liberce se nijak neoslavoval, za prvé proto, že vlak přijel ve 4 hodiny ráno. Za druhé z politických důvodů proto, že ve vzduchu viselo vyhlášení války Itálii. (Vursta 2009, str. 7).

Druhou železniční tratí v dnešním Libereckém kraji byla trať z Liberce do Žitavy. Pro Liberecko velmi důležité spojení na sever. Z jihu navazovala výše zmíněná trať z Pardubic.

Výrazně později byla vybudována trať s označením 086, provoz byl zahájen z České Lípy do Mimoně v roce 1883 a až o 7 let později byla trať navázána na Liberec (1900) (Schreier, 2004). Trať před zestátněním (1923) patřila Ústecko-teplické dráze a měla sloužit jako zásobovací dráha pro Liberec (uhlí), ale následně nesplňovala parametry pro těžké nákladní vlaky (Pavlíček, 2002).

Žitavská dráha měla zefektivnit obchodní stezky z vnitrozemí přes Liberec dále na sever do tehdejšího Pruska a Saska. To do velké míry splňovala. Oba německé státy měly zájem spojit se s průmyslovou oblastí Liberce a naopak (Vursta 2009, str. 8).

Frýdlantsko stálo pouze na pozadí rozvíjejících se oblastí Liberecka a Jablonecka. To bylo dáno

tím, že Frýdlantsko je od ostatních, dnes českých, regionů odděleno přirozenou přírodní bariérou Jizerských a částečně i Lužických hor (Beneš, Horák, Zemek 2022). Doprava přes hory byla náročná a zdlouhavá, s příchodem železnice v roce 1875 se však vše ulehčilo a zrychlilo.

Rok před stavbou byla podána žádost o koncesi, stavební práce byly zahájeny roku 1873, Slavnostní první vlak a obecně zahájení dopravy z Liberce přes Frýdlant v Čechách, dále pak do Černous a přes hraniční přechod do Zawidówa (tehdy Seidenberg) bylo 1. července 1875.

Tato trať se stala významnou pro napojení lokálních tratí například z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem, potažmo do Greiffenbergu (dnes Gryfów Śląski), a do Bílého Potoka pod Smrkem přes Raspenavu. Také pro dnes již neexistující lokální úzkorozchodnou trať Frýdlant v Čechách – Heřmanice a dále přes Polsko až do Žitavy. Všechny zmíněné úseky tratí zajišťovala společnost Frýdlantské okresní dráhy (FOD). Dnes má dráha Liberec – Černousy 11 stanic a zastávek a je dlouhá 39,1 km (Vursta, 2009, s. 10).

2.2 Vznik, vývoj a zánik jednotlivých tratí

2.2.1 Trať Frýdlant – Černousy – Zgorzelec

Povolovacím listem Františka Josefa I. ze dne 31. března 1872 byla vydána koncese pro společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy ke stavbě a užívání železnice pro lokomotivy a k prodloužení jihoseveroněmecké železnice spojující Liberec s Frýdlantem a dále až k zemským hranicím u Zawidówa (tehdy Seidenberga).

Dráha byla až do 1. ledna 1908 ve vlastnictví Jihoseveroněmeckých drah (poté byla zestátněna), která je vlastnila a provozovala od 1. července 1875, tedy od vzniku samotné dráhy.

Kolej z Černous do Zawidówa přestala být používána po roce 1947 z toho důvodu, že oblast připadla po II. Světové válce Polsku, které mělo v té době podstatně významnější starosti



Obr. 1: Havárie před Frýdlantem (Zikmund, 1958)

s poválečnou obnovou země. V komplikovaných politických poměrech nemělo o zachování trati Polsko zájem. V úseku tratě Hagenwerder a Černousy byly dokonce mosty přes Nisu rozebrány a odvezeny sovětskou Rudou armádou, a to hned roku 1945. Původní spojení Liberce s Německem se však již v tomto úseku nikdy obnovit nepodařilo.

„4. července 1958 došlo pod frýdlantským zámekem k tragické nehodě, kdy se do rozvodněné Smědě zřítily z podemletého náspu lokomotiva osobního vlaku. V důsledku nehody zahynuli čtyři lidé“ (iDNES.cz, 2018).

a Poláci (nutno uznat, že logicky) neviděli jakýkoli důvod její další existence. Navazující úsek v Čechách se sice zachránil a vlaky Heřmanice – Frýdlant jezdily v jakési předsmrtné agónii ještě poměrně dlouho (byť s přerušeními od 1. dubna 1946 do 9. září 1948 a podruhé – v důsledku katastrofálního stavu zdejších parních lokomotiv – od 1. května 1951 do 14. července 1957, mezi tím sloužila jako vlečka kamenolomu v Heřmanicích, po nástupu motorových lokomotiv TU 47.0 zde vlaky jezdily až do 13. ledna 1976). Zbytek tratě z Bogatynie do Scienawky dosloužil dopravě dne 1. července 1961, načež zmizel v nenasatném chřtánu povrchového hnědouhelného dolu. Ze Žitavy již od roku 1945 vyjížděly úzkorozchodné vlaky pouze na jihozápad do Oyбина a Jonsdorfu.“ (Šindlauer, 2004, s. 66)

2.2.3 Trať Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk

Konsorcium pro výstavbu tratě z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem (dříve Heinersdorfan der Tafelsichte) a dále přes státní hranici do Greiffenbergu (dnes Gryfów Śląski) vzniklo v roce 1897. Provoz byl zahájen 2. srpna 1902 za velikých oslav z Frýdlantu do Jindřichovic. V roce 1904 došlo k transformaci provozujícího konsorcia na akciovou společnost Frýdlantské okresní dráhy (FOD). Dne 1. listopadu 1904 byl zahájen provoz z Jindřichovic přes – tehdy Pruský – Freideberg (Mirsk) do Greiffenbergu.

Spojení tehdy bylo kolejově přímé, ale vlaky nikdy nejezdily z Frýdlantu až do Greiffenbergu, cestující museli v Jindřichovicích vždy přestupovat a také se podrobit celní prohlídce a pasové kontrole. Na přelomu roku 1924 a 1925 převzaly provoz na trati po FOD Československé dráhy (ČSD). V roce 1938, dne 20. září, došlo k přerušení provozu, jelikož čeští železničáři museli být evakuováni do vnitrozemí kvůli invazi německých vojsk. Po zabrání tohoto pohraničního území, Sudet, obsadili němečtí železničáři celou trať a z mezinárodní stanice se stala vnitrostátní. Ale i přes to nebylo zavedeno přímé železniční spojení s Pruskem.

Jindřichovice pod Smrkem se na začátku druhé světové války staly součástí Německé Říše a tamní železnici začaly provozovat Německé říšské dráhy (Deutsche Reichsbahn, zkr. DR) s ředitelstvím v Drážďanech (Fogl, Crha a Říha, 2002, s. 20), které byly podřízeny přímo říšskému ministerstvu dopravy. Železnice byla během této války strategickým prostředkem k dopravě vojenského materiálu. Osobní doprava zůstala zachována, avšak v Jindřichovicích se dále přestupovalo. Po napadení Polska v září 1939 zde byl ukončen motorový provoz a na trať se vrátily parní lokomotivy. Vedle osobní dopravy většina nákladních vlaků přepravovala především uhlí a vojenský materiál (tamtéž).

Ke konci války se německá armáda obvykle snažila ničit trať za sebou, aby ji nemohla využít Rudá armáda, a je tak neohrozila při ústupu (Králík, 2021). Používala k tomu tzv. „Schienenwolf“, neboli „železniční vlk“, destrukční vlak, určený k demolici traťového svršku (pražců a kolejnic). Byla to vlaková souprava se dvěma tažnými lokomotivami a vybavená vzadu mohutným hákem, který vytrhával pražce a činil trať nezpůsobilou provozu. Ústup německé armády z Jindřichovic pod Smrkem ovšem naštěstí nastal příliš pozdě

pro rozhodnutí o takovéto destrukci, takže němečtí vojáci, prochající před Rudou armádou do Americké okupační zóny, ji nepovažovali za nutnou (Fogl, Crha a Říha, 2002, s. 21).

Válečný stav skončil 8. května 1945, kdy do Jindřichovic vstoupila Rudá armáda, a hned o čtyři dny později, protože válečné operace příliš trať nepoškodily, vyjel zkušební vlak do Jindřichovic z Frýdlantu. A den poté pokračoval už ne do Pruska, ale nově do Polska.

Přeshraniční provoz byl však po dvou týdnech přerušen, kvůli obsazení původně pruských oblastí polskou armádou, dne 26. května 1945. A již žádný pravidelný vlak přes hranici nebyl vypraven. Takto brzy po válce ještě nebyly zažité polské názvy měst a vesnic, a tak se stále používaly německé. V Novém Městě pod Smrkem byl do roku 1946 zřízen sběrný tábor pro odsunované Němce, a tak zde občas projížděly i transportní vlaky. V témže roce začal být přesunován místní průmysl do vnitrozemí, čímž zde téměř skončil, m.j. byl také přesouván až na Slovensko. A z těchto důvodů poklesla nákladní i osobní doprava. Dne 15. května 1948 byl uzavřen celní úřad, což de facto znamenalo, že trať se v dohledné době znovu neotevře. V roce 1949 byla Jindřichovická stanice úplně zrušena a přidělena pod Nové Město pod Smrkem. K definitivnímu zastavení provozu a vytrhání kolejnic z Jindřichovic do Polska došlo téhož roku, jelikož nebyla snaha ani zájem o zachování hraničního přechodu ani z české ani z polské strany. Na polském území byla trať postupně uzavírána a rušena, došlo i na poslední úsek mezi Mirskem (německy Friedeberg) a Gryfówem Śląskim, který byl vytrhán v roce 1996 (Lapáček, Bosáček a Ovesnák, 2021, s. 91-92).

2.3 Současný stav

2.3.1 Trať Frýdlant – Černousy – Zgorzelec

Popisovaná trať v současnosti slouží pro osobní a nákladní dopravu, respektive osobní doprava je pouze do zastávky Černousy, kde se vlak vrací zpět do Frýdlantu potažmo Liberce. Zájmový úsek je z Frýdlantu v Čechách přes Černousy do Zawidówa až do Zhořelce (Zgorzelec, Görlitz). Na českém území se nachází pět zastávek a stanic, včetně výchozí a koncové stanice. Jsou to: Frýdlant (stanice), Minkovice (zastávka), Višňová (stanice), Filipovka (zastávka) a Černousy (zastávka). Z Frýdlantu trať po mostě přes řeku Smědou vede kolem průmyslových areálů na okraji města do lesa, podél řeky Smědé, která se přibližuje k trati velkým meandrem. Trať se dostává k Rigelskému tunelu, který byl v minulosti vyražen jako dvojkolejný, ale dnes je využíván pouze s jednokolejným železničním provozem. Jeho stavba byla dokončena v roce 1875 (Gramblička a Žáček, 2016). Trať pokračuje ke státní hranici v obci Černousy (podstatně se na hranici snižuje rychlost jízdy pro nákladní vlaky) do Polska, kde mírným levotočivým obloukem uhýbá a prochází usedlostí Ostróžno, zde má trať rovný průběh, zaříznutý do okolního terénu. Dostáváme se na Zawidówské nádraží, v minulosti sídlo celní správy, v současnosti zde probíhá překládání a přepřahávání souprav.

Trať pokračuje nížinným terénem, na levé straně ze směru od Zawidówa je vodní nádrž Niedów

a po straně druhé jsou jiné menší vodní nádrže, rybníky a bezejmenný mokřad. Trať pokračuje rovným úsekem mezi lesními remízky, loukami a poli. Po pravé straně okrajově mívá vesničku jménem Wilka. Trať se dostává k tzv. *trianglu*¹⁾, větví se na trať směrem do Bogatynie a směrem do Sulikowa, kam míří mezi poli a kříží se se silnicí číslo 355. Dostává se do městečka Sulików. V Sulikóvu je veliké nákladové nádraží převážně sloužící tamnímu bazaltovému lomu. Následuje traťový úsek až k nádraží v Mikulóvu. V těsné blízkosti před nádražím se nalézá druhý tzv. *triangl*, který větví železnici na úseky do Zhořelce, Mikulówa a zpět do Zawidówa. Naším úsekem je Zhořecké rameno *trianglu*, které prochází dál mezi poli, lesem, kde vyústí do nádraží Jarzmanki – poslední stanici před polským Zhořelcem.

Ve Zhořelci je nádraží umístěno v jednom z ramen tzv. *trianglu*, který je směrem k nádraží výrazně protáhlý. Zhořecké nádraží končí dvojkolejným viaduktem přes Lužickou Nisu, která tvoří hranici mezi Polskem a Německem.

2.3.2 Trať Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia

Trať vede z Frýdlantu do Kunratic úvratí přes Dětrichov do Heřmanic a dále do Polska, Bogatynie a německé Žitavy. Nově vybudovaná část úzkorozchodné dráhy je za nádražní budovou ve Frýdlantu. Je položeno zatím jen pár metrových úseků, které se Frýdlantské okresní dráhy snaží propojit až k výtopně za přejezdem silnice číslo 13, a vybudovat muzejní úsek až na Frýdlant-zastávka u průmyslových objektů. Kousek za výtopnou původní úzkorozchodná trať stoupá na most, aby překlenula trať 037 mířící do Černous a dále.

Traťové těleso vede kolem ramena meandru řeky Smědá, pak průmyslovou oblastí kolem ZF Automotive a dalších továren. Traťové těleso pak pokračuje ulicí Žitavskou a vcelku rovným úsekem dál až k bývalé zastávce v Kunraticích. Kde po pár desítkách metrů zahýbá ostře doleva. Poté traťový svršek (pozůstatky tratě) vedou do Dětrichova, kde pár stovek metrů před bývalou nádražní budovou bývalá trať vedla „úvratí“ do Dětrichova. Traťový svršek pokračuje z Dětrichova, kde se nachází muzejní kousek tratě. Tamní nadšenec se o něj stará. Těleso tratě dále po jednom levotočivém a jednom pravotočivém oblouku přichází k bývalé zastávce v Heřmanicích u bývalého lomu a k Heřmanické rozhledně. Bývalá trať překračuje po mostě potok Olešku, slouží pro silniční dopravu. Tam je položen asfalt zhruba na 650 metrech úseku bývalé trati „Heřmanička“. Poté následuje další úsek bývalé tratě, již zastavěný obcí.

Následně bývalé traťové těleso vede lesíkem až k Heřmanickému nádraží. Budova je v dezolátním stavu, patří mikroregionu Frýdlantsko od roku 2016 (Vločík, 2018), opravit ji by stálo mnoho úsilí.

Od bývalé železniční stanice v Heřmanicích je to velmi blízko k polským hranicím, kterou tvoří místní potok Oleška. Silniční hraniční přechod byl uzavřen automobilovému provozu z důvodů snížení kriminality (Vločík, 2018, s. 27).

¹⁾ Vícekrát zde byl zmíněn pojem *triangl*, který v železničářském slangu znamená kolejový trojúhelník, ale častěji se používá výraz železniční *triangl* (Příbyl et al. 2010)

Bývalé traťové těleso vede dále přes polsko-českou hranici do obce Mrakocice, kde již nejsou po něm patrné žádné pozůstatky. Jelikož ani polská, ani česká strana nejevila snahu o obnovení provozu, tak na polské straně byly koleje vzápětí po II. Světové válce vytrhány (Vločík, 2016, s. 53). Na českém úseku tzv. Heřmaničky byly koleje definitivně vytrhány v roce 1996 .

2.3.3 Trať Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk

Úsek z Frýdlantu do Jindřichovic je stále funkční. Na trati je celkem devět zastávek, a to Frýdlant v Čechách předměstí, Krásný Les bažantnice, Krásný Les, Řasnice, Řasnice zastávka, Hajniště, Nové Město pod Smrkem, Horní Řasnice, Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen a konečná Jindřichovice pod Smrkem. Trať vycházející z Frýdlantu překonává mostem řeku Smědou a odklání se od tratě 037 velkým obloukem na východ do Nového Města pod Smrkem. Velice charakteristickým železničním prvkem na úseku z Frýdlantu do Nového Města je železniční oblouk, kterým trať překonává převýšení několika desítek metrů, na jehož vrcholu zajišťuje dopravní obslužnost do Nového Města.

Na zastávce Hajniště se nachází mimo hlavní kolej i kolej vlečky do Přírodního parku Peklo, k muničnímu skladu a překladišti firmy STV INVEST, a.s., celý areál je oplocený a nachází se tam i Záchranný bod s jedinečnou identifikací pro případ havárie.

Druhá, v tomto případě zaniklá, vlečka je před zastávkou Horní Řasnice, vedla do bývalého areálu podniku ŽPSV (Železniční průmyslová stavební výroba), která se zabývá výrobou, mimo jiné, betonových pražců. V Horní Řasnici byla jedna z poboček. Vlečka byla řešena pomocí úvratňové výhybky, kde se nakládal požadovaný materiál (Fogl, Crha a Říha, 2002, s. 36).

Dále trať pokračuje přes zastávku Jindřichovice pod Smrkem-skanzen do dnes již konečné stanice Jindřichovice pod Smrkem. Celé dříve přestupné nádraží je dlouhé 433 metrů, přičemž mělo 4 vedlejší průběžné koleje a 6 kusých kolejí, z původního kolejiště přechodové stanice se zachovalo pouze torzo (Fogl, Crha a Říha, 2002, s. 50-51).



Obr. 3: Staniční budova v Jindřichovicích
(zdroj autor)

Ve stanici je tedy zachováno jen pár zbylých kolejí nutných pro aktuální dopravu. Nachází se tam různé zarostlé části kolejí. Staniční budova dnes patří obci, jak uvedl bývalý starosta v rozhovoru, byla napojena na obecní vodovod i elektřinu, ale rekonstrukce zatím neproběhla.

Koleje jsou zachovány zhruba v délce 200 metrů, pak byly vytrhány a na místě traťového tělesa v jednom úseku vznikla cyklostezka. Dále ke státní hranici vede už jen lesní cesta využívaná pouze zemědělci a místními občany. Na Polské straně je první zastávka v části obce Pobiedna ve Wolimierzi. Dále bývalé těleso tratě překonává řeku Łužyci, pak levotočivým obloukem a dalšími oblouky následované delší rovinkou, dochází do městečka Mirsk, kde se

potkává s bývalou tratí z Świeradów Zdrój, podhorského lázeňského městečka.
V Mirsku (německy Friedeberg) se tyto tratě, dnes již zrušené setkávají a pokračují v jedné koleji mezi poli a luky až do Gryfów Śląski, kde v současnosti provoz stále funguje.

3 Metodika výzkumu

Jako hlavní metoda pro tuto práci bylo vybráno porovnání terénního průzkumu s teoretickými předpoklady a praktickou využitelností.

Hlavní výzkumnou metodou byly polostrukturované rozhovory s klíčovými aktéry na danou problematiku. Byly pořizeny rozhovory se zainteresovanými osobami. Tedy se starosty některých dotčených obcí a členem místního spolku (FOD) usilujícího o obnovu co největší části tzv. Heřmaničky, tedy trati z Frýdlantu do Heřmanic a dále do Polska a Německa: Danem Ramzerem (starosta Frýdlantu), Vladimírem Stříbrným (starosta Heřmanic), Miroslavem Richtrem (starosta Černous), Pavlem Novotným (bývalý starosta Jindřichovic pod Smrkem) a Ladislavem Crhou (mluvčí spolku Frýdlantských okresních drah).

Celé rozhovory byly nahrávány po souhlasu dané osoby mobilním telefonem. Z telefonu byly přesunuty do počítače, kde pomocí audiopřehrávače se nahrané rozhovory přepisovaly. Po přepsání všech rozhovorů do počítače se dokument vytiskl k první korektuře. Následně byly rozhovory stylisticky upraveny a opraveny. Poté byl dokument s rozhovory autorem využit pro tuto bakalářskou práci, ve které jsou rozhovory jak v plném znění, tak ve zkrácené podobě výpisek důležitých informací.

Dotazníkové šetření a případně ankety bylo rozhodnuto nepoužít pro nevýhodný poměr obtížnosti statistického zpracování a vypovídací hodnoty případných výsledků. V médiích nebyly nalezeny žádné informace, které by vyjadřovaly politickou vůli občanů žijících v regionu. Jedním z použitelných obecnějších mediálních pramenů je televizní seriál na IDNES.cz, ze kterého byly použity pouze vybrané informace týkající se tématu této práce.

Pro zjištění ekonomických předpokladů byly částečně použity informace z rozhovorů se starosty obcí. A z části druhé bylo čerpáno z internetových zdrojů a pramenů.

Pro zjištění geografických podmínek obnovy tratí bylo použito studium kartografických podkladů jako příkladem lze uvést Mapy.cz a jejich ortofoto snímky povrchu a předpokladů z oblasti železničního stavitelství. Ku příkladu bylo užito brožury od vydavatelství Saxi – vše pro železničáře, napsaná Foglem, Crhou a Říhou, kde je výrazně znázorněn průběh a náčrty stanic, staničních budov a mnoho dalšího.

4 Důležité informace z polostrukturovaných rozhovorů

- výsledky terénního výzkumu

4.1 Postoj starosty Frýdlantu

Pan starosta Ramzer – Frýdlant – důležité informace

V roce 2018 Mikroregion Frýdlantsko dostal celou „Heřmaničku“ do vlastnictví. Potenciál využití vlaku je jen na území (katastru) Frýdlantu, od výtopny směrem na nádraží, a od výtopny přes most až směrem k továrnám, k DGS. Tam to bude možné z hlediska územního plánu Frýdlantu a stále je tam železniční svršek. Čili je tam možné železnici postavit. Dále od DGS se plánuje cyklostezka. Chceme připomínat historii úzkokolejky v rámci cyklostezky, která bude kopírovat její svršek. Nádraží v Heřmanicích pravděpodobně zachováno nebude.

Je velice reálné obnovení úseku trati od nádraží po výtopnu. Zůstaly by staré perony, nádražní budova a pumpa na vodu. Nejkomplikovanější je přejezd přes hlavní silnici, když se připravovala dotace, trochu se to zanedbalo, tenkrát nebyl vůbec problém položit tam náhradní kolej a udělat výhybku. Teď je to trochu problematické a brání tomu do jisté míry i původní trať. V roce 2010, kvůli velkým povodním se na cca 150 m se tam utrhl svah a celé je to pryč, bylo to pod větrovským potokem.

Mezi Jindřichovicemi a Mirskem je potenciál obnovy drážního propojení. Je to v jistém záměru. Jeden km dráhy je od 600 miliónů až do miliardy, ale záleží na terénu a také je to bez daně.

Začalo se jednat o využití trati mezi Frýdlantem a Zawidówem pro osobní dopravu a turistickou, jelikož tam tomu nic nebrání. Záleží na polských partnerech, jak se do toho pustí. Měl by vzniknout elektrifikovaný koridor mezi Libercem a Zhořelcem v příštích deseti až dvaceti letech. Před druhou světovou válkou se z Frýdlantu dalo jet vlakem až do Berlína, to spojení fungovalo, bylo přímé.

Plánuje se nová zastávka v katastru města Frýdlantu u tenisových kurtů – pracovní se nazývá Zámek nebo Podhradí, byla by tam možnost jít kratší cestou na Hrad a Zámek Frýdlant, nebo by to měli děti blíže do tamní střední školy.

Celý rozhovor je uveden v příloze č.4.

4.2 Postoj starosty Heřmanic

Pan starosta Stříbrný – Heřmanic – důležité informace

Několikrát jsme se již bavili o trati Frýdlant – Černousy – Zawidów – Zhořelec a zjistili jsme, že polská strana se o to nesnaží. Naráží to pokaždé na jistou neochotu. Už mnoho let tento problém řešíme s KORIDem, organizací zajišťující dopravu na území Libereckého kraje. I zde na Frýdlantsku na úrovni samospráv. Pokaždé to narazí na to, že se neshledal větší potenciál. Budoucnost to má, koleje zde jsou a fungují. Jako samosprávy budeme toto téma podporovat, protože se bavíme o přeshraničním a příhraničním cestovním ruchu; a propojení Frýdlantska s Polskem.

Když je řeč o Heřmaničce, obnovení tratě zde již úplně nevidíme, protože máme už jiné záměry. Domluvili jsme se s Frýdlantskými okresními dráhami (FOD) na tom, že z Frýdlantu z hlavního nádraží, kde se teď pokládají koleje a obnovuje stanice Heřmaničky, až po zastávku DGS a Rasl, téměř 3,5 km, by měla být zachována historická muzejní trať. A odtamtud 9,5 km do Heřmanic by měla vzniknout cyklostezka.

Tady byla trať zrušena v roce 1976 a v roce 1998 byly koleje kompletně vytrhány až na některá místa, kde byly zasypány.

Trať z Jindřichovic dále do Polska byla také v jednání, byla o to snaha, ale zůstalo to stát opět na Polské straně.

Z Černous do Zawidówa by se jednalo o provoz asi jen sezónní, tam se to celoročně neužívá. Takto to bylo diskutováno a předpokládáno.

Výhody/nevýhody?

Spíše vidíme ekonomické nevýhody, nesnáze. Trať by byla výborná, jen nejsou finanční prostředky. Obec usilovala o pozemky tratě již od roku 1990 a získat je se nám povedlo až v roce 2017. Když budeme uvažovat, zda by tudy jezdili lidé do práce a uvážíme, jak je doba rychlá, tak, než by vlak objel všechny zastávky, lidé radši pojedou soukromou dopravou.

Řešíme projekty s Libereckým krajem, který chce zaplatit projektovou dokumentaci FOD na přejezd ve Frýdlantě na silnici číslo 13. Aby se mohl pak vypravovat vlak z Frýdlantského nádraží do výtopy a dál, k Raslovi, tam byl už i získán pozemek právě od pana Rasla. Nejdříve by vlak jezdil jen přes sezónu a pak se uvidí, co bude dál...

Celý rozhovor je uveden v příloze č. 2.

4.3 Postoj starosty Černous

Pan starosta Richter – Černousy – důležité informace

Osobní vlak by samozřejmě byla dobrá věc, už jen pro osobní dopravu, tak víceméně pro turisty. Máme tu v blízkém okolí vodní nádrž Vitku (pozn. autora: polsky Niedów), německý zatopený lom Berzdorfer, takže přiblížení k těmto cílům by bylo dobré. Jen to záleží na provozovatelích, Správa železnic a na Polské straně, a ne na nás jako na obci. Aby byla vůle to propojit a chuť se tím vůbec zabývat.

Sezónně/celoročně?

Spíš by se jednalo o dopravu z turistického hlediska. Například od dubna do října, sezónní provoz. Protože přes zimu zde cyklisti a turisté moc necestují. My jako samospráva tohoto ale nejsme schopni, to se musí začít na kraji a provozovatelích drah.

Výhody/nevýhody?

Nevýhody žádné. Výhody takové, že by se tu zvýšil cestovní ruch a přibyli by tu asi lidé. Ony už o to snahy byly, to zpřístupnit, či spustit znovu provoz, jen to trošku narazilo na polskou stranu.

Minulost provozu?

Ano provoz tu byl, ale jezdili tu jen celníci. V Zawidóvu byla celnice, na kterou celníci jezdili na vylívání čili do zaměstnání. Ale osobní provoz to nebyl.

Celý rozhovor je uveden v příloze č.3.

4.4 Postoj Frýdlantské okresní dráhy

Heřmanička – mluvčí spolku Frýdlantské okresní dráhy – Ladislav Crha

V úterý 13. ledna 1976 byl zastaven provoz do té doby, než by byla trať opravena. Posledních zhruba 15 let se mění jízdní řád v prosinci. Trať se úplně nečekaně zavřela v lednu v pracovní den. Důvodem byl špatný technický stav trati, a to jak spodku, tak svršku. Do tratě se v té době vůbec neinvestovalo, byly shnilé pražce, vyjeté kolejnice...

Na „Heřmaničce“ byl saský rozchod 750 mm, kdežto například Jindřichohradecká úzkokolejka, anebo úzkorozchodná trať Třemešná – Osoblaha měli rozchod o 1 cm širší. Namísto Heřmaničky byla zavedena autobusová doprava.

Zastavení a obnovení osobní železniční dopravy bylo mezi lety 1947–1957, ale mezitím na „Heřmaničce“ jezdily pravidelně nákladní vlaky.

Autobusy jezdily 8 let, do roku 1984, kdy byla trať na přelomu května a června oficiálně zrušena. Koleje se zachovaly až do roku 1996, kdy byla trať ještě z 80 % kompletní.

V rámci mikroregionu se uvažuje spíš o cyklostezce.

V případě „Heřmaničky“ by se jednalo jen o vyhlášené vlaky jako ku příkladu v sobotu v rámci otevření muzea a pak na objednávku. Pokud by byl velký zájem, jezdilo by se třeba od května do konce září, v sobotu a neděli; a červenec–srpen třeba i nějaké dny v týdnu.

Velké množství tratí zanikla pro nerentabilitu provozu, protože tehdejší režim to tak vyhodnotil. Celý rozhovor je uveden v příloze č. 1.

4.5 Postoj bývalého starosty Jindřichovic pod Smrkem

Bývalý pan starosta Novotný – Jindřichovice pod Smrkem – důležité informace

Obnovení provozu?

Je to komplikovaná a složitá otázka. To, co vám řeknu nebude vůbec objektivní, bude to čistá subjektivita. Celý život jsem se snažil, aby se zdejší kraj, pospolitost, duch tohoto místa zachoval. Historie je složitá. Po válce to bylo tak, že když přestaly jezdit vlaky, tak i Poláci už přemýšleli, jak z toho benefitovat a mluví se o tom, že některé mašiny, které byly v Polsku naši ukradli zase zpátky.

Rozvoj území?

Jsou dvě verze, první by byla nějaká lokálka. To by se nám líbilo nejvíce, kdyby fungovala, tak bychom tu měli to, co potřebujeme. Potřebovali bychom také zhustit takt dopravy, aby tu nejezdily 4 páry denně, ale aby tu jezdily třeba každou hodinu. A ještě nějaký autobus.

Druhá stránka té dopravy – to zase chce kraj a stát a eurozóna, kteří mají megalomanské pohledy. Ti by tady chtěli rychlovlak, který by zde ale nezastavoval... K čemu by tedy byl?

Tady není vyřešená otázka, co to tomu území, lidem má přinést? Můj osobní, lidský názor je, že samospráva má dělat samo-správu. A teď tady někdo rozhoduje o tom, proč by tady měly být vlaky. Mluvili jsme o tom už s Martinem Půtou, když nebyl hejtmanem, ale předsedou Euroregionu Nisa. Tehdy se uvažovalo, že se tu vlaky zruší úplně, což se naštěstí nepodařilo. Když chceme mít stabilní území, pomáhá tomu spousta jiných věcí než železnice. Když jsem sem přišel, tak tu sice nějak doprava fungovala, ale pak přišlo vyjádření o demoličním výměru nádraží. Což svědčí o tom, že Dráhy a SŽDC přestaly uvažovat, že zde ten vlak zůstane zachovaný. Budovu nádraží jsme jako obec odkoupili, abychom, v případě, že někdo začal mít bláznivé nebo fantaskní představy, to mohli ovlivnit.

Mimo jiné jsme zde vybudovali cyklostezku. Měl jsem vizi, že nádražní budova bude součástí života obce, proto jsme ji napojili na obecní čističku. Předpokládalo se, že tam bude byt nějakého správce, který to pohlídá, nějaká hospůdka – když někdo přijede, že si dá pivo a může jít domů. Došlo zde k jakési generační obměně a já jsem již neměl chuť o to místo bojovat.

Je třeba vědět, že vůbec nevíme, kdo uchopí myšlenku té trati. Vlak do Polska každé dvě hodiny a zpátky, uvažoval jsem, že tu uděláme půjčovnu kol. Vezmu si kolo, zajedu do Wolimierze nebo do Pobiedny, tam kolo nechám na lístek, nebo nějaký žeton.

Jaké jsou podle Vás ekonomické aspekty – i v případě rozhodnutí v neprospěch obnovy?

Musíme dělat takové věci, aby byly lidem ku prospěchu. Když se vytváří spoje a koridory, tak se vždy berou dojezdy do Liberce, nebo jiného města, aby bylo vždy co nejvíce přepravovaných lidí.

Já mám na to jednoduchý pohled: Doprava musí fungovat synergicky, vlak i autobus, speciálně u nás kvůli počasí. Když napadne sníh, tak vlak je to jediné, co může projet. Autobus přes závěje nevyjede kopec z Horní Řasnice.

Celý rozhovor je uveden v příloze č.5.

5 Ekonomická rozvaha

Z ekonomického hlediska je nutno vzít v ohled jednak krátkodobá hlediska, tj. zejména investice, jelikož krátkodobý efekt rekonstrukce zkoumaných tratí nemůže z logiky věci kladnou bilanci. Při odhadu investic je třeba počítat s nezanedbatelnou cenou projektové dokumentace, případného výkupu pozemků, terénními úpravami, inflačně stoupajícími materiálovými náklady, jakož i s cenou za samotné zhotovení. Do investičních nákladů je třeba započítat náklady případného provozovatele na pořízení vlakových souprav a v případě turistického provozu také významné náklady na reklamu, bez nichž by projekt ztratil smysl.

Z dlouhodobého hlediska lze kladnou bilanci alespoň předpokládat. Dlouhodobé ekonomické výnosy by v případě zprovoznění tratí neměly finanční charakter, ale byly by založeny na regionálním rozvoji, kde by byl posílením infrastruktury podpořen přeshraniční pohyb, např. za prací, ale zejména by se, přinejmenším na některých tratích, posílil cestovní ruch. Příliv pěších turistů, a především cykloturistů by mohl napomoci rozvoji Frýdlantska. Negativní ekonomické, příp. regionálně-rozvojové vlivy turistiky přitom mohou být v této fázi úvah zanedbatelné.

„Velkým prospěchem železniční dopravy je i její relativně vyšší environmentální příznivost ve srovnání se silniční a leteckou dopravou. V dopravní politice Evropské unie náleží k preferovaným druhům dopravy právě z těchto důvodů,“ uvedli na závěr ve své knize Ekonomická a sociální geografie Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. v podkapitole o železniční dopravě. Česká republika má jednu z nejhustších železničních sítí na světě díky své minulosti a lokaci jako země střední Evropy. Hustota železniční sítě na rozlohu území ČR v kilometrech na 100 km² je 12,2. Z toho vyplývá, že jsme jako ČR na druhém místě, před námi je Německá spolková republika, po nás se v tabulce nachází Švýcarsko. V hustotě železnic na počet obyvatel v jednotkách km/10 tis. obyv. se nacházíme na 8. místě na světě s hodnotou 9,4. A délka železnic v kilometrech celkem je 9597 km, čímž je naše republika na 22. místě ve světě (Toušek, Kunc, Vystoupil a kol., 2008, s. 252).

Železniční tratě na území Libereckého kraje se dnes používají pro regionální, celostátní i mezinárodní železniční dopravu. Z pohledu politického lze tratě na území kraje také rozčlenit na vybudované soukromými společnostmi nebo státem. Vznikly v období let 1857–1903. Celkově se zde nachází 10 celostátních a mezinárodních tratí, přičemž jejich stavební délka činí 314,2 km. Dále se v kraji nachází 8 regionálních tratí, jejichž celková stavební délka činí 148,5 km. Jsou propojeny s tratěmi celostátními či mezinárodními (Vursta 2009, str. 4).

5.1 Finanční rozvaha

Při odhadu nákladů na znovuzprovoznění tratí je třeba vycházet jednak z odhadu nákladů na rekonstrukci samotné trati a jednak z odhadu pořizovacích nákladů na vlakové soupravy. Vzhledem k možnosti, že provoz trati může obsluhovat externí firma, jak se to děje na ostatních tratích a trať tak nebude nutno provozovat plně z veřejných prostředků, není pořizovací cena

vlakových souprav do odhadu zahrnuta. Odhad nákladů na znovuzprovoznění je tedy založen pouze na předpokladu rekonstrukce trati, tedy úpravu železničního tělesa a pokládku kolejí. Při výpočtu byla použita čísla z již realizovaných projektů Správy železnic (Správa železnic, 2023). Bylo vybráno 10 projektů rekonstrukcí, které se technickými parametry přibližují tratím zkoumaným v této práci. Jsou to výhradně jednokolejné regionální tratě bez elektrického provozu, vedené většinou hornatým nebo podhorským terénem, u kterých se prováděla oprava nebo výměna železničního spodku i svršku, včetně přejezdů, mostů a propustků. Ze získaných dat byla vypočtena průměrná cena za rekonstrukci jednoho kilometru tratě, tato cena pak byla vynásobena koeficientem odpovídajícím roční inflaci (peníze.cz, 2023) podle roku, v němž k rekonstrukci došlo. Inflace byla určena z dat ČSÚ.

K analýze byly vybrány tyto projekty:

1. Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí (13,9 km; rekonstrukce železničního spodku, svršku, mostů vč. 26 přejezdů).
2. Rekonstrukce koleje Křižany – Karlov p. J. (6,6 km; rekonstrukce železničního svršku, mostů a propustků).
3. Rekonstrukce koleje v km 10,768 - 12,300 trati Turnov – Hradec Králové (1,5 km; odvodnění železničního spodku, kompletní rekonstrukce železničního svršku, oprava mostu, propustků, 5 přejezdů).
4. Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda (49,2 km; rekonstrukce železničního svršku, spodku, výstavba nových nástupišť, výstavba moderního sdělovacího, zabezpečovacího a elektro zařízení).
5. Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald (27 km; v členitém a horském terénu s malými poloměry oblouků a se složitými výškovými poměry. Na trati se nachází velký počet železničních přejezdů a přechodů pro pěší).
6. Rekonstrukce žel. svršku km 3,730-8,175 trati Plzeň – Žatec (4,4 km; směrové a výškové řešení, mostní objekty, přejezdy, zabezpečovací zařízení).
7. Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec (6 km; rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně vybraných propustků, přejezdu vč. úpravy zabezpečení, sanace přílehlých skalních svahů, ochrana a přeložka kabelových vedení).
8. Revitalizace trati Bludov – Jeseník (20,5 km; kompletní rekonstrukce dlouhého úseku trati vč. nové sanace proti promrznání, 6 zastávek, 15 přejezdů apod.).
9. Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice (13 km; výměna kolejového svršku, oprava 3 mostů a 33 propustků, 24 přejezdů).
10. Trať 024 Ústí nad Orlicí – Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí – Letohrad (14 km; úprava železničního svršku, rekonstrukce nástupišť, výměna zabezpečovacího zařízení).5

Jak vyplývá z níže uvedené tabulky, cena za 1 km jsou značně rozdílné (od 23 do 115 mil. Kč) podle rozsahu prací a místních podmínek. Celková průměrná cena za rekonstrukci 1 km trati činí cca 57 mil. Kč. Údaje v tabulce byly pro přehlednost zaokrouhleny na 3 platné číslice.

Tab. 1: Přehled 10 tratí a jejich celková cena rekonstrukce a odhad dnešní ceny

trať	km	celková cena (mil. Kč)	cena / km (mil. Kč)	rok dokončení	inflace dle ČSÚ (%)	koeficient	odhad dnešní ceny / km (mil. Kč)
1.	13,9	1202	86,6	2016	4,82	1,33	115
2.	6,6	133	20,1	2016	4,82	1,33	26,7
3.	1,5	109	71,1	2016	4,82	1,33	94,6
4.	49,2	895	18,2	2016	4,82	1,33	24,2
5.	27	898	33,3	2016	4,82	1,33	44,2
6.	4,4	143	32,2	2016	4,82	1,33	42,8
7.	6	138	22,9	2016	4,82	1,33	30,5
8.	20,5	361	17,6	2017	5,29	1,29	22,7
9.	13	1070	82,5	2016	4,82	1,33	110
10.	14	614	43,9	2016	4,82	1,33	58,4
Průměr odhadu dnešní ceny:							56,9

Zdroj: Správa železnic (SŽ), autorem upraveno

Dle sdělení odpovědného pracovníka Správy železnic je odhad ceny nižší – cca 40 mil. Kč/km.

5.1.1 Jindřichovice pod Smrkem – Mírsk – Gryfów Śląski

Při finanční rozvaze stavby trati z Jindřichovic do Gryfówu Śląskiho se musí počítat minimálně s 18 km trati. Na českém území se jedná pouze o traťový úsek dlouhý 2,454 km. Přičemž by firma stavějící trať musela vzít v úvahu i rekonstrukce, popřípadě stavbu mostů, propustků a oprava náspů apod.

Lze konstatovat, že značná část bývalé tratě vede na polském území, musela by tedy více fungovat mezinárodní spolupráce či určitá forma meziregionální integrace.

Postup výpočtu odhadu ceny v případě Jindřichovic pod Smrkem – na státní hranici byl stejný. Z nádraží v Jindřichovicích na státní hranici po bývalém traťovém tělese je 2,454 km. Průměrnou cenu za kilometr je zjištěných 56 902 220,49 Kč/km. Tato dvě čísla byla následně vynásobena: 2,454 km × 56 902 220,49 Kč/km = 139 638 049,08 Kč za celý úsek tratě na území ČR.

Zrekapitulováno: Odhadovaná cena z Jindřichovic pod Smrkem ke státní hranici je 139 638 049,08 Kč (zaokrouhleno nahoru na tři platné číslice: 140 milionů).

5.1.2 Frýdlant v Čechách – Heřmanice – Bogatynia – Žitava

Při finanční rozvaze o znovuoobnovení úzkorozchodné tratě z Frýdlantu do Heřmanic (dále do Polska a Německa) by bylo potřeba zvážit přetrasování tratě na polském území, kvůli hnědouhelnému dolu Turów. Tato rozvaha se zabývá pouze obnovením tratě ke státní hranici v Heřmanicích. Zde se jedná cca o 10,7 kilometru dlouhý úsek.

Ve Frýdlantě funguje spolek Frýdlantských okresní drah (FOD), který sdružuje osoby nadšené pro obnovu hlavně tzv. Heřmaničky, ale i třeba tratě z Jindřichovic do Mírsku. „Byl založen 10. září 2004 a jeho cílem je zachování památek a renovace bývalé úzkorozchodné železnice Frýdlant v Čechách – Heřmanice“ (spolek FOD, 2022), je zobrazeno na webových stránkách spolku.

Pan starosta Heřmanic v rozhovoru uvedl: „(...) Jako mikroregion jsme museli pro Frýdlantskou okresní dráhu koupit výtopnu, kde provozují muzeum, a platit ji ze svého. Aby měli kde fungovat. Protože České Dráhy jim to chtěli buď prodat, nebo chtěli šílený nájem. (...) Ale pak došlo k dohodě, že to jako mikroregion odkoupíme, požádali jsme o nějaké peníze na kraji a de facto jsme objekt odkoupili a oni ho budou provozovat. Na tom už je vidět, že ten spolek nemá už ani peníze na to, aby odkoupil ten objekt. Nemá finanční prostředky...“, z čehož lze posoudit ekonomickou situaci ve spolku a patrnou rezignaci pro znovuoobnovení úzkorozchodky.

Propočet průměrné odhadované ceny na 1 km je 56 902 220,49 Kč. Z Frýdlantu do Heřmanic je případná trať, respektive traťový úsek dlouhý 10,72 km. Postup výpočtu tak byl jednoduchý: 10,72 km × 56 902 220,49 Kč/km = 609 991 802,64 Kč za celou trať na území České republiky. Zrekapitulováno: Odhadovaná cena tzv. Heřmaničky (z Frýdlantu v Čechách do Heřmanic – ke státní hranici) je 609 991 802,64 Kč (zaokrouhлено nahoru na tři platné číslice: 610 miliónů).

5.1.3 Frýdlant v Čechách – Černousy – Zawidów – Zgorzelec

V případě tratě není potřeba propočítávat kolik by stálo postavení a položení kolejnic a pražců, jelikož zde je trať funkční a používána pro nákladní dopravu. Je tu otázka případného spočítání nákladů na provoz a rekonstrukci tratě na polském území. Jisté snahy a počínající debaty jsou už v procesu. Hejtman Libereckého kraje v otázce na toto téma uvedl, že provoz osobní dopravy z Frýdlantu do Zhořelce by mohl začít nejdříve do deseti let, a to by byl mimořádný úspěch. Pan starosta Heřmanic k tématu uvedl: „Už jsme se několikrát bavili o obnovení trati Frýdlant-Černousy-Zawidów-Zhořelec, tam zatím vůbec není snaha na Polské straně, na to to vždycky naráží. Už několik let to řešíme s KORIDem, což je organizace zajišťující dopravu v rámci Libereckého kraje, i v rámci samospráv tady na Frýdlantsku. Vždy to naráží na to, že se neshledal větší potenciál. Budoucnost to má, koleje tu jsou, fungují. Budeme jako samosprávy tohle téma žít, protože se bavíme o příhraničním cestovním ruchu, propojení Frýdlantska s Polskem.“ Další dotázaný starosta obce Černous, které se obnovení osobní dopravy týká zřejmě nejvíce, říkal, že jako samospráva do tohoto tématu nemá co mluvit, že je to převážně pravomoc kraje o tom rozhodovat. Ale pro obec jako takovou by to samozřejmě přínos byl. Ať už z hlediska

turistického rozvoje nebo možného nárůstu občanské vybavenosti. Území má co nabídnout, více viz kapitola 5.3.1 část Filipovka a Černousy.

5.2 Dopravní obslužnost Frýdlantska

Na základě rozhodnutí Libereckého kraje „Zásady územního rozvoje“ z listopadu 2011 regionem proházejí rozvojová osa IV. řádu – nadmístního významu ROS9 Zittau / Bogatynia – hranice ČR – Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – hranice ČR – Szklarska Poreba / Jelenia Góra. U rozvojových os se určuje, jaký má dané území potenciál, respektive v jaké linii se bude rozšiřovat výstavba, či jestli zde povede lepší dopravní infrastruktura. Frýdlantskem prochází regionální rozvojová osa a Frýdlantsko se nachází severovýchodně od rozvojové osy nadregionálního významu. Což je dáno, mimo jiné, např. bariérou Jizerských hor, které v zimní sezóně mohou představovat určitý problém v rychlejší přepravě zboží a poskytování služeb z hlediska silniční dopravy. V současnosti z Frýdlantského výběžku lidé často dojíždějí za prací do centra nadregionálního významu Liberce, což svědčí o významnosti jak silnice číslo 13, tak železniční trati 037 (Beneš, Horák, Zemek, 2022).

KORID LK zajišťuje integraci veřejné dopravy v Libereckém kraji a patří zároveň do vlastnictví Libereckého kraje, jedná se o společnost s ručením omezeným. Funguje zde integrovaná doprava Liberce (IDOL), která slouží pro veřejnou dopravu. Z pohledu veřejnosti je důležitá doprava do škol, přičemž převažuje mezi obcemi, a i do Frýdlantu a Liberce. Za prací je převažující doprava do Liberce a na úřadu a za lékařem zas do Frýdlantu potažmo do Liberce. „Optimalizace dopravy v roce 2011 zajistila dopravní návaznost, například autobusové linky navazující na železniční“ (Frýdlantsko, 2020, s. 23)

Zejména noční a pozdně večerní spoje chybí na vedlejších tratích, kde je pak otázkou ekonomika provozu, přičemž v některých obcích je problém více vzdáleného vlakového nádraží od centra sídla (například Řasnice, Raspenava nebo Višňová). Ve Frýdlantě je tento problém řešen autobusovou zastávkou u vlakového nádraží a výhledově se v územním plánu uvažuje o dopravním terminálu (tamtéž).

„Řada zkušeností z českého prostředí dokládá, že dopravní dostupnost, či ještě spíše budování dopravní infrastruktury, je často nekriticky vnímáno jako dominantní nástroj pro rozvoj regionu. Dobrá dopravní dostupnost odpovídající geografickému řádu daného regionu je nepochybně důležitá pro hospodářský rozvoj a je obtížně představitelná bez existence dopravní infrastruktury, a tedy nemalých investic do „tvrdé“ infrastruktury – do dálnic, vysokorychlostních železnic a letišť, ale také vysokorychlostních datových sítí a telekomunikační infrastruktury“, uvedli Blažek a Uhlíř ve své knize Teorie regionálního rozvoje.

„V neposlední řadě je třeba také zmínit, že dopravní dostupnost nesouvisí pouze s dostupností dalších znalostních center (to jsou fyzické a virtuální prostory pro studenty a zaměstnance, kteří společně s externími zainteresovanými stranami společně vytváří znalosti a řešení napříč obory a nachází nové způsoby spolupráce (Circle U., 2023)), ale také s otázkou kvality života.

Dostupnost turistických a přírodních zajímavostí, které zvyšují kvalitu života a tím i celkovou atraktivitu města či regionu, je rovněž podmíněna dopravní infrastrukturou“ (Blažek a Uhlíř, 2020).

„Na území Frýdlantska se nacházejí 3 železniční tratě. Trať 037 Liberec – Černousy je součástí mezinárodní železniční tratě Praha – Zgorzelec, mezinárodní úsek však slouží jen pro nákladní dopravu. Dlouhodobým záměrem je modernizace a elektrifikace trati včetně rozšíření pro velkoobjemovou kontejnerovou dopravu. Rozšíření pro osobní dopravu by zpřístupnilo návštěvnický atraktivní oblast v Německu (Neissetal, Berzdorfer See), z polské strany však chybí pozitivní odezva. Na tuto trať navazují dvě regionální tratě 038 Raspenava – Bílý Potok a 039 Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem. Síť železničních vleček k historickým průmyslovým areálům není využívána. Všechny tratě pocházejí z 19. století a nejsou modernizovány ani elektrifikovány, provádí se jen údržba. Ta zejména po poškození povodněmi v roce 2010 váže prostředky, které nemohou být využity na další rozvoj tratí“ (Frýdlantsko, 2020, s. 22-23).

5.3 Předpoklad využitelnosti pro turistiku

5.3.1 Trať Frýdlant – Černousy – Zgorzelec

Turisticky by byla trať atraktivní nejen pro pěší turistiku, ale také pro cyklistické výlety především z/do cílové stanice Zgorzelec, která nízkou nadmořskou výškou vhodná jako dojezdový cíl z celé oblasti Lužice. Především ze samotného Frýdlantu z velké části podél popisované trati, po které by bylo možno se vlakem do Frýdlantu opět vrátit. Pro německé či polské cykloturisty se nabízí varianta opačná – vlakem do Frýdlantu, prohlídka města a zpět do Zgorzelce na kole podél Smědé. Cesta vede podél Přírodní rezervace Meandry Smědé, vodní nádrže Niedów a Berzdorfer See, kde navazuje na Grüner Radweg do Görlitz a Zgorzelce.

Cyklisticky atraktivní je i trasa do Zgorzelce ze Žitavy, kam lze pohodlně dojet přímými vlaky z Liberce a poté by bylo možno se opět vlakem přes Frýdlant do Liberce vrátit. Myslitelný je také cyklistický výlet z Mirsku (který by mohl být vlakem dostupný z Frýdlantu přes Jindřichovice pod Smrkem) s výhledem na severní svahy Jizerských hor. Všechny tyto výlety se vzdáleností kolem max. cca 40 km a terénním profilem se dají označit jako snadné. O málo náročnější by mohly být výlety vedené opačným směrem z údolí Nisy do výše uvedených cílů. Atraktivní by mohla být také řada menších cyklovýletů především v okolí české části trati, které není, na rozdíl od polského území, významně průmyslově využito. Přímo v okolí trati pak vede cyklotrasa 3016, která spojuje Andělku se Smědovou.

Z hlediska pěší turistiky jsou atraktivní především cíle v okolí jednotlivých vlakových stanic a zastávek, viz dále v kapitole.

Frýdlant

Mezi nejznámější dominanty Frýdlantu patří Hrad a Zámek Frýdlant, který se tyčí nad řekou Smědou na jejím pravém břehu. Dělí se na dvě části, gotický hrad a renesanční zámek. Z gotického hradu se dochovala pouze velká válcová věž. Zámek byl přistavěn k hradu na přelomu 16. a 17. století. Hlavním stavitelem byl Marek Spazzi di Lancio. Celý komplex byl v průběhu času několikrát přestavován, naposledy tomu bylo v 2. polovině 19. století, kdy získal novorenesanční vzhled, který má dodnes. V roce 1801 šlechtický rod Clam-Gallasů zpřístupnil veřejnosti hradní část, která se tímto stala prvním „muzeem“ ve střední Evropě (Čížek, 2023) (souvisí to s odkazem Hrady.cz).

Pod zámkem stojí pivovar, vařící pivo Albrecht.

Pivovar, Hrad a Zámek Frýdlant nejsou turistovi z hlavního nádraží snadno dostupné, proto město Frýdlant plánuje změnu v katastru, a to zbudování nové zastávky. Pan starosta Ramzer v rozhovoru uvedl: „(...) *Chtěli bychom přidat jednu zastávku v katastru města. Pracovně se jmenuje zastávka Zámek, nebo zastávka Podhradí, tam, jak jsou tenisové kurty pod zámkem. Očekáváme, že by zastávka mohla podpořit i rozvoj cestovního ruchu. Že by tam mohli lidi v sezóně nastupovat, když jdou ze zámku, nebo na zámek a nemuseli by přes celé město – zefektivnilo by se to. Stejně tak by tam mohly vystupovat děti, co tam jdou do školy.*“

Nacházejí se zde dvě křížové cesty. Jedna je součástí naučné stezky na tzv. Křížového vrchu, který je přírodní rezervací, chráněné dubohabrové a dubolipové porosty ukrývají chráněnou lilii zlatohlavou. Rezervace byla založena v roce 1996. Byla popsána na webové stránce Národního památkového ústavu/Památkový katalog takto: „*Křížová cesta na tzv. Křížovém vrchu byla zbudována v roce 1737, a to z podnětu tehdejšího frýdlantského děkana Johanna Friedricha Leubnera. Ke zřízení křížové cesty dále pomohli radní ve Frýdlantu Josef Adalbert Springholze. (...) Jednotlivá zastavení byla opatřena křížky, které dodal Ignatz Arnold za 14 zl. Křížovou cestu se čtrnácti zastaveními uvozuje kaplička a dále ji doplňuje studánka, poustevna, kříž a kaple Božího hrobu. Jednotlivá pilířková zastavení nesou ve vrcholové kaplici smaltované obrázky s výjevy křížové cesty. Obrázky pocházejí z dílny uměleckého smaltu ve Frýdlantu nad Ostravicí. Úvodní kaplička je opatřena obrazem Krista v Gestemanské zahradě. Současnou podobu získala křížová cesta v roce 2017, kdy proběhla její kompletní obnova“ (NPÚ, Památkový katalog, 2015). Ve městě se nachází mimo jiné Křížová cesta Frýdlant, kde se dochovalo pouze 9 zastavení ze 14.*

Ve Frýdlantě je dále mnoho dalších turisticky významných cílů, které jsou označeny v Příloze číslo 6, Obr.36. Kostel svatě Máří Magdalény – „*vybudován na pozůstatku původní stavby z přelomu 13. a 14. století. Vnější podobu kostelu dala barokní úprava vedená stavitelem Franzem Mazzou z let 1708–1709 a stavba sakristie a západní předsíně z roku 1718. V současnosti jej užívá Pravoslavná církev v českých zemích a na Slovensku*“ (NPÚ, Památkový katalog, 2015). Turista přejde řeku a stane se před kostelem Nalezení sv. Kříže, který je postaven na místě, kde stál původně kostel svatě Kateřiny. Je ještě z části obklopen starým opevněním. Kostel není postaven v jednotném slohu, což zapříčinily četné přestavby. Součástí kostela je pohřební kaple

rodu Rendernů, nacházející se v interiéru. Městské muzeum Frýdlant – „*sídlí v budově novorenesanční radnice, která je jednou z dominant nejen Masarykova náměstí, ale i celého města. Můžete zde zhlédnout expozici dokumentující historický vývoj Frýdlantska a okolí, přírodnin, archeologických vykopávek a historie řemesel. Muzejním unikátem je obraz zmrtvýchvstání Krista z dílny Bartolomea Sprangera*“ (MÚ Frýdlant, 2023). Dalším možným atraktivním turistickým cílem je Železniční muzeum Frýdlantských okresních drah, nacházející se velmi blízko od hlavního vlakového nádraží, jedná o bývalou výtopnu pro lokomotivy. Ve výtopně má spolek Frýdlantských okresních drah své zázemí a dílnu. Návštěvníci si zde mohou prohlédnout historické vozy, drážní techniku či fotografie z dob provozu tzv. Heřmaničky a dalších místních tratí (Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem a Raspenava – Bílý Potok p/S). Po cestě z vlakového nádraží po žluté turistické cestě, která velmi záhy překračuje po mostě řeku Smědou, se turista dostane na Masarykovo náměstí, kde se nachází budova městské radnice, která byla postavena vídeňským architektem Franzem von Neumannem v letech 1893–1896, čímž nahradila původní radnici, která tam stála již od 16. století. „Dvoupatrová stavba s věží nese prvky severoněmecké renesance“ (NPÚ, Památkový katalog, 2015). Relativně nedaleko může potenciální návštěvník zavítat k Pohyblivému mechanickému betlému, který sestavil Gustav Simon. Zajímavostí je, že celý betlém vznikl 60 let. Celý komplex betléma je v podstávkovém domě nedaleko budovy České pošty.

Dále turista může pokračovat ke Glükově vile. Tato vila dnes slouží jako domov dětí a mládeže, Základní škola a zároveň jako Základní umělecká škola. Byla postavena Rudolfem Hamplem pro Samuela Glüka, který byl advokát židovského původu. Byla budována v letech 1909–1910.

Po cestě od Glükovy vily po žluté turistické trase, strmým kopcem po úzké silničce se lze dostat na Frýdlantskou rozhlednu Výšina, cesta je schůdná i pro starší osoby. Rozhledna má otevřeno pouze sezónně, ale mimo sezónu je tu možnost návštěvy po telefonické domluvě. Rozhledna se nachází 393 m n.m. a stavěla se mezi lety 1906–1907. Výška rozhledny jako takové je 20,8 metru.

Městské opevnění Frýdlantu je zčásti zachováno jako volně stojící zdivo, zčásti jako zdivo včleněné do současné zástavby. Vyzděno bylo z opracovaného místního kamene přibližně v polovině 14. století, písemné zmínky o hradbách jsou doloženy až k roku 1381 (NPÚ, Památkový katalog, 2015). Zbytky středověkých hradeb prošly v roce 2014 rekonstrukcí. U opevnění byla položena část původní dlažby z 18. století, která byla objevena při rekonstrukci náměstí. Součástí hradeb je obranná věž a katovská branka, kterou se podle pověsti vodili odsouzcenci na smrt (NPÚ, Památkový katalog, 2015). Na opevnění může turista narazit po cestě z vlakového nádraží, směrem na Masarykovo náměstí.

Další zajímavou možnou procházkou je cesta na tzv. Hartu, skalní ostroh nad meandrem řeky Smědé. Nachází se tam štola 200 metrů dlouhá přivádějící vodu do místní vodní elektrárny. Lze sem dojít pohodlně po zelené turistické trase, která pokračuje dále na sever do Arnoltic. Harta má nadmořskou výšku 321 m n.m. Pro železnici zde byl vyražen Rigelský tunel směrem na Černousy (037). Grafické znázornění turistických cílů je na Obr. 36

Višňová

Z železniční stanice vede zelená turistická značka po stráních Michalova vrchu kolem Pohanských kamenů – skupiny balvanů z rumburské žuly, jejichž seskupení připomíná dolmen. Cesta vede do centra obce k raně gotickému kostelu Sslání sv. Ducha, jehož nejstarší presbytář je z konce 13. století. Vedle kostela je v bývalé márnici zřízeno muzeum, ve kterém je představena historie Višňové a dalších spádových obcí.

Mezi obcemi Višňová a Filipovka a dále až do Černous je možno po východní straně trati pozorovat přírodní rezervaci Meandry Smědé, která především v době mimo záplavy poskytuje pohled na civilizaci nedotčený přirozený charakter říčního koryta.

Grafické znázornění turistických cílů je na Obr. 31

Filipovka a Černousy

Současná železniční trať 037 z Liberce až k česko-polské státní hranici v Černousích pokračuje do Zawidowa a Zhořelce, avšak v Černousích končí osobní doprava. Dále, prozatím, pokračují jen nákladní vlaky. Z turistického hlediska je v oblasti pět turisticky významných lokalit. Obec Andělka je obklopena ze tří stran Polskou hranicí. Přístupových cest je k obci málo (pouze 3 cesty, z toho jedna lesní) a obec je takto odříznutá od světa. O to impozantněji zde působí kostel svaté Anny z 18. století, který byl v roce 1992 celkově opraven a posléze vybaven novými věžními hodinami (Turistika.cz, 2022). V Andělce se také nachází u místního zemědělského podniku turisticky a geograficky atraktivní průsečík 15. poledníku a 51. rovnoběžky. Jsou zde informační tabule s popisem významu místa. Andělka je turisticky dostupná od vlakové zastávky Filipovka.

V Černousích je nově vybudovaná cyklostezka, propojující Českou republiku s Polskem a Německem. V části obce Ves se nachází pozdně gotický kostel svatého Vavřince. V samotných Černousích lze navštívit bývalý zámek, rekonstruovaný na restauraci a penzion se statkem, kde chovají skot, koně a další zvířata. Cesta od železniční stanice k zámku vede kolem klasicistní kaple svatého Jana Nepomuckého z roku 1797.

Důležitým faktorem ovlivňujícím místní životní poměry, je řeka Smědá, která se téměř každý rok z jara a na podzim vylévá z břehů a zaplavuje místní říční nivu. Kromě železnice je oblast Černous dostupná prostřednictvím silnic třetí třídy (III/0352 a III/0353), které slouží především pro místní obyvatele.

Grafické znázornění turistických cílů je na Obr. 30

Zawidów

Zawidów leží stranou průběhu zkoumané trati. Je především tranzitní obcí pro silniční dopravu mezi Frýdlandem (resp. Libercem) a Zhořelcem a východní částí Saska. Z turistického hlediska stojí za zmínku dominantně umístěný cihlový Kościół pw. Świętego Józefa Rzemieślnika s fontánou Nejsvětější Panny Marie a také zdaleka viditelná stará věž bývalého evangelického kostela.

Sulików

Je jediným významnějším cílem při přejezdu z Černous do Zhořelce. Bohužel nejen pozitivně. Kromě zachovalých hrázděných staveb v obci (Zabudowa Przysłupowa) působí odstrašujícím dojmem bazaltový důl, jehož hranu trať částečně kopíruje.

Zgorzelec

Zgorzelec a sousední Görlitz jsou vedle Frýdlantu nejatraktivnějšími cíli celé uvažované trasy. Nádraží Zgorzelec je umístěno mezi rozsáhlou zahrádkářskou kolonií a stejně rozsáhlým sportovním areálem, obklopeným soustavou městských parků a lesoparků. Směrem na sever se po dvacetiminutové chůzi objeví Park im. Andrzeja Błachanca s amfiteátre a Domem kultury, přímo hraničící s Parkem Nadnyskim s cyklostezkou, turistickými přístřešky a výhledy do údolí Nisy. Na oba parky navazuje Skwer Księdza Jerzego Popiełuszki. Dále v centru města se nachází ještě Park Paderewskiego sloužící k odpočinku spíše občanům města.

Ze staveb jsou turisticky atraktivní spíše sakrální objekty, především odvážně moderní Kościół pw. św. Józefa Robotnika i św. Barbary, příp. cca 100 let starý kostel sv. Bonifáce. Za zhlédnutí stojí i poměrně vzdálený renesanční zámek Pałac w Łagowie ze 14. století a Muzeum Łużyckie na břehu Nisy. Památkem, který by mohl být atraktivní hlavně pro vzdálenější turisty, je bývalý koncentrační tábor Stalag VIII-A, který důstojným způsobem připomíná část historie, která bohužel stále, jak se zdá, ještě není zcela uzavřena.

Graficky jsou turistické cíle znázorněny na Obr. 34, 35.

5.3.2 Trať Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia

Tato trať je turisticky atraktivní spíše pro cyklisty než pro pěší. Obnovení trati v původní podobě jako spojnice Frýdlantu a Žitavy je vzhledem k terénním změnám na polském území (zřízení dolu Turów) a k destrukci tratě na českém území vyloučeno. Proto došlo k rozhodnutí zastupitelstev dotčených obcí neobnovovat původní úzkokolejku a místo toho na původním železničním náspu vybudovat cyklostezku. Původní trať by mohla být obnovena v krátkém úseku mezi Frýdlantským nádražím a bývalou výtopnou, kde je dnes zřízeno železniční muzeum.

Z turistického hlediska je na trase kromě Frýdlantu, popsaného v předchozí kapitole, několik dalších atraktivních cílů. Od bývalé výtopny pokračuje trasa úvratí do obce Dětrichov, kde je možno spatřit, nikoli však navštívit, původně středověký, v baroku přestavěný, kostel sv. Anny. Trasa pokračuje kolem zalesněného návrší, na němž byla vystavěna výrazně atraktivnější cca 24 m vysoká rozhledna (OÚ Heřmanice, 2014), z níž je výhled na Jirezské hory, Krkonoše, jakož i na elektrárnu a důl Turów. Pod návrším je ještě možno navštívit přírodní památku Kodešova skála (Turistika.cz, 2022), zachovalý čedičový skalní masiv v dávno zaniklém lomu s výskytem vzácných rostlin. V závěru plánované cyklostezky je k vidění aktuálně chátrající budova heřmanické železniční stanice, o jejíž rekonstrukci či demolici teprve bude muset být rozhodnuto. Cyklostezka by měla podle plánu být vybavena informačními tabulemi a odpočívadly.

Cyklisté mají možnost v návaznosti využít místní komunikace v Bogatyni nebo cyklotrasu 3039 a připojit se na dálkovou trasu ER-2 (Euroregionalny slak rowerowy) vedoucí z Žitavy po severní straně Jizerských hor a Krkonoš až k Adršpachu (Vyletnik.cz, 2009).

Grafické znázornění turistických cílů je na Obr. 33.

5.3.3 Trať Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – Mirsk

Železniční trať 039 vede z Frýdlantu zemědělskou krajinou podél obcí Krásný Les a Dolní Řasnice do Jindřichovic pod Smrkem se zajišťkou do Nového Města pod Smrkem.

Jindřichovice pod Smrkem

Podobně jako trať 037 případně provozovaná až do Zgorzelce, má i trať 039 případně provozovaná až do stanice Mirsk či Gryfów Śląski atraktivitu pro cykloturistiku spíše než pro pěší. A to pochopitelně i tehdy, pokud by se v místě bývalé dráhy neprovozovala železnice, "pouze" zřídila cyklostezka.

Podél trati, v téměř celé její délce, vedou cyklostezky (na české straně 3059 a 3006, na polské straně Pętla Lwówecka) a několik cyklostezek trať křížuje. Takže v případě znovuzprovoznění by bylo teoreticky možno téměř na kterékoli stanici vystoupit a vydat se k cílům vzdáleným většinou méně než 1 hodinu jízdy na kole.

Již půlhodinu pěší cesty na jih z nádraží v Novém Městě pod Smrkem lze vstoupit do komplexu pěších i cyklistických turistických cest pod Svinským vrchem a Měděncem.

Na české straně jsou turisticky nejzajímavější Jindřichovice pod Smrkem a jejich nejbližší okolí, především Žijící skanzen s jediným funkčním větrným mlýnem v Čechách, Krajina útulná (komplex pastvin jako bezzásahová ukázka vzhledu původní krajiny) a naučná stezka Okolím Jindřichovic za výšinami ideálu a do údolí duše (Sdružení Český ráj, 2023).

Ze staveb v Jindřichovicích zaujme zřícenina pozdně románského kostela sv. Jakuba, zchátralý ale funkční kostel Nejsvětější Trojice a Hliněný dům – kruhový hliněný domek známého herce Jaroslava Duška, vystavěný netradičním způsobem.

Mezi nejatraktivnější cíle na polské straně patří, severozápadně od myšlené trati, hluboké údolí řeky Kwisy, na níž přehradou vznikla vodní plocha Jezioro Leśniańskie, obklopená několika zachovalými hrady a zříceninami, skalními výhledy, pláží a přístavišti výletních lodí. Podél meandrů řeky vedou značené turistické cesty. Samotné městečko Leśna poskytuje turistům dostatečné zázemí.

Na jihovýchod od polské části trati se nachází atraktivní destinace Świeradów-Zdrój, podhorské lázeňské městečko s mnoha pěšími i cyklistickými turistickými trasami a stezkami, rozhlednami a místy dalekého výhledu, bobovou dráhou, bezpočtem restaurací a možností ubytování.

V bezprostředním okolí polské části bývalé trati nelze pominout bývalou železniční stanici ve Wolimierzi, kde vzniklo alternativní umělecké centrum Klinika Lalek. Jižně od Mirsku je přístupná rozhledna na vodárenské věži, funkční Kościół Zwiastowania NMP (Zvěstování

Nejsvětější Panny Marie), romantické ruiny protestantského kostela.

Z širě této práce je pak třeba připomenout atraktivitu cyklistického spojení mezi Gryfówem Śląskim a Zgorzelcem. Mezi těmito cca 40 km vzdálenými městy lze najít nejméně jednu víceméně pohodlnou trasu pro celodenní výlet.

Grafické znázornění turistických cílů je na Obr. 32.

6 Závěr

Rozvojový potenciál zkoumaných tratí spočívá, jak bylo zjištěno, především v rozvoji turistiky. Jistý vliv by jejich potenciální zprovoznění mělo i na zlepšení infrastruktury – přeshraniční pracovní a obchodní styk, s rozvojem turistiky by však, jak ukazují výsledky této práce, jeho význam nebyl zásadní.

Rozvojový potenciál mají zaniklé tratě dvojí typu: jednak při teoretickém znovuzprovoznění (které je v některých případech již téměř nerealizovatelné) jednak při přebudování na cyklostrasy a pěší turistické, resp. naučné stezky. Turistická atraktivita jednotlivých tratí se částečně liší, jednak značně rozdílnou délkou tratí, jednak krajinou, kterou trať prochází a turistickými cíli, kterými je obklopena. Všechny trati jsou využitelné jak pro pěší turistiku, tak pro cykloturistiku, u některých však některá z těchto atraktivit převládá.

Z rozhovorů zainteresovaných osob pak vyplývá, že již byly podniknuty kroky, které vedou ke zvýšení atraktivity některých oblastí. Zainteresované obce jednají společně a dosahují postupných úspěchů. Kromě toho jsou (viz sdělení starosty Frýdlantu) vedena další jednání, která připravují půdu pro rozšíření oblastí příhraniční a přeshraniční spolupráce. Ze všech provedených rozhovorů vyplývá, že další rozvoj kraje do velké míry závisí na jednání o případných přeshraničních projektech – z polské strany není projevován odpovídající zájem. Ze průzkumu turistického potenciálu vyplývá, že trať Frýdlant – Zgorzelec / Görlitz by mohla region citelně turisticky oživit. Podél této trati je poměrně značné množství turistických cílů, především pak na obou jejích koncích. Jednak by tedy její znovuzprovoznění pro osobní dopravu (nákladní doprava na trati probíhá) přivedlo německé a polské turisty na Frýdlantsko, jednak by mohlo nabídnout českým turistům atraktivní cíle na polské a německé straně hranic. Přičemž potenciál se týká do stejné či podobné míry turistů pěších i cykloturistů.

Trať Frýdlant – Heřmanice, z níž po destrukci v 70. letech minulého století zůstalo pouze drážní těleso, je již předmětem poměrně živého jednání mezi zainteresovanými obcemi a spolkem Frýdlantské okresní dráhy. Jak potvrdily provedené rozhovory, bylo rozhodnuto úzkorozchodnou trať obnovit v krátkém úseku mezi frýdlantským nádražím a bývalou výtopnou, odtud pak bude po drážním tělese vedena cyklotrasa, která bude současně naučnou stezkou vybavenou odpočívadly a ilustrativními cedulemi. Místní akční spolek (MAS) předpokládá, že toto využití má potenciál oživit geograficky související obce.

Trať Frýdlant – Mířsk je v části do Jindřichovic pod Smrkem v pravidelném provozu, část pokračující za státní hranici má z důvodu nezájmu z polské strany malou, avšak nenulovou šanci na znovuzprovoznění. Jak se v této práci ukázalo, její potenciál je na české straně ve využití turistických cílů jižně od Nového Města p/S a v okolí Jindřichovic p/S, na polské straně pak v cyklistické dosažitelnosti atraktivního hlubokého údolí řeky Kwisy na sever a vyhlášené lázeňské destinace na jih od myšlené trasy. Avšak i z hlediska pracovních příležitostí lze předpokládat povzbuzení umožněním přeshraničního dojíždění.

Z ekonomické rozvahy vyplývá, že investice do obnovy tratí by byly obrovské a vzhledem ke konkurenci automobilové dopravy nemůže ani zdaleka rozvojový potenciál dosáhnout úrovně,

jako měl v době, kdy byly tratě stavěny. Frýdlantský výběžek je nicméně Polskem obklopen ze tří stran a od ostatních částí České republiky je oddělen bariérou Jizerských hor. Proto úvaha o obnovení uvedených tratí má reálný základ a přinejmenším jejich turistický potenciál lze považovat za ne-li zanedbaný, pak jistě nevyužitý.

Použitá literatura a zdroje:

BENEŠ, Dominik, Ondřej HORÁK a Tomáš ZEMEK. *Geografická charakteristika území POÚ Frýdlant: Seminární práce z předmětu Regionální geografie ČR*. Liberec: Technická univerzita, 2022. Dostupné také z: https://cdn.fsbx.com/v/t59.2708-21/328606763_1192790878290415_7427658651826363753_n.pdf/zemek_horak_benes_frydlant_oprava3.pdf?_nc_cat=102&ccb=1-7&_nc_sid=0cab14&_nc_ohc=4HAhMUZYq84AX9sBTbh&_nc_ht=cdn.fsbx.com&oh=03_AdTOnd5yXhhop260tZ6HDUYm8Zjhi1HoUpAwF22RFJ4anA&oe=644762C4&dl=1

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: Nástin, kritika, implikace*. 3. vydání. Praha 1: Karolinum, 2020. ISBN 978-80-246-4566-7.

Circle U.: *European University Alliance* [online]. 2023 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.circle-u.eu/initiatives/knowledge-hubs/>

ČÍŽEK, Jiří. *Hrady.cz: Cestujte s přehledem* [online]. 2. 8. 2002 [cit. 2023-04-09]. ISSN 1803-0076. Dostupné z: <https://www.hrady.cz/zamek-frydlant-liberec/texty?tid=900&pos=1000>

ČÚZK: *Nahlížení do katastru nemovitostí* [online]. Praha: ČÚZK, 2004 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://nahliznidokn.cuzk.cz/>

Frýdlantsko 2020, *Analytická část: Strategie komunitně vedeného místního rozvoje byla schválena valnou hromadou MAS Frýdlantsko, z.s. dne 10. 12. 2015* [online]. Liberec, 2020 [cit. 14. 12. 2022] Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/sclld_88.pdf

FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha 5: SAXI, 2002, 64 s.

GRAMBLIČKA, Michal; ŽÁČEK, Stanislav. *Rekonstrukce Rigelského tunelu na trati Liberec–Černousy*. Sudop Revue. 2016, čís. 1, s. 5. [online]. ISSN 1803-6708. Dostupné z: <https://www.sudop.cz/admin-data/storage/get/200-sudop-revue-2016-01.pdf>

Heřmanice: Rozhledna [online]. Obecní úřad Heřmanice, 2014 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <http://www.hermanice.com/rozhledna/os-1002>

IDNES.cz: *Lokomotiva udělala salto a skončila v řece* [online]. Praha 5: MAFRA, 2018 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://tv.idnes.cz/osudova-mista-ceske-republiky/lokomotiva-udelala-salto-a-skoncila-v-rece.A180615_103932_osudova-mista-ceska_kuko

Impregnace Soběslav: Zahradní pražce [online]. Soběslav: SZ Studio, 2020 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.impregnacesobeslav.cz/produkty-a-sluzby/zahradni-prazce>

KRÁLÍK, Jan. *Muži v česku: Mohutný drtič kolejnic. „Železničním vlkem“ za války Němci ničili celé tratě* [online]. Praha-Nové Město, 9. 12. 2021 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.muzivcesku.cz/mohutny-drtic-kolejnic-zeleznicnim-vlkem-za-valky-nemci-nicili-cele-trate/>

LAPÁČEK, Petr, Josef BOSÁČEK a Petr OVSENÁK. *Zmizelé koleje, zmizelá nádraží*. Brno: CPRESS, 2019. ISBN 978-80-264-2852-7.

LAPÁČEK, Petr, Josef BOSÁČEK a Petr OVSENÁK. *Zmizelé koleje, zmizelá nádraží*. Brno: CPRESS, 2021. ISBN 978-80-264-3748-2.

Liberecký kraj: Odbor silniční dopravy – cyklodoprava v Libereckém kraji [online]. Liberec: Krajský úřad, 2008 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://silnicni-hospodarstvi.kraj-lbc.cz/page254/cyklodoprava-v-libereckem-kraji>

Město Frýdlant: Městské muzeum Frýdlant [online]. Publikáční a redakční systém, Public4u, 2000 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://www.mesto-frydlant.cz/dr-cs/1163-mestske-muzeum-frydlant.html#utm_source=mapy.cz&utm_medium=ppd&utm_campaign=firmy.cz-687580

Online Ferona: Velkoobchod hutním materiálem [online]. Praha 1, 2017 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://online.ferona.cz/detail/44260/kolejnice-pro-zeleznici-49e1-en-13674-1-s49>

Operační program Doprava: Evropská unie – investice do vaší budoucnosti [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2010, 2017 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <http://opd1.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=432>

PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002, 160 s. Bod. ISBN 80-86569-13-6.

PETRÁŠEK, Radek. *Česká televize: Železniční soutěž má své ovoce, Nisa svezla cestující* [online]. Praha: Česká televize, 4. 11. 2011 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1234676-zeleznicni-soutez-ma-sve-ovoce-nisa-svezla-cestujici>

Peníze.cz: Největší web o osobních financích [online]. Praha: NextPage Media, 2000 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/kalkulacky/znehodnoceni-koruny-inflace#inflace-vypocet>

PŘIBYL, Pavel et al. *Slovník dopravní terminologie*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2010. 1033 s. ISBN 978-80-01-04654-8. S. 208.

RYCHNOVSKÝ, Radek. *Železniční mapa České republiky* [online]. 27. 9. 2015 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://mapa.rychnovsky.cz/>

ŘEHÁČEK, Marek. Frýdlantsko: *Průvodce po krajině a jejích náladách*. Liberec: Kalendář Liberecka, 2009, 279 s. ISBN 978-80-87213-03-2

Správa železnic, státní organizace [online]. Praha 1: Správa železnic, s. p., 2023 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/prehled-projektu>

Spolek Frýdlantské okresní dráhy: O spolku FOD [online]. Frýdlant, 2022 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <http://www.hermanicka.wz.cz/html/spolek.html>

ŚLĘZOK, Robert, Slawomir FEDOROWICZ a Hubert WAGUŁA. *Atlas Kolejowy, Atlas Drah: Atlas Kolejowy Polski, Czech, Słowacji i Podkarpackiej Rusi Atlas Drah Polska, Česka, Slovenska a Podkarpatské Rusi* [online]. Krakow: Atlas Kolejowy Polski, 2014 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.atlasdrah.net/cz/liberecky/?id=linia&poz=1261>

ŠINDLAUER, Zdeněk. *Vlakopis lužický: putování po železných drahách v Lužických horách*. Praha: K-Report, 2004, 180 s. ISBN 80-903012-2-3.

Turistika.cz: Pro větší zážitek z cest a výletů [online]. 25. 7. 2022 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.turistika.cz/mista/kodesova-skala-u-hermanic/detail>

Turistika.cz: Pro větší zážitek z cest a výletů [online]. 21. 8. 2022 [cit. 2023-04-23]. Dostupné z: <https://www.turistika.cz/mista/ves-andelka-a-kostel-sv-anny/detail>

VLK, Zbyněk. *Český ráj: nechte se unést...* [online]. Sdružení Český ráj, 2023 [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: <https://www.cesky-raj.info/dr-cs/4364-naucna-stezka-okolim-jindrichovic-za-vysinami-ideal-u-a-do-udoli-duse.html>

VOLČÍK, Luděk. *Zaniklé přeshraniční železniční tratě*. Olomouc, 2018, 62 s. Dostupné také z: <https://library.upol.cz/arl-upol/cs/csg/?repo=upolrepo&key=61229690386>. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

VURSTA, Pavel. *Historie železniční dopravy v Libereckém kraji: 1859–2009*. Liberec: WEW-A, spol., 2009. ISBN 978-80-260-1998-5.

Vyletnik.cz: Turistika – Výlety – Dovolená [online]. Praha: Agentura Paseo, 2006, 26. 6. 2009 [cit. 2023-04-23]. ISSN:1802-1786. Dostupné z: <https://www.vyletnik.cz/clanek/er-2-polsko/>

ZIKMUND, František. *Železnice a vlaky*. In: *Facebook* [online]. Frýdlant: Facebook, 2022, 9. 11. 2022 [cit. 2023-04-01]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=650005869955182&set=pcb.10159620391079930>

Železniční trať Liberec–Zawidów. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 2. 6. 2009, 8. 2. 2023 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Liberec%E2%80%93Zawid%C3%B3w

ŽALUDA, Eduard, Roman SOUKUP, Miroslav VRTIŠKA, Vít HOLUB, Petr SCHEJBAL a Alena ŠVANDELÍKOVÁ. *ÚPLNÁ AKTUALIZACE ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADŮ SO ORP FRÝDLANT 2016* [online]. Praha 5: ŽALUDA, projektová kancelář, 2016, 24 s. [cit. 2023-04.-21]. Dostupné z: <https://m.mesto-frydlant.cz/filemanager/files/278888.pdf>

Seznam příloh:

Příloha 1: Mluvčí spolku Frýdlantských okresních drah - Ladislav Crha

Příloha 2: Starosta obce Heřmanice – Stříbrný

Příloha 3: Starosta obce Černousy - Richter

Příloha 4: Starosta města Frýdlant – Ramzer

Příloha 5: Rozhovor s bývalým starostou Jindřichovic p/S p.Novotným

Seznam obrázků a tabulek:

Obr. 1: Havárie před Frýdlantem

Obr. 2: Vývoj tratí v trojmezí

Obr. 3: Staniční budova v Jindřichovicích

Obr. 4: Zastávka Černousy

Obr. 5: Hraniční přechod Černousy

Obr. 6: Bývalá staniční budova Zawidów

Obr. 7: Kolejiště v Zawidówě

Obr. 8: Bývalá nádražní budova Dětrichov

Obr. 9: Muzejní úsek trati

Obr. 10: Bývalé nádraží Heřmanice

Obr. 11: Zachovalý fragment trati v Dětrichově

Obr. 12: Traťové těleso Heřmanice

Obr. 13: Okolí nádraží v Heřmanicích (sklady)

Obr. 14: Okolí nádraží v Heřmanicích (sklady)

Obr. 15: Okolí nádraží v Heřmanicích (sklady)

Obr. 16: Bývalá nádražní budova v Heřmanicích

Obr. 17: Bývalá nádražní budova v Heřmanicích

Obr. 18: Nápis na nádražní budově v Jindřichovicích p/S

Obr. 19: Bývalé těleso tratě Jindřichovice - Mirsk

Obr. 20: Bývalé těleso tratě Jindřichovice - Mirsk

Obr. 21: Nádražní budova v Jindřichovicích p/S

Obr. 22: Kolejiště v Jindřichovicích p/S

Obr. 23: Kolejiště v Jindřichovicích p/S

Obr. 24: Kolejiště v Jindřichovicích p/S - pokračování ke státní hranici

Obr. 25: Kolejiště v Jindřichovicích p/S

Obr. 26: Kolejištěs nádražní budovou v Jindřichovicích p/S

Obr. 27: Náčrt bývalé úzkorozchodné trati Frýdlant - Heřmanice

Obr. 28: Náčrt bývalé trati Jindřichovice - Mirsk

Obr. 29: Náčrt trati Frýdlant - Zgorelec

Obr. 30: Náčrt docházkových vzdáleností z Filipovky a z Černous

- Obr. 31: Náčrt docházkových vzdáleností z Višňové
Obr. 32: Náčrt docházkových vzdáleností od Jindřichovické trati
Obr. 33: Náčrt docházkových vzdáleností z Heřmanic
Obr. 34: Turistické cíle v konečné Zgorzelec / Görlitz
Obr. 35: Turistické cíle v konečné Zgorzelec / Görlitz (detail)
Obr. 36: Turistické cíle ve Frýdlantu
Tab. 1: Přehled 10 tratí a jejich celková cena rekonstrukce a odhad dnešní ceny
Tab. 2: Věkové složení obyvatel
Tab. 3: Dojíždějící obyvatelé

PLNÉ ZNĚNÍ PROVEDENÝCH ROZHOVORŮ

Příloha 1:

Mluvčí spolku Frýdlantských okresních drah - Ladislav Crha

Z jakého důvodu se Heřmanička zrušila? Jaké historické události k tomu vedly?
Nejdřív byl zastaven provoz. 13. ledna 1976. V úterý. Většinou se tratě uzavíraly se změnou jízdního řádu na přelomu května a června. Např. trasa Úštěk – Velké Březno – Lovečkovice. Teprve posledních asi 15 let se mění jízdní řád v prosinci. Trať se zavřela v lednu, úplně nečekaně v pracovní den. Bylo z důvodu špatného technického stavu trati, spodku a svršku. Z údržby tratí přišla komise přeměřit trať po předchozích několika vykolejeních. Do tratě se neinvestovalo, byly tam shnilé pražce, vyjeté kolejnice. Koluji pověsti, že to vykolejilo třikrát v Heřmanicích na zastávce, jezdilo se tam s tatrovkami do kamenolomu přes koleje, aniž by používali nějaký přejezd. Tím porušili rozchod. Ty případy nejsou přesně zdokumentovány, jen některé. Druhá pověst je, že sem v listopadu 75 přišel lokotraktor T47020 z trati Ružomberok – Korytnica Kúpele, která byla zavřená v roce 74. Ten měl prý širší rozchod, 760 mm. Na Heřmanice byl saský rozchod 750 mm. Jindřichohradecká úzkokolejka, a Třemešná – Osoblaha a ta zmíněná slovenská měly rozchod o centimetr širší. Takže 13.ledna 76 se trať definitivně zavřela a byla zavedena autobusová doprava.

Ono se to ale pak znovu obnovilo...

Ne, ne, to zastavení a obnovení osobní dopravy bylo mezi lety 47 a 57. Mezitím tam jezdily normálně nákladní vlaky.

Z literatury jsem se dověděl, že žitavské nádraží chtělo být spojeno s průmyslovou oblastí okolo Bogatynie a Děřichova, tehdy tam ještě žádný důl nebyl, takže se trať prý postavila až sem k cihelně...

Ta cihelna byla poblíž Frýdlantu-zastávky, byla také v Kunderaticích. Takže v roce 76 byla trať zastavena z důvodu špatného technického stavu do doby, než by byla trať opravena. Autobusy pak jezdily dalších 8 let. Do roku 84, kde na přelomu května – června byla trať oficiálně zrušena. Některé lokomotivy tu byly až do roku 81, dva ze tří lokotraktorů pak odešly do Jindřichova Hradce a jeden byl rozebrán na náhradní díly. Vagony tu byly až do roku 84, původně 5, jeden

odešel do Jindřichova Hradce, zbylé 4 podlehly vandalismu. Koleje se zachovaly až do roku 96, trať byla z 80% kompletní, byla tady taková euforie po listopadu 89. Říkalo se, že se bude jezdit do Zawidova, že se obnoví přechod v Jindřichovicích. To nadšení trvalo asi 2 roky, než přišlo vystřízlivění, že se asi nic dít nebude. Tady spíš chyběli lidé, podobně jako v 80.tých letech, kteří by měli odvahu s tím něco dělat a jít trochu proti režimu.

Co si slibujete od případného obnovení Heřmaničky na českém území?

Určitě se nebráním obnově trati v jakékoli délce, byť třeba jen k výtopně, byla to nabídka něčeho zajímavého.

Myslíte například z hlediska turistického ruchu?

Tak. Já to vidím, jako člověk, který se zajímá o dráhu svých od 5 let. Někdo říká, že jsme parta bláznů, co otravuje s nějakými vlaky, že to bude jen dělat hluk. Ovšem pořád se ukazuje, že město je mrtvé. Ještě před nějakými 13 lety kolem roku 2010 tady bylo několik hospod, to město žilo, teď jsou jedna nebo dvě hospody, na rozcestí nebo případně pivovar, a jinak nic. Lidi sem přijedou na zámek, pak marně hledají, kam půjdou na oběd. Jdou obvykle na rozcestí, Bílý kůň otvírá jen dva měsíce v roce. Ta úzkokolejka by byla spojením se Žitavou. Tam se jezdí na Oyibin, jednak je zážitek, že vás táhne parní mašina, ještě tam je řazen jídelní vůz. Dá se tam zajít do lázeňského městečka, na hrad, jezdí tam ještě silniční vláček na Hvozď, což je hraniční hora s rozhlednou, z níž je vidět do Jablonného v Podještědí.

V Heřmanicích je taky rozhledna...

To bys se na to dalo navázat, to už by záleželo na místních. Daly by se tam například přestěhovat muzeum z výtopny, to nádraží by se dalo snad ještě zachránit, ačkoli tam stojí už jen obvodové zdivo. Nebo by se udělala nějaká replika nebo menší verze. Případně by se ještě mohlo pokračovat do Bogatynie, což už je nějaký cíl. Jakýkoli kus na české straně, alespoň třeba do Dětrichova, do Kunratic, na Frýdlant-zastávku, což je náš cíl, přestože to je v průmyslové zóně. Je to ovšem ještě náš pozemek. Ty pozemky už jsou tak nějak průchozí ze stanice Frýdlant a se starosty jsme se dohodli, že by tam ta úzkokolejka teď končila. V rámci mikroregionu chtějí starostové spíš cyklostezku. My už proti tomu nijak nebojujeme, mikroregion se stal takovým naším ochráncem. I ta výtopna teď bude patřit mikroregionu. Budeme s nimi tímto směrem spolupracovat. Dřív jsme byli konkurenti, chtěli jsme vybudovat trať až do Heřmanic a proti tomu stál projekt cyklostezky. Nám se zdálo, že to je znehodnocení technické památky. Jsou tam přeci jen násypy, opěry mostů, ale pořád je to prostor, kam se dají koleje znova položit. Pokládat koleje není nic vyloženě složitého. Když se tam udělá cyklostezka, vylije se to asfaltem, tak vznikne mentální blok, který se velmi těžko překonává, jak už se mnohokrát ukázalo. Přitom technicky to není takový problém. I úpravu nádraží jsme udělali několikrát z vlastních prostředků a z prostředků kraje a částečně města.

Na čem to tedy teď stojí a vážně. Není tím hlavním problémem přejezd hlavní silnice č.13?

To bude jedna věc. Nejtěžší je to protlačit skrz úřady, respektive Správu železnic, protože tam se pohybujeme vedle provozované dráhy. Správa železnic to radši potlačí hned v zárodku, protože by někteří pracovníci třeba mohli ohrozit své postavení kvůli nějakým bláznům, co si

chtějí postavit železnici. Znamená to připravit nějaký podrobnější projekt a šikovně to s nimi vykomunikovat. A mít na to peníze. Myslím, že to jde. Úzkokolejka by se musela posunout, nemůže být na tom místě kde byla, to ovšem také podle mě není problém. Podobně jako závory. Mluvili jsme o tom, že se někde vyvalil násep...

To už by snad taky mělo být opraveno. Pozemek ještě patří Českým Dráhám, snad se tam drolí nějaká opěrná zeď.

Dokázal byste alespoň na 3 platné číslice odhadnout cenu?

Vycházel jsem dřív ještě z nějakých starých cen, ale dá se ušetřit tím, že se spousta věcí může udělat svépomocí. Například kolejnice se dají koupit z nějakých normálně rozchodných tratí, kde by jinak šly do šrotu. Měli jsme třeba kolejnice od firmy AŽD, která nás asi chtěla podpořit a nabídla nám výhodnou cenu. Bylo to zveřejněno i na našem Facebooku. Použité kolejnice pro lehká vozidla stačí. Pražce se mohou také použít jako výzisk z opravovaných tratí. Nový pražec stál před dvěma lety asi 1600 korun, dnes může stát kolem 2 tisíc. Pražce se tady vyrábí na 2 místech, my jsme je brali vždycky ze Soběslavi. Tam je také výroba telefonních sloupů. Dřevěné pražce se pokládají po 70 centimetrech. Dá se tedy odhadem spočítat, kolik stojí metr tratě. Musí se počítat také se šterkem dalšími výdaji.

Doslechl jsem se, že se šterk těží také z lokality Tlustec, kde je jeden z nejkvalitnějších čedičových šterků. Je opravdu třeba na železnici tak kvalitní kámen?

Podle mě stačí žula, v případě Tlustce v Brništi se těžbou změní nenávratně ráz krajiny...

Podle některých informací byla v případě Heřmaničky trať příliš blízko k budovám. Vadilo by to nějak při obnovení trati?

Když se trať stavěla bylo tam budov málo, spousta se jich postavila až po postavení trati. Nastal tam tedy nějaký rozvoj, lidé začali stavět domy a nevadilo jim to. Jako příklad můžu dát průjezd vlakem přes Frýdlant předměstí. To je směr na Jindřichovice. Od přejezdu u jatek až dejme tomu k přejezdu ve Strmé ulici je spousta fotografií z roku 1902, kde jsou jenom louky. Je tam jenom nádražíčko Frýdlant předměstí a nějaké dva domy. Ty louky tam byly až do 80-tých let, kdy se tam začalo ve velkém stavět. Ve 30-tých letech se tam stavěly domy a pak až v 80-tých letech a ta výstavba pokračuje až dodnes. Ani pod tím nádražíčkem nic nebylo.

Když si tam někdo dům postavil, tak by mu to vlastně ani nemělo vadit.

Spousta těch domů je po Němcích a po roce 45 byli Němci odsunuti a přišlo dosídlení, do domů se nastěhovali noví lidé.

V případě Heřmaničky by se jednalo o sezónní nebo celoroční provoz?

Byly by to asi nějaké vyhlášené vlaky. Např. by mohl jezdit vlak každou sobotu v rámci otevření muzea, že by k tomu jezdil vlak. Pak na objednávku. Pokud bychom to měli dělat jako spolek. Pokud by byl nějaký zájem, tak by to jezdilo třeba od května do konce září, v sobotu a neděli a červenec, srpen i třeba nějaké dny v týdnu, tak už by to musel někdo dotovat, zaplatit, protože by tady na to už museli být zaměstnanci. A v dobrovolně už by se to nedalo. Musela by to být turistická dopravní obslužnost. A když by o to byl opravdu zájem, tak by se potom daly sehnat i lokomotivy pro pravidelný turistický provoz, jako je v Žitavě a ne třeba každodenní, s tím že

by tam měli být i vlastní nějací zaměstnanci. Museli by tu být i strojvedoucí, jakoby malá firmička, přirovnal bych to např. k Černému Balogu. Tam je pravidelný provoz, tu sezónu jezdí už ve větším rozsahu, o prázdninách třeba jezdí denně. Dokonce se to možná, jestli se jim to podaří, bude se to přetvářet do normální dopravní obslužnosti, že tam budou jezdit vlaky z Podbrezové na Černý Balog, případně dál. Je to na Slovensku. Bývalá lesní železnice, Černoohrodská,...

Historické událost k zániku Heřmaničky jsme už zmínili...

Vedl k tomu jednak špatný technický stav tratě. To bylo v sedmdesátých letech, lokálky byly v celé Československé republice v ohrožení. Spousta tratí zanikla pro nerentabilitu provozu, protože tehdejší vládnoucí režim to tak vyhodnotil. Nafta byla levnější ze Sovětského svazu, takže proč vozit dráhou, ta má drahou údržbu. To můžou vozit auty. Začaly se dělat soustředěné nakládky a vykládky. Lokálka začala být přežitek, celá síť. Také některé trati na to doplatily, např. z toho Velkého Března-Lovečkovice-Radměřice-Úštěk. Naštěstí trať se také obnovuje. Česká Kamenice – Česká Lípa, to byla poslední trať v tomto souboru, která na to doplatila, protože v 1980, když přišla ropná krize, nafta šla nahoru a najednou stát otočil a že se všechno bude vozit po železnici. Celá osmdesátá léta se vše vozilo po železnici, takže lokálky obživly. Tady jezdily až čtyři vlaky pro písek a všechno se vozilo drahou. Také minerálky. To bylo v osmdesátých letech, a ještě chvíli po revoluci, pak zas to začalo opadat.

Tím pádem na nádraží vznikaly jakási centra, vznikaly obchody

Za komunismu to bylo jinak. Byly tu skladiště. Nějaké služby tu byla, byla spousta služeb po městě. Dnes většina lidí nakoupí v Globusu a drobné služby zanikají. Snažím se vzpomenout, co existuje dodnes – snad cukrárna, ale ta už je taky vlastně zavřená. Na nádražích byly sklady, v nich se to zboží nakládalo na auta a rozváželo se jako zásobování přímo na místo. Do Nového města se vozilo vlakem, v Řasnici se nakládalo zrní ještě asi sedm let po revoluci. Pak skončily písky z Horní Řasnice a pak už to začalo skomírat.

Příloha 2:

Starosta obce Heřmanice – Stříbrný

Bylo by obnovení trati reálně, či nikoli? Když vezmeme v potaz trať Zawidów-Liberec, Heřmanice-Bogatynia-Žitava (ta co šla tudy) a Jindřichovice-Mírsk (tam koleje už nejsou)...

Mluvím za svůj osobní názor. My už jsme se několikrát bavili o obnovení trati Frýdlant-Černousy-Zawidów-Zhořelec, tam zatím vůbec není snaha na Polské straně, na to to vždycky naráží. Už několik let to řešíme s KORIDem, což je organizace zajišťující dopravu v rámci Libereckého kraje, i v rámci samospráv tady na Frýdlantsku. Vždy to naráží na to, že se neshledal nějaký větší potenciál. Budoucnost to asi má, koleje tu jsou, fungují. Budeme jako samosprávy tohle téma žít, protože se bavíme o příhraničním cestovním ruchu, propojení Frýdlantska s Polskem. Teď to částečně nahradila autobusová doprava, kde v rámci KORIDu vznikla autobusová linka Hrádek nad Nisou-Žitava-Bogatynia-Nové Město a dál, Świeradów Zdrój a tak

přes Frýdlant to jede, kde jsou pak v návaznosti vlakové spoje. My bychom chtěli propojit spoje z Frýdlantska s Krkonošemi, do Harrachova přes Smědavu. To je pro nás významný turistický cíl – dostat lidi odtud do Krkonoš a na oplátku z Krkonoš sem do Jizerek. Ale to zase narážíme na to, že z Povodí Labe nám tam nechtějí pouštět autobusovou dopravu, jen osobní. Kvůli přehradě Souš.

Co se týká Heřmaničky, obnovení tratě títam už dnes nevidím, protože máme už jiné záměry. My jsme se domluvili s Frýdlantkými okresními drahami na tom, že cestu z Frýdlantu, od hlavního frýdlantského nádraží, kde se teď pokládají koleje a obnovuje zastávka té Heřmaničky, až po zastávku DGS a Rasl, asi 3,5 km, by měla být zachována historická muzejní trať. A odtamtud 9,5 kilometrů do Heřmanic by měla vzniknout cyklostezka. Protože nevidíme ten vývoj ani v rámci turistického ruchu ani jako využití na osobní dopravu lidí do práce. Zaprvé trať je zrušená, muselo by se to všechno obnovit a za druhé, když dnes vidíme, ty další historické tratě nějakým způsobem fungují, tak se samy neuživí. Ani v Žitavě, ta část historické tratě, která vedla z Frýdlantu, kde je to významné turistické místo (tam jezdí vlak nahoru na Oybin), tak ani tam trať není schopná trať se uživit a město Žitava to musí dotovat. A to jsou tam ty koleje zachované od roku 1945. Tady byla trať zrušena 1976 a v roce 1998 byly koleje kompletně vytrhány až některá místa, kde byly zasypány.

Takže ten názor máte spíš takový, že obnova Heřmaničky není reálná?

Heřmanička, jako taková, na osobní dopravu, nebo jako muzejní trať, to myslí víc starostů. Pracujeme na tom čtyři obce – město Frýdlant, obec Dětrichov, obec Kunratice a my Heřmanice. Jako mikroregion jsme museli pro Frýdlantskou okresní dráhu koupit výtopy, kde provozují muzeum, a platit ji ze svého. Aby měli kde fungovat. Protože České Dráhy jim to chtěli buď prodat, nebo chtěli šílený nájem. Myslím, že dosud platil FOD asi 30 tisíc a od nového roku chtěli 140-150 tisíc. Ale pak došlo k dohodě, že to jako mikroregion odkoupíme, požádali jsme o nějaké peníze na kraji a de facto jsme objekt odkoupili a oni ho budou provozovat. Na tom už je vidět, že ten spolek nemá už ani peníze na to, aby odkoupil ten objekt. Nemá finanční prostředky. Vezměte si, jak to dnes dopadlo s Jindřichohradeckou dráhou, tam to chvíli fungovalo. Zajišťovala i osobní dopravu pro ty obce a teď se dostali do insolvence. To je úplně ta samá dráha, co vedla tady.

Vraťme se k Jindřichovicím, tam teď byla taky snaha, také se o tom tam jednalo, ale zůstalo stát na jednáních s Polskou stranou. Trať do Jindřichovic jezdí, jen by se to prodloužilo z Jindřichovic, ale tam to nějak skončilo. Ale to byste se museli obrátit na minulého p. starostu, který by vám k tomu mohl říct víc.

Když uvažujeme o možnostech provozu celoročního / sezónního, např. v Černousích...

Z Černous do Zawidówa, tam by to bylo asi jen sezónní, tam by se to celoročně, myslím, taky neuživilo. Takto jsme se o tom i bavili a předpokládali. Muselo by se to sezonně vyzkoušet a pak by se vidělo na cestujících, jestli by měli zájem tu službu rozšířit. Vždycky, když je něco nového, zaniklého, tak by to mohlo fungovat na bázi občasného a pak by se vidělo, jestli je zájem, a podle zájmu by to mohlo třeba rozšířit. Tak jsme zkoušeli i autobusovou linku v rámci KORIDu, první

rok byl zaváděcí, měli jsme na to prostředky i z EU. Teď už to plně hradí města a obce jak na Polské straně, tak i na České. A samozřejmě budou přispívat i ti cestující. Teď se ta služba objednává přes města a obce. Uvidíme, jak to bude fungovat nyní po COVIDu, který to trochu zkreslil a oddálil. Ale letos by mohl být nějaký ten delší čas, kdy ta linka funguje. A tak by to mělo být i u těch vlaků ve směru Černousy-Zawidów-Zhořelec. Protože samozřejmě by bylo dobré přilákat lidi do Liberce ze Zhořelce. Zhořelec má co nabídnout, je to významné historické město. Da se přejít do Görlitz. Liberec je významné historické místo s turistickým potenciálem – Botanická zahrada, ZOO, Ještěd. Ale samozřejmě další návaznosti. Jak vlakové, tak autobusové spoje. Jizerky, Krkonoše a tak dále...

Kdyby přeci jen ve vaší obci stát znovu obnovil trať, co by z toho pro vás mohlo vyplýnout, potencionální výhody/nevýhody?

My vidíme ty nevýhody. Když to řeknu, nám by se líbilo obnovit tu trať, myslím si, že by to bylo hezké. Ale ta ekonomika...to by byla ta nevýhoda. Protože když jsme se o tom na začátku víc bavili. Naše obec usilovala o ty pozemky a Heřmanické nádraží a části té trati od roku 1990. A povedlo se nám to až v roce 2017. Spoustu let ta trať chátrala, když jsme žádali koleje tam ještě nebyly tak zarostlé, dalo se s tím ještě něco dělat. Ale doopravdy to došlo do toho stádia, kdy byly ty koleje vytrhané. Řešíme i pro cyklostezku rekonstrukce všech propustků a mostků, které na té trati byly. A už víme, že i tak to budou významné investice. Když uvažujeme, jestli by tudy vlakem lidi jezdili vlakem do práce, doba je rychlá, než by ten vlak objel všechny zastávky, tak ti lidé radši pojedou soukromou dopravou, tedy autem. Protože ani autobusy dnes nenavazují každému na směnu, jak lidi pracují trochu jinak. Tím, jak se ještě dojíždí do průmyslových zón do Liberce.

Když ovšem uvažujeme 20-30 let dopředu, kdy už možná nebudou smět jezdit auta se spalovacími motory, nevyplatilo by se přeci jen mít ty mašiny a vlaky?

Dnes z ekonomického hlediska, my máme spočítáno, že by se nám to nevyplatilo. Že je výhodnější autobus. I v době, když ten vlak končil, v roce 1976, tak nad vlakem vyhrála ekonomika. Nebydlelo tady třeba tolik lidí, jako dnes, ale vidíme obyvatele, že převážně jezdí směr na Liberec. Možná by měl ten vlak návaznost ve Frýdlantu, že by pak lidé přestoupili do Liberce, ale to už se bavíme o osobní dopravě a do toho už stát investovat nebude. My jsme si s několika starosty objeli ty starší trati, jako jsou Jindřichohradecko, Osoblažsko. Osoblažsko je pro nás docela unikát, protože koleje a svršek patří SŽDC, ten se o to stará. Dvakrát denně tam vypraví osobní vlak. Nádraží prodal stát městům a obcím. Ta města a obce začala budovy rekonstruovat, aby aspoň trochu přilákali lidi, to Osoblažsko je taky takovým zapomenutým koutem. Ten spolek, který tam existuje, žije jen z darů a z dotací Moravskoslezského kraje. Ten tam vypravuje historické vlaky přes turistickou sezonu. A pak tam jedou například velikonoční vlak, vánoční vlak, čertovský vlak, ale to vše financuje Moravskoslezský kraj plus ti lidé, co si koupí jízdenku. Ten spolek, který tu historii trochu zachovává z tohohle žije. Ale i ta osobní doprava tam musí být obcemi dofinancována, což vám tam ti starostové sami řeknou. Aby tam aspoň dvakrát denně ten osobní vlak přijel.

Když se vrátíme k nám, já bych tu trať bral jako turistický cíl, protože když se bavíte s odborníky na turismus, tak vám řeknou, že se to promítá do ekonomiky. Když si položíte otázku: kolikrát vy z vesnice byste tím vlakem jel? No já říkám, asi jednou, nebo když nám přijede nějaká vzácná návštěva, tak bychom je tam vzali. A oni na to říkají, že to je přesně ono. Ze začátku bychom to zafinancovali, protože spolek na to mít nebude. Takže by to musela platit města a obce. Stát od toho dal ruce pryč, protože ten tu trať zrušil, protože tady stát žádné investice neplánoval a ani o tom neuvažuje. Takže, kdybychom do toho investovali, tak pro začátek by to ekonomicky plus mínus možná vycházelo. Ale časem to turisty omrzí, nebudou jezdit pravidelně a pak už se dostáváme do červených čísel.

Asi jsem vás nepotěšil. My stejně tu historii chceme zachovat – podél cyklostezky, která vznikne, máme naplánované nějaké panely na odpočinkových místech. Máme různé dobové fotografie, že v tom roce tady byl převrácený vagon, tady to bylo zafoukané, nebo tady to takto vypadalo v roce tolik a tolik. Prostě rozhodně chceme tu trať připomínat, to je náš úmysl. Proto jsme se i rozhodli, že podpoříme ten frýdlantský spolek a koupíme tu výtopnu, aby tam vzniklo muzeum, aby to byl turistický cíl. Řešíme i další projekty s libereckým krajem, který jim chce zaplatit projektovou dokumentaci na přejezd ve Frýdlantě. Takže by se mohl vypravovat vlak z Frýdlantského nádraží do výtopny a dál, k Raslovi, tam získali i pozemek od pana Rasla. Tam bychom chtěli, aby tam vlak jezdil, nejdřív přes sezónu a pak se uvidí, jak by to bylo dál, jaký bude zájem.

Příloha 3:

Starosta obce Černousy - Richter

Je obnovení provozu na trati Frýdlant-Černousy-Zawidów reálné či nikoli?

Samozřejmě osobní vlak Frýdlant-Černousy-Zawidów-Zhořelec by byla pěkná věc. Jak už pro osobní dopravu, tak víceméně i pro turisty. Máme tady Witku, Berzdorf, takže přiblížení k těmto turistickým cílům by bylo dobré. Akorát to nezáleží na nás, ale na těch provozovatelích, na Správě železnic a na Polské straně. Aby tam byla vůle to propojit a chtít se tím vůbec zabývat.

Provoz celoročně, nebo sezonně a jestli víte, o jaký typ mají obyvatelé zájem

Myslím si, že by to spíš bylo z turistického hlediska. Třeba od dubna do října, sezonní provoz. Protože přes zimu ti cyklisti a turisté tudy moc necestují. Ale jak říkám, to jsou naše vize, které bychom rádi viděli, ale je to opravdu na provozovatelích té dráhy. A nevím kde, ale asi by s tím musel začít nejdřív kraj, protože my jako samosprávy nejsme schopní.

Pan starosta Heřmanec mluvil o tom, že je to v jednání

Ano, tam byl návrh, že by se to propojilo. Myslím, že to tady minulý měsíc nebo začátkem roku vyskočilo – nějaká zpráva o tom, že by se to mělo propojit do Zhořelce, do Zawidowa. Ale to jsou spíš takové plány.

Kdyby ve Vaší obci stát provoz obnovil, co by to pro vaši obec znamenalo? Potencionální výhody, nevýhody, komplikace?

Nevýhody žádné a výhody? Že by se tu zvýšil turistický ruch, přibyly by tu asi lidi, protože by samozřejmě ten vlak využívali, jako využívají autobusy na Smědavu. Že by si člověk mohl vzít s sebou kolo, nebo pěší turisté. Takže by to nebyla konečná stanice, ale jen přestupní a mohlo by se pokračovat dál. Neviděl bych v tom určitě žádnou nevýhodu. Ony už tady o to nějaké snahy v minulosti byly, to zpřístupnit, nebo spustit to, znovu obnovit provoz, ale narazilo to trochu na Polskou stranu.

Zajímá mě rozvojový potenciál na Frýdlantsku a v česko-polském příhraničí...

U nás by tam stoprocentně byl ten přínos pro turistický rozvoj. Že by to už nebyla tolik periferní oblast. My jsme v minulém roce jednali s Poláky. Na stránkách naší obce je projekt Witka-Smědá, kde jsme my – obec Černousy, Zhořelec, Sulikov a Zawidów – dělali cyklostezku kolem Witky. Takže tam kdyby přijeli cyklisti na nádraží do Zawidówa, kdyby se jim nechtělo šlapat odtud, tak by se tam rozjet, nebo obráceně. Mohli by tam, mohli by zpátky vlakem. Tak že by to byl určitě přínos. I do Německa by se dostali, není to tak daleko. V Heřmancích to je asi složitější, tam už ty koleje nejsou. Ale měla by tam vést cyklostezka.

V minulosti tady ale provoz byl že?

Ano, ale ne vyloženě osobní, protože tady jezdili jen celníci. Před Zavidóvem byla celnice, na kterou jezdili celníci na vylívání, do zaměstnání. Ale osobní provoz to nebyl. To bylo ještě v osmdesátých, devadesátých letech. Tak jde o to, aby byla vůbec chuť se do toho zapojit, a hlavně to musí chtít obě strany. Jak Češi, tak Poláci a od nich ta chuť zatím moc není. To nádraží Zawidówské... ani nevím, jestli teď oni nezrušili osobní dopravu ze Zawidówa do Zhořelce. Což by byl pak problém. Ale to je na úrovni těch krajů a vojvodství předjednat to a pak můžou jet dál...

Příloha 4:

Starosta města Frýdlant – Ramzer

Bylo by obnovení provozu reálné? Např. Frýdlant-Zhořelec, nebo jsou tu další úseky jako Frýdlant – Bogatynia-Žitava a Jindřichovice-Mírsk?

Když to rozdělím, začnu špatnou zprávou. Poté, co byla zrušena úzkokolejka na celém území ČR, to znamená v katastru Frýdlantu, Heřmanic, Děřichova, kde byly koleje vytrhané, jsme se dohodli a požádali jsme už v devadesátých letech - nejdřív obec Heřmanice, pak jako dobrovolný svazek obcí, požádali jsme aby nám stát tu úzkokolejku převedl. A to se stalo myslím v roce 2018, do vlastnictví mikroregionu jsme dostali celou tu trať. A když jsme se dohadovali o tom, jak jí využijeme, tak potenciál využití vlaku je jen v katastru Frýdlantu od výtopy směrem na nádraží a zpět k výtopně. Přes most, který tam je, až jako na Cikánku, až směrem k továrnám, k DGS. Tam to umožní Frýdlantu územní plán, tam je pořád železniční svršek. To znamená, že tam je možné udělat železnici. Od té části už je změna územního plánu a tam se plánuje cyklostezka. My chceme vlastně připomínat historii úzkokolejky v rámci té cyklostezky, která bude přesně kopírovat svršek úzkokolejky. Bohužel asi ani neklapne pokus o záchranu nádraží

v Heřmanicích. To už je v úplném dezolátu – už jste určitě potkal pana Stříbrného. Jsem rád, že LK uvolnil peníze na to, aby mikroregion mohl koupit výtopnu a tu bude provozovat spolek místní dráhy.

Takže vlastně potenciál je takový, že pokud se podaří někde obnovit úzkokolejku, je velice reálný ten muzejní kousíček mezi výtopnou a nádražím. To znamená, že tam zůstane starý peron, stará nádražní budova pumpy ... a největší problém je přejezd, protože tehdy, když se na to připravovala dotace, tehdy se to zanedbala příprava. Tam, myslím, nebyl vůbec problém udělat náhradní kolej a udělat tam výhybku. Tak je to trochu problematické. A ono tomu trochu brání i to, že ta původní trať v roce 2010 (velké povodně) ta trať ujela nad větrovským potokem a nějakých 150 metrů se tam utrhla svah a celé je to pryč. Takže je potřeba vyřešit, jestli trať povede po tom stávajícím svršku, nebo ne.

Provoz celoroční/sezónní? Mají o to místní zájem?

Já si myslím, že okresní místní dráha ano, LK ji podporuje a mikroregion také. Tam záleží akorát na kilometrech, protože ty peníze na to jsou astronomické a bude problém je na to sehnat. Protože ten projekt česko-polské železniční dopravy podporuje česko-polský fond INTERREG. Ten umožňuje čerpat peníze na obnovu, na dráhy. A já sedím v monitorovacím výboru, byť jako náhradník. Seděli jsme nad tím, ale tam je problém, že investiční příprava je strašně dlouhá, ty investiční náklady jsou nesmírné. Ta lepší zpráva je, že je potenciál obnovy drážního propojení mezi Jindřichovicemi a Mírkem. Je to v nějakém záměru.

Jaká je cena výstavby železnice, alespoň na 3 platné číslice?

Jeden kilometr dráhy je od 600 milionů do miliardy, záleží kde. A je to bez daně.

Ale a se vrátíme, ta nejlepší zpráva je, že se začalo jednat o využívání železnice mezi Frýdlantem a Zawidówem pro osobní a turistickou dopravu, protože tam tomu nic nebrání. Na to máme dobrý příklad ve Szklarskej Porebě, tam se to povedlo. Tam ta trať je, jezdí po ní nákladní doprava a tam záleží jen, jak se budou odbavovat lidi a myslím, že tam je to reálné. Záleží na polských partnerech, jak to pustí. Takže je to reálné a baví se o tom, že by měl vzniknout elektrifikovaný koridor z Liberce do Zhořelce. V příštích deseti-dvaceti letech. Počítá se s tím, že by přes Frýdlant měl být napojený. Protože před druhou světovou válkou byl Frýdlant napojený na Berlín. Jezdilo se přímo z Frýdlantu do Berlína.

Kdyby ve vaší obci stát obnovil trať, co by z toho pro vás jako město mohlo vyplynout?

Co se týká úzkokolejky, tak to je atraktivita, to je jedna věc. Že se vracíme k něčemu, co tu fungovalo. Chtěli bychom přidat jednu zastávku v katastru města. Pracovně se jmenuje zastávka Zámek, nebo zastávka Podhradí, tam, jak jsou tenisové kurty pod zámkem. Očekáváme, že by zastávka mohla podpořit i rozvoj cestovního ruchu. Že by tam mohli lidi v sezóně nastupovat, když jdou ze zámku, nebo na zámek a nemuseli by přes celé město – zefektivnilo by se to. Stejně tak by tam mohly vystupovat děti, co tam jdou do školy.

Příloha 5:

Rozhovor s bývalým starostou Jindřichovic p/S p.Novotným

Mám na Vás tři otázky: Bylo by obnovení provozu na trati Jindřichovice-Mírsk reálné či nikoli? Je to strašně složitá a komplikovaná otázka. Jsem už unaven ze současných struktur politických směrů. Byl jsem tu 17 let, dělal jsem 15 let u policie vedoucího obvodního oddělení, takže jsem ve státních struktúrách byl hodně dlouho. Vnímám jsem nerad, jak se mění společenské poměry, jak se vyvíjí a hlavně, jak je to všechno nestálé. To, o čem se tu dnes budeme bavit, to zítra nemusí platit. To, co vám řeknu, nebude vůbec objektivní, bude to úplná subjektivita. Já jsem patriot tohoto území. Narodil jsem se tady, tady všude kolem byly louky, pole a sedmdesát let pozoruji, jak se to mění. Celý život jsem se snažil, aby se zdejší kraj, pospolitost, duch tohoto místa zachoval. Tedy každý krok rozhodovat velmi, velmi citlivě.

Vy jste se tedy narodil, když už byla trať zrušená?

Jistě. Ta historie byla složitá. Nebýt toho, že nás tehdy obsadili Němci, tak už nás začali obsazovat Poláci. Na Těšínsku byla už armáda, v podstatě válka, a v tu chvíli Němci obsadili Polsko a bylo po válce. A pak jsme se všichni spojovali, abych vyhnali Němce. A potom po válce to bylo tak, že když přestaly jezdit vlaky, tak i Poláci už přemýšleli, jak z toho benefitovat a mluví se o tom, že některé mašiny, které byly v Polsku naši ukradli zase zpátky. To nebyla žádná selanka. Ale o to teď nejde, jde nám o to...

Jestli by bylo reálné obnovení provozu...

Co to komu přinese? To je otázka na vás.

Mohlo by to přinést rozvoj zdejšímu území, jestli o to místní stojí.

Jsou dvě verze. První by byla nějaká lokálka. To by se nám tady asi líbilo nejvíce. Ta, kdyby fungovala, tak bychom tu měli, co potřebujeme. Potřebovali bychom zahustit takt té dopravy, aby tu nejezdily 4 páry denně, ale aby tu jezdily třeba každou hodinu. A ještě do toho nějaký autobus. Vlak má třeba tu výhodu, že když jedou do města dvě holky s kočárkem, tak si prostě nastoupí do vlaku a jedou spolu. Cestou si povídají, řadí děti, když jdou k doktorovi nebo na nákup... Autobus vezme jenom jednu. Takže to je z mého pohledu taková redundantní doprava.

Druhá stránka té dopravy – to zase chce kraj a stát a eurozóna, kteří mají megalomanské pohledy. Ti by tady chtěli rychlovlak, ale ten tady nezastaví. Tak k čemu by tu byl? Ta trasa je složitá, musí se zajíždět do Řasnice, jede se 10 minut tam, 10 minut zpátky, je tam taková smyčka. Já když jsem jako kluk jezdil do autoškoly, tak jsem byl ve Frýdlantu na kole za 20 minut. Ten rychlovlak by byl napřímo. To znamená, že část trati by se musela zrušit, čemuž já moc nevěřím. Ty by museli vynechat dvouapůltisícové Nové Město pod Smrkem a to pak ztrácí smysl. Tady není vyřešená otázka, co to tomu území, těm lidem má přinést. K čemu to bude, když se mámy nedostanou k doktorům – tady neslouží základní služby. Můj osobní, lidský, názor je, že samospráva má dělat samo-správu. A teď tady někdo rozhoduje o tom, proč by tady měly být vlaky. Mluvili jsme o tom už s Martinem Půtou, když nebyl hejtmanem ale předsedou Euroregionu Nisa. Tehdy se uvažovalo, že se tu vlaky zruší úplně. To se naštěstí nepodařilo.

Já myslím, že nejdůležitější, co místní lidé potřebují, je klid k životu. Já vidím, že u nás, sotva na podzim odjedou luftáci, tak přes hranici přijdou Poláci a vykrádají chalupy, a berou všechno. A vlezou klidně do obydleného domu. Takže v první řadě bezpečí. A v Novém Městě ruší obvodní oddělení a my tady na to bezpečia na jeho ochranu zůstanou ti lidi sami. Pomůže tomu vlak?

Vlak pomáhá jiným věcem.

Říkám, že když chceme mít stabilní území, tak tomu pomáhá spousta jiných věcí než vlak. Nejdřív musí fungovat struktury v rámci zákonných povinností státu. Na ty se vybírají daně. Polovina platu jde někam pryč – někam zmizí a nereprezentuje cenu toho, co si kupujeme. Tedy aby tady mělo smysl přemýšlet o tom, jestli sem zavést nějakou dopravu, která může i leccos zhoršit, tak musí být nejdřív ta společnost navyklá. A to tady rozhodně není. Takže se mi o tom vlastně nechce ani přemýšlet. Já jsem dělal všechno pro to, aby to tu fungovalo. Nebýt mě, tak by tu to nádraží nestálo. Když jsem sem přišel, tak tu sice nějak fungovala doprava a pak jednou přišlo vyjádření o demoličním výměru nádraží. To znamená, že Dráhy a SŽDC přestaly uvažovat, že tady někdy ten cvlak zůstane zachovaný. Takže jsem šel, přesvědčil jsem zastupitelstvo a to nádraží jsme koupili. Za hubičku. Abychom v případě, že by někdo začal mít nějaké bláznivé nebo fantaskní představy, to mohli ovlivnit. Začali jsme tu budovat cyklostezku, ta už tu je.

Ta vaše otázka součástí toho, co já vyčítám současné době. Když jsme tu dělali pozemkové úpravy, tak jsem se snažil obnovit staré cesty. Cesta je vždycky jakousi tepnou a žilou toho území. Obnovili jsme cestu přes Kukačku dolů do Polska. To prostě musí fungovat. A tahle trať je toho součástí – proto jsem do toho šel. A když vidím, že se budují cesty proto, aby tam mohly projet válečné náklady, když ty cesty dimenzují na válečnou techniku, na tanky, tak je jasné, že se nedimenzují pro nás. Ono se to dimenzuje pro někoho jiného. Ty cesty se nebudují pro zdejší lidi, aby fungovaly. Ten vlak se nebude budovat pro nás, aby tady fungoval. Já jsem měl vizi, že nádražní budova bude součástí života obce, proto jsme ji napojili na naši čističku, že tam bude byt nějakého správce, který to pohlídá, nějaká hospůdka – když někdo přijede, tak si dá pivo a může jít domů. Došlo tady k nějaké generační obměně a já jsem neměl dál chuť už o to místo bojovat. Teď už se toho musí ujmout mladá generace. Já jsem tu zorganizoval výstavbu cyklostezek i do Polska po staré železniční trati, protože to má smysl. Ty cesty musejí fungovat v rámci současné potřeby, ne aby tady projížděl rychlovlak do Prahy. Tady si lidé hledali bydlení, aby se jim tady líbilo. Nikdy v obchodě v Jindřichovicích nebude takový sortiment zboží jako ve Frýdlantě.

Nebo v Zawidówě v Polsku...

Nebo v Zawidówě v Polsku. Jsou tu Vietnamci, já jsem za ně rád, ale není to to, co bych si tu představoval. Ale já nevím, co bych si představoval. Každá služba si vždycky najde svo konkrétní místo.

Já vím, že vám to moc neusnadním, je ale potřeba vědět, že vůbec nevíme, kdo uchopí tu myšlenku té trati. Kdybych věděl, že to bude od začátku do konce naše myšlenka... Vlak

do Polska každé dvě hodiny a zpátky, já jsem uvažoval, že tu uděláme půjčovnu kol, takže si kolo vezmu, zajedu si do Volymierze nebo do Pobiedné, tam nechám kolo na lístek nebo na nějaký žeton. Takhle by to mělo fungovat, aby ti lidé se tady poznávali, aby spolu mluvili osobně. Aby to území brali všichni za své. A ne že jsem přijedou Poláci a vykradou někomu chalupu. Aby to brali lidi jako sousedský vztah. Ale to, co se teď děje ve společnosti, se na hony vzdaluje mým idealistickým představám.

Takže potencionální přínosy obnovení provozu...

Máte nešťastný koncept pro práci v nešťastné době. Když se tu úplně restrukturalizuje majetek, pracovní síly, když končí firmy, když lidi koukají utíkat, když tady udělali z DGS udělali slévárnu, tak to není nic jiného než vysátí zvyků, běžných pracovních sil do nějaké fabriky, do nějaké slévárny hliníku. Nám tady chybí elektrikáři, nám tu chybí truhláři, zedníci...

Zubaři...

Měli jsme tu šikovného truhláře, který byl schopný a všechno dokázal, a najednou šel dělat do fabriky. Tyhle firmy hubí řemeslníky a devalvují trh. A je to navíc německá firma, která strhne naše lidi tam, kde pracují za mizernou mzdu, daně odvádí v Německu, vyrobená auta se prodávají za jinou cenu tady a za jinou cenu tam, celé se to pokríví. A já to tady pozoruju jako někdejší dlouholetý starosta – kam se podíváte, tam jsou moje ruce nebo moje stopy – a najednou vidím, že nás ta doba úplně převálcuje. Té naší fabričce jsme kousek dokoupili, aby byla zase celá, stálo nás to 3 milony a má to hodnotu několika desítek, ale najednou se může někdo zbláznit, že to třeba prodá.

Jaké jsou podle vás ekonomické aspekty – i v případě rozhodnutí v neprospěch obnovy?

My musíme hlavně přežít. Musíme dělat takové věci, aby byly lidem ku prospěchu. Když se vytváří spoje a koridory, tak se vždycky berou na dojezdy do Liberce, aby bylo vždycky co nejvíc přepravovaných lidí. Takže autobusy budou přepravovat do Nového Města nebo do Frýdlantu, z Frýdlantu se pak pojedou vlakem a ve finále to bude soužití vždy až na dojezdu. Tady by vždycky měla být nějaká redukováná doprava. Doprava souvisí s energiemi. Ať už to bude nafta, plyn nebo cokoli, my jsme jenom malí lidi, my můžeme něco vymyslet, pak se toho ujmou bafuňáři, dostanou bakšiš, všichni jsou úplatní...

Já mám na to jednoduchý pohled: doprava musí fungovat synergicky, vlak i autobus, speciálně tady u nás kvůli počasí. Když napadne sníh, tak vlak je to jediné, co může projet. Autobus přes závěže nevyjede kopec z Horní Řasnice.

Příloha 6: Obrazové přílohy

všechny fotografie z archivu autora



Obr. 4: Zastávka Černousy



Obr. 5: Hraniční přechod Černousy



Obr. 6: Bývalá staniční budova Zawidów



Obr. 7: Kolejiště v Zawidówě



Obr. 8: Bývalá nádražní budova
Dětřichov



Obr. 9: Muzejní úsek trati



Obr. 10: Bývalé nádraží Heřmanice



Obr. 11: Zachovalý fragment trati
v Dětřichově



Obr. 12: Traťové těleso Heřmanice



Obr. 13: Okolí nádraží v Heřmanicích (sklady)



Obr. 14: Okolí nádraží v Heřmanicích
(sklady)



Obr. 15: Okolí nádraží v Heřmanicích
(sklady)



Obr. 16: Bývalá nádražní budova v Heřmanicích



Obr. 17: Bývalá nádražní budova v Heřmanicích



Obr. 18: Nápis na nádražní budově v Jindřichovicích p/S



Obr. 19: Bývalé těleso tratě Jindřichovice -
Mirsk



Obr. 20: Bývalé těleso tratě Jindřichovice -
Mirsk



Obr. 21: Nádražní budova v Jindřichovicích p/S



Obr. 22: Kolejiště v Jindřichovicích p/S



Obr. 23: Kolejiště v Jindřichovcích p/S



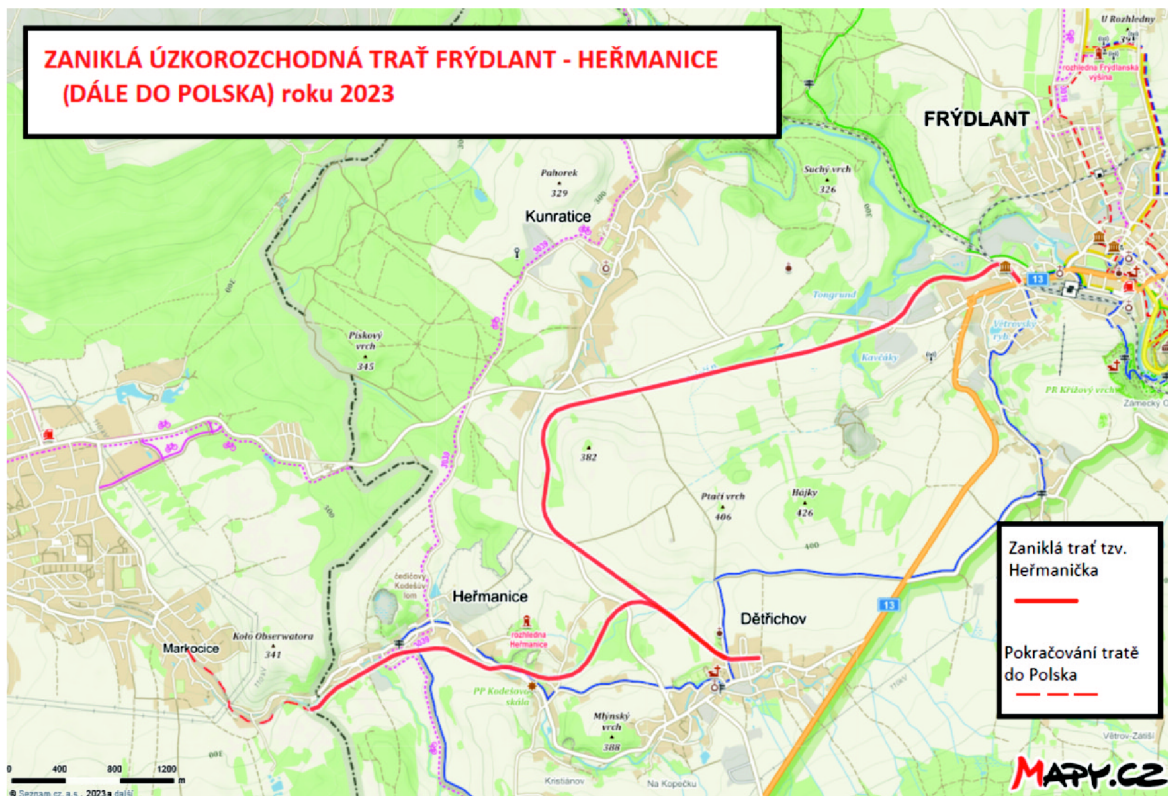
Obr. 24: Kolejiště v Jindřichovcích p/S - pokračování ke státní hranici



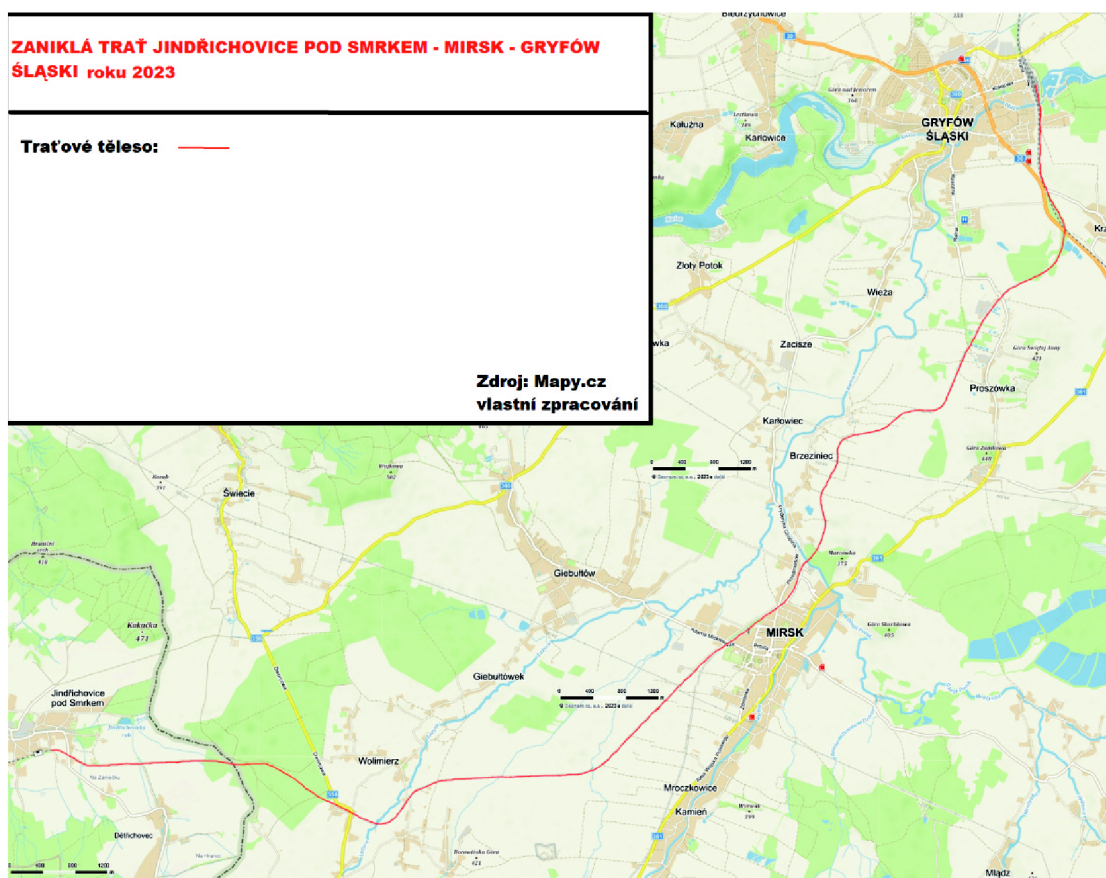
Obr. 25: Kolejiště v Jindřichovicích p/S



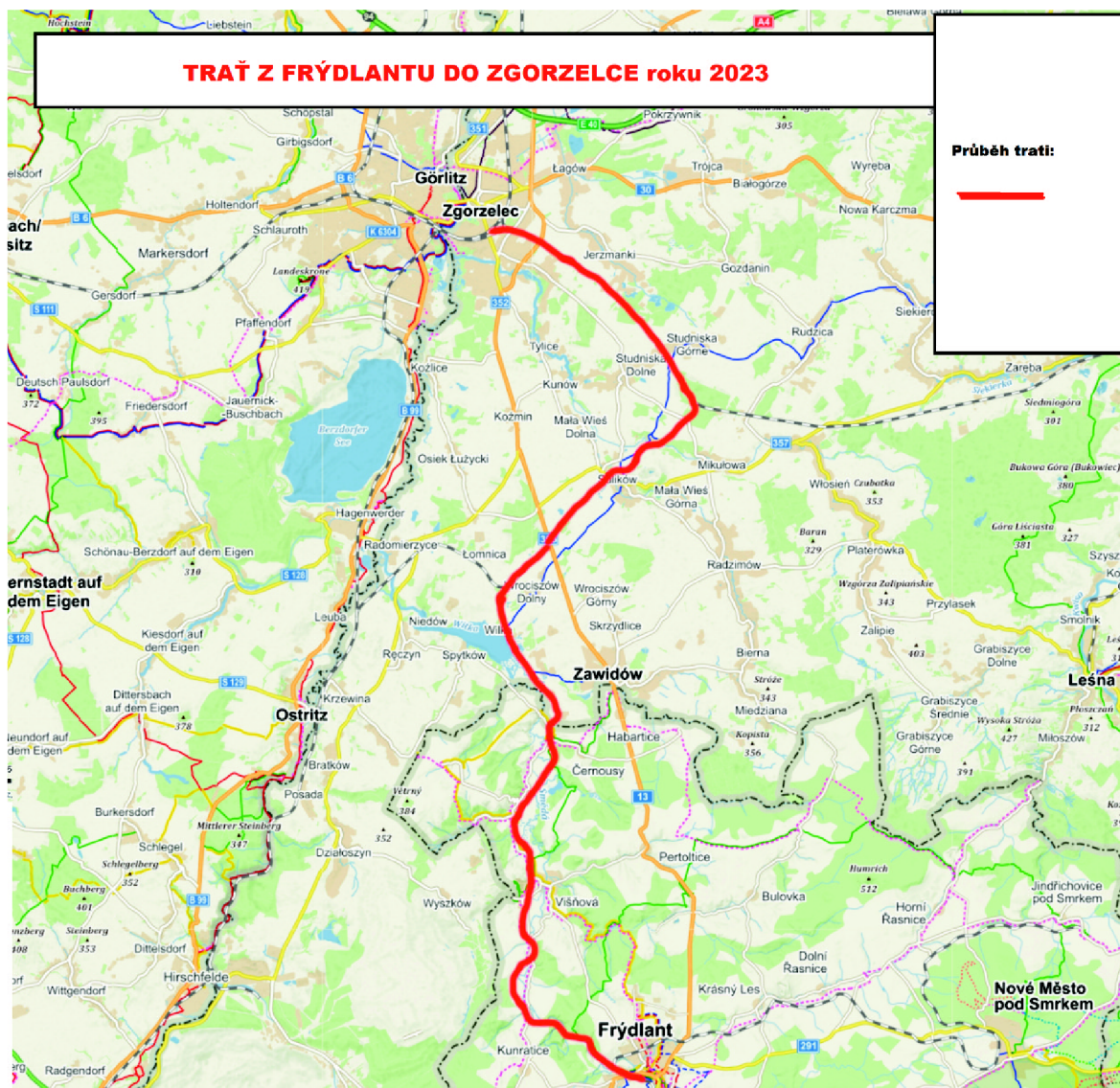
Obr. 26: Kolejiště s nádražní budovou v Jindřichovicích p/S



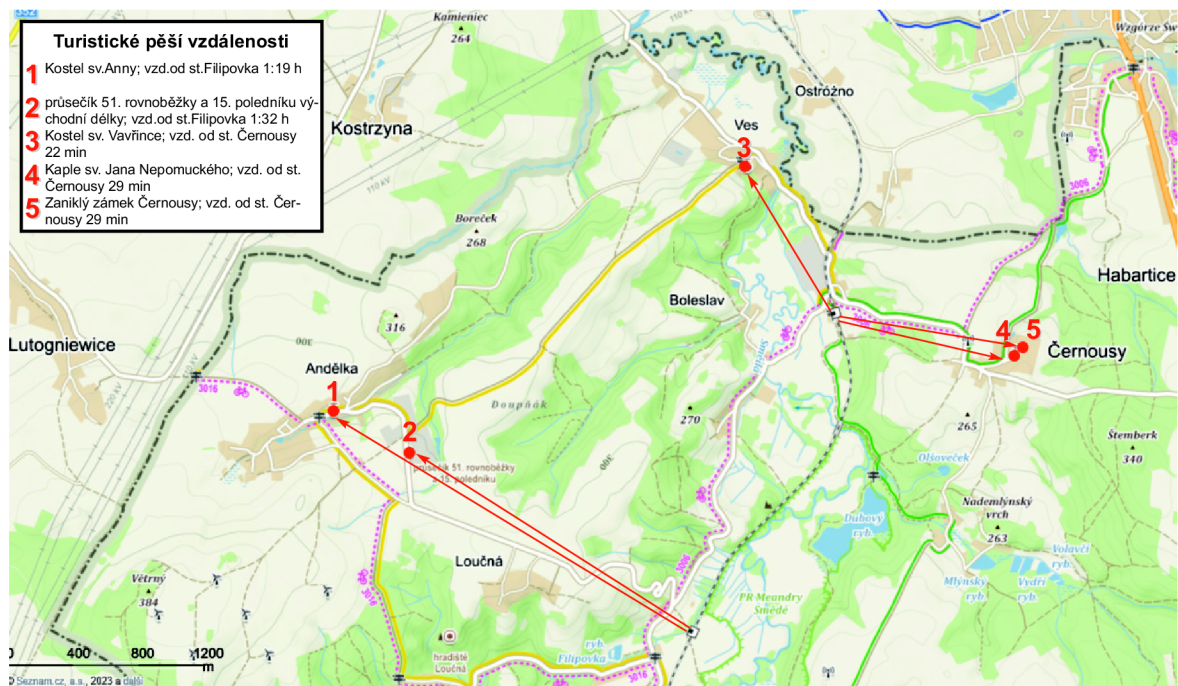
Obr. 27: Náčrt bývalé úzkorozchodné trati Frýdlant - Heřmanice



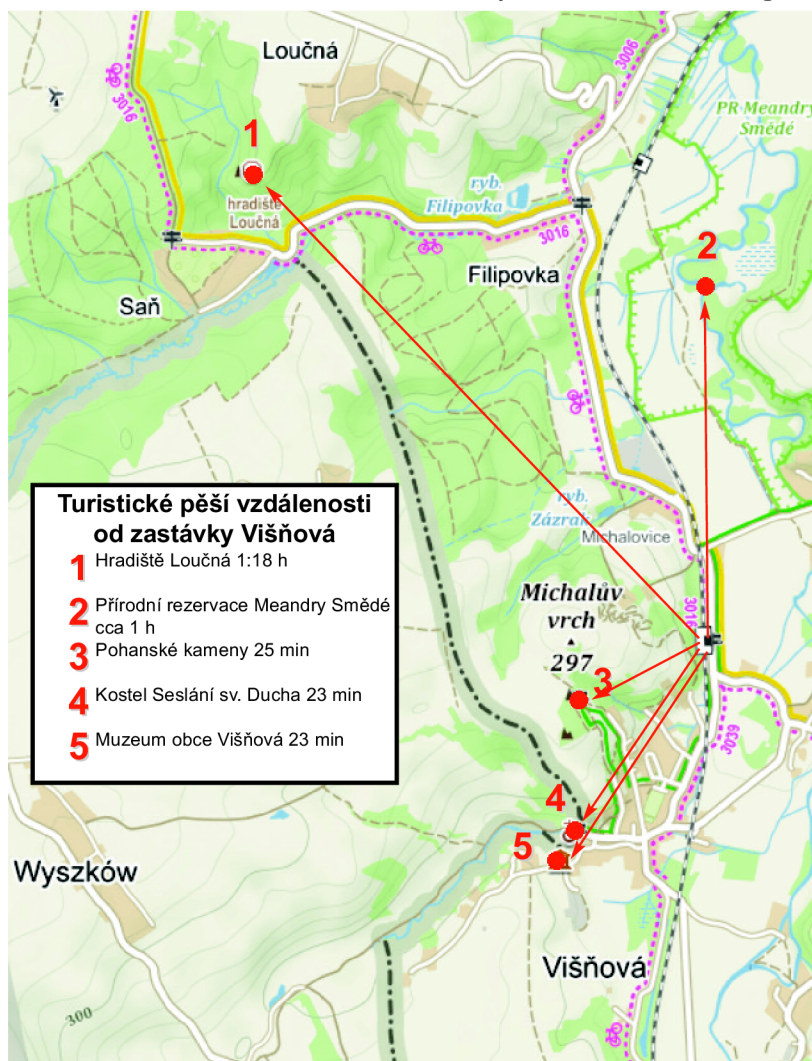
Obr. 28: Náčrt bývalé trati Jindřichovice - Mirsk



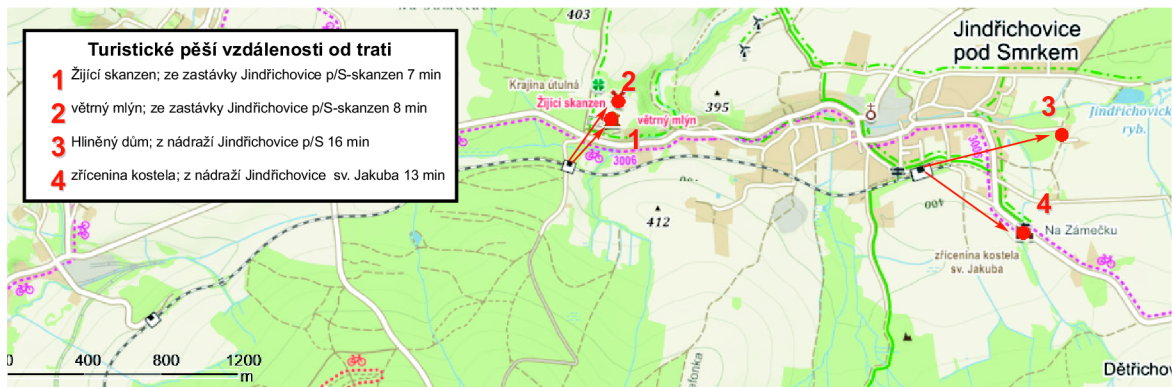
Obr. 29: Náčrt trati Frýdlant - Zgorzelec



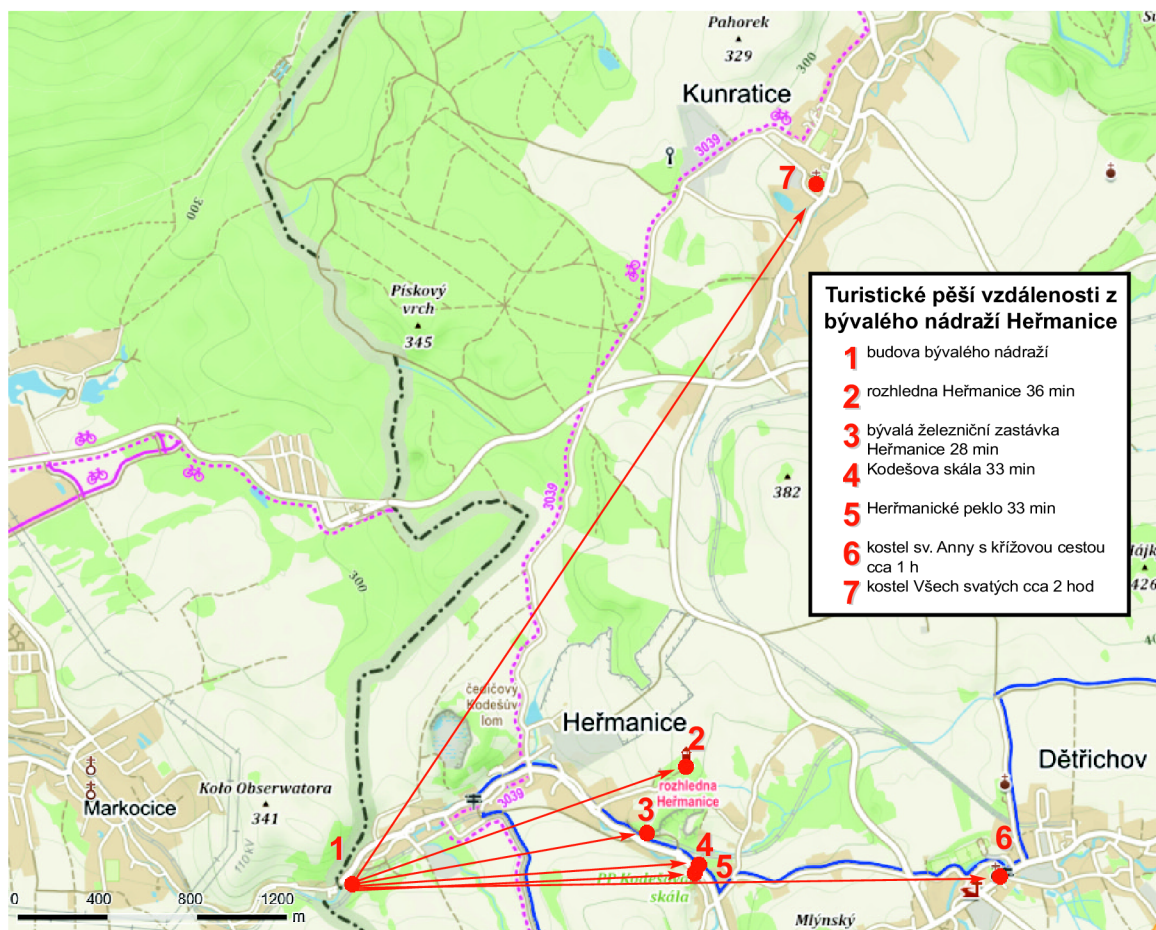
Obr. 30: Náčrt docházkových vzdáleností z Filipovky a z Černous



Obr. 31: Náčrt docházkových vzdáleností z Višňové

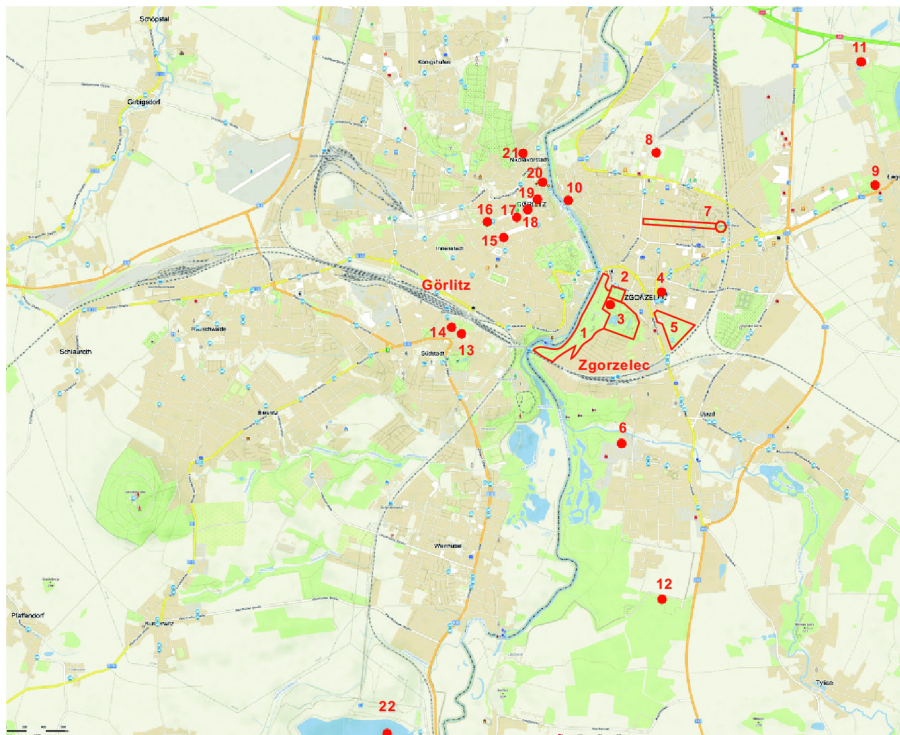


Obr. 32: Náčrt docházkových vzdáleností od Jindřichovické trati



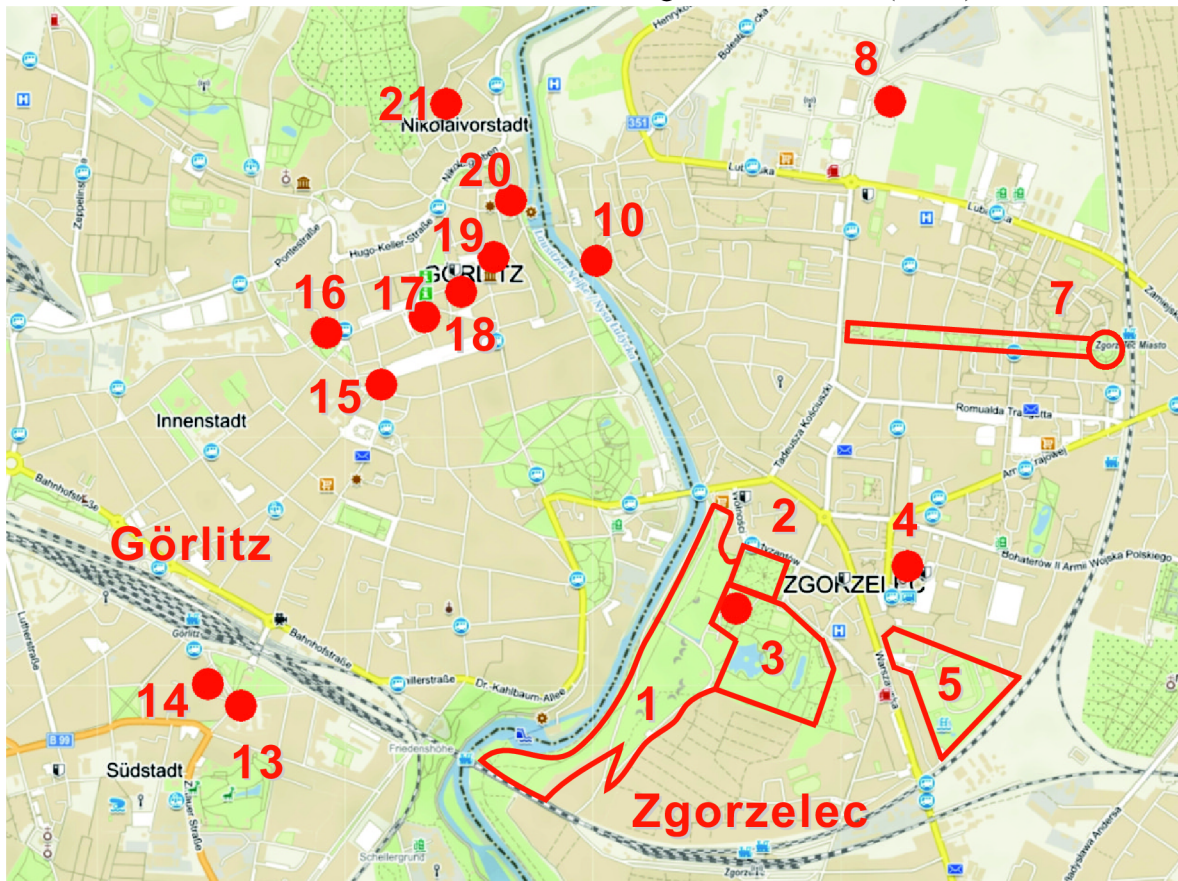
Obr. 33: Náčrt docházkových vzdáleností z Heřmanic

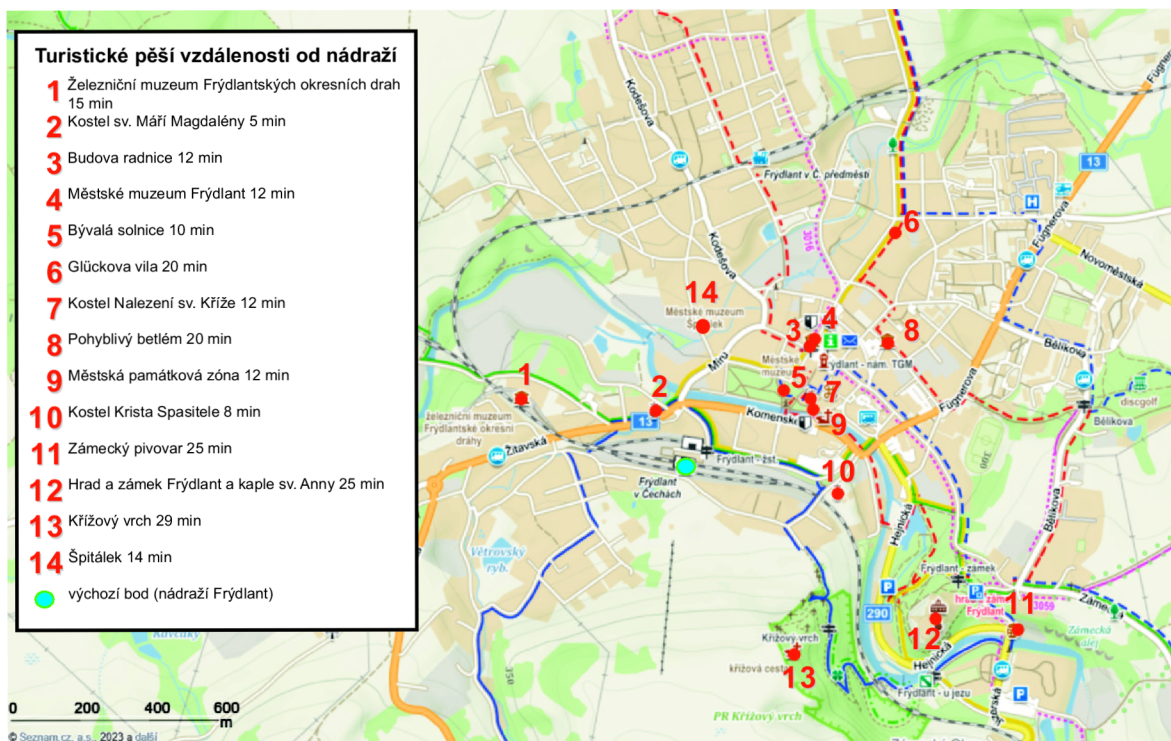
Obr. 34: Turistické cíle v konečné Zgorzelec / Görlitz



- | Turistické pěší vzdálenosti | |
|-----------------------------|---|
| - od nádraží Zgorzelec | |
| 1 | Park Nadnyski; 28 min |
| 2 | Skwer Księdza Jerzego Popiełuski; 23 min |
| 3 | Park im. A. Blachana s Domem kultury a amfiteátre; 21 min |
| 4 | kostel sv.Bonifáce; 20 min |
| 5 | rozsáhlé sportovní centrum včetně koupaliště; 20 min |
| 6 | Palác na Ujeżdżie Dolnym; 19 min |
| 7 | Park Paderewskiego; 40 min |
| 8 | Kościół pw. św. Józefa Robotnika i św. Barbary; 47 min |
| 9 | Kościół św. Antoniego Paderewskiego; cca 1 h |
| 10 | Muzeum Łużyckie; 40 min |
| 11 | Palác w Łagowie; 2:13 h |
| 12 | Stalag VIII-A; 53 min |
| - od nádraží Görlitz | |
| 13 | Hellig-Geist-Kirche; 7 min |
| 14 | katedrála sv.Jakuba; 8 min |
| 15 | Přirodovědné muzeum; 19 min |
| 16 | muzeum Kaisertrutz; 22 min |
| 17 | Dreifaltigkeitskirche; 23 min |
| 18 | Slezské muzeum; 26 min |
| 19 | Kult.hist. muzeum a Hornolužická vědecká knihovna; 27 min |
| 20 | Kostel svatého Petra a Pavla; 33 min |
| 21 | Muzeum hraček (Spielzeugmuseum); 42 min |
| 22 | Berzdorfer See; cca 2 h |

Obr. 35: Turistické cíle v konečné Zgorzelec / Görlitz (detail)





Obr. 36: Turistické cíle ve Frýdlantu

Obec	0-14	15-64	65+	Průměrný věk
Jindřichovice pod Smrkem	125	413	152	41,6
Heřmanice	25	171	33	41,5
Černousy	67	254	42	39,2

Tab. 2: Věkové složení obyvatel

Obec	Počet obyvatel (2011)	Vyjížďka do zaměstnání a škol (2011)	Vyjíždející do zaměstnání a škol (v %)
Jindřichovice pod Smrkem	690	64	9,28
Heřmanice	229	44	19,21
Černousy	363	47	12,95
ČR celkem k 26. 3. 2011	10436560	2 846 076	27,27

Tab. 3: Dojíždějící obyvatelé