

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



Josef SKOKAN

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

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

Olomouc 2017

## Bibliografický záznam

**Autor (osobní číslo):** Josef Skokan (T13413)

**Studijní obor:** Učitelství pro SŠ (kombinace TV-Z)

**Název práce:** Železniční uzel v Bohumíně - od historie po současnost

**Title of thesis:** The railway junction in Bohumin – from history to the present

**Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik, Ph.D.

**Rozsah práce:** 72 stran, 3 vázané přílohy

**Abstrakt:** Cílem bakalářské práce je charakteristika vývoje železničního uzlu v Bohumíně od historie po současnost, která je úzce spjata s historickým vývojem města Bohumín. Dílčím cílem je zachycení významu tohoto železničního uzlu, jelikož se nachází na křižovatce tří zemí – Polsko, Slovensko, Česká republika, dále popis jeho dopravní obslužnosti.

**Klíčová slova:** železniční síť, železniční stanice, doprava, dopravní obslužnost

**Abstract:** The aim of the thesis is to characterize the development of the railway junction in Bohumín from history to the present, which is closely associated with the historical development of city Bohumin. Partial aim is to capture the meaning of a railway junction, since it is located at the crossroads of three countries - Poland, Slovakia, the Czech Republic, as well as a description of its transport services.

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

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

V Olomouci dne 6. ledna 2017

.....

podpis

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

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Fakulta tělesné kultury

Akademický rok: 2014/2015

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

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

Zásady pro vypracování:

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

Předběžná osnova práce:

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

Rozsah grafických prací: **podle potřeb zadání**

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

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

## Seznam odborné literatury:

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

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

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

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

L. S.

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

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

V Olomouci dne 22. června 2015

## Obsah

1 Úvod	8
2 Cíle práce	9
3 Použitá metodika a rešerše literatury	10
4 Vymezení a vybraná fyzicko-geografická charakteristika zájmového území	14
5 Základní charakteristika železniční sítě v Evropě	16
5.1 Charakteristika železniční sítě v ČR	18
5.2 Dopravně-geografická charakteristika železničního uzlu Bohumín	19
6 Stavba železnice v Bohumíně	21
6.1 Severní dráha císaře Ferdinanda	22
6.2 Košicko-bohumínská dráha	23
6.3 Pruská dráha prince Viléma	26
7 Vliv výstavby železnice na vznik a vývoj města Bohumín	28
7.1 Znak města Bohumín	29
7.2 Nádraží v Bohumíně	30
8 Optimalizace železničního uzlu	33
9 Současný stav uzlu	36
9.1 České dráhy a. s.	36
9.2 LEO Express a. s.	37
9.3 Dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín	37
10 Výhled do budoucna	43
10. 1 Plán vysokorychlostní tratě (VRT) přes stanici Bohumín	44
11 Závěr	46
12 Summary	47
Použitá literatura a zdroje	
Přílohy	

# 1 Úvod

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

Bakalářská práce se věnuje vývoji železniční infrastruktury na Bohumínsku s důrazem na vznik a vývoj železniční stanice Bohumín s ohledem na historický vývoj spjatý s městem před a po výstavbě železnice. Dále popisem základních dopravně-geografických charakteristik uzlu s důrazem na jeho polohu uvnitř národní i střeoevropské železniční sítě. Práce je rozdělena do dvou částí. První část se zabývá vznikem a vývojem železniční stanice Bohumín a Košicko-bohumínskou dráhou. Druhá část se zabývá současnou polohou a významem železniční stanice Bohumín v střeoevropské železniční síti.

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

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



## 2 Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je popis vývoje železničního uzlu v čase s důrazem na polohu v rámci České republiky a Evropy, jeho vliv na vývoj Bohumína a celkové ovlivnění rozvoje a života ve městě. Bakalářská práce vystihne historický vývoj a současný stav železniční stanice a také celkový vývoj současného města Bohumín, který je úzce spjatý s vývojem železnice. V neposlední řadě se práce zabývá popisem základních dopravně-geografických charakteristik uzlu s důrazem na jeho polohu uvnitř národní i střeoevropské železniční sítě a popisem dopravní obslužnosti železniční stanice Bohumín, jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní. Dílčím cílem je rozbor problematiky železniční dopravy obecně v rámci České republiky a konkrétněji železniční stanice Bohumín v současnosti, ale také s vyhlídkami do budoucna.

### 3 Použitá metodika a rešerše literatury

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

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

Konkrétní údaje k problematice dopravní obslužnosti železniční stanice Bohumín, které monitorují intenzitu průjezdů vlaků v jednotlivých stanicích v ČR, byly získány ze statistik Správy železničních dopravních cest (viz příloha č. 1 – tabulková dokumentace) a z jízdních řádů společnosti České dráhy. Dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín vychází z šetření skutečných průjezdů vlaků během 24 hodin, konkrétně ze dne 20. 9. 2016 od 9:30 hod do 9:30 hod dne 21. 9. 2016. Intenzita vlakové dopravy byla zkoumána ve dvou traťových úsecích: Bohumín os. n. – Ostrava hl. n. a Bohumín – Chalupki (PL). Před nádražní budovou na ulici Adama Mickiewicze se nachází tři autobusové zastávky, kde navazují tyto autobusové spojení: Bohumín – Ostrava, Bohumín – Rychvald – Orlová, Bohumín – Dolní Lutyně – Orlová, Bohumín – Petřvald – Orlová, Bohumín – Dolní Lutyně a Bohumín – Dolní Lutyně – Dětmárovice. Četnost autobusových spojů vyplývá z jízdních řádů společnosti ČSAD Karviná platných od 11. 12. 2016 do 9. 12. 2017. Dalším autobusovým dopravcem je společnost Leo Express, která má autobusovou zastávku také na ulici Adama Mickiewicze. Poskytuje tyto autobusové spoje: Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katovice, Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katovice – Krakov – Lvov, Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katovice – Lodž – Varšava, Bohumín – Katovice – Krakov, Bohumín – Katovice – Krakov – Lvov. Součástí společnosti Leo Express je dopravce

Tiger Express, který umožňuje tyto spoje: Ostrava – Bohumín – Rybník – Katowice Airport, Ostrava – Bohumín – Rybník – Katowice – Krakov Airport, Ostrava – Bohumín – Rybník – Vratislav Airport, Bohumín – Ostrava – Olomouc – Brno – Vídeň Flughafen. Tyto údaje jsou získány z jízdních řádů, které jsou zveřejněny na internetových stránkách [www.le.cz](http://www.le.cz) a informační tabuli, která se nachází u zastávky (viz příloha č. 3 – fotodokumentace, Obr č. 19: *Jízdní řád společnosti Leo Express a Tiger Express*).

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

Druhou fází terénního výzkumu byla návštěva Železničního muzea moravskoslezského, které v současné době publikuje brožuru o železniční stanici v Bohumíně – *Historie nádraží Bohumín*. Dalším bodem výzkumného šetření a návštěvy muzea byl řízený rozhovor s panem Ing. Vojtěchem Hermannem (ředitel Železničního muzea moravskoslezského, autor publikace *Historie nádraží Bohumín*), který poskytl nejen cenné informace o vývoji a současném stavu železniční stanice a železničního uzlu v Bohumíně, ale také historické dokumenty a podklady pro zpracování této bakalářské práce.

V publikaci *Úvod do geografie dopravy* od J. Brinkeho (1999) je popsána veškerá charakteristika dopravní geografie. Dále se publikace zabývá dopravními systémy, metodami hodnocení dopravy, přehledem dopravních odvětví, dopravou a jejím vlivem na životní prostředí. V rámci problematiky železniční dopravy je v publikaci popsán procentuální podíl trakcí a rozdíl úzkorozchodných a širokorozchodných tratí na mezinárodní úrovni (viz kapitola 5). Za účelem pochopení problematiky železnic byla použita publikace: *Železnice – historie a současnost* (Rebo International, 2009), která dokumentuje historický vývoj železnice od prvních parních lokomotiv až po nejmodernější supervlaky současnosti. Na internetových stránkách *Správy železničních dopravních cest* je uvedena základní charakteristika železniční sítě v ČR, současná dopravní obslužnost a dále jsou zde statistické údaje o celkové délce a jednotlivých úsecích železnice v rámci ČR.

Dopravní geografickou charakteristiku železničních koridorů popisuje internetový portál *k-report.net*, který informuje o jednotlivých tratích určených

především k dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě. I. tranzitní železniční koridor je dálkový železniční tah mezi Děčínem a Břeclaví, který vede na trati Děčín – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha, Praha – Česká Třebová – Brno, Brno – Břeclav – Rakousko a Břeclav – Kúty. Představuje významné vnitrostátní spojení, ale také tranzitní spojení Berlína a Drážďan s Bratislavou. Jedná se tedy o část 4. panevropského koridoru. II. tranzitní železniční koridor je hlavní dálkový železniční tah mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné (viz kapitola 6.1). III. tranzitní železniční koridor vede přes Mosty u Jablunkova do Chebu (viz kapitola 6.1). IV. tranzitní železniční koridor spojuje města Dolní Žleb – Děčín – Praha, Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, také vytváří významné tranzitní spojení Berlína a Drážďan s Lincem. Pro základní charakteristiku železniční sítě v České republice byla použita následující odborná literatura: *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (Schreier, P., 2004).

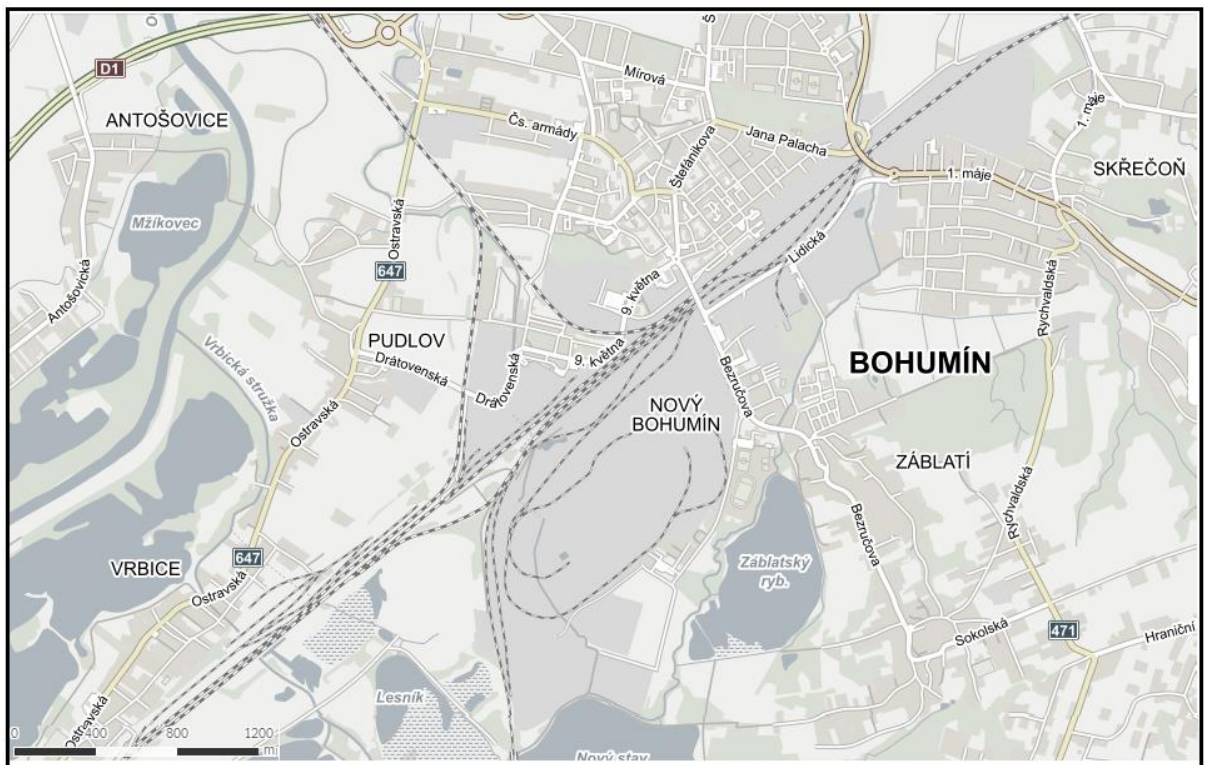
Pro zkoumání dané problematiky je stěžejní především regionální literatura, která se zabývá tématem konkrétněji. Publikace *Od Bogunu k Bohumínu* (Teister, J., Veselý, Z., 2006) byla vydána jako historický průvodce městem. Je zde popsán vývoj jednotlivých městských částí – Starý Bohumín, Vrbice, Záblatí,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

(Adamovský, J., a kol., 2015) popisuje postupný vývoj jednotky až po uvedení do provozu na Ostravsku, dále rozšíření provozu mezi Bohumínem (Karvinou, Českým Těšínem) a Slovenskem. Sborník *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města* (Grobelný, A., Čepelák, B., 1976) obsahuje podrobný popis vývoje města Bohumín. Dále jsou zde popsány správní a hospodářsko-geografické poměry Bohumínska a správní vývoj města, počátky města a jeho okolí od poloviny 15. století a v neposlední řadě stavba železnice a rozvoj nádraží. Dalším použitým regionálním zdrojem zabývající se historií železnice jsou naučné tabule, které jsou součástí expozice v Železničním muzeu moravskoslezském v Ostravě. Tyto tabule popisují: *Vznik a vývoj bohumínského nádraží, Vznik a historie Košicko-bohumínské dráhy, Co dala Košicko-bohumínská dráha Slezsku, Lokomotivy a vozy v provozu na Košicko-bohumínské dráze, Zastávky a stanice na Košicko-bohumínské dráze v úseku Bohumín – Těšín*.

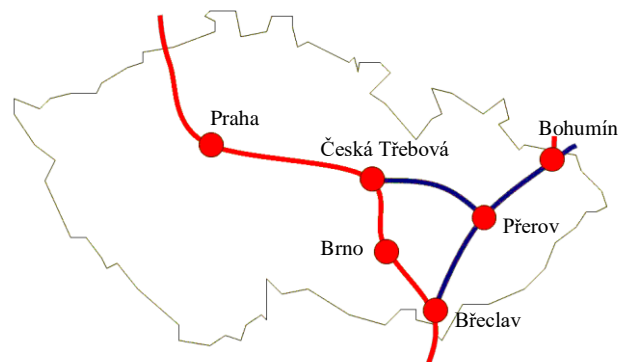
Mezi literaturu zabývající se současným stavem a vývojem železnic v zájmové lokalitě patří publikace: *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje*, (Nečas, B., Andryšek, Z. a kol., 2008), která se věnuje analýze dopravní infrastruktury jednotlivých dopravních módů včetně definice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

## 4 Vymezení a vybraná fyzicko-geografická charakteristika území

Železniční uzel Bohumín se nachází na katastrálním území SO ORP Bohumín v městské části Nový Bohumín. Město Bohumín leží v Moravskoslezském kraji v okrese Karviná. Město se skládá ze sedmi městských částí, avšak železniční dráha prochází pouze Vrbicí, Pudlovem, Novým Bohumínem a Skřečoní. Město se rozkládá na 3 109 hektarech a průměrná nadmořská výška je 198 m n. m. K 1. 1. 2015 mělo město 22 129 obyvatel. (MěÚ Bohumín, 2015)



Obr. 1: Vymezení zájmové lokality – Železniční uzel Bohumín (zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) 2015)



Obr. 2: Postavení Bohumína a I. a II. tranzitního koridoru v rámci ČR (zdroj: [www.trainz-msk.g6.cz](http://www.trainz-msk.g6.cz), upravil Skokan, 2016)

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

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

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

## 5 Základní charakteristika železniční sítě v Evropě

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



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





## 5.1 Charakteristika železniční sítě v ČR

Za dopravu se považuje organizované a záměrné přemísťování osob a nákladu pomocí dopravních prostředků, které se pohybují po dopravních cestách. Dále se pomocí dopravních prostředků zajišťuje odesílání a přijímání zpráv a informací. Železniční doprava slouží zejména k přepravě osob a nákladu a to na střední a velké vzdálenosti. Můžeme ji také rozdělit na železniční dopravu vnitrostátní a mezistátní. (Brinke, 1999) V České republice je celková délka železniční sítě 9,4 tis. km. (www.szdc.cz, 2016)

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

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

zdroj: www.szdc.cz, 2016

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

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

zdroj: www.szdc.cz, 2016

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

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

zdroj: www.szdc.cz, 2016

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

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

zdroj: www.szdc.cz, 2016

Mezi důležité znaky železniční sítě patří, zda jsou tratě jedno, dvou nebo vícekolejné na její celkové délce. Tento znak je ukazatelem kvality železničních sítí. Ve světě jsou nejrozšířenějším typem tratě jednokolejné. V České republice je podíl dvou a vícekolejných tratí 20 %. (Brinke, 1999) Všechny tratě, které procházely bohumínským nádražím, byly původně jednokolejné. Nedostačující kapacita přepravy si však vynutila výstavbu druhé koleje, a to jak na Severní dráze císaře Ferdinanda, tak i na dráze Košicko-bohumínské. (Hermann, 2016)

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

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

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

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

Železniční stanicí v Bohumíně prochází trať č. 320, která vede z Bohumína do Mostů u Jablunkova. Trať č. 270 vedoucí z Bohumína do České Třebové a trať č. 151

z Bohumína směrem na Polskou republiku (Chalupki, Kędzierzyn-Koźl). Železniční stanice Bohumín je jednou z nejvýznamnějších stanic nejen v Moravskoslezském kraji, ale také v celé ČR. Z této stanice je možnost se dostat přímými vlaky do Vídně, Varšavy, Žiliny, Košic, Prahy, Budapešti, Moskvy atd. Je tedy velmi významnou železniční křižovatkou. Na bohumínském nádraží staví několik mezinárodních vlaků. Příkladem jsou: EC Sobieski (Gdynia Główna – Wien Hauptbahnhof a zpět), EC Polonia (Warszawa Wschodnia – Wien Hauptbahnhof a zpět), EN Silesia (Krakow Główny – Wien Hauptbahnhof a zpět), R 409 (Moskva Belorusskaja – Nice Ville a zpět R 406), EN Vltava (Praha- Moskva Belorusskaja a zpět), EC Varsovia (Budapest-Keleti pályaudvar – Warszawa Wschodnia a zpět), EN Slovakia (Praha – Košice a zpět), EN Bohemia (Praha – Humenné a zpět). Přehled všech projíždějících vlaků viz příloha: Tabulková dokumentace Tab. č. 1: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Ostrava* (zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016) a Tab. č. 2: *Skutečné průjezdy vlaků v úseku Bohumín – Chalupki (PL)* (zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

## 6 Stavba železnice v Bohumíně

Od 18. století bylo bohumínské panství povýšeno na svobodné. V roce 1844 byl majitelem panství polský hrabě Rudnický, po jehož smrti prodala jeho manželka část pustého a bažinatého lesa na katastrálním území obce Šunychl pro stavbu trati Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tím se vytvořil předpoklad pro vznik obce Bohumín-nádraží. (Chovanec, 1997). V těžko prostupném a bažinatém terénu, stranou od rozvíjející se ostravsko-karvinské průmyslové oblasti vznikla během několika let jedna z nejdůležitějších křižovatek tří mezinárodních železnic: *Severní dráhy císaře Ferdinanda* (KFNB), *pruské dráhy prince Viléma* a *Košicko-bohumínské dráhy* (KBD). (Früwirt, 1976) S výstavbou železnice a nádraží úzce souvisí i rozvoj města, protože právě v této oblasti se začal rozvíjet průmysl a záhy se zde budovaly také úřady, školy, domy a město vzkvétalo. Svým významem brzy zastínilo původní Bohumín, jehož jméno převzalo. Vývoj nádraží a železnice nebyl zcela jednoduchý, jelikož se zde střetávaly zájmy dvou konkurenčních drah, ale také plány čtyř různých zemí, které chtěly začlenit tuto strategicky důležitou křižovatku do svých vlastních dopravních sítí. V té době se stal Bohumín nejvýznamnější železniční křižovatkou ostravsko-karvinské oblasti a nejdůležitější přechodovou stanicí mezi tehdejším Československem a Polskem. (Hříbek, 1968)



Obr. 5: Bohumínské nádraží po roce 1904 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

## 6. 1 Severní dráha císaře Ferdinanda

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

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



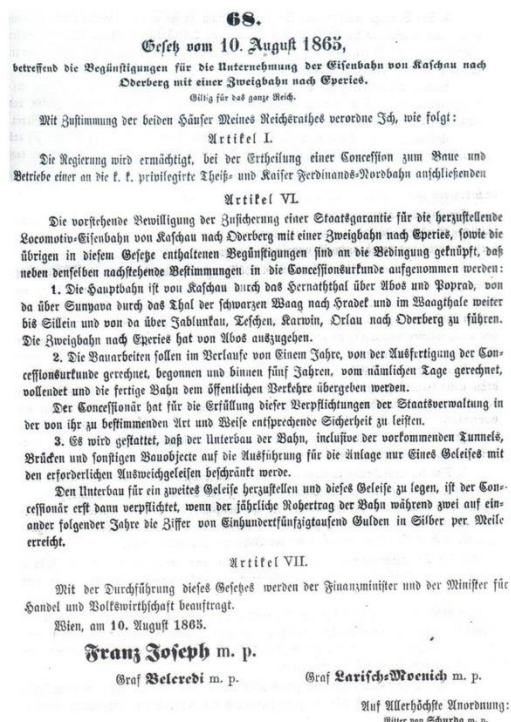
Obr. 6: Severní dráha císaře Ferdinanda (zdroj: promoravia.blog.cz, 2015)

Do Bohumína dorazil z Lipníku první vlak 1. května 1847. Avšak až od roku 1849 mohli jezdit přímé vlaky z Vídně do Vratislavi, Berlína, Hamburk i Paříže, neboť ještě dva roky od příjezdu prvního vlaku do železniční stanice Bohumín trvalo napojení

na pruskou dráhu a výstavba železničního mostu přes pohraniční řeku Odru. (Hermann, 2016) Zboží i cestující se do té doby převážely vozy nebo přes řeku pramicemi. Vídeň získala potřebné připojení s Haličí přes Pruské dráhy a dráhy Krakovsko-hornoslezské. Od roku 1854 společnost KFNB opět započala stavbu dráhy z Bohumína směrem na východ přes Petrovice do Dědic, která byla dokončena roku 1855. Tato společnost se po zakoupení dráhy Osvětim-Třebina- Krakov stala majitelkou 412 km dlouhé magistrály z Vídně do Krakova s přímým spojením s Haličí, Polskem a Ruskem. (zmms.cz, 2016)

## 6. 2 Košicko-bohumínská dráha

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



Obr. 7: Začátek a konec zvláštního zákona, část zákona o ceně a trasování dráhy z Košic do Bohumína (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Po zahájení provozu 18. dubna 1860 na Tiské dráze z Miškolce do Košic, uvažovaly rakouská a uherská vláda o prodloužení přes Žilinu, Třinec a Těšín do Bohumína, kde se měla napojit na pruskou dráhu Vilémovu. Trasa dráhy měla původně probíhat údolím Olše do Dětmarovic a od severu vstupovat do bohumínského nádraží. Avšak roku 1864 byla definitivně přijata trasa odkloněná, vedená Karvinskem, Doubravskem a Orlovskem vstupující do Bohumína od jihu. (Früwirt, 1976) Se stavbou dráhy se započalo 15. října 1867 a již během let 1869 – 1872 byla postupně zprovozněna. Na celé trati, dlouhé 368 km byl zahájen provoz 18. března 1872. (Chovanec, 1997) Bohumínské nádraží se rozšířilo kvůli nesouhlasu vídeňské vlády, když společnost KBD žádala o zřízení přípojky Rychvald – Annaberg, která by vedla mimo bohumínské nádraží. A tak byla na severní straně nádraží postavena další jednopatrová budova KBD, která byla později nahrazena další budovou. Vlaky z Košic zde končily a cestující si po železné lávce nad kolejemi museli přejít do staniční budovy „Ferdinandky“ nebo Pruské dráhy, podle toho, kam chtěli dále cestovat.

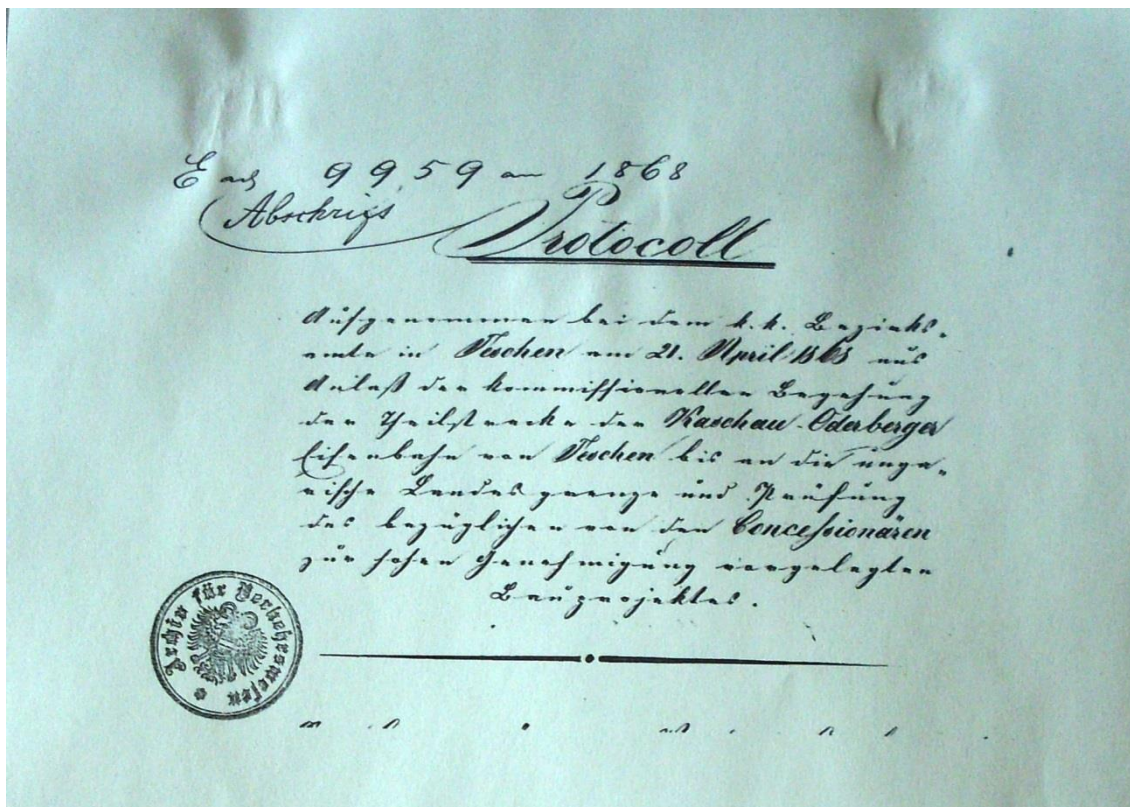


Obr. 8: Přechodná lávka na nádraží Košicko-bohumínské dráhy (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



Obr. 9: Původní stanice a kolejiště na KBD v Bohumíně (zdroj: zmms.cz, 2016)





Obr. 10: Protokol ze dne 21. dubna 1868 o zahájení politické pochůzky z Těšína až po uherskou zemskou hranici (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

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

### 6. 3 Pruská dráha prince Viléma

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

Na Pruské straně byl v roce 1845 zahájen provoz na Hornoslezské dráze prince Viléma z Berlína do Opole. Dne 9. března 1846 byla podepsána mezistátní smlouva mezi rakouskou a pruskou vládou o propojení obou železnic v rakouském pohraničním městě Bohumíně a poté 3. září 1849 byl přes Odru otevřen železniční most. Most ve své původní podobě vydržel do roku 1866. (www.parostroj.net, 1999)

V rámci vojenských operací Prusko-Rakouské války roku 1866 pronikli pruští vojáci vlakem na nádraží Bohumín a most vyhodili do povětří. V srpnu 1867 byl most přes Odru opět uveden do provozu. Počátkem tohoto století nejdůležitější část úseku přestala vyhovovat nárokům provozu a 28. května 1909 byl zahájen provoz na druhé koleji včetně nového mostu. Po vzniku Československého státu byl tento přechod využíván k mezinárodnímu provozu. (Früwirt, 1976)

Dne 10. října 1938 nečekaně obsadila Bohumín polská armáda. Tento stav trval do 1. září 1939, kdy zahájení operací Německa proti Polsku zaznamenal novou likvidaci mostu tentokrát polskou armádou. Již 10. září byl uveden do provozu provizorní most. Dvojkolejný most v původní podobě byl obnoven v březnu 1940. Do konce války sloužila trať intenzivnímu válečnému provozu až do 30. dubna 1945, kdy byl ustupující německou armádou opět vyhozen do vzduchu. Pro železniční uzel Bohumín znamenal vývoj do roku 1945 rozvoj. (www.parostroj.net, 1999)



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

Na konci války nebyla ani stanice Bohumín ušetřena bombardování a po náletu 29. srpna 1944 byla těžce poškozena. Mírový provoz po válce znamenal změnu zátěžových proudů a pokles přepravy. Současný most byl obnoven po likvidaci provizoria až v roce 1955. Vznikem České republiky se stal Bohumín mezinárodní železniční křižovatkou a zároveň i depo posílilo převedením elektrických lokomotiv pro osobní dopravu.

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



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

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

Vývoj města Bohumín bezprostředně souvisí s výstavbou Severní dráhy císaře Ferdinanda a jejím napojením na pruskou železnici. Původně měla dráha vést přes Bohumín (dnešní Starý Bohumín), avšak na popud faráře Plasuna a tehdejších bohumínských měšťanů musela být dráha trati přesunuta do katastru sousední obce. (Drkalová V., 1976) Starý Bohumín tehdy odmítl při stavbě umístit nádraží na svém katastru. Nový Bohumín vznikl roku 1847 na katastru obce Šunychl. Na místě, kde byly původně bažiny a lužní lesy, bylo vystavěno nádraží. Až do roku 1924 se pozdější Nový Bohumín jmenoval Šunychl. Při nádraží vyrostla záhy osada. Roku 1924 došlo ke spojení Šunychlu se vsí Kopytov a nově vzniklou obcí. Na jejím území leželo nádraží sousední obce Bohumína, tato obec přijala název Nový Bohumín, přičemž se stala městem. V letech 1948 – 1954 tvořily obce Nový Bohumín a Starý Bohumín spojenou obec Bohumín. Nový Bohumín se poté ještě jednou osamostatnil, avšak v roce 1973 byl znovu spojen se Starým Bohumínem pod současným názvem Bohumín. (Hosák L., 1967)



Obr. 13: Přednádražní prostor stanice Bohumín po roce 1904 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Osada vyrůstající v okolí nádraží přilákala mnoho lidí včetně úředníků, řemeslníků, dělníků. V první řadě byly vystavěny dvoupatrové činžáky pro železniční úředníky a celníky rakouského celního úřadu. Postupem času začaly vznikat obchody, soukromé i služební domy, dokonce byla vybudována i první škola v Bohumíně-nádraží. Roku 1848 byl zřízen v blízkosti nádraží poštovní úřad, aby se zjednodušila

manipulace se zásilkami. Od 1. srpna 1850 byla na trati Vídeň – Bohumín zavedena vlaková pošta. V roce 1852 bylo zřízeno policejní komisařství. Neustále přibývaly domy obchodníků a řemeslníků, později i továrny, které lákala blízkost ostravsko-karvinského kamenouhelného revíru a výhodné položení na důležité železniční dráze. (Grobelný A., Čepelák B., 1976)

## 7. 1 Znak města Bohumín

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



Obr. 14: *První návrh znaku Nového Bohumína* (Věstník ministerstva vnitra VI, 1924)



Obr. 15: *Znak obce Šunychl – Bohumín nádraží – Kopytov* (Baletka L., Louda J., 1980)

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

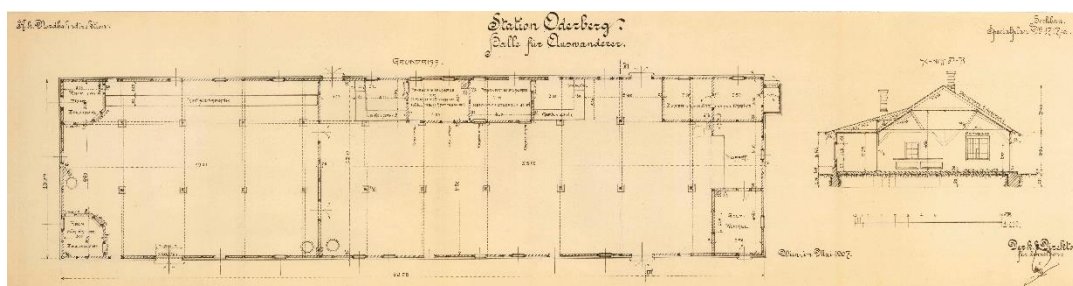


Obr. 16: *Současný znak města Bohumín* (heraldikamest.wz.cz, 2007)

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

## 7. 2 Nádraží v Bohumíně

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



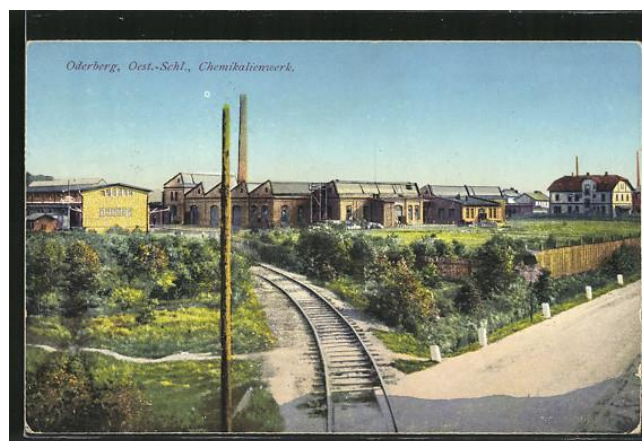
Obr. 17: *Plánek odbavovací haly bohumínského nádraží určená pro celní odbavení cestujících* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

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

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

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

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



Obr. 18: Vlečka do chemických závodů v Bohumíně (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

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

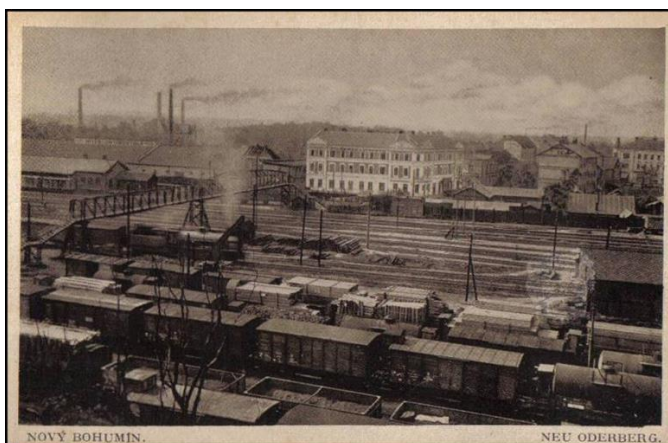


Obr. 19: Plán bohumínské stanice o roku 1915 (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Původní nádražní budova Košicko-bohumínské dráhy na severní straně dnešního pravého přednádraží byla postavena v roce 1868. Do roku 1872 zde byla umístěna i správa provozu Košicko-bohumínské dráhy pro úsek z Bohumína do Těšína. Od roku 1898 v ní zůstala jen kancelář přednosta Košicko-bohumínskému nádraží a ostatní



kanceláře byly umístěny v nové staniční budově postavené blíže k rournovně firmy Hahn, a dodnes stojící na rohu ulic Bezručovy a Lidické. Košicko-bohumínská dráha měla v Bohumíně i svou vlastní výtopnu pro odstavení lokomotiv a jejich údržbu, nacházela se tam i skládka uhlí, palivového dříví, odpopelovací kanál a vodárna. Původní výtopna byla v roce 1902 doplněna půlkruhovou remízou s točnou. V roce 1922 byla obě nádraží, jak Košicko-bohumínské dráhy, tak i Severní dráhy císaře Ferdinanda sloučena, a vlaky ve směru od Košic zajížděly až k nástupišťům hlavní staniční budovy. (Hermann, 2016)



Obr. 20: *Stanice Bohumín v r. 1923* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

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



Obr. 21: *Současná podoba nádražní budovy v Bohumíně* (zdroj: [www.mesto-bohumin.cz](http://www.mesto-bohumin.cz), 2016)

## 8 Optimalizace železničního uzlu

Železniční stanice Bohumín prošla ve svých dějinách největší rekonstrukcí na začátku nového milénia. Práce byly zahájeny v roce 2003. Stavba trvala dva roky a v listopadu roku 2005 byla ukončena kompletní modernizace včetně nástupišť, podchodů, zabezpečení apod.

Hlavním cílem a účelem stavby bylo kromě optimalizace vlastní kolejové dráhy, tj. rekonstrukce železničního svršku, spodku a umělých staveb, optimalizovat i zabezpečovací, sdělovací a energetické zařízení a trakční vedení. Během této akce zanikla odbočka Pudlov a vznikl nový areál pro odstavení, očištění a předtápění osobních vozů, areál technicko-hygienické údržby. Ten byl realizován jako první, už v roce 2003, v prostoru bývalého odstavného nádraží. Bylo vybudováno také nové ústřední stavědlo, které nahradilo původních 14 stavědel a nachází se zde nové SZZ ESA 11, ovládající u nás patrně rekordních 190 výhybek. (zdroj: [www.moravia.cz](http://www.moravia.cz), 2010)



Obr. 22: *Projekt optimalizace železničního uzlu Bohumín* (zdroj: [www.moravia.cz](http://www.moravia.cz), 2010)



Obr. 23: *Optimalizace železničního uzlu Bohumín* (zdroj: [www.moravia.cz](http://www.moravia.cz), 2010)

## 9 Současný stav uzlu

Železniční doprava na území České republiky má své počátky v první polovině 19. století. Tuto síť pak převzala po rozpadu Rakouska-Uherska již při svém vzniku Československá republika. Dominantním vlastníkem, stavitelem a provozovatelem železničních drah na našem území v průběhu historie byl nejčastěji stát, i když železnice zažila i období, kdy tomu tak nebylo. V současné době je vlastníkem většiny železničních tratí na území České republiky stát, zastoupený státní organizací Správa železniční dopravní cesty. České dráhy, akciová společnost jsou největším národním dopravcem.

Železniční osobní doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna příměstskými spoji osobních a spěšných vlaků a dálkovou železniční dopravou s kategorií vlaků rychlík, expres, Euronight, Intercity, Eurocity a Supercity. Osobní železniční dopravu v kraji zajišťují České dráhy a.s., Viamont Regio a.s., RegioJet a.s. a LEO Express a.s. Délka provozní sítě na území kraje činí 583 km a délka železničních linek činí 739 km. Na území Moravskoslezského kraje se nachází 162 stanic a zastávek. Železniční síť v Moravskoslezském kraji tvoří hlavní (páteřní) tratě a do nich zaústěné tratě vedlejší. (www.msk.cz, 2016)

### 9.1 České dráhy a.s.

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z výše uvedených nástupnických subjektů. Byla založena jako společnost integrující v sobě činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem. Jediným akcionářem je Česká republika. Stát vykonává práva akcionáře v této společnosti prostřednictvím řídicího výboru. Řídicí výbor tvoří, tři vládou písemně pověřeni zaměstnanci Ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřeném zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj. Tato národní firma zajišťuje tyto služby:

- regionální, dálkovou a mezinárodní železniční osobní dopravu
- komplexní zajištění železniční nákladní dopravy po celé Evropě
- ICT podporu železničním dopravcům a správcům železniční infrastruktury

- komplexní opravárenství v oblasti kolejových vozidel a železniční infrastruktury
- zkušebnictví, provádí výzkum a vývoj v oblasti železniční dopravy
- železniční catering

## **9. 2 LEO Express a. s.**

Železniční stanici Bohumín využívá kromě Českých drah také soukromý dopravce Leo Express. LEO Express a. s. je český železniční a autobusový dopravce, který od roku 2012 provozuje osobní železniční dopravu vlaky kategorie InterCity. Tato nízkonákladová soukromá společnost zajišťuje spojení mezi hlavním městem, Moravou ale také Slovenskem. V současnosti nabízí i návaznou autobusovou dopravu. Od 7. listopadu 2014 zavedl LEO Express svoji první autobusovou linku, a to spoje z Bohumína do Krakova a zpět. Je na ní možné jet na jednu jízdenku při přestupu z vlaku z Prahy. Délkou jízdní doby na trase Praha-Ostrava-Bohumín se vlaky Leo Expressu řadí mezi Pendolino a klasické expresy. V Bohumíně LEO Express provádí i většinu servisních úkonů souvisejících s provozem. Pro tuto činnost využívá po dohodě s Českými drahami železniční depo.

## **9. 3 Dopravní obslužnost železniční stanice Bohumín**

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

Stanicí projíždí tyto druhy vlaků: osobní vlaky (Os), rychlíky (R), expresy (Ex), lokomotivní vlaky (Lv), soupravové vlaky (Sv) expresní nákladní vlaky (Nex), manipulační nákladní vlaky (Mn), průběžné nákladní vlaky (Pn) a služební vlaky (Služ). Většina vlaků projíždějící touto stanicí má elektrický druh trakce, některé nákladní vlaky jsou však dieslové. Osobní vlaky (Os) slouží k přepravě cestujících na kratší vzdálenosti. Většinou zastavují ve všech stanicích a zastávkách své trasy. Rychlíky (R) patří také mezi vlaky přepravující osoby. Tyto vlaky jsou určeny pro střední a delší vzdálenosti a cestující si mohou zakoupit místenku. Expresy (Ex) jsou vlaky nejvyšší kategorie. Jsou určeny pro přepravu cestujících na delší vzdálenosti. Na své trase

zastavuje pouze zřídka a to zejména ve stanicích větších měst. Úkolem soupravových vlaku (Sv) je zajistit přemístění soupravy osobních vozů do výchozí stanice nebo do stanice koncové. Tyto vlaky nepřeppravují cestující. Dalším vlaky projíždějící v Bohumíně patří mezi nákladní vlaky. Lokomotivní vlaky jsou vlaky složeny z hnacího vozidla nebo z několika hnacích vozidel jedoucích jako vlak. Expresní nákladní vlaky (NEx) jsou určeny k přepravě přednostních zásilek. Jedná se zejména o mezistátní přepravu. Manipulační nákladní vlaky (Mn) jsou určené k svozu a rozvozu zátěží v rámci mezilehlých stanic. Vlaky určené pro přepravu zátěže mezi vlakotvornými stanicemi a přímé ucelené vlaky nazýváme jako průběžné nákladní vlaky (Pn). Dalším druhem vlaku projíždějících ve stanici Bohumín jsou služební vlaky (Služ). Tyto vlaky slouží pro potřebu provozovatele dráhy.

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

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

**Tab. č. 6:** Průměrný denní počet vlaků v ŽST Bohumín za 9/2015 a 9/2016

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

zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016

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

Železniční obslužnost ve stanici Bohumín zabezpečují dvě dopravní společnosti: České dráhy a.s. a Leo Express a.s. Detailní popis vlakových spojů obsahuje tabulka Tab. č. 7: *Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost České dráhy* a Tab. č. 8: *Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost Leo Express*.

Velmi významným propojením železniční a letištní obslužnosti je vlakový spoj: Mosty u Jablunkova – Český Těšín – Karviná hl.n. – Bohumín – Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov – Studénka – Sedlnice – Mošnov-Ostrava Airport, která byla uvedena do provozu 13. 4. 2015.

**Tab. č. 7:** *Četnost vlakových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost České dráhy*

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

zdroj: www.cd.cz, 2016

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

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

zdroj: www.le.cz, 2016

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



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

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

zdroj: www.3csad.cz, 2017

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

**Tab. č. 10:** Četnost autobusových spojů platná od 11. 12. 2016 – společnost Leo Express

<b>linka</b>	<b>četnost spojů/den</b>
Varšava – Lodž – Katovice – Bohumín – Olomouc – Brno – Vídeň	1
Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katovice – Lodž – Varšava	1
Lvov – Krakov – Katovice – Bohumín – Olomouc – Brno – Vídeň	1
Vídeň – Brno – Olomouc – Bohumín – Katovice – Krakov – Lvov	1
Bohumín – Katovice – Krakov – Lvov	1
Bohumín – Katovice – Krakov	2

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

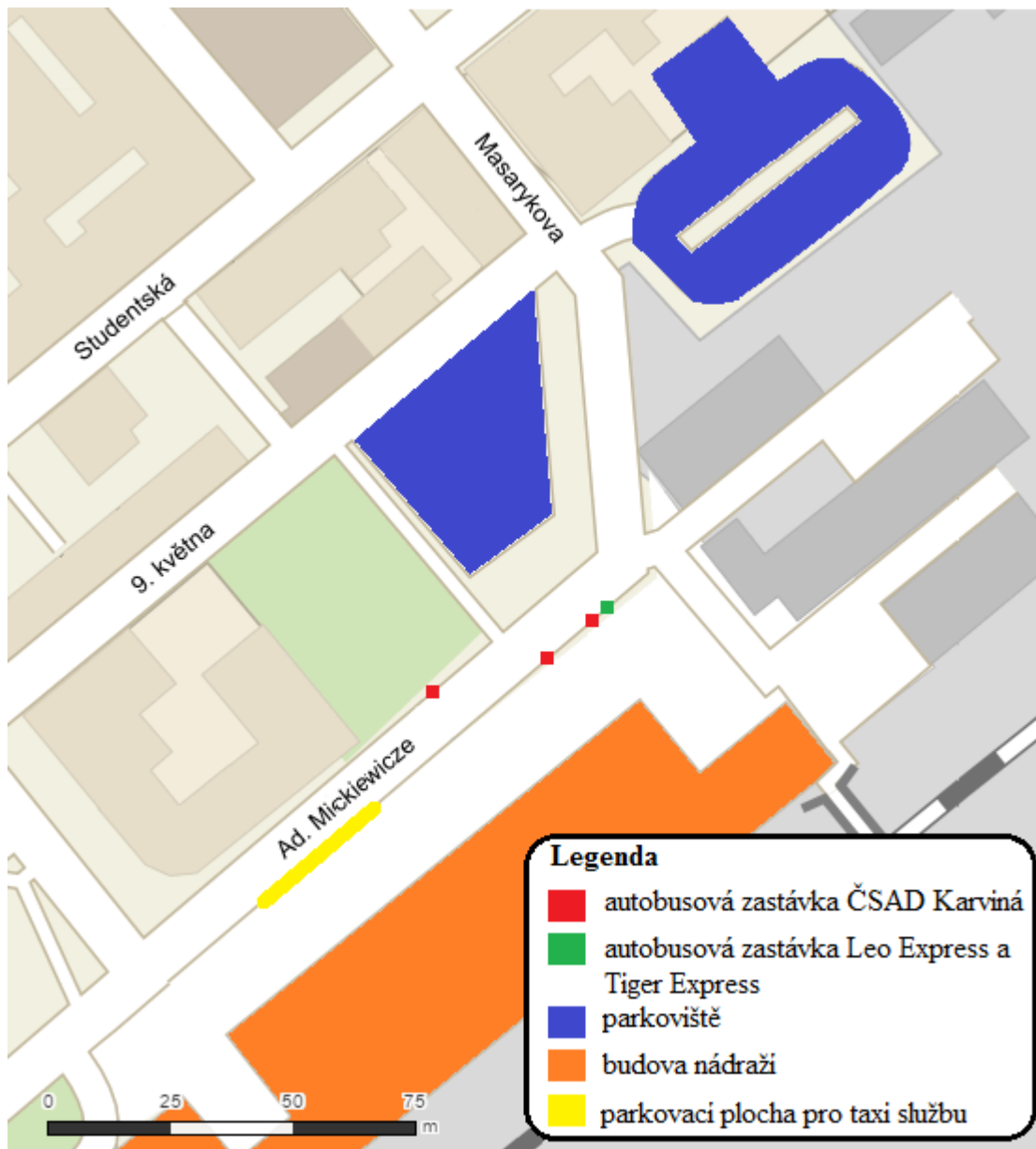
zdroj: www.le.cz, 2016

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

<b>linka</b>	<b>četnost spojů/den</b>
Ostrava – Bohumín – Rybník – Katovice Airport	6
Ostrava – Bohumín – Rybník – Katovice – Krakov Airport	3
Ostrava – Bohumín – Rybník – Vratislav Airport	1
Bohumín – Ostrava – Olomouc – Brno – Vídeň Flughafen	1

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

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



Obr. 24: Mapa dopravní obslužnosti (zdroj: www.mapy.cz, upravil Skokan, 2016)

## 10 Výhled do budoucna

Železnice bude i nadále významnou součástí dopravního systému, který má zabezpečit udržitelnou a účinnou dopravu v tržním prostředí, za situace nestability zásob a cen ropy, přispět novou technikou a novými technologiemi ke snižování skleníkových plynů, s potřebou značných investic do přetížené dopravní infrastruktury a do moderních vozidel. Úkolem je provést v železniční dopravě strukturální změny, jejichž smyslem je zvýšit konkurenceschopnost a získat výrazně větší podíl v železniční osobní i v nákladní dopravě na střední a dlouhé vzdálenosti. Konkrétně to znamená převést do roku 2030 zejména na železnici 30 % nákladní silniční dopravy s přepravní vzdáleností nad 300 km a do roku 2050 pak více než 50 %, při vybudování odpovídající dopravní infrastruktury.

V osobní dopravě má být podstatná část přepravy cestujících na střední vzdálenost do roku 2050 realizována po železnici. Do téhož roku má být dobudována evropská vysokorychlostní železniční síť a napojena všechna hlavní (klíčová) letiště pokud možno na vysokorychlostní železnici.

Dalším úkolem je rozvinout systém řízení železniční dopravy ERTMS a do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém multimodální dopravy, jehož je železnice důležitou součástí. Také v železniční dopravě je potřebné uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“. Dále je žádoucí více zapojit soukromý sektor do odstraňování finanční disharmonie včetně neopodstatněných dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic. (www.cdis.cz, 2016)

Snaha o zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a České republiky jako celku vedla Ministerstvo dopravy ČR při diskusích s Evropskou komisí k zařazení nových tratí pro rychlou dálkovou dopravu do návrhu revidované sítě TEN-T. Východiskem nově navržené podoby železniční sítě byl komplexní přístup k problematice vysokorychlostních tratí (dále VRT) na území ČR zahrnující nově nejenom otázky infrastruktury, ale také provozní aspekty celého budoucího systému. (www.cdis.cz, 2016)

## 10. 1 Plán vysokorychlostní tratě (VRT) přes stanici Bohumín

Územně technické studie (ÚTS) řeší variantně konkrétní trasu nebo její část, její začlenění do území, technické aspekty, provozní vlastnosti, průchodnost územím, vliv na životní prostředí a investiční náročnost. Mezi dokumenty, které jsou již zpracované, patří „ÚTS VRT Bohumín – Přerov“. (www.railvolution.net, 2016)

*Hlavní cíle této územní studie jsou:*

- návrh nové trati v parametrech VRT v úseku Bohumín – Přerov, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem jejího zpřesnění a stabilizaci,
- umožnit plnou provozní segregaci dálkové dopravy (nejen vysokorychlostní) v průchodu uzlem Ostrava, včetně návrhu dostatečného počtu nástupních hran pro uvažované relace,
- prověřit možnosti umístění případných stanic pro osobní dopravu a případně zpracovat do řešení, prověřit více možností sjezdů z VRT na stávající tratě.

Trasa je rozdělena na ucelené úseky jednak z důvodu možných variant a také z důvodu změny statutu trati po její délce (vysokorychlostní vs. konvenční):

- Klopotovice/Chropyně – Prosenice (VRT)
- Prosenice – Polanka nad Odrou (VRT)
- Polanka nad Odrou – Bohumín-Vrbice (konvenční trať)
- Bohumín-Vrbice – Polská republika (VRT)

Při průjezdu uzlem Ostrava (mezi Jistebníkem a Bohumínem) je trať vedena jako konvenční v souběhu se stávající tratí a je s ní propojena tak, aby byla umožněna segregace veškeré dálkové osobní dopravy (z VRT i ostatní) na tuto trať. V železniční stanici Bohumín je trať navržena v hloubeném tunelu pod stanicí, v ostatních úsecích průjezdu uzlem je na úrovni stávající tratě. Plánují se zde nejrozsáhlejší kolejové úpravy a redukce stávajících kolejí. Pro VRT se využije prostor kolejí 403 – 407. Je zde navržen průjezd VRT s tunelem délky 620 m pod stávajícím kolejištěm v prostoru osobního nádraží. Musí zůstat propojení osobního nádraží se skupinou odstavných kolejí č. 409 až 437 a jejich propojení ke stávajícímu ošetření vozových souprav a OPJ. Nadále je nutno ponechat výtažnou kolej pro obsluhu vleček. Dále budou pro VRT zrušeny koleje č. 203 až 209. (www.railvolution.net, 2016)

Tato studie navrhla technické řešení nové vysokorychlostní tratě Přerov – Ostrava – Bohumín s návrhovou rychlostí 350 km/h, která má být součástí RS 1 Praha – Brno – Ostrava. Studie navrhla dvě varianty napojení u Přerova (v závislosti na řešení modernizace trati Brno – Přerov) a 5 variant v úseku Bohumín – st. hranice. Těchto 5 variant bude možné zúžit až na základě stabilizace vedení VRT na území Polska. (www.railvolution.net, 2016)

## 11 Závěr

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

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

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

## 12 Summary

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

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

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

## Použitá literatura a zdroje

### Literární zdroje:

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

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

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

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

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

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

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

HLAVAČKA, M., JAKUBEC I., JANSKA, F. (1995): *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: Vydavatelství a nakladatelství NN. ISBN 80-900962-8-X.

HOSÁK, L. (1967): *Historický místopis země Moravskoslezské*. vyd. 2. Praha: Academia.

HŘÍBEK, J. (1968): *Rozvoj železnic a územní rozsah ostravské průmyslové oblasti do I. světové války*. Slezský sborník. s. 164–181.

NEČAS, B., ANDRÝSEK, Z. a kol. (2008): *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje*. Ostrava: Moravskoslezský kraj – odbor dopravy.

SLÁDEK, P., VAVRAČOVÁ, M. (2014): *150 let Báňské dráhy na Ostravsku*. Ostrava: Železniční muzeum moravskoslezské. ISBN 978-80-905805-0-3.

SCHREIER, P. (2004): *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: nakladatelství Baset. ISBN 80-7340-034-0.



ŠÍMA, B. (1976): *Znak města Bohumína*. In GROBELNÝ, A., ČEPELÁK, B. (ed.): *Bohumín – studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava: Profil. s. 491–495.

TEISTER, J., VESELÝ, Z. (2006): *Od Bogunu k Bohumínu*. Havířov: Info Press. 260 s.

KLOUČKOVÁ, M. (2009): *Železnice: historie a současnost*. vyd. 4. Čestlice: Rebo pro Klub čtenářů. ISBN 978-80-255-0287-7.

### **Internetové zdroje:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- KONSTRUKCE MEDIA, s.r.o. (2016): *Rozvoj Transevropských dopravních sítí* [online]. 2009-08-10 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/>>.
- KOMÁREK, J. (2016): *VIZE 2020 - "Moderní doprava"* [online]. 2010-01-12 [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <<http://www.vize2020.cz/docs/p/vize6-komarek.pdf>>
- K-REPORT (2006): *Popis II. koridoru* [online]. 2006-10-29 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<http://www.k-report.net/koridory/soucasn5b.htm>>.
- K-REPORT (2006): *Popis III. koridoru* [online]. 2006-10-29 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<http://www.k-report.net/koridory/soucasn9b.htm>>.
- LEO EXPRESS (2016): *Jízdní řády* [online]. 2016-12-28 [cit. 2016-12-28]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/cms/jizdni-rady-od-11-12-2016-51509.htm>>.
- MAPY.CZ (2015): *Bohumín* [online]. 2015-10-19 [cit. 2015-10-19]. Dostupné z: <<https://mapy.cz/dopravni?x=18.3495987&y=49.9036228&z=12&source=muni&id=4601>>.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD BOHUMÍN (2016): *Firmy, služby, podnikání: Budova nádraží ČD (Památky)* [online]. 2016-02-16 [cit. 2016-02-16]. Dostupné z: <<https://www.mesto-bohumin.cz/cz/zpravodajstvi/firmy-sluzby-podnikani/pamatky/82-budova-nadrazi-cd.html>>.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD BOHUMÍN (2016): *Město Bohumín* [online]. 2016-02-16 [cit. 2016-02-16]. Dostupné z: <<https://www.mesto-bohumin.cz/cz/o-meste/>>.
- MORAVIA CONSULT OLOMOUC A.S. (2010): *ČD DDC, Optimalizace železničního uzlu Bohumín* [online]. 2010 [cit. 2015-12-05]. Dostupné z: <<http://www.moravia.cz/cz/reference/velke-dopravni-stavby/cd-ddc-optimalizace-zeleznicniho-uzlu-bohumin.html>>.
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ (2016): *Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje* [online]. 2011-11-05 [cit. 2016-09-15]. Dostupné z: <[http://www.msk.cz/assets/doprava/plan\\_dopravni\\_obs\\_luznosti\\_msk.pdf](http://www.msk.cz/assets/doprava/plan_dopravni_obs_luznosti_msk.pdf)>.
- PAROSTROJ (1999): *150 let tratě Bohumín - Chalupki (Annaberg) PKP, aneb prvního mezinárodního spojení Moravy a Slezska s Pruskem* [online]. 1999-09-01 [cit. 2015-11-19]. Dostupné z: <[http://www.parostroj.net/historie/150\\_Bohumin/bohumin\\_99.htm](http://www.parostroj.net/historie/150_Bohumin/bohumin_99.htm)>.

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

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

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

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

WIKIPEDIE OTEVŘENÁ ENCYKLOPEDIIE (2016): *Panevropské koridory* [online]. 2016-12-18 [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Panevropské\\_koridory](https://cs.wikipedia.org/wiki/Panevropské_koridory)>.

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

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

# **Přílohy**

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

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

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

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

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

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

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

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

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



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

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

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

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

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

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

(zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

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

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

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

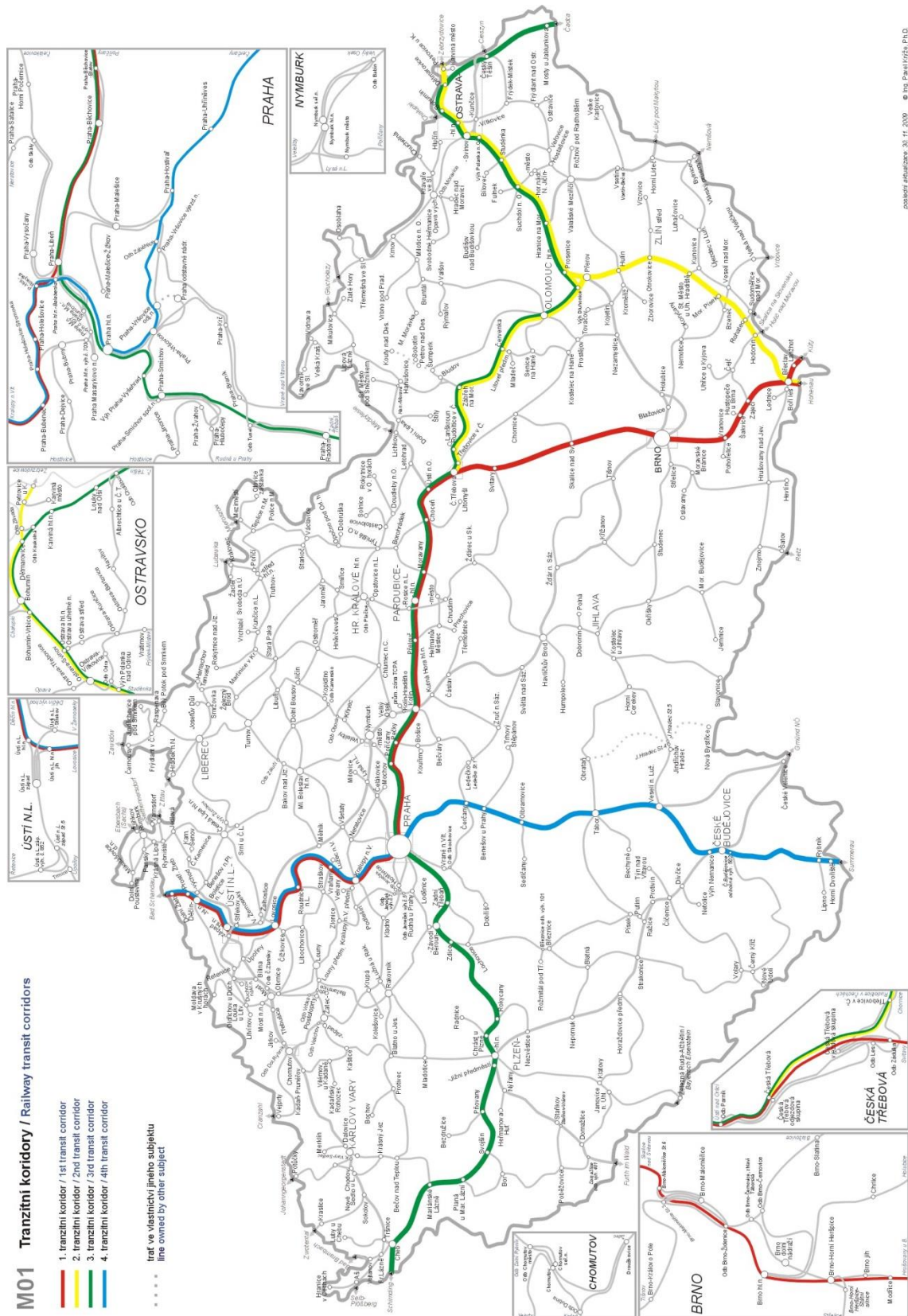
Obr. č. 3: *Stanice Bohumín po roce 1910, v pozadí nákladní rampa* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

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

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

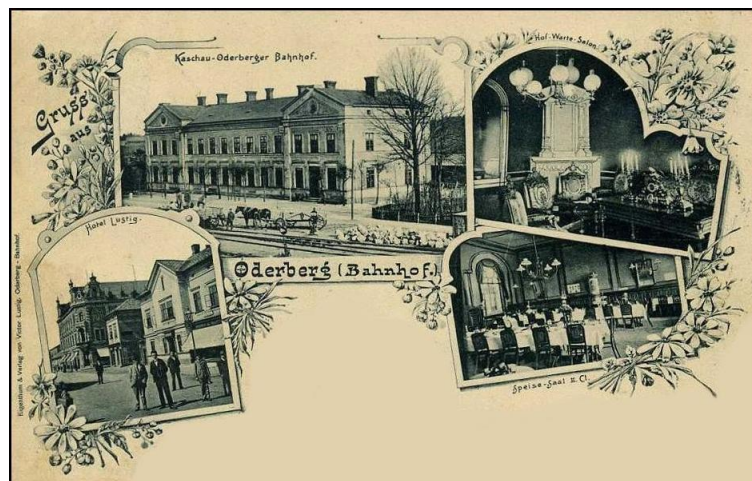
Obr. č. 6: *Osobní vagon I. třídy Košicko-bohumínské dráhy* (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)

Obr. č. 7: *Přednádražní prostor s vozy místní dráhy v roce 1923* ([www.parostroj.net](http://www.parostroj.net), 1999)



poslední aktualizace 30. 11. 2010 © Ing. Pavel Vrzek, Ph.D.

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



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



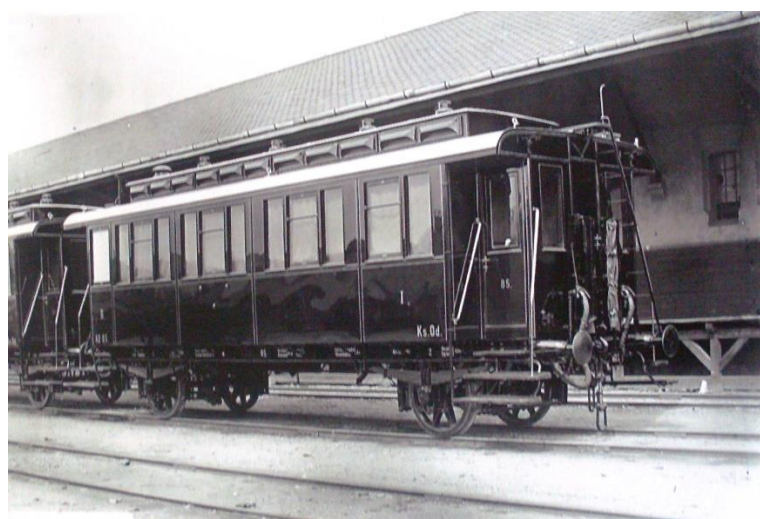
Obr. č. 3: Stanice Bohumín po roce 1910, v pozadí nákladní rampa (zdroj: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016)



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



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



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



Obr. č. 7: Přednádražní prostor s vozy místní dráhy v roce 1923 (www.parostroj.net, 1999)

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

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





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



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



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



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



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



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



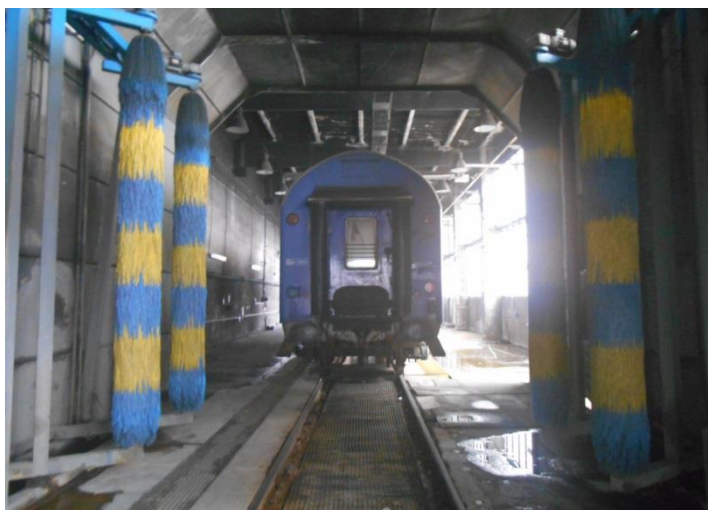
Obr č. 7: *Železniční trať ve směru Ostrava a Chalupki (Skokan, 12/2016)*



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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

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



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



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



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



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



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