

# **Analýza současného stavu přeshraniční spolupráce a překážek spolupráce v oblasti přeshraniční veřejné dopravy**

**TUL**



**MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR**

**Objednatel:**

Asociace euroregionů České republiky, z.s.

**Dodavatel:**

Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra geografie

**Řešitelský tým:**

Mgr. Emil Drápela, Ph.D.

doc. Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.

Moritz Filter, M.A.

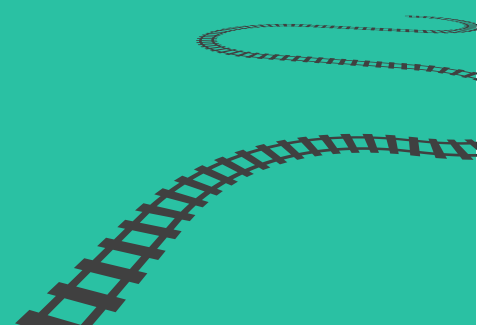
RNDr. Artur Boháč, Ph.D.

doc. Mgr. Lukáš Novotný, Ph.D.

doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.

doc. PaedDr. Jaroslav Dokoupil, Ph.D.

Mgr. Oldřich Rypl



# Obsah

Manažerské shrnutí	4
1. Úvod	6
2. Rámec a metodika výzkumu	8
3. Současný stav přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy	10
3.1 Česko-saská hranice	10
3.2 Česko-bavorská hranice	12
3.3 Česko-rakouská hranice	13
3.4 Česko-slovenská hranice	14
3.5 Česko-polská hranice	15
3.6 Porovnání stavu přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy v rámci Česka	19
4. Překážky přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy (souhrn z rozhovorů)	21
4.1 Legislativní překážky	21
4.2 Překážky v organizaci a koordinaci	22
4.3 Technické a infrastrukturní překážky	23
4.4 Překážky ve financování a udržitelnosti provozu	24
4.5 Uživatelské a kulturní bariéry	24
4.6 Environmentální a politické aspekty	25
4.7 Příklady dobré praxe a návrhy na zlepšení	25
5. Diskuse výsledků a závěr	27



## Manažerské shrnutí

Přeshraniční veřejná doprava mezi Českem a jeho sousedními státy je klíčovým prvkem regionální spolupráce, mobility pracovní síly a rozvoje cestovního ruchu. Efektivní dopravní propojení umožňuje nejen ekonomickou integraci a kulturní výměnu, ale také přispívá k udržitelnému rozvoji a snižování závislosti na individuální automobilové dopravě. **Přesto však přeshraniční veřejná doprava naráží na řadu překážek, které omezují její efektivitu a rozvoj.** Tento dokument poskytuje přehled současného stavu přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy a identifikuje hlavní bariéry, které brání jejímu plnému rozvoji.

Z hlediska současného stavu lze konstatovat, **že nejlépe rozvinutá dopravní propojení jsou na česko-slovenské hranici**, kde existuje historická kontinuita a dlouhodobě fungující železniční i autobusové spoje. Naopak **největší rozdíly v dostupnosti přeshraniční veřejné dopravy se nacházejí na česko-polské hranici**, kde jsou některé úseky velmi dobře propojené, zatímco jiné trpí naprostým nedostatkem spojů. Na česko-saské hranici existuje široká nabídka železničních a autobusových spojů, které reflektují poptávku po dojížděcí i cestovním ruchu. Problémem je však jejich roztržitost a ne vždy optimální provázanost jízdních řádů. V oblasti česko-rakouské hranice je situace nevyrovnaná –zatímco spoje mezi velkými městy, jako jsou Brno a Vídeň nebo České Budějovice a Linz, fungují relativně dobře, v menších příhraničních oblastech zcela chybí autobusová propojení. Přes hraniční železniční spojení jsou zde často neintegrována do krajských dopravních systémů, což komplikuje jejich využitelnost. V případě česko-bavorské hranice je nabídka veřejné dopravy značně omezená, a to i přes intenzivní pracovní migraci směrem do Německa.

Analýza identifikovala několik klíčových překážek, které brání efektivnímu fungování přeshraniční veřejné dopravy. První skupinu tvoří **legislativní a regulační bariéry**, mezi něž patří například odlišné požadavky na homologaci vozidel, různé národní předpisy pro provoz na železnici či komplikovaná pravidla pro licencování dopravců. Zásadní problém představuje i rozdílná sazba DPH v jednotlivých státech, což znesnadňuje nastavení jednotných tarifních systémů a často vede k administrativně složitému účtování mezinárodních jízdních dokladů.

Druhou významnou překážkou jsou **problémy s organizací a koordinací**. Veřejná doprava je v jednotlivých zemích organizována odlišně – zatímco v Česku je regionální doprava v kompetenci krajů, v Rakousku je silně centralizovaná a v Polsku se na financování a organizaci veřejné dopravy podílejí přímo obce. To často vede k obtížím při vyjednávání o přeshraničních spojích a ke komplikacím při sladění jízdních řádů na obou stranách hranice. Dále se objevují problémy se sdílením informací uzavírkách či změnách tras, což negativně ovlivňuje provoz a plánování dopravy.

Další skupinou bariér jsou **technické a infrastrukturní problémy**. V některých oblastech chybí odpovídající infrastruktura pro efektivní veřejnou dopravu, například železniční spojení mezi regiony, kde byla trať v minulosti zrušena. Velkým problémem je i nekompatibilita odbavovacích systémů, kdy některé druhy jízdenek nelze v zahraničí uznat nebo nejsou správně evidovány v informačních systémech. To se týká zejména integrovaných dopravních systémů, kde cestující očekávají možnost jednoduchého přestupu mezi různými dopravci.

Finanční otázky představují **další zásadní výzvu**. Přeshraniční veřejná doprava je financována převážně z rozpočtů krajů, avšak tyto prostředky nejsou v rámci rozpočtového určení daní určeny přímo napřeshraniční spoje. Financování je tak často závislé na evropských projektech typu INTERREG, které



však nepokrývají provoz, ale spíše infrastrukturní investice. Další možností je spolupráce s partnery na druhé straně hranice, nicméně to vyžaduje dlouhodobou koordinaci a vůli ke spolupráci.

**Uživatelské a kulturní bariéry**, jako jsou jazykové rozdíly, odlišné cenové úrovně jízdného či neinformovanost cestujících o možnostech přeshraniční dopravy, **rovněž ovlivňují využitelnost spojů**. Čeští cestující často vnímají jízdenky v Německu a Rakousku jako příliš drahé, což vede k nižšímu využívání těchto spojů. Naopak němečtí a rakouští cestující někdy nejsou dostatečně informováni o výhodách českých tarifních systémů.

Z environmentálního hlediska představuje klíčovou výzvu snaha o ekologizaci přeshraniční veřejné dopravy. Zatímco v železniční dopravě jsou zaváděny moderní elektrické jednotky, jejich nasazení na přeshraničních trasách je ztíženo nutností národních homologací. U autobusové dopravy je problémem absence koordinovaného přechodu na elektromobilitu mezi jednotlivými státy, což komplikuje provoz nízkoemisních a bezemisních vozidel v příhraničních regionech.

Pro zlepšení situace v přeshraniční veřejné dopravě je klíčové **posílení politické podpory a institucionální spolupráce**. Je nutné posílit spolupráci mezi českými kraji a jejich partnery v sousedních zemích a zjednodušit legislativní procesy pro schvalování nových spojů. V oblasti financování je potřeba zajistit stabilní zdroje nejen na infrastrukturu, ale i na samotný provoz přeshraniční dopravy. Integrace tarifních systémů a zavedení mezinárodních jízdenek by mohlo přispět ke zvýšení atraktivity těchto spojů pro cestující.

Celkově lze konstatovat, že přeshraniční veřejná doprava čelí mnoha výzvám, avšak žádná z nich není ne překonatelná. **Klíčem k úspěchu je efektivní spolupráce mezi regionálními i národními aktéry, lepší financování a zjednodušení administrativních a technických bariér**. Vzhledem k rostoucí poptávce po cestování do sousedních zemí lze očekávat, že se význam přeshraniční veřejné dopravy bude nadále zvyšovat, což vytváří prostor pro její další rozvoj a zkvalitnění.

## 1. Úvod

Vysoce kvalitní přeshraniční dopravní systémy nabízejí řadu výhod, které přispívají k ekonomické integraci, podpoře mezinárodního cestovního ruchu, regionální spolupráci a udržitelnému rozvoji v příhraničí. Poptávka po přeshraniční veřejné dopravě, motivovaná ekonomickou spoluprací s subjektů v pohraničních oblastech, dojížděnkou za prací, či touhou po poznávání nových regionů, s rostoucí ekonomickou vyspělostí států roste. **Zvýšení četnosti a kvality spojů přináší přitom nejen ekonomické benefity, ale zároveň podporuje kulturní výměnu, regionální spolupráci a sociální integraci.** Efektivní přeshraniční veřejná doprava snižuje závislost na individuální automobilové dopravě, čímž omezuje dopravní kongesce a emise skleníkových plynů. Implementace udržitelných řešení, jako jsou elektrické autobusy nebo moderní železniční systémy, zlepšuje environmentální udržitelnost regionů a zároveň poskytuje spolehlivou dopravu pro obyvatele i návštěvníky.

**Poskytování přeshraniční veřejné dopravy ale naráží na četné překážky, které zahrnují administrativní, infrastrukturní, ekonomické a sociokulturní faktory.** Administrativní bariéry, jako je byrokratická setrvačnost a absence koordinace mezi státy, komplikují integraci dopravních služeb a často vedou k roztržitým systémům, jež nesplňují potřeby cestujících. Infrastrukturní problémy zahrnují nedostatek harmonizace železničních sítí, právních rámců a spolupráce mezi místními samosprávami, což omezuje efektivitu dopravy a snižuje její atraktivitu. Ekonomické rozdíly mezi příhraničními regiony, nedostatečné financování a nízká poptávka po veřejné dopravě dále podkopávají životaschopnost přeshraničních dopravních projektů. K tomu se přidávají sociokulturní bariéry, jako jsou jazykové rozdíly a odlišnosti v kulturních normách, které ztěžují spolupráci a budování důvěry mezi zúčastněnými stranami. Řešení těchto výzev vyžaduje koordinovaný přístup zahrnující zvýšené investice, zlepšení infrastruktury a podporu sociokulturního porozumění, přičemž budoucí výzkum by měl být zaměřen na strategie ke zmírnění těchto překážek a zajištění efektivní a dostupné veřejné dopravy v přeshraničních regionech.

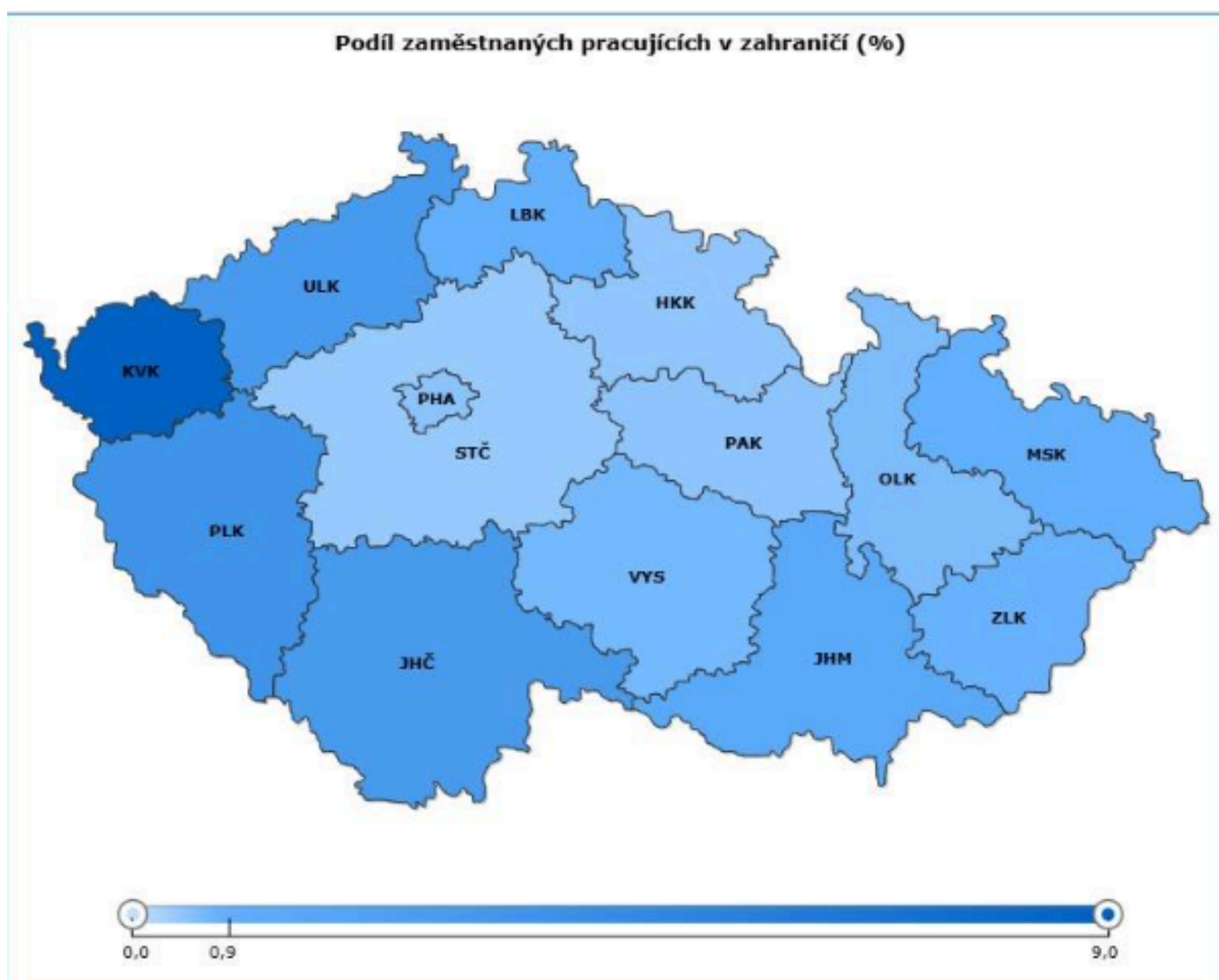
Tato studie má za cíl **zhodnotit současný stav přeshraniční spolupráce v oblasti dopravy na česko-saské, česko-bavorské, česko-rakouské, česko-slovenské a česko-polské hranici** a dále význam různých druhů překážek spolupráce v této oblasti. Je přitom nutné zdůraznit, že každá z těchto hranic má svá specifika. Z pohledu poptávky po přeshraniční dopravě je z české strany zájem zejména o spoje do Spolkové republiky Německo a do Rakouska, neboť právě tam směřuje většina dojížděnk za prací (viz tab. 1 a obr. 1). Naopak Česko se stává cílem pracovní migrace ze Slovenska a Polska, ačkoli v poslední době zájem z polské strany klesá v důsledku snižujících se rozdílů mezi výší platů v Polsku a Česku. Vzhledem ke komplikovanému průběhu hranice pak **v některých částech pohraničí dochází k dojížděnce skrze území sousedního státu; nejintenzivnější je tato dojížděнка ze Šluknovského výběžku do Liberecké aglomerace.** Poptávka po cestovním ruchem motivované přeshraniční veřejné dopravě pak směřuje do horských oblastí, regionů s pískovcovými skalními městy, historických památek a center měst, či vinařských oblastí. Ať už je motivace k cestování přes hranici jakákoli, obvykle **narazí na poměrně skromnou nabídku spojů veřejné dopravy.** Pokud se tento stav má v budoucnu změnit, je třeba překonat výše zmíněné, resp. dále analyzované překážky a zmírnit velmi silně se projevující hraniční efekt (také „border efekt“), který znevýhodňuje a poškozují příhraniční regiony v ekonomické a sociální oblasti. Doufejme, že tato studie identifikací konkrétních bariér v přeshraniční spolupráci pozitivním způsobem přispěje ke zlepšení aktuální situace.

Tab. 1 Počet zaměstnaných v krajích Česka podle místa pracoviště. Zdroj: Český statistický úřad, Sčítání lidu, domů a bytů 2021.

Tab. 1 Počet zaměstnaných v krajích Česka podle místa pracoviště. Zdroj: Český statistický úřad, Sčítání lidu, domů a bytů 2021.

Území	Zaměstnaní celkem <sup>1)</sup>	v tom podle místa pracoviště							
		v České republice					v zahraničí	bez stálého pracoviště	nezjištěno
		na adrese obvyklého pobytu	na jiné adrese v obci obvyklého pobytu	v jiné obci okresu	v jiném okrese kraje	v jiném kraj			
<b>Česká republika</b>	<b>5 290 071</b>	<b>1 011 538</b>	<b>1 539 021</b>	<b>1 110 573</b>	<b>486 879</b>	<b>431 973</b>	<b>74 198</b>	<b>493 756</b>	<b>142 133</b>
Hlavní město Praha	733 840	141 948	447 273	0	0	45 072	4 076	82 173	13 300
Středočeský kraj	726 887	129 193	95 086	159 920	60 712	186 833	3 382	71 851	19 910
Jihočeský kraj	314 154	67 611	73 895	88 006	24 216	12 926	9 255	29 025	9 220
Plzeňský kraj	295 810	54 151	79 032	55 458	52 307	10 695	10 830	24 448	9 089
Karlovarský kraj	130 956	29 633	28 077	32 258	9 737	5 477	11 108	10 113	4 553
Ústecký kraj	369 950	76 638	84 536	93 894	31 584	27 145	10 610	31 717	13 826
Liberecký kraj	213 877	44 983	57 122	47 590	18 917	18 551	1 879	19 108	7 727
Královéhradecký kraj	266 948	55 371	64 705	75 941	18 925	18 373	1 349	24 107	8 177
Pardubický kraj	255 984	49 736	61 411	73 041	18 447	22 113	1 375	23 067	6 794
Kraj Vysočina	246 077	48 735	57 784	75 819	14 942	18 369	1 803	22 756	5 869
Jihomoravský kraj	603 968	106 082	185 188	104 127	110 125	18 474	9 379	57 571	13 022
Olomoucký kraj	301 779	56 930	75 863	92 602	21 809	17 408	2 029	27 013	8 065
Zlínský kraj	278 753	52 932	64 895	92 373	19 386	15 505	2 325	24 987	6 350
Moravskoslezský kraj	551 088	97 597	164 154	119 544	87 712	15 032	4 998	45 820	16 231

<sup>1)</sup> včetně pracujících žáků a studentů



Obr. 1 Podíl zaměstnaných osob v krajích Česka, pracujících v zahraničí. Zdroj: Český statistický úřad, Sčítání lidu, domů a bytů 2021.

## 2. Rámec a metodika výzkumu

Tato analýza je zpracována jako jeden z dílčích výstupů projektu Asociace euroregionů ČR s názvem „Nastavení systému identifikace administrativních a právních překážek v rozvoji“. Cílem projektu je nastavení trvalého systému identifikace překážek (především administrativního a právního charakteru) rozvoje přeshraniční spolupráce na jednotlivých hranicích České republiky, cílem této analýzy pak je zmapování stavu a překážek spolupráce v oblasti přeshraniční veřejné dopravy.

Pro mapování současného stavu přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy byla primárně využita rešerše internetových zdrojů k tomuto tématu: stránky krajských integrovaných dopravních systémů, zahraničních poskytovatelů veřejné dopravy (na saské, bavorské, rakouské, slovenské a polské straně), komerčních služeb v oblasti veřejné dopravy (Regiojet, Flixbus apod.), aplikací s jízdními řády aj. K vybraným zajímavým případům bylo následně potřeba zjistit podrobnosti k historii poskytování veřejné dopravy na těchto tratích, přičemž zdroji byla odborná literatura, webové zdroje, odborné případové studie - např. Iniciativa veřejné dopravy v Trojzemí DE-CZ-PL od autorského kolektivu Filter, Böhm a Koschenz (2022) nebo publikace Evropské komise Study on providing public transport in cross-border regions (Directorate-General for Regional and Urban Policy et al., 2022) a mnohdy i polostrukturované rozhovory se zástupci subjektů v přeshraniční veřejné dopravě (viz níže).

Pro mapování překážek spolupráce v oblasti přeshraniční veřejné dopravy pak byly primárním zdrojem dat polostrukturované rozhovory, které byly realizovány se zástupci krajských odborů dopravy a provozovatelů či koordinátorů přeshraniční dopravy. U každého rozhovoru byla předem dána struktura témat a podtémat, na které respondent odpovídal, přičemž v některých případech mohlo být pořadí kladených otázek mírně odlišné. Některé rozhovory byly nahrávány, jiné, pokud respondent s nahráváním nesouhlasil, byly zaznamenány jen v podobě poznámek tazatele. Rozhovorů proběhlo celkem 15.

Struktura témat pro rozhovory:

### 1. Legislativa a regulace

- Jaké legislativní překážky vnímáte jako největší pro efektivní provozování přeshraniční veřejné dopravy?
- Existují specifické rozdíly v právních předpisech, které komplikují spolupráci mezi dopravními systémy sousedních zemí?
- Jak se řeší problémy s regulací (např. licencování, povolení) pro dopravní operátory při přeshraničních přepravách?

### 2. Koordinace a spolupráce

- Jak hodnotíte úroveň koordinace mezi dopravními společnostmi nebo agenturami v sousedních státech?
- Jaké problémy se objevují při plánování jízdních řádů, aby bylo možné zajistit plynulý přeshraniční provoz?
- Existují nějaké překážky v zavádění integrovaných tarifních systémů, které komplikují bezproblémové cestování přes hranice?

### 3. Technické a infrastrukturní překážky



- Jaké technické problémy (např. rozdílné normy pro železniční tratě, napájecí systémy nebo technologie jízdenkových systémů) brání lepší přeshraniční dopravě?
- Jaká jsou hlavní infrastrukturní omezení (např. chybějící tratě, zastávky) pro rozvoj efektivní veřejné dopravy přes hranice?
- Setkáváte se s problémy týkajícími se nekompatibilních dopravních prostředků mezi sousedními zeměmi?

#### **4. Financování a udržitelnost**

- Jaké hlavní finanční překážky brání rozvoji přeshraniční veřejné dopravy? Jak se financuje provoz mezi státy?
- Jaká je role mezinárodních, národních či evropských fondů při podpoře přeshraničních dopravních projektů? Jsou tyto zdroje dostatečně využívány?
- Jakým způsobem se řeší otázka finanční udržitelnosti přeshraničních spojů?

#### **5. Uživatelské a kulturní bariéry**

- Jaké hlavní uživatelské překážky brání většímu využívání přeshraniční veřejné dopravy? (např. neznalost spojů, jazykové bariéry)
- Jak vnímáte kulturní rozdíly v přístupu k veřejné dopravě mezi státy? Mají dopad na úspěch přeshraniční spolupráce?
- Jak se řeší otázky informování cestujících, kteří přecházejí mezi dopravními systémy různých zemí (jazyková vybavenost, informovanost o tarifních podmínkách)?

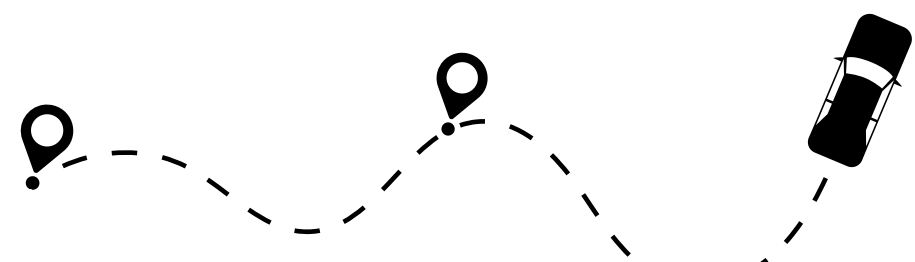
#### **6. Environmentální a politické aspekty**

- Jaké environmentální faktory (např. různé požadavky na ekologické normy) ovlivňují přeshraniční veřejnou dopravu?
- Jaký je postoj jednotlivých států nebo regionálních vlád k rozvoji přeshraniční dopravy? Podporují aktivně takové iniciativy?

#### **7. Příklady dobré praxe a návrhy na zlepšení**

- Můžete uvést příklad úspěšné přeshraniční spolupráce v oblasti hromadné dopravy? Co přispělo k tomuto úspěchu?
- Jaká doporučení byste navrhli ke zlepšení spolupráce a provozu v oblasti přeshraniční veřejné dopravy v budoucnu?

Posledním druhem využitých dat byly výsledky předchozího výzkumu členů řešitelského týmu. Vzhledem k tomu, že řešitelé dlouhodobě odborně působí v oboru border studies, tak mají přístup k řadě výsledků vědeckých projektů, které se některými dílčími otázkami zabývaly. Z tohoto pohledu byly využity např. i rozhovory s některými aktéry na celostátní úrovni (SŽDC) či v zahraničí (Sasko, Bavorsko, Polsko). Využity byly např. i výsledky evropských projektů B-solutions a B-SHAPES a projektu GAČR „Vliv poválečných přesunů obyvatelstva na česko-polskou přeshraniční spolupráci“.



### 3. Současný stav přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy

V této části zprávy bude popsán současný stav přeshraničních kooperačních vazeb v oblasti dopravy. Přehled je zpracován podle jednotlivých úseků hranic a je rozdělen na železniční a silniční dopravu. U železniční dopravy je dále popsán potenciál pro rozšíření současné přeshraniční spolupráce v podobě nevyužívaných nebo zaniklých tratí, u autobusové dopravy toto řešeno není, neboť potenciál vytváří samotná poptávka a infrastruktura je dostupná prakticky všude. Na závěr je u každé kapitoly uvedeno, kdo je v oboru veřejné dopravy na druhé straně hranice potenciální kooperačním partnerem. Popsaný stav odpovídá prosinci 2024, u některých spojů, které jsou provozovány jen v hlavní letní sezóně, pak nebylo možné dohledat jízdní řády.

#### 3.1 Česko-saská hranice

Ačkoli je **česko-saská hranice** z velké části tvořena orografickou bariérou Krušných hor, případně Děčínské vrchoviny, **přeshraniční dopravní infrastruktura je zde relativně hojná**, ačkoli ne všude existují přeshraniční spoje veřejné dopravy. Z Česka do Saska existuje dojíždka za prací, i když není tak intenzivní, jako v případě Bavorska. Většina přeshraničních spojů však reflektuje poptávku v oblasti cestovního ruchu.

Skrze česko-saskou hranici je v současnosti provozováno šest železničních tratí, přičemž počet přechodů hranice je ještě vyšší, neboť hned první trať z Chebu do saského Zwickau hranici překračuje hned pětkrát. Ačkoli trať není součástí Integrované dopravy Karlovarského kraje (IDOK), s pěti spoji denně jde o průměrně vytěžovanou místní trať, kde vlaky staví ve všech zastávkách. Druhou přeshraniční železniční tratí je úsek Kraslice – Klingenthal, který je součástí hned několika linek regionální dopravy: jednak jde o spojení Kraslice – Zwickau, dále Kraslice – Mehltheuer a Sokolov – Zwickau. S patnácti spoji ve všední den ve zhruba hodinovém taktu jde o excelentně obsluhovanou trať, nicméně opět není integrována do IDOK. Třetí tratí vycházející z Karlovarského kraje je spojení mezi Potůčky a saským Johanngeorgenstadtem. V současnosti zde hranici překračuje pětkrát denně spoj, který propojuje právě tyto dvě pohraniční stanice. Saský turista, který by mířil např. do Karlových Varů, však musí dvakrát přesedat. Trať také není součástí IDOK.

Další železniční trať již vychází z území Ústeckého kraje a spojuje Vejprty s blízkým Bärensteinem a Cranzahlem. Jde o sezónní turistickou linku T7 (resp. linka 137), označovanou jako Vejprtská horská dráha. Linka je integrována do Dopravy Ústeckého kraje (DÚK) a je provozována jen v letní turistické sezóně, jinak končí ve Vejprtech. Trať z Děčína do Drážďan patří mezi páteřní trasy železniční dopravy ve střední Evropě, jezdí tudy řada mezinárodních spojů vyšších tříd, které však pro místní dopravu využitelné nejsou. Trať je ale součástí přeshraniční linky Děčín – Rumburk, označované jako Dráha národního parku, která nejprve u Dolního Žlebu opouští území Česka a přes Bad Schandau a Sebnitz se do něj opět vrací u Dolní Poustevny, aby přes Mikulášovice a Šluknov dosáhla Rumburku. Z Děčína do Rumburku vede přes české území i trať U8, se kterou se U28 doplňuje, kdy obě trati tvoří prstenec kolem národních parků České a Saské Švýcarsko. Provoz na trati U28 je ve dvouhodinovém taktu a je integrován do DÚK. Poslední česko-saskou přeshraniční železniční tratí je Seiffhennersdorf – Varnsdorf – Liberec, který je mezi Hrádkem nad Nisou a Libercem součástí Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje (IDOL), v úseku Varnsdorf, pivovar Kocour – Varnsdorf také součástí DÚK. Jde o trať sloužící k pracovní dojíždce ze saských obcí do Žitavy a z Varnsdorfu do Liberce. Spojů ve všední den jede celkem 16, což je velmi slušné, některé však končí již ve Varnsdorfu. Česko-saskou hranici ještě



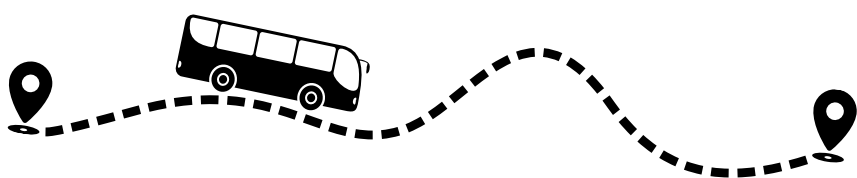
překračuje železnice Liberec – Drážďany v oblasti Fukovského výběžku, avšak jedná se o peážní provoz bez zastávky na české straně.

Česko-saskou hranici dále překračují zaniklé železniční tratě, které v současnosti nejsou využívány k přeshraniční veřejné dopravě a představují tak doposud nevyužitý potenciál. V oblasti Šluknovského výběžku jde o trať Rumburk – Jiříkov – Ebersbach, která byla v minulosti provozována v rámci DÚK, avšak v současnosti je nahrazena autobusovou linkou 401. Zrušeného železničního spojení je poměrně škoda, neboť by propojovala Šluknovský výběžek s železnicí Liberec – Drážďany. Mezi zaniklé železnice pak lze řadit úsek Moldava – Holzgau (v rámci trati Most – Freiberg), kde přeshraniční úsek byl v minulosti snesen z politických důvodů a dnes je využíván pro cykloturistiku a běžecské lyžování. V současnosti probíhají jednání o možnostech znovupropojení českého a saského úseku železnice kvůli relativně vysoké atraktivitě okolí pro cestovní ruch. Mezi zaniklé přeshraniční úseky také patří Svídnická údolní dráha, která překračovala hranice poblíž Hory Sv. Kateřiny, jednalo se však o úsek, spojující spíše obce na saské straně, jedinou zastávkou na našem území byl Brandov, který dnes má asi 280 obyvatel. Obnovení provozu se nechystá i proto, že železnice nemá pokračování na české straně. Další zaniklý úsek železnice je mezi Křimovem a saským Reitzenhainem, kdy se jednalo o odbočku z Vejprtské dráhy, i v tomto případě je obnovení provozu velmi nepravděpodobné. Poslední zaniklou železnicí je trať mezi Hranicemi v Čechách a saským Adorfem, která by mohla Ašský výběžek lépe propojit s územím Saska. Adorf je na hlavní trati Zwickau – Cheb a vzdálenost je poměrně příznivá, v současnosti však o žádných jednáních o obnovení provozu nevíme.

Česko-saská hranice je velmi zajímavá i z pohledu přeshraničních autobusových linek. Z území Karlovarského kraje existuje jediná linka na saskou stranu v okolí Božího Daru, který patří mezi nejnavštěvovanější oblasti Krušných hor. Linka 585 spojuje Jirkov a Chomutov s Božím Darem a saským Kurortem Oberwiesenthal. Spoj jede v sobotu a neděli dvakrát denně a je součástí DÚK, nikoli však IDOK. V obci Potůčky pak lze pohodlně pěšky přejít na autobusovou zastávku v saském Johannegeorgenstadtu, která je vzdálena asi 200 m. Autobusy zde však hranici nepřekračují.

Z území Ústeckého kraje jezdí do Saska podstatně více linek, přičemž podél hlavních tahů Ústí nad Labem – Drážďany a Chomutov – Chemnitz i komerční spoje. Komerční linky však spojují pouze větší města, výjimkou může být spoj FlixBus spojující (v rámci trasy Praha – Hamburk) Chomutov s Marienbergem. V rámci DÚK však existuje poměrně velké množství místních linek, využitelných pro pohyb v příhraničí. Linka 590 propojuje Kadaň a Annaberg-Buchholz přes Vejprty, maximálního počtu devíti spojů dosahuje v úterý, středu a čtvrtek. Linka 588 propojuje Chomutov a Marienberg, celkem pět spojů jezdí pouze ve všední dny. Linka 521 propojuje Litvínov a saské Olbernhau, z celkových 11 spojů ale do Saska zajíždí pouze 6, ostatní končí v zastávce Brandov. Hranici překračuje, byť jen o několik desítek metrů, i linka 452 z Verneřic v Českém středohoří do saského Bahratalu. Na zastávce je možné přestoupit na saské autobusy, spoje jezdí zhruba v hodinovém taktu. Další integrovanou autobusovou linkou je 435 Hřensko – Schmilka, jezdící mezi 9 a 19 hodinou v hodinovém taktu. Vůbec nejzajímavější přeshraniční linkou je však 401, spojující saský Ebersbach přes Jiříkov, Rumburk, Varnsdorf se saským Großschönau, jezdící v hodinovém taktu od poměrně brzkého rána do pozdního večera. Tato linka v minulosti z Rumburku do Varnsdorfu jezdila přes saský Seifhennersdorf, aktuálně je nejspíš vedena objížďkou. Linka 398 z Teplic do Altenbergu není v přeshraničním úseku integrována do DÚK, jezdí v dvouhodinovém taktu. Celkově lze říci, že **území Ústeckého kraje je autobusovými spoji dobře propojeno se saským územím**, a to i vzhledem k relativní vylidněnosti některých částí Krušných hor.

Území Libereckého kraje není se Saskem napřímo spojeno žádnými spoji, pouze skrze území Polska. K provozu na saské straně je pak třeba poznamenat, že je řízeno skrze regionální svazy, nikoli na úrovni spolkové země. Partnery pro krajské koordinátory integrovaného dopravního systému (IDS) pak jsou



od západu k východu Verkehrsverbund Vogtland (ZVV), Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) a Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON).

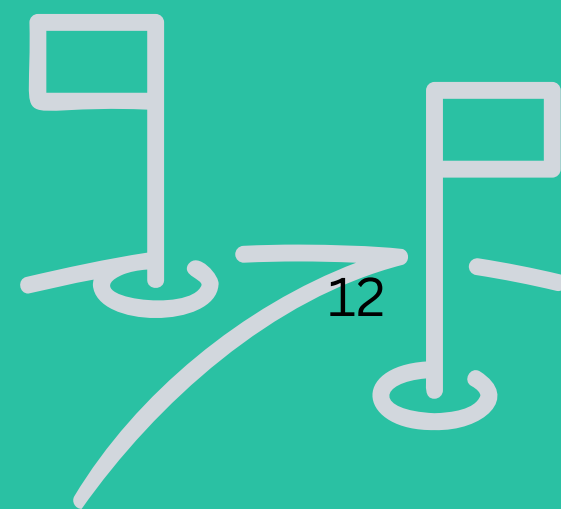
### 3.2 Česko-bavorská hranice

**Provoz veřejné dopravy přes česko-bavorskou hranici je mnohem skromnější, než v případě Saska** – i přes rozšířené pendlerství. Nejsevernější přeshraniční železniční tratí je spojení mezi bavorskými městy Marktredwitz a Hof, vedené přes Aš a Cheb. Přeshraniční provoz není integrován do IDS na české ani bavorské straně, nicméně spoje jezdí v dvouhodinovém taktu od rána do večera. Vlaky zastavují v každé zastávce a zpřístupňují tak poměrně zajímavou část česko-bavorského pohraničí. Další železniční trať, vedoucí přes Českou Kubici a Furth im Wald, je součástí páteřní trasy mezi Prahou a Mnichovem, je tedy obsluhována i řadou vlaků EC, které spojují velká města na obou stranách hranice. Pozitivní však je, že řada spojů EC zastavuje i v Domažlicích a Furth im Wald, neboť tím zpřístupňuje atraktivní oblasti Českého lesa a Všerubské vrchoviny turistům. Mezi Domažlicemi a Furth im Wald existuje dokonce linka P34, zahrnutá do Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK). Jedná se však pouze o dva víkendové spoje. Naprosto originální řešení přeshraniční dopravy pak představuje nádraží Bayerisch Eisenstein – Železná Ruda, Alžbětín. Jedná se o místo na regionálně významné trati mezi Klatovy a bavorským Zwiesellem, které však prochází nejatraktivnějšími partiemi Šumavy. Nádraží se nachází přímo na hranicích, dokonce i nádražní budova je rozdělena hranicí vedví. Z jednoho nádraží (které se na české straně jmenuje Železná Ruda-Alžbětín a na straně bavorské Bayerisch Eisenstein pak odjíždějí české vlaky směrem do Česka (do Klatov či Plzně) a bavorské opačným směrem. Je zde samozřejmě možnost přestoupit, spoju sem z obou stran jezdí dostatek ve zhruba hodinovém taktu. Trať je na české straně součástí IDPK, na straně bavorské integrována není.

Zaniklé tratě jsou na česko-bavorské hranici dvě, obě bez reálné šance na znovuoobnovení. První trať vedla z Chebu přes Waldsassen do Mitterteichu, nicméně poptávka po jejím obnovení není a části drážního tělesa byly v některých úsecích již přeměněny na cyklostezku. Druhá trať byla součástí Pošumavské jižní dráhy, která na české straně vede až na hranici do zastávky Nové Údolí, avšak na bavorské straně byl její úsek v délce několika desítek kilometrů (původně končila až ve Waldkirchenu) demontován a přeměněn rovněž na oblíbenou cyklostezku.

Vzhledem k faktu, že **bezmála desetina zaměstnaných osob Karlovarského kraje pracuje v zahraničí**, je s podivem, že jej **s Bavorskem spojuje jediná autobusová linka**, a to linka 000060 z Aše do Selbu. V Plzeňském kraji je situace lepší, ačkoli většina spojů je pouze turistického rázu, tedy operují buď o víkendech, nebo jen v sezóně. Součástí IDPK je linka 651, vedoucí z Domažlic do Waldmünchenu a Höllu, aby se přes české území (Klenčí pod Čerchovem, rozhledna Čerchov) dostala zpět do bavorského Furth im Wald. Spoje jedou o víkendu šestkrát denně, nicméně žádný ze spojů nejde celou trasu, pouze její část. Reálná dostupnost lokalit v zahraničí je tak nižší. Druhým podobným spojením je linka 982 IDPK, která jako jediná není funkční pouze o víkendu, ale i ve všední dny, a spojuje Klatovy s bavorskými obcemi Rittschteig, Lam, Drachselsried a Bodenmais. Z české strany jedou dva spoje ve všední dny a tři o víkendu. Posledním přeshraničním spojením je linka 983 IDPK, která spojuje Železnou Rudu (resp. jeden spoj vyjíždí již z Klatov) a dolní stanici lanovky na Velký Javor (Grosser Arber, nejvyšší hora Šumavy) na území bavorské obce Bayerisch Eisenstein. Spoje jsou pouze víkendové a je jich pět.

Česko-bavorskou hranici samozřejmě překračují i dálkové autobusy komerčních společností, vzhledem k tomu, že v samotném pohraničí žádný z těchto spojů nezastavuje, tak je jejich přínos pro regionální přeshraniční veřejnou dopravu nulový. Partnery pro krajské IDS jsou regionální svazy Verkehrsverbund



Großraum Nürnberg (VGN), Tarif Oberpfalz Nord (TON, nicméně spolupráce zde neprobíhá), Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham (VLC) a Verbundtarif DonauWald (VDW).

### 3.3 Česko-rakouská hranice

Přeshraniční **železniční doprava je skrz česko-rakouskou hranici provozována čtyřech úsecích**. Jednak jde o úsek Břeclav – Vídeň (Wien), což je elektrifikovaná dvoukolejná trať, patřící mezi páteřní trasy ve středoevropském měřítku. Provoz zde je hojný a nabídka spojů rozmanitá – od spojů EC až po místní spoje. Další trať spojuje rakouskou metropoli přes Retz se Znojmem, na té již operují pouze klasické spoje, avšak jejich počet je také dostatečný. Určitým limitem této trati je její jednokolejnost, naopak atraktivní z pohledu cestovního ruchu by mohla být díky turistickým vlakům na trati Retz – Drosendorf, kde se konají občasně nostalgické jízdy. Vídeň s Českými Budějovicemi spojuje trať vedoucí přes Gmünd a České Velenice, kdy je ale třeba v Českých Velenicích přestoupit na vlak společnosti ÖBB. Tato trať má poměrně velký turistický potenciál, neboť z rakouského Gmündu vychází hned tři turisticky atraktivní úzkokolejky, provozované místní železniční společností NÖVOG, a to do Litschau, Groß Gerungs a Heidenreisteinu (tato je aktuálně mimo provoz). Poslední železniční tratí je České Budějovice – Linz přes Horní Dvořiště, přičemž tato trať opět patří mezi relativně dobře obsluhované, včetně spojů EC z Prahy, byť ne tak častých jako v případě Břeclavské trati. Pouze železniční trať Znojmo - Retz je součástí integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK, a to jako linka S82), na jiných úsecích se tedy přejezd hranice cestujícím prodraží.

Na území česko-rakouské hranice se pak nachází tři úseky zaniklých tratí. První z nich spojovala Hevlín a známé lázeňské středisko Laa an der Thaya, kdy zrušen byl pouze krátký úsek přes hranici (tehdy železnou oponu). Nicméně potenciál k obnovení provozu – mj. s vědomím značných investic do obnovy – je zde poměrně malý, neboť součástí IDS JMK je autobusová linka 104, která Laa propojuje s brněnskou aglomerací. V porovnání jízdní doby autobusu a vlaku pak železnice prohrává, není tudíž konkurenceschopná. Druhým zrušeným úsekem je trať mezi Novosedly a Laa an der Thaya, kde zrušený úsek je podstatně delší, a to na obou stranách hranice. Obnovení provozu je tudíž značně nepravděpodobné. Poslední zrušenou železnicí je trať ze Slavonic do Waidhofenu an der Thaya, která spojovala turisticky poměrně zajímavé partie na horním toku Dyje s Českou Kanadou, nicméně zrušený úsek je poměrně dlouhý, a to zejména na rakouské straně, navíc na drážním tělese byla vybudována cyklostezka. Obnovení provozu je nepravděpodobné.

Nabídka autobusových spojů přes hranici existuje jednak na bázi komerčních spojů, sledující hlavní silniční tahy mezi regionálními centry. Mezi nejfrekventovanější patří spoje na trasách Brno – Vídeň, České Budějovice – Linz a Jihlava – Vídeň. V příhraničí je ale zastávek minimum, pro místní rozvoj tedy nejsou příliš využitelné.

Mezi nabídku IDS JMK patří i několik autobusových spojů, které jihomoravské pohraničí spojují s nejzajímavějšími lokalitami v Dolním Rakousku. Linka 816 spojuje Znojmo a Vranov nad Dyjí s Drosendorfem, již zmíněná linka 104 spojuje Brno, Pohořelice či Hrušovany nad Jevišovkou s Laa an der Thaya, linka 588 propojuje Mikulov s Poysdorfem přes několik rakouských obcí včetně Falkensteinu im Weinviertel, kde je atraktivní zřícenina hradu Závíše z Falkenštejna, a konečně linka 555 propojuje Rakvice, Podivín, Lednici a Valtice s Poysdorfem. Všechny přeshraniční autobusové trasy jsou plánovány tak, aby propojovaly zajímavé turistické cíle na obou stranách hranice, a lze říci, že na jihomoravské části hranice se to daří dobře.

Naopak **na jihočeské části hranice** lze konstatovat, **že lokální přeshraniční spoje zcela chybí**, a to i v turisticky atraktivních oblastech. Jednak to je tím, že IDS Jihočeského kraje nepokrývá ani celé území kraje, natož aby zasahovalo až za jeho hranice, dále pak tím, že turisticky atraktivní příhraničí je buď obtížně překročitelné kvůli reliéfu (vrcholové partie Šumavy a Novohradských hor), nebo patří mezi velmi periferní oblasti, které mají dost vnitřních problémů. Nevyužitý potenciál skýtají zejména osy Slavonice – Waidhofen an der Thaya, Nová Bystřice – Litschau, Vyšší Brod – Bad Leonfelden, či lepší propojení české a rakouské strany Šumavy.

Partnery pro krajské IDS jsou regionální sdružení Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) v Dolním Rakousku a Oberösterreichischer Verkehrsverbund (OÖVV) v Horním Rakousku, nicméně řada agendy je provozována na národní úrovni.

### 3.4 Česko-slovenská hranice

**Česko-slovenská hranice je díky dlouhým desetiletím společného provozu veřejné dopravy a poklidnému průběhu rozdělení Československa nejlépe integrovanou hranicí z pohledu veřejné dopravy**, neboť zde existuje řada jak vlakových, tak i autobusových linek. Na druhou stranu hraniční hřebeny, a to zejm. Moravskoslezských Beskyd a Javorníků zde představují významnou orografickou překážku, kterou překonává jen malé množství komunikací. Jde však o jedinou hranici, kde nebyla zrušena jediná železniční trať a autobusové linky jsou dodnes provozovány na linkách mezi regionálními centry, podobně jako dříve. Propojení místních linek je však na povážlivě horší úrovni.

**Z pohledu železniční dopravy hranici překonává celkem sedm tratí.** První z nich je významná mezinárodní trať Břeclav – Bratislava, patřící mezi páteřní tratě ve střední Evropě. Trať však není integrována do žádného IDS a v případě cest do pohraničí je třeba nejprve využít mezinárodní vlak k překonání hranice (do stanice Břeclav nebo Kúty) a teprve následně přesednout na místní linku. Další trať mezi Hodonínem a Holíčem v současnosti není využívána k přepravě osob, podobně jako blízký úsek Skalica – Sudoměřice nad Moravou. V tomto případě obě trasy supluje autobusová linka IDS JMK 910, která spojuje Hodonín přes slovenské obce Holíč, Vrádište a Skalicu se Strážnicí a Veselím nad Moravou. Naopak další přeshraniční úsek, mezi Velkou nad Veličkou a slovenskou Myjavou, je nejen provozován přeshraničně, ale je dokonce součástí IDS JMK. Počet pěti spojů denně sice není příliš vysoký a ve třech případech je třeba přestoupit ve slovenských Vrbovcích, ale jedná se o vůbec jediný úsek, který je součástí jakéhokoli IDS.

Dalším železniční tratí překonávající česko-slovenskou hranici je úsek mezi Bylnicí a Nemšovou přes Vlárský průsmyk. Ačkoli zde provoz není zcela zrušen, počet přeshraničních vlaků je naprosto minimální, jde o vozy společnosti Arriva, které v určité termíny jezdí až do Horného Srnie, případně Slovenských drah, které končí v zastávce Vlárský průsmyk. Jde typicky o páteční či nedělní spoje, zaměřené na turisty. Podstatně více spojů operuje mezi Horní Lidčí a slovenskými Lúkami pod Makytou, jakožto součástí trati mezi Vsetínem (či Brumovem-Bylnicí) a slovenským Púchovem. Trať využívají i vlaky EC z Prahy, na které na slovenské straně navazují další spoje. Využitelnost pro lokální dojíždění byla až do konce roku 2024 poměrně omezená (trať navíc není součástí IDS), nicméně od nového grafikonu přibyly nové osobní vlaky. Poslední železniční tratí je pak úsek Český Těšín – Čadca, který opět patří mezi páteřní středoevropské tratě s velkou nabídkou mezinárodních spojů. Ty však cílí na spojení velkých měst ve větší vzdálenosti od hranice, z hlediska místní dopravy je třeba nejprve překonat hranici do stanice Návsí (Jablunkov) či Čadca a odtamtud se dostat dále. Linka není opět nijak integrována

Autobusových linek přes česko-slovenskou hranici existuje dostatek, avšak spojují zejména velké městské aglomerace, které jsou cílem pracovní dojížděky slovenských cestujících. Zatímco spojují do Brna, Ostravy a Prahy je velké množství, lze nalézt i spoje do Plzně, Jihlavy, či dokonce Kladna, spojují mezi menšími městy regionálního významu je minimum, a to i přesto, že tyto spoje přes ně projíždějí. Jedinou integrovanou linkou pak je autobus 910 IDS JMK, provozovaný na výše zmíněné trase mezi Hodonínem a Veselím nad Moravou přes slovenské území. Existují však zajímavé výjimky, kdy např. SAD Žilina provozuje linku mezi Čadcou a železniční stanicí Návsí (Jablunkov), která slouží slovenským pendlerům k tomu, aby nemuseli platit drahé mezinárodní jízdné. Ve Vlárském průsmyku, Starém Hrozenkově, či v Květné v Bílých Karpatech pak lze velmi pohodlně přesehnout ze slovenských linek na české a naopak, neboť konečné zastávky jsou od sebe vzdáleny asi 100 m. Jízdní řády však příliš sladěny nejsou.

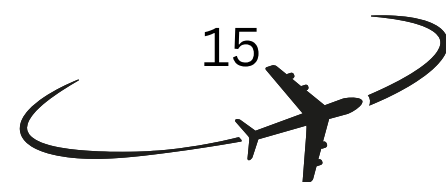
Partnery pro české IDS jsou na slovenské straně Integrovaná doprava Žilinského kraje (IDŽS, nepokrývá však celé území kraje, do budoucna by měla zahrnovat i území Trenčínského kraje) a Integrovaný dopravní systém v Bratislavském kraji (IDS BK, který obsluhuje i řadu obcí v Trnavském kraji). Ani jeden ze dvou zmíněných IDS neprovozuje přeshraniční spoje, obecně integrovaná doprava je na Slovensku oproti Česku výrazně pozadu.

### 3.5 Česko-polská hranice

**Česko-polská hranice je z hlediska přeshraniční veřejné dopravy nejrozmanitější,** neboť se zde nachází úseky hranice, kde je přeshraniční provoz poměrně častý a naopak úseky, kde naprosto žádné spoje nenalezneme. V minulosti byla přeshraniční doprava po většině délky hranice s Pruskem obsluhována řadou železničních spojů, po roce 1945 se však tento stav radikálně změnil a velké množství železnic bylo zrušeno. V současnosti uvolněné místo zaplňují autobusové spoje, jejich četnost však závisí převážně na přístupu české strany, neboť na polské straně nenajdeme partnery při provozování veřejné dopravy v regionálních IDS či regionálních dopravních svazech, jednání je tak obtížnější.

Funkčních přeshraničních železnic je skrze česko-polskou hranici celkem devět. Nejzápadnější z nich je trať z Liberce skrze polský Porajów (kde vlaky pouze projíždějí) do saské Žitavy a dále do Drážďan. Ačkoli trať má spíše regionální význam, počet spojů je velmi slušný a kromě běžných osobních vlaků zde jezdí i mírně zrychlené spoje, které méně významné zastávky projíždějí. Na polském území však doprava funguje pouze peážně, neboť zřízení zastávky v jediné polské obci na trase dopravci nestojí za práci, spojenou s překonáním byrokratických překážek provozu (viz další kapitola). Přeshraniční provoz není součástí IDOL. Další železniční trať se nachází u Harrachova, kde linka L1 z Liberce do Szklarske Poreby jezdí čtyřikrát denně ve všední den a šestkrát denně o víkendu. Linka je součástí IDOL pouze do Harrachova, její využití pak cílí na návštěvníky Jizerských hor a Krkonoš.

Z Královéhradeckého kraje vychází železnice spojující Trutnov s Kamiennou Górą, přičemž přeshraniční provoz probíhá na úseku Královec – Kamienna Góra – Sedziszlaw (linka D66), a to sedmkrát denně, přičemž provozovatelem jsou Koleje Dolnośląskie S.A. V Královci je pak třeba přesehnout na český vlak. Některé spoje vyjíždí i z Trutnova (linka 043 Trutnov – Lubawka, třikrát denně), přeshraniční provoz nicméně není součástí Integrované regionální dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje (IREDO). Druhou tratí na území kraje je spoj mezi Meziměstím a Wałbrzychem, kde provoz je v současnosti pouze prázdninový. Turistická linka D67 spojuje Adršpach a Meziměstí na české straně s Wałbrzychem a Wrocławí. Provozovatelem jsou opět Koleje Dolnośląskie S.A. a linka slouží zejména polským turistům, kteří chtějí poznávat krásy skalních měst na Broumovsku. Využitelná je ale



samozřejmě i v opačném směru, kdy si návštěvník Broumova resp. Adršpašsko-teplických skal může udělat výlet do historického centra Wrocławu či do polského příhraničí.

**Významnou mezinárodní spojnici je trať Lichkov – Wrocław, nacházející se na území Pardubického kraje.** Trať totiž nabízí poměrně rychlé spojení dolnoslezské metropole s dalšími velkými městy v Česku (Praha, Brno). Dopravu zajišťuje Leo Express, kdy pro cestu z Prahy do Wrocławu stačí přestoupit právě v Lichkově. Dopravce nabízí šest spojů denně, integrovány do IREDO nejsou. Naopak České dráhy nabízí přímé spoje do první stanice za hranicí, tedy do polského Międzyzlesie. Jedná se o čtyři spoje denně, součástí IREDO také nejsou. Koleje Dolnośląskie S.A. pak nabízí ještě jeden spoj denně z Lichkova přes Wrocław do Rawiczi, opět nijak integrován není. Zajímavé na všech těchto spojích pak je, že jde víceméně o osobní vlaky, které zastavují téměř na každé zastávce. Jsou tedy využitelné i pro mobilitu v příhraničí. Novinkou na této trase jsou spoje Baltského expresu, provozované polským a českým národním dopravcem. Jakkoli je primární motivací provozovatele nabídnout cestujícím spojení mezi Prahou, Wrocławem a Baltem, je možné jej využít pro cestu mezi Kladským výběžkem a podhůřím Orlických hor, protože vlak mezi Ústím nad Orlicí a Kladskem zastavuje v Letohradu, Jablonném nad Orlicí, Lichkově, Międzyzlesiu a Bystrzyca Kłodzkiej.

Z Olomouckého do Moravskoslezského kraje přes polské území vede trať, spojující Jeseník s Krnovem přes polské Głucholazy. Oficiálně jde o peážní dopravu, realizovanou čtyřikrát denně, avšak v reálu jde v Głucholazech jak vystoupit, tak i nastoupit a zakoupit si jízdenku. Díky tomu může český cestující pokračovat dále do polské Nisy či do Opole. Nicméně avazující spoje do polského vnitrozemí jezdí pouze dvakrát denně, a tak tato možnost není příliš atraktivní. Navíc český vlak zastavuje na nádraží, které není hlavním nádražím v Głucholazech, ale je na okraji města, kde polské vlaky nezastavují (asi právě proto je možný výstup a nástup cestujících, který je rozhodně neoficiální). Je škoda, že spojení mezi Poláky velmi oblíbenými Jeseníky a blízkými polskými městy není lepší, protože by mohlo mít podobný vliv na návštěvnost oblasti jako vlaky do Adršpachu. Integrace trati do obou IDS končí vždy na hranici příslušného kraje.

**V rámci ostravské aglomerace lze nalézt tři přeshraniční železniční tratě, které jsou relativně využívány.** Trať mezi Bohumínem a polskými Chalupkami je součástí významného mezinárodního koridoru, který dále pokračuje do Katowic či Varšavy. Na české straně vlaky obvykle začínají v Bohumíně či Ostravě, lze ale nalézt i spoje do Brna, Prahy či Břeclavi, na polské některé zajiždějí i do Opole a Wrocławu. Kromě mezinárodních spojů EC a IC jsou zde provozovány i osobní vlaky na trati do Katowic. Obecně jde o velice využívanou trať, jejíž přeshraniční provoz však není součástí Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje (ODIS). Další trať vede z Bohumína do Zebrzydowic, je opět využívána řadou mezinárodních spojů vyšších tříd, a to díky lepšímu spojení ve směru na Krakov. Projíždějí tudy vlaky z Břeclavi, Prahy, ale i Vídně nebo Budapešti. Klasické osobní vlaky však chybí. Posledním úsekem a jediným integrovaným do ODIS (i když je aktuálně třeba si přikoupit speciální jízdenku za 20 Kč) je trať mezi Českým Těšínem a polským Cieszynem. Je tudy provozována linka S7 z Frýdku-Místku do Cieszyna, která jezdí devětkrát denně.

**Zaniklých železničních tratí je na česko-polské hranici více, než na jakékoli jiné.** Zajímavé přitom je, že provoz na nich byl zastaven výhradně v období 1944 – 46, a to v důsledku ústupu německé armády a následného poválečného období nedůvěry mezi Československem a Polskem, jimž se opět posouvaly hranice. Zejména z polské strany šlo o obavu, aby kvůli území Kladska nevznikl podobný konflikt, jako o 25 let dříve kvůli území Těšínska. Přeshraniční úseky železnic tak byly záměrně likvidovány a koleje demontovány. Situaci dále zhoršil obecně špatný stav železniční dopravy v Polsku v období socialismu, která ze Slezska, jakožto oblasti s jednou z nejhustších železničních sítí na světě, vytvořila pustnoucí území, kde dlouhé úseky tratí byly rušeny a na dalších výrazně omezován provoz. Kromě páteřních tratí



tedy platí, že na polské straně je veřejná železniční doprava pouze sporadická, ačkoli v posledních letech lze zaznamenat určité signály, že by se tento stav mohl zlepšit.

První zaniklou tratí je spojnice mezi Frýdlantem, dnešní polskou Bogatyní a saskou Žitavou. Trať byla zrušena v důsledku otevření hnědouhelného dolu Turów, části drážního tělesa pak byly zastavěny při výstavbě hornického města Bogatynia. Obnovení provozu tedy není reálné. Osobní provoz byl před lety zastaven na železnici z Černous do Zgorzelce, přičemž lze očekávat, že pokud by byla polská část trati zrekonstruována a zmodernizována, provoz by zde mohl být opět obnoven. Výsledkem by pak bylo propojení Liberecka se sítí polských drah, případně Frýdlantska se saskými drahami přes Görlitz. Druhou zaniklou tratí je úsek mezi Jindřichovicemi pod Smrkem a Mirskem, kde jde o poměrně krátký několikakilometrový úsek, který by bylo možné obnovit. Na polské straně navíc došlo k obnovení do lázeňského střediska Swieradów-Zdrój, kam by se dalo skrze Mirsk také jednoduše dostat. Swieradów-Zdrój je navíc výborným výchozím místem pro poznávání polské části Jizerských hor. Aktuálně však jej spojuje s českým územím linka 691, která navíc zastavuje přímo u sjezdovky, zatímco vlaková stanice je v údolí pod městem. Obnovení provozu tedy není nemožné, avšak je nejspíš nepravděpodobné.

Na území Královéhradeckého kraje se nachází dva úseky zaniklých přeshraničních tratí, a to Otovice, zastávka - Tłumaczów a Náchod - Kudowa-Zdrój. Oba byly záměrně zničeny v roce 1945 kvůli výše zmíněné obavě tehdejší polské reprezentace, že by československá armáda mohla chtít obsadit oblast Kladsko. V obou případech jde o poměrně krátké úseky, které by i dnes bylo možné obnovit. V případě Otovické železnice navíc již z polské strany padly úvahy, že by to bylo vhodné, aby byly propojeny dvě turisticky velmi atraktivní oblasti, a to Broumovsko na české a Kladsko a Soví hory na polské straně. Projekt je však stále ve stádiu prvotních úvah. Podobné úvahy zazněly z různých zdrojů i o náchodské železnici, nicméně v tomto případě jsou velkou konkurencí dva autobusové spoje, a to linka 392 z Náchoda a 352 z Hronova. Vzhledem k neúprosné ekonomice provozu autobusy jasně vítězí, ačkoli přidanou hodnotou vlaku by mohlo být, že silnice Náchod - Kudowa-Zdrój je často postižena dopravními kongescemi, což výrazně snižuje komfort autobusové i osobní automobilové dopravy a prodlužuje cestovní doby v tomto směru. Železnice by tak mohla umožnit turistům vyhnout se dopravním zácpám na silnicích.

V oblasti Jesenicka existují dvě další zaniklé železnice, a to Bernartice u Javorníka – Otmuchów a Vidnava – Nysa. Infrastruktura přitom chybí zejména na polské straně, kde byly tyto úseky zcela zrušeny. Ačkoli by obě železnice měly potenciál propojit tuto periferní oblast s turisticky atraktivním polským příhraničím (např. z pohledu návštěvníků Hrubého Jeseníku a Rychlebských hor by mohla být atraktivní návštěva Otmuchowského a Nyského jezera), vzhledem k finanční náročnosti není obnovení provozu nejspíš reálné. Navíc se zdá, že Olomoucký kraj ani nemá zájem provozovat jakékoli přeshraniční spoje.

Poslední tři zaniklé železnice nalezneme na území Moravskoslezského kraje, kdy se jedná o úseky místních železnic Krnov – Głubczyce, Opava-západ – Pilszcz a Chuchelná – Racibórz. Železnice v regionu vytvářely velmi hustou síť, avšak na polské straně bylo po zrušení přeshraničních úseků přikročeno k její racionalizaci a rušení méně významných úseků. Potenciální přínos obnovení tratí je diskutabilní, neboť do polského příhraničí se lze poměrně komfortně dostat skrze Ostravu a Bohumín a z pohledu cestovního ruchu není zrovna tento region příliš atraktivní. Pokud by zde tedy došlo k zavedení nějakých přeshraničních linek, nejspíš pouze autobusových.

Co se týká autobusových přeshraničních linek, tak kromě komerčních spojů, spojující velká města na obou stranách hranice (zejm. tedy Prahu, Ostravu, Wrocław a Katovickou konurbaci), existuje řada místních autobusových linek, reagující na lokální poprávku. Situace se přitom liší podle krajů, kdy v některých úsecích hranice existuje poměrně dost spojů, zatímco jinde žádné. Mezi aktivnější



objednavatele přeshraniční veřejné dopravy patří Liberecký kraj, který provozuje v rámci IDOL linky 691 a 630 do Swieradów-Zdrój. Linka 691 je provozována třikrát denně, přičemž dvakrát vyjíždí ze saské Žitavy, jednou z Hrádku nad Nisou. Poté projíždí polským územím v oblasti Bogatynie a vyjíždí opět do Česka, kde zastavuje ve Frýdlantu, Raspenavě a Novém Městě pod Smrkem. Cílovou stanicí pak má v polském Swieradów-Zdrój. Spoj celkem pětkrát překračuje hranici, spojuje tři státy a v oblasti Frýdlantského výběžku supluje zaniklé železniční tratě. Jeden pár spojů linky 630 (která je běžně provozována na trase Praha – Liberec) je o víkendu prodloužen do polského Swieradów-Zdrój, přičemž zastavuje i ve Frýdlantu, Raspenavě, Hejnicích a Novém Městě pod Smrkem. Spoj je zaměřen na turisty z Prahy, aby jim zpřístupnil atraktivní výchozí místa pro túry do Jizerských hor. Zajímavou linkou je pak 645, která sváží pracovníky do zastávky Liberec, Průmyslová zóna jih. Jede třikrát denně, vždy tak, aby dovezla zaměstnance na směnu a odvezla ze směny. Kromě řady zastávek v Česku zajíždí i do polské Bogatynie. Linka 669 pak podobným způsobem spojuje průmyslovou zónu jih s polským Zawidówem, Wrociszówem, Sulikówem, Koźminem a Zgorzelcem. V minulosti zajížděly spoje z průmyslové zóny jih i do Sieniawky, nicméně pro nedostatek poptávky (libereckým továrnám zde zdatně konkuruje důl a elektrárna Turów) byl zrušen. Tyto spoje jsou jedny z mála, které cílí na pracovní dojížděku a nikoli na cestovní ruch. Kromě spojů IDOL existuje v regionu i malá nabídka přeshraničních komerčních spojů, které mají charakter dálkových linek, avšak zastavují i v menších městech. Zajímavým příkladem je linka z Karlových Varů přes Prahu a Liberec do Sieniawky, Bogatynie, Zgorzelce a Legnice, která dále pokračuje přes další polská města na Ukrajinu. Zajímavé spoje nabízí i FlixBus, např. spojení Harrachov – Szklarska Poreba – Jelenia Góra a dále přes řadu polských měst do Białystoku. Autobusy však jezdí jen jednou denně, za významný příspěvek přeshraniční mobilitě je označit nemůžeme.

**Z území Královéhradeckého kraje do Polska existuje také poměrně velké množství autobusových linek.** Do polské Lubawky zajíždí sezónně okružní linka IREDO 401, která spojuje Trutnov, Žacléř, Královec, Bernartice a opět Trutnov. Tři víkendové spoje zajíždí z Královce i do Lubawky. Lubawkou projíždí i spoje FlixBus z Prahy do Varšavy přes Wrocław, pro regionálního cestujícího jsou zajímavé zastávky v Trutnově a v Kamienne Góře. Stejných zastávek využívá i spoj FlixBus, který z Prahy jede přes Wrocław do Olsztyna. Oba spoje jsou provozovány dvakrát denně. Linka IREDO 378 spojuje Broumov a Otovice a polskými obcemi Tłumaczów, Ścinawka Górna, Włodowice a Nowa Ruda. Linka bohužel jede jen jednou denně. Polské lázeňské město Kudowa Zdrój je s Českem spojeno autobusovými spoji velmi dobře. Linka IREDO 382 jede zhruba v devadesátiminutovém taktu do Náchoda, linka IREDO 352 třikrát denně do Hronova. Místní dopravce CDS Náchod pak nabízí čtyřikrát denně ve všední dny a dvakrát denně o víkendu spoj z Náchoda přes Kudowu Zdrój do Klodska. Další komerční spoje tudy projíždí na svých dálkových linkách, nicméně pro regionální mobilitu je nelze využít. Celkově lze říci, že je pozitivní, že v tomto regionu existují přeshraniční spoje, nicméně turistický potenciál propojení Broumova a české strany Orlických hor a Národního parku Stolové hory, polské části Orlických hor, Klodska a Sovích hor na druhé straně je jistě vyšší.

Mezi Náchodem a ostravskou aglomerací se nachází dlouhá část česko-polské hranice, kterou nepřekonává žádný autobusový spoj veřejné dopravy (linky do továrny Škoda v Kvasínách nejsou veřejné). Je až s podivem, že ani atraktivní části českých hor nepřilákaly polské dopravce, aby sem provozovali pravidelné linky. Teprve až Ostrava je s polskými městy propojena, a to řadou dálkových linek. Naprostá většina dálkových linek jede na trase z Ostravy do Katowic a dále do Krakova, případně směrem na Varšavu přes Częstochovou. Čestnými výjimkami jsou linky N1309 dopravce FlixBus, které zastavují před Katowicemi i v Jastrzębie-Zdrój, a linka N1395 téhož dopravce, který zajíždí i do Rybniku, Gliwic a Zabrze. Vzhledem k tomu, že jde o dálkové linky, jedoucí přes velkou část střední Evropy, jsou časy odjezdů ale ve velmi nepříznivou dobu, reálná využitelnost je tedy velmi nízká. Žádná z linek není samozřejmě integrována do IDOK. Dále na východ přeshraniční autobusové linky také nenalezneme.

Co se týká polsko-české veřejné dopravy, je třeba zmínit, že situace je zde komplikovanější proto, že na polské straně neexistují partneři ve formě regionálních IDS nebo regionálních dopravních svazů. Na železnici je partnerem buď národní dopravce PKP, nebo regionální operátor v Dolním Slezsku Koleje Dolnośląskie, případně regionální operátor v Horním Slezsku Koleje Śląskie. U autobusové dopravy jsou partnery přímo města a obce, které na veřejnou dopravu přispívají, spolupráce na úrovni český kraj – polské vojvodství se zatím kvůli komplikovanému polskému systému objednávání veřejné dopravy nezadařila.

### **3.6 Porovnání stavu přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy v rámci Česka**

Při porovnání jednotlivých hranic mezi sebou **je zjevné, že spolupráce je nejjednodušší tam, kde k českému krajskému IDS resp. koordinátoru je partnerem adekvátní regionální instituce i na druhé straně hranice.** Za ideálního partnera pak lze označit německé a rakouské dopravní svazy, i když jejich velká fragmentace v Bavorsku je také poněkud negativním jevem. Na slovenské straně existují dva IDS, které mají působnost vždy na území dvou krajů. Jejich působnost je pouze v jádrových územích těchto krajů, až k českým hranicím nezasahují. Na polské straně existují dvě regionální železniční společnosti, z nichž zejména Koleje Dolnośląskie S.A. jsou velmi aktivní při zavádění přeshraničních spojů. Autobusovou přeshraniční dopravu ale objednávají přímo města a obce, což není ideální situace. Celkově lze také poznamenat, že snaha o realizaci přeshraničních spojů vychází častěji od českých aktérů, takže existují velké rozdíly mezi různými úseky hranic v závislosti na tom, jak se který kraj k přeshraniční dopravě staví a zda ji je ochoten financovat

Mapa 1 Přehled přeshraniční veřejné dopravy v ČR

Mapa 1 Přehled přeshraniční veřejné dopravy v ČR



Zdroj: vlastní zpracování (O. Rypš)





## 4. Překážky přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné dopravy (souhrn z rozhovorů)

V následujících podkapitolách jsou prezentovány výsledky polostrukturovaných rozhovorů, které jsou uspořádány tematicky podle jednotlivých druhů bariér. Poslední podkapitola se pak týká příkladů dobré praxe a návrhům na zlepšení, zde je třeba opět uvést, že půjde pouze o takové případy, které byly zmíněny v rozhovorech. Případy dobré praxe a návrhy na zlepšení, které navrhuje výzkumný tým, budou uvedeny až v kapitole Diskuse výsledků a závěry.

Přehled provedených rozhovorů:

Ústecký kraj: Ing. Jakub Jeřábek, vedoucí oddělení dopravní obslužnosti

Liberecký kraj: KORID LK, spol.s.r.o., Ing. Otto Pospíšil, Ph.D., jednatel

Plzeňský kraj: Mgr. Dušan Pakandl, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Olomoucký kraj: KIDSOK, p.o., Ing. Kateřina Suchánková, MBA, ředitelka

Jihomoravský kraj: Ing. Jiří Horský, ředitel KORDIS JMK

Kraj Vysočina: Ing. Václav Zikán, vedoucí oddělení dopravní obslužnosti

Karlovarský kraj: Ing. Milan Novák, vedoucí oddělení veřejné dopravy

Moravskoslezský kraj: Ing. Ivo Muras, vedoucí odboru dopravy; Ing. Silvie Okálová, vedoucí oddělení veřejné dopravy

Správa železnic: Ing. Pavel Hruška, náměstek pro přípravu oblast sever, Ing. Petr Provazník, vedoucí odd. mezinárodních projektů

Die Länderbahn GmbH: Robert Aschenbrenner, Abteilungsleiter Verkehrsvertragsmanagement, Eugen Rubinstein, Geschäftsführer

Trägerverein Europaregion Donau-Moldau e.V., Freyung: Dr. Jan Gregor, Ph.D., Projektleiter Regionale Mobilität & Tourismus im Grenzraum Niederbayern-Südböhmen-Pilsen

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Mnichov: Johannes Schneider, Bereichsmanagement nordöstliches Bayern

Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH (ZVON): Christoph Mehnert, Geschäftsführer

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Dr.-Ing. Philipp Gilka, referat E 21, Infrastrukturplanung

DB InfraGO AG, Leipzig: Stefan Gräfe, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südost

### 4.1 Legislativní překážky

Z rozhovorů vyplynulo, že většina respondentů nepovažuje legislativní překážky za až tak významné, spíše působí určité prodlevy při schvalování přeshraniční veřejné dopravy. Zásadním legislativním předpisem je nařízení EX č. 1370/2007, které je závazné pro všechny země. Naopak některé národní odlišnosti, jako např. odlišné sazby DPH mohou působit dopravcům značné obtíže.

V rámci mezinárodní železniční dopravy jsou hlavní komplikací **odlišné národní předpisy**, které upravují provoz vozů na národní železniční síti. Ačkoli veškeré železniční vozy musí splňovat centrální předpisy, definované EU, je třeba každý typ vozu nechat schválit i národním orgánem. Tato **homologace** je zdlouhavým procesem, který vede např. k tomu, že dopravci na mezinárodní tratě raději nasazují staré, avšak schválené typy vozů, než aby čekali na schválení nových souprav. Podobný problém pak nastává i u strojvedoucích, neboť i zde existují národní zkoušky, zahrnující i zkoušku z místního jazyka. **Nedostatek bilingvních strojvedoucích** je bohužel limitujícím faktorem rozvoje přeshraničních spojů. V případě trojmezí pak jde o situaci téměř neřešitelnou (příkladem může být trať Liberec – Drážďany, kde by bylo možné zastavovat i v polském Porajówě, avšak strojvedoucí by musel mít české, německé i polské zkoušky). Řešením by bylo danou situaci řešit centrálně na úrovni EU a určit jeden komunikační jazyk pro její celé území (tedy nejspíš angličtinu).

Významným problémem, který musí dopravci řešit u přeshraničních spojů, jsou **odlišnosti v místní hladině DPH**. Obecně by totiž mělo platit, že pokud někdo využije přeshraniční spoj pouze na území jednoho státu, měla by se aplikovat místní výše DPH a odvést v tomto státu. Naopak pokud jde o mezinárodní jízdenky, aplikuje se 0% DPH. Tato situace přináší dopravcům problémy, neboť jejich účetní systémy a jízdenkové automaty často nejsou na takovou situaci připraveny. Např. KORID LK tak raději odvádí DPH ve výši 21 % i z mezinárodních jízdenek, neboť je v účetním systému nedokáže oddělit od tuzemských. Odvádění DPH na území druhého státu je také komplikací, která některé dopravce vede např. k tomu, aby neumožňovali nákup jízdenek pro cesty bez překročení hranice. To je však samozřejmě negativní jev, který snižuje kvalitu nabídky spojů veřejné dopravy v příhraničí.

U autobusové dopravy není získání povolení na straně druhého státu tak složité, víceméně jde pouze o získání licence k provozování mezinárodní linkové dopravy. Určitým omezujícím prvkem může být snaha místních dopravců o ochranu svých stávajících linek, nicméně většinou je nabídka přeshraničních linek spíše jejich kompatibilním, a tedy i nekonfliktním doplňkem.

Celkově lze říci, že legislativní překážky způsobují určité komplikace a průtahy při realizaci přeshraničních linek veřejné dopravy, nejsou však faktorem, který by jejich existenci znemožňoval. I proto někteří respondenti, kteří mají bohaté zkušenosti s výše popsáním stavem, uváděli, že legislativní překážky z jejich pohledu významné nejsou.

## 4.2 Překážky v organizaci a koordinaci

Vzhledem k relativní složitosti provozu přeshraničních linek veřejné dopravy patří překážky organizačního, koordinačního a administrativního charakteru mezi nejčastěji řešené problémy. V některých případech pak tyto překážky vedou kraje k tomu, že o přeshraniční linky nemají zájem.

První takovou překážkou jsou **odlišné vzorce financování a organizace veřejné dopravy v různých státech**. Zatímco v Česku je dálková železniční doprava objednáвана centrálně Ministerstvem dopravy a regionální železniční i autobusové linky objednávají kraje, tak v Rakousku je doprava silně centralizována a objednáвана na úrovni státu (což omezuje flexibilitu regionální spolupráce), na Slovensku jsou pak vlaky a regionální autobusová doprava oddělené (což komplikuje návaznosti a propojování linek), v Německu je železniční doprava v kompetenci jednotlivých spolkových zemí a autobusová doprava je řešena na úrovni okresů a v Polsku je u železniční dopravy relevantní úroveň státní a úroveň vojvodství, v případě autobusové dopravy jsou hlavním partnerem převážně obce. Tato asymetrie vede ke komplikacím při jednáních, případně k vlašnému přístupu druhé strany k navrhovaným spojům, které nepatří mezi priority zejména centrálních orgánů. Zdlouhavé byrokratické procesy pak vedou ke zpoždování schvalování projektů, či k jejich odsunutí na neurčito

Další překážkou jsou **problémy s provázaností mezinárodních jízdních řádů s vnitrostátní dopravou**, kdy partneři z obou stran hranice někdy mívají odlišné požadavky na časové polohy příjezdů a odjezdů. Je složité zkoordinovat, aby návaznosti na regionální spoje na obou stranách hranice fungovaly. V některých případech jeden z partnerů tlačí na změny jízdních řádů, neboť mu nevyhovují, u druhého partnera by však došlo k rozbití existujících návazností.

Dalším problematickým bodem je pak **vzájemné informování o uzavírkách**, a to zejména, pokud se týkají místních silnic. Pokud na druhé straně hranice existuje více objednavatelů (např. dopravní svazy na německé straně, obce na polské), nemají jednotný dispečink, ze kterého by bylo možné čerpat relevantní informace. Různé zádrhele tak vyvstanou až v reálném provozu. Problémy při sdílení dat mohou být i technického rázu, ty jsou popsány v další podkapitole.

Mezi organizační bariéry také patří **politická rozhodnutí, která preferují vnitrostátní dopravu** a upozadují přeshraniční spojení. V rozhovorech byl zmíněn případ rakouských obcí u Mikulova, které by stály o lepší spojení s tímto jihomoravským městem, avšak centrální orgány preferují jejich propojení s jinými rakouskými obcemi. Časté jsou pak problémy s propojováním obcí v periferních regionech, neboť z pohledu přeplněných regionálních center tato spojení jsou nahlížena jako zbytečná.

Další problematickou otázkou je, že zaměstnanci, kteří vykonávají práci v zahraničí, by měli být připojištěni, což personální náklady na provoz zvyšuje.

#### 4.3 Technické a infrastrukturní překážky

Mezi technické a infrastrukturní překážky respondenti zařazovali řadu drobných obtíží, které přeshraniční provoz komplikují. Nejčastěji byly zmíněny **problémy s odbavovacími zařízeními**, resp. s jejich vzájemnou nekompatibilitou nebo zastaralostí (a to paradoxně např. na německé straně). Ve chvíli, kdy zákazník může využívat řadu různých mezinárodních i tuzemských tarifů a mít řadu odlišně vypadajících jízdenek, bývá jejich odbavování v některých případech řešeno pouze vizuálně (uznávání papírových jízdenek pohledem) a nikoli pomocí odbavovacích zařízení. Ve chvíli, kdy by na přeshraničních linkách měly v ideálním případě fungovat i tarify IDS z obou stran, je to nepříjemná situace, vedoucí např. k nezařazení těchto linek do IDS a tedy i k méně atraktivním tarifům.

Další technické problémy se týkají řízení dopravy, kdy **někteří dopravci neposkytují online informace centrálnímu dispečinku** (jako např. údaje o poloze), proto je složitější řešit nenadálé situace. Někdy toto nesdílení informací vede k nižšímu komfortu cestujících, kdy např. do některých mezinárodních vlaků si nelze koupit místenku apod. (Ne)sdílení dat je při odlišných zvykových systémech provozu častý problém, během rozhovorů však další specifikovány nebyly.

Výhledově bude třeba řešit skutečnost, že v různých státech existuje na železnici **různá napájecí síť** (např. v Německu a Rakousku 15 kV a 16,7 Hz, zatímco v Česku na většině území 25 kV a 50 Hz). Tato skutečnost je zásadní pro budoucí provoz bateriových elektrických vlaků a případného budování dobíjecích stanic, nebo plánování oběhů vlakových souprav.

U železniční dopravy pak v přeshraničních úsecích (a to zejména u peážní dopravy skrze území Polska) dochází k výraznému **chátrání a zastarávání infrastruktury**, vedoucí k nízké maximální rychlosti na těchto úsecích. Ačkoli je zde dlouhodobě snaha o řešení této situace, dodnes nebyla uspokojivě vyřešena.

V některých úsecích hranice chybí potenciálně zajímavé železniční spojení (např. Rumburk – Seifhennersdorf nebo Moldava – Holzhau), obecně však je patrný odklon od železniční dopravy

směrem k autobusovým spojům, kde podobné problémy jsou pouze výjimečně (např. na úseku Šluknov – Sohland je zákaz vjezdu autobusů). Oba příklady jsou z česko-saského pomezí.

#### 4.4 Překážky ve financování a udržitelnosti provozu

Mezi hlavní finanční překážky patří **náročnost financování regionální přeshraniční dopravy**, kdy její provoz bývá financován z prostředků kraje, avšak při rozpočtovém určení daní, které je zdrojem příjmů pro kraje, není přeshraniční doprava kalkulována, je to jen „něco navíc“. Záleží tedy na ochotě krajského vedení, zda přeshraniční spoje bude financovat, či nikoli. Využívány bývají tzv. měkké projekty v rámci výzev INTERREG, které ovšem neřeší to nejpodstatnější, a to financování provozu. V minulosti prý takové projekty bývaly, ale nyní nejsou.

Další možnost financování provozu je pomocí **smluv o spolupráci s partnerem na druhé straně hranice**, přičemž každý subjekt hradí patřičnou část objednávky na svém území. U železničních dopravců pak existují reciproční smlouvy (reciproční vyrovnávkou výkonů), kdy např. České dráhy zajíždějí částí spojů až do polských Chalupek a polské PKP naopak do Bohumína. Takové smlouvy pak často bývají výsledkem dlouholetých partnerství a kontaktů mezi oběma stranami. Tam, kde takováto partnerství chybí, se jedná o poměrně dlouhý proces.

Z pohledu udržitelnosti přeshraničních spojů veřejné dopravy je pak klíčovým faktorem **zájem obou stran**, neboť model, kdy toto spojení financuje pouze jedna strana, udržitelný není. Výjimkou mohou být snad pouze autobusové spoje do průmyslové zóny jih v Liberci, kdy benefity takového spojení jsou zjevné. Vzhledem k tomu, že většina přeshraničních spojů cílí spíše na cestovní ruch, než každodenní dojížděku do zaměstnání, může být účelnost jednostranného financování zpochybňována. Vyšší náklady na přeshraniční provoz, složité mechanismy financování a spory o rozdělení nákladů či příjmů pak mohou představovat zásadní překážku přeshraniční veřejné dopravy.

Mezi další překážky ekonomického charakteru pak lze řadit i **obecné problémy veřejné dopravy**, tedy její snižující se využívání v důsledku preference osobní automobilové dopravy, a závislost na dotacích z veřejných rozpočtů (problémy s tržní životaschopností).

#### 4.5 Uživatelské a kulturní bariéry

Nejčastěji zmiňovanou uživatelskou bariérou byly **cenové rozdíly mezi Českem na jedné straně a Německem či Rakouskem na straně druhé**. Čeští uživatelé by nebyli ochotni platit za veřejnou dopravu takové částky, jako jsou obvyklé v těchto zemích, tarify tedy jsou nastaveny tak, aby byly atraktivní i pro ně, ovšem pouze při zakoupení jízdenky v Česku. Zejména rakouská strana je pak citlivá na odlišnosti v cenách pro české a rakouské cestující, což brání větší integraci tarifních systémů. Naopak zkušenosti ze Saska ukazují, že tento stav je brán jako fakt a je např. využíván i saskými cestujícími z blízkého pohraničí, kteří si na území Česka či Polska kupují zvýhodněné jízdenky.

Co se týká **jazykové bariéry**, v současnosti není tak významná, jako dříve, neboť lidé v pohraničí se obvykle dokážou domluvit na základní úrovni i jazykem za hranicí. Z německé strany pak jsou určité požadavky na dvojjazyčná hlášení ve spojích a dvojjazyčné jízdny řády. Poněkud paradoxní je, že na německé straně totéž v některých případech nefunguje (jízdny řády a hlášení jsou pouze v německém jazyce). Znalost němčiny u Čechů je však výrazně lepší, než znalost češtiny u Němců.

V některých případech dochází k **nedorozuměním kvůli neznalosti cestujících tarifních systémů na druhé straně hranice**. V rozhovorech bylo zmíněno, že je důležité, aby řidiči byli dobře informováni o



různých druzích jízdenek na obou stranách hranice a na zastávkách byly vyvěšeny co nejpřehlednější informace o tarifním systému, nejen jízdní řád. Dobrým řešením jsou mezinárodní síťové jízdenky (jako např. Euro-Nisa-Ticket), kdy cestující nemusí tyto problémy řešit.

Z rozhovorů vyplynula obecná shoda, že díky větší zcestovalosti české populace a dostupnosti informací na internetu tento druh problémů postupně mizí.

#### 4.6 Environmentální a politické aspekty

Z environmentálního hlediska jsou problematické zejména dva aspekty, zmíněné již výše, a to relativně **složitější zavádění a dražší provoz železničních spojů**, než u spojů autobusových, které však generují větší environmentální zátěž, a nasazování starších vozů na přeshraniční úseky kvůli zdlouhavé homologaci nových vozů. Lze tedy konstatovat, že environmentálně méně vhodné řešení je z pohledu praktického výrazně výhodnější, neboť je procesně jednodušší, ekonomicky výhodnější a flexibilněji uplatnitelné. Nové, environmentálně šetrné soupravy železničních vozů, které by se zdály být ideálním řešením pro přeshraniční veřejnou dopravu, se bohužel potýkají se všemi výše uvedenými překážkami.

Další environmentální výzvou je budoucí **přechod na elektromobilitu**, kdy v současné době v krajích probíhá obvykle testovací provoz elektrických vozidel na vybraných tratích. V některých krajích pak experimentují i s jinými alternativními palivy, např. v rámci rozhovoru na Moravskoslezském kraji bylo zmíněno, že kraj zkouší i vozidla na vodík a na metan. V Libereckém kraji byl testován provoz elektrického autobusu na trase kolem přehrady Souš, která je zdrojem pitné vody pro Jablonec nad Nisou. Vzhledem k náročnému horskému terénu a nízkým teplotám v zimním období však tento pokus skončil negativně, přičemž se bude čekat na další technologické pokroky v tomto oboru. Z pohledu elektromobility je také otázkou, jak se bude řešit odlišná železniční napájecí soustava v Německu a Rakousku, pokud by měly vozy z Česka být nabíjeny i na druhé straně hranice. Vzhledem k tomu, že železniční napájecí soustavy jsou v EU velmi rozmanité, bylo by vhodné, aby existovalo nařízení, které by v budoucnu zajistilo kompatibilitu nabíjecích stanic železničních vozů v rámci celého území EU.

Z pohledu politických aspektů je klíčová pouze jediná věc, a to **ochota financovat přeshraniční spoje**. Problém tkví zejména v tom, že přeshraniční oblasti jsou v mnoha případech periferními regiony s malým počtem obyvatel, které při financování veřejné dopravy mají jen malou prioritu. Existence přeshraničních spojů pak mnohdy závisí na tom, zda jsou atraktivní i pro obyvatele z krajských měst, a to zejména z pohledu cestovního ruchu. Zájmy obyvatel příhraničí bývají upozaděny, výjimkami pak jsou regiony, kde krajská města leží v blízkosti hranic, tedy zejm. Moravskoslezský, Liberecký a Ústecký kraj. Problémem může také být pouze jednostranný zájem o přeshraniční spoje či absence vhodných partnerů na druhé straně hranice (zejm. v případech, kdy je stejná agenda řešena pouze na centrální úrovni, nebo naopak pouze na úrovni obcí).

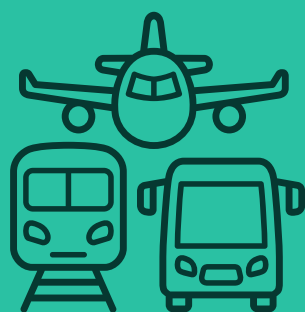
#### 4.7 Příklady dobré praxe a návrhy na zlepšení

Jako příklady dobré praxe byly respondenty uváděny jednotlivé příklady přeshraničních spojení, kde se spolupráce s druhou stranou zdařila. Přehled těchto spojů je uveden a okomentován již ve 3. kapitole, jejich výčet zde tedy opakován nebude. Obecně je třeba vnímat, že realizace každého takového spoje je výsledkem dlouhodobé aktivity kompetentních orgánů, proto i realizace jakéhokoli přeshraničního spoje je pro zainteresované pracovníky úspěchem.



Další věcí, na kterou byli respondenti hrdí, byly **přeshraniční tarifní systémy**, které výrazně zjednodušily cestování po území druhého státu a odstranily tzv. „přeshraniční výpalné“, tedy stav, kdy při překročení hranice je účtován vysoký manipulační poplatek. Používání takové jízdenky je navíc velmi jednoduché a zákazník se nemusí obávat, kolik ve výsledku za cestu zaplatí. Mezi zmiňované příklady patřily např. Euregio tarify, EgroNet a Euro-Nisa-Ticket, ale existuje jich samozřejmě více.

Mezi návrhy na zlepšení zazněly jednak některé rozpracované projekty, které by v budoucnu mohly přinést další přeshraniční spoje, větší zacílení na turistické spoje v oblastech, které jsou intenzivně turisticky navštěvované a osobní automobilová doprava zde může způsobovat problémy, lepší oboustranná informovanost cestujících o možnostech přeshraniční veřejné dopravy a možnostech zakoupení různých druhů jízdenek, či snahu o zavedení poptávkové dopravy (systému fungujícího na zavolání) v regionech, kde existuje jen malá poptávka po veřejné dopravě.



## 5. Diskuse výsledků a závěr

Celkově lze konstatovat, že přeshraniční veřejná doprava čelí řadě překážek, avšak **žádná z nich není nepřekonatelná**. Zásadní je efektivní spolupráce, politická vůle a využití jednotných pravidel v rámci EU. Obecně větším byrokratickým překážkám čelí přeshraniční železniční doprava, provoz autobusových linek je pak jednodušší. Vzhledem ke komplikovanosti některých legislativních, technických a ekonomických pravidel pak v některých případech dochází k „Šalamounským řešením“, při kterých se překážky přeshraničního provozu obcházejí. Zmínit lze např. železniční stanici Železná Ruda-Alžbětín/Bayerisch Eisenstein, kde dochází k přestupu z českých spojů na bavorské, nebo spoj mezi Krnovem a Jeseníkem přes Głuchotały, který je oficiálně peážní dopravou, avšak v reálu lze nastupovat i vystupovat i na polské straně a polský národní dopravce PKP tyto spoje má dokonce zaneseny v oficiálních jízdních řádech (na rozdíl od Českých drah)! Na česko-slovenské hranici pak dochází k přestupu z českých na slovenské autobusové spoje (a naopak) pěším překonáním hranice, kdy zastávky na obou stranách jsou velmi blízko sebe.

Jako **hlavní činitel**, který stojí za rozvojem přeshraničních spojů regionální veřejné dopravy, funguje dnes **cestovní ruch**. Pracovní dojíždka je z území Česka poměrně méně intenzivní a je relativně rovnoměrně rozmístěna podél česko-německé a česko-rakouské hranice. Nejintenzivnější přeshraniční vyjíždkový proud pak směřuje ze Šluknovského výběžku skrze území Německa a Polska do Liberecké aglomerace. Naopak cestovní ruch je relativně obousměrný na všech hranicích a vytváří tak dlouhodobou poptávku v turisticky atraktivních oblastech. K tématu přeshraničního cestovního ruchu je však třeba ještě podotknout, že určitý hraniční efekt existuje i zde a že turisté z druhé strany hranice navštěvují obvykle jen nejznámější turistické cíle. To by se větším využitím přeshraniční veřejné dopravy mohlo v budoucnu změnit a přispět tak pozitivním způsobem k ekonomickému rozvoji příhraničních regionů. Při rozšiřování atraktorů přeshraničního cestovního ruchu by měly významnou roli sehrát **euromunity**, také ze své časté pozice aktivních hráčů v propagaci turistických destinací. Pozitivní efekt mají i takové projekty, jako jsou přeshraniční cyklostezky nebo dálkové turistické trasy. Program Interreg a aktéři s ním pracující, včetně euromunity, by v příštích letech měli více zohledňovat potřebu propojovat intervence v cestovním ruchu s návrhy řešení přeshraniční veřejné dopravy.

Přeshraniční spoje patří v žebříčku priorit provozovatelů veřejné dopravy obvykle do nižších pater, neboť hlavním cílem veřejné dopravy je sloužit každodenní dojíždce do zaměstnání a do škol. Vzhledem k malé přeshraniční poptávce v této oblasti, relativní perifernosti příhraničních regionů a různým druhům komplikací, které přeshraniční spoje zatěžují, pak dochází v některých krajích k tomu, že přeshraniční spoje na regionální úrovni prakticky neexistují. Důležitým faktorem je také **existence vlastního kvalitního IDS**, který pokrývá veškeré území kraje, což stále neplatí ve všech krajích Česka, i když se situace postupně zlepšuje. Rostoucí počty návštěvníků v turisticky atraktivních příhraničních oblastech by pak mohly přesvědčit i objednatele veřejné dopravy v těchto krajích, že veřejná doprava je potřeba i zde, a to nejlépe po obou stranách hranice. K tomu, aby přeshraniční spoje byly dlouhodobě udržitelné, je však třeba i kvalitních návazností na druhé straně hranice, což může být zejm. na polské straně problém. Vzhledem k rostoucímu zájmu české veřejnosti o poznávání blízkého příhraničí (vycházející z jejich rostoucí životní úrovně) lze ale očekávat, že poptávka po přeshraniční veřejné dopravě v budoucnu poroste a otázka existence přeshraničních spojů bude aktuálnější, než kdy dříve.

Je zapotřebí zdůraznit význam institucí v rozvoji přeshraniční hromadné dopravy. Proto lze doporučit další **institucionalizaci spolupráce**, např. formou vytvoření **Evropského seskupení územní spolupráce (ESÚS)**, který by primárně oblast přeshraniční veřejné dopravy řešil. O takovéto řešení, které by také mohlo zapojovat euromunity a další relevantní jednotky veřejné správy z ČR i sousedních zemí, si říká např. spolupráce mezi KORIDem a ZVONem na česko-saské hranici.

Dále lze doporučit, aby Asociace euromunity ČR zvážila vytvoření pracovní skupiny, která by se tematikou přeshraniční veřejné dopravy zabývala. Bylo by žádoucí, aby kromě zástupců euromunity na činnosti skupiny participovali také další relevantní aktéři z řad objednatelů hromadné dopravy, koordinátorů regionálních dopravních systémů a dopravců.

## Seznam literatury

Die Verbundtarife bei Regio Bus Bayern, [online]. Získáno z : <https://www.dbregiobus-bayern.de/tickets/verbundtarife> [viděno 10 leden 2025].

Directorate-General for Regional and Urban Policy et al., 2022. Study on providing public transport in cross-border regions: mapping of existing services and legal obstacles: bus line Suwałki (Poland) – Kaunas (Lithuania): case study report [online]. Publications Office of the European Union. ISBN 9789276490371. Získáno z : <https://data.europa.eu/doi/10.2776/498815> [viděno 10 leden 2025].

Domů • IDZK, [online]. Získáno z : <https://www.idzk.cz/> [viděno 10 leden 2025].

Home | KORID LK, [online]. Získáno z : <https://www.korid.cz/> [viděno 10 leden 2025].

IDSOK.cz • Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, 2025 [online]. Získáno z : <https://www.idsok.cz/> [viděno 10 leden 2025].

Information in english, Verkehrsverbund Mittelsachsen [online]. Získáno z : <https://www.vms.de/vms/information-in-english/> [viděno 10 leden 2025].

Integrovaná doprava Žilinského kraja, idzk.sk [online]. Získáno z : <https://www.idzk.sk/> [viděno 10 leden 2025].

Integrovaná přeprava na území dopravního svazu ZVON | VVO-Navigator - Ihr Mobilitätsportal für Dresden und die Region, [online]. Získáno z : <https://www.vvo-online.de/cs/tariff-tickets/tariff/verbunduebergreifend-116.cshtml> [viděno 10 leden 2025].

Integrovaná regionální doprava východních Čech, 2020IREDO [online]. Získáno z : <https://iredo.info/> [viděno 10 leden 2025].

Integrovaný dopravní systém jihočeského kraje, [online]. Získáno z : <https://www.idsjk.cz/> [viděno 10 leden 2025].

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje - IDS JMK, [online]. Získáno z : <https://www.idsjmk.cz/> [viděno 10 leden 2025].

Integrovaný dopravní systém v Bratislavskom kraji - IDS BK, [online]. Získáno z : <https://www.idsbk.sk/> [viděno 10 leden 2025].

Koleje Dolnośląskie | Zaplanuj swoją podróż z pociągami KD, Koleje Dolnośląskie [online]. Získáno z : <https://kolejeDolnośląskie.pl/> [viděno 10 leden 2025].

Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, příspěvková organizace, [online]. Získáno z : <https://www.idok.info/> [viděno 10 leden 2025].

Koordinátor ODIS s.r.o., [online]. Získáno z : <https://www.kodis.cz/> [viděno 10 leden 2025].

Mapy veřejné dopravy v kraji: Ústecký kraj, [online]. Získáno z : <https://www.kr-ustecky.cz/mapy-verejne-dopravy-v-kraji/ds-98431> [viděno 10 leden 2025].

PATWEBDESIGN.PL. Koleje Śląskie - regionalny przewoźnik kolejowy. [online]. Získáno z : <https://www.kolejeslaskie.com/> [viděno 10 leden 2025].

Reiseangebote in Österreich und innerhalb Europas., ÖBB Reisewebsite [online]. Získáno z : <https://www.oebb.at/en/> [viděno 10 leden 2025].

R.O, CHAPS spol s. Jízdní řády IDOS.cz. [online]. Získáno z : <https://idos.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/> [viděno 10 leden 2025].

Saxony ticket | VVO Navigator - Your mobility portal for Dresden and the region, [online]. Získáno z : <https://www.vvo-online.de/en/tariff-tickets/tariff/Sachsenticket.cshtml> [viděno 10 leden 2025].

Überblick über die Verkehrsverbünde in Sachsen, [online]. Získáno z : <https://regionalbahn.de/regionen/sachsen/wir/verkehrsverbuende> [viděno 10 leden 2025].

Verkehrs- und Tarifverbünde - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, [online]. Získáno z : <https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/management/verkehrsverbuende/index.php> [viděno 10 leden 2025].

Verkehrsverbund Ost-Region, Verkehrsverbund Ost-Region [online]. Získáno z : <https://www.vor.at/> [viděno 10 leden 2025].

Verkehrsverbünde in Österreich, [online]. Získáno z : <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/verkehrsverbuende/oesterreich.html> [viděno 10 leden 2025].

Veřejná databáze VDB, [online]. Získáno z : <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/> [viděno 10 leden 2025].

Vogtlandauskunft, [online]. Získáno z : <https://vogtlandauskunft.de/> [viděno 10 leden 2025].

Výsledky, Sčítání 2021 [online]. Získáno z : <https://scitani.gov.cz/vysledky> [viděno 10 leden 2025].

Website - OÖEVV, [online]. Získáno z : <https://www.oeevv.at/de/index.html> [viděno 10 leden 2025].

WWW.BENES-MICHL.CZ, Beneš & Michl. Integrovaná doprava Plzeňského kraje. [online]. Získáno z : <https://www.idpk.cz/cz/> [viděno 10 leden 2025].