

## Posílení koridoru Brno - Vídeň: trať přes Znojensko zpřetrhala železná opona

8. 4. 2021, Přemysl Spěvák

**Nové spojení jižní Moravy s Rakouskem řeší čeští a rakouští dopravní odborníci. Obnovu zaniklé vlakové trasy z Vídně na Znojensko posuzuje přeshraniční projekt Transregio. Ambiciózní vize jako z dob slavné Severní dráhy Ferdinandovy vychází z potřeby posílit koridor na Brno.**

Historická železnice z Vídně do Znojma ztratila svůj význam poté, co se poválečné Československo ocitlo na druhé straně železné opony, čímž byly narušeny vazby s Rakouskem.

Aktuálně je možné oživení železniční dopravy zdůvodňováno silným nárůstem v osobní i nákladní dopravě na evropsky významné tepně přes Břeclav. „Cílem projektu je předpokládat kapacitu tratě v následujících letech a učinit opatření pro umožnění rychlé a bezproblémové přepravy,“ uvedl Kevin Pyrek z rakouského Institutu Carl Ritter von Ghega.

Zatímco na rakouské straně je roku 2030 místními drahami plánována modernizace severní dráhy s tím, že vlaky poté dosáhnou až dvoustakilometrové rychlosti, v příhraničí koleje chybí. U varianty alternativní západní trasy vedoucí přes lázeňské Laa an der Thaya a Hevlín je nutné obnovit dvoukilometrový úsek, který chátral od konce druhé světové války.

Jan Perůtka z Centra dopravního výzkumu připomněl, že sítě sousedních zemí jsou nyní propojené čtyřmi železničními hraničními přechody: od východu jsou to Břeclav, Retz, Gmünd a Summerau.

Transregio zohledňuje pouze přechody u jihomoravské hranice. „Po jednáních účastníků projektu byly českou stranou stanoveny čtyři varianty: aktuální trasou po severní dráze, přes Laa a Břeclav, přes Laa a Moravský Krumlov, přes Znojmo a Moravský Krumlov,“ informoval Perůtka jako vedoucí manažer projektu za českou stranu.

### Trasa přes Laa do Krumlova

Za nejlepší považují trasu právě přes Laa a dál na Moravský Krumlov. Je se 156 kilometry kratší, nevyžaduje jízdu do úvratí. Nevýhodou je podle Perůtky komplikovanější terén s mnoha zatáčkami, doposud umožněná maximální pouze osmdesátakilometrová rychlost, trať také z velké části není elektrizovaná.

Potenciál však podle něj má i tak, třeba pro tamní průmysl. „Rozvoj této tratě by zlepšil spojení vlečkou do devíti podniků včetně jaderné elektrárny, lomu a největšího cukrovaru v České republice,“ doplnil Perůtka. Především by pak ulevila evropskému koridoru Vídeň – Břeclav – Znojmo.

Vlaky by opět projížděly přes Hevlín, kde v roce 2010 přestala existovat i osobní doprava. Tamní jednokolejku koupila loni obec od Správy železnic a řeší nové využití.

Otevření nové příhraniční trati je mnohaletým snem turistů i železničních nadšenců. Někteří však připomněli neúspěšné dřívější snahy o obnovu tohoto historického spojení. „Můžeme vyjadřovat

pochybnosti o tom, zda to v současné době, při všech škrtech, má šanci na úspěch, ale myšlenku bychom zahazovat neměli. Je dobře, že díky Centru dopravního výzkumu Brno zůstává tato idea naživu,“ komentoval na sociální síti historik a znojemský zastupitel Jiří Kacetl.

Pro rozvoj železniční dopravy v regionu bude klíčová i modernizace stávajících tratí. Jak už Deník informoval, Správa železnic dopracovává studii proveditelnosti k výstavbě rychlostní tratě mezi Znojmem a Brnem a plánuje i modernizaci úseku do Břeclavi.

### **Transregio**

- česko-rakouský projekt řešící obnovení železničního spojení mezi jižní Moravou a Dolním Rakouskem na trase Brno - Hevlín - Laa an der Thaya – Wolkersdorf – Wien,
- aby se ulevilo stále víc zatěžovanému evropskému koridoru přes Břeclav, je zvažována alternativa pomocného koridoru přes Znojensko,
- pro kratší variantu je vyžadována oprava dvoukilometrového úseku v oblasti hranice mezi Laa a Hevlínem. Od konce druhé světové války chátral,
- Centrum dopravního výzkumu a Institut Carl Ritter von Ghega nedávno představili výzkum, má být vytvořen společný model se simulovaným provozem mezi Vídní a Brnem. Zhruba deset milionů korun na projekt z většiny půjde z evropského programu Interreg. Skončit má v polovině letošního roku.