

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Dopravní dostupnost okresu Jeseník

(Diplomová práce)

Přerov 2021

Bc. Jaromír Knotek



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání diplomové práce

student **Bc. Jaromír Knotek**

studijní program Logistika
obor Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Dopravní dostupnost okresu Jeseník**

Cíl práce:

Zpracovat návrh nových opatření a změn se záměrem zlepšit dopravní dostupnost regionu Jesenicka a zajistit tak kvalitativně lepší dostupnost s ohledem na územní rozvoj a socioekonomické ukazatele.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretický přístup k řešení
2. Analýza současného stavu, charakteristika regionu
3. Návrhy na změnu dopravní obslužnosti hromadnou dopravou
4. Zhodnocení návrhů

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopavní fakulta Jana Pernera, 2018. ISBN 978-80-7560-189-6.

ZELENÝ, Lubomír a kol. Osobní doprava. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí diplomové práce:

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.

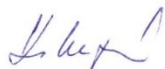
Datum zadání diplomové práce:

30. 10. 2020

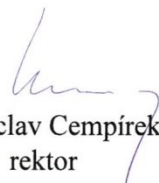
Datum odevzdání diplomové práce:

13. 5. 2021

Přerov 30. 10. 2020



Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

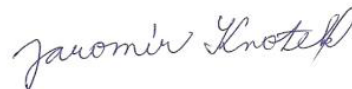
Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů [autorský zákon], ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 13. 05. 2021



.....
podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu prof. Ing. Václavu Cempírkovi, Ph.D., za odbornou pomoc, rady a vstřícnost při psaní této diplomové práce a mým milým a drahým rodičům za trpělivost, obětavost a podporu při mém vysokoškolském studiu.

Anotace

Řešení dopravní dostupnosti je v současné době velmi frekventovanou úlohou, neboť dopravní dostupnost a obslužnost významně ovlivňuje rozvoj území. Proto zajišťování dopravní obslužnosti patří k důležitým úkolům orgánů veřejné správy, jež vynakládá značné finanční prostředky na zlepšení nebo udržení dopravní dostupnosti především menších obcí, které potřebují spojení s většími městy či obcemi. V těchto obcích se mimo jiných problémů způsobených nedostatečnou obslužností veřejnou dopravou může zvyšovat nezaměstnanost, lidé se stěhují do měst a podobně. Z toho také vyplývá, že dopravní obslužnost je důležitá pro občany, kteří se rozhodují o místě svého trvalého bydliště.

Klíčová slova

česko-polská spolupráce, doprava, dostupnost, infrastruktura, mikroregion, obslužnost, obyvatelstvo, rozvoj, území

Annotation

The solution of transport availability is currently a very frequented task as the transport availability and serviceability significantly affects the development of the territory. Therefore, providing transport services is one of the important tasks of public authorities, which spend significant financial resources to improve or maintain the availability of transport particularly in smaller villages who need connections with larger cities or municipalities. In these municipalities, among other problems caused by the lack of public transport serviceability may increase unemployment, people are moving to cities and so on. This also implies that the transport services is important for citizens who decide on their place of residence.

Keywords

accessibility, area, czech-polish regional cooperation, development, infrastructure, inhabitants, microregion, services, transport

Obsah

Úvod.....	10
1 Popis a charakteristika regionu	11
1.1 Základní charakteristika okresu Jeseník.....	11
1.1.1 Historie okresu Jeseník.....	13
1.1.2 Poloha okresu Jeseník.....	14
1.1.3 Klimatické podmínky okresu Jeseník.....	15
1.2 Historická dopravní dostupnost okresu Jeseník	16
1.2.1 Železniční doprava	16
1.2.2 Silniční doprava.....	17
1.3 Demografické vymezení okresu Jeseník.....	18
1.3.1 Vývoj okresu Jeseník.....	18
1.3.2 Historické začlenění do státního území.....	19
2 Analýza současného stavu.....	20
2.1 Silniční doprava.....	20
2.2 Železniční doprava	23
2.3 Vodní doprava	24
2.4 Letecká doprava.....	25
2.5 Zemědělská doprava	25
2.6 Pěší a cyklistická doprava.....	25
2.7 Cykloturistika.....	26
2.8 Pěší turistika	26
2.9 Hraniční přechody	27
2.9.1 železniční	28
2.9.2 silniční hraniční přechody	28
2.9.3 turistické – pěší, cyklo, polní.....	28
2.10 Dopravní dostupnost a polohová perifernost oblastí Euroregionu Praděd	29
3 Teoretický přístup k řešení dopravní dostupnosti okresu Jeseník.....	35
3.1 Dopravní obslužnost venkova.....	35
3.2 Okres Jeseník z pohledu dopravní obslužnosti.....	37
3.3 Konektivita železničních tratí a pozemních komunikací.....	41

4	Návrh na změnu dopravní obslužnosti hromadnou dopravou.....	44
4.1	Návrh změny obvodu správního členění v regionu (geopolitická změna).....	47
4.2	Návrhy na silniční infrastrukturu, lanových dráhách, cyklostezkách a spojení silniční hromadnou dopravou.....	48
4.2.1	Přeložka silnice I/44 Bělá pod Pradědem - Jeseník.....	48
4.2.2	Stabilizace silnice II/453 Jeseník – Město Albrechtice.....	49
4.2.3	Dopravní terminál ŽST Jeseník.....	49
4.2.4	Přeložka pozemní komunikace Branná – Ostružná.....	50
4.2.5	Přeložka I/60 Dolní Lipová – Pomezí.....	51
4.2.6	Přeložka I/60 Žulová – Sedmlánů.....	52
4.2.7	Autobusová spojení, nová cyklostezka, nová lanová dráha.....	53
4.2.8	Přeložka I/44 (č. 40) katastrem města Glucholazy.....	56
4.3	Návrhy změn na železniční infrastrukturu, včetně jejich variant a železničního spojení.....	57
4.3.1	Rekonstrukce peážní trati Mikulovice – Jindřichov ve Sl., včetně odstranění úvrati v ŽST Glucholazy (var. 1), obnova zastávky Bukovec a Pokrzywna.....	58
4.3.2	Přeložka peážní trati pod masiv Zlatohorské vrchoviny (var. 2).....	59
4.3.3	Ozubnicová dráha k zachování kusých spojení Malá Morávka a Vrbeno pod Pradědem s odbočkou z Karlovy Studánky na chatu Barborku údolím Bílé Opavy.....	60
4.3.4	Odstranění úvrati v ŽST Krnov pro trať č. 292.....	61
4.3.5	Prodloužení trati z Javorníku do Klodska, včetně přeložky úseky trati Vidnava – Horní Heřmanice (var. 1) a vlečky do kamenolomů v Žulové a Černé Vodě.....	63
4.3.6	Odbočná trať z Vápenné do Slezských strání (var. 2).....	65
4.3.7	Prodloužení úzkorozchodné trati do Polska z Osoblahy.....	66
4.3.8	Zefektivnění stávající trati č. 292 v úseku Šumperk – Mikulovice.....	66
4.3.9	„Nové spojení“ – „Nový Slezský Semmering“ Šumperk - Nysa.....	69
4.3.10	Obchodní činnost subjektů dráhy vedoucí k zatraktivnění železniční osobní dopravy.....	71
4.4	Návrh změny kultury cestování v letecké dopravě osob.....	71
4.4.1	Rekonstrukce letiště Mikulovice-Nová Ves na regionální letiště.....	72
4.5	Návrh lodní dopravy pro turistické a rekreační účely.....	73

4.6	Návrh týkající se odpadové obslužnosti regionu po změně odpadového zákona...	73
4.7	Návrh z hlediska výrobní logistiky a zásobování regionu vzhledem ke geografickým podmínkám, v případě nerealizování projektu „tunel“	75
5	Zhodnocení návrhů.....	78
5.1	Zhodnocení návrhu správně politického členění regionu.....	81
5.2	Zhodnocení návrhů změn na železniční infrastruktuře.....	83
5.3	Zhodnocení návrhů změn na silniční infrastruktuře	86
5.3.1	Dopady přeložky silnice I/44.....	89
5.3.2	Hodnocení dalších návrhů zlepšení na síti pozemních komunikací	94
5.4	Zhodnocení návrhu změny v kultuře cestování leteckou dopravou.....	95
5.5	Výroba a inovace na Jesenicku	96
	Závěr	101
	Seznam zdrojů.....	103
	Seznam grafických objektů.....	105
	Seznam zkratk	108
	Seznam příloh	109

Úvod

Téma zlepšení dopravní dostupnosti okresu Jeseník bylo vybráno za téma diplomové práce po dlouhém uvažování nad vhodným tématem diplomové práce. Bylo zpracováno tak, aby bylo ku prospěchu regionu, odkud autor práce pochází. Aby bylo přínosem pro zástupce města Jeseník, Euroregionu a oblastním politikům. Přispívá novými návrhy na zlepšení dostupnosti okresu Jeseník, vrací se zpět k dávno zamýšleným záměrům předků, kterým záleželo na prosperitě a blahu regionu, ne jenom na té vlastní. Zároveň zdokonaluje současná opatření v oblasti dostupnosti regionu Jesenicka.

Řešení, popis a analýza dopravní dostupnosti patří k významným nástrojům také prostorové analýzy trhu práce. Funkční vymezení regionálního trhu práce je určeno pomocí dopravní dostupnosti zpravidla jako území, odkud je možné dojíždět denně do zaměstnání v rámci tohoto území.

Cílem této diplomové práce je návrh nových opatření a změn v současné dostupnosti okresu vedoucích ke zlepšení dopravní dostupnosti regionu Jesenicka. Navrhované změny přináší řadu opatření vedoucích k lepší podobě dostupnosti Jesenicka jak po stránce územního rozvoje, tak po stránce socioekonomické. Návrh změn a nových opatření v současné podobě vychází z potřeby místního obyvatelstva, turistů a v neposlední řadě průmyslového rozvoje oblasti. Informace zde použité a uvedené, vychází z archivních a dobových záměrů a dnešních znalostí a technologií ve všech druzích dopravy, s výjimkou vodní dopravy, která se v blízkém regionu nevyskytuje, ale v budoucnu může být důležitým odůvodněním pro investici do rozvoje infrastruktury v regionu Jesenicka.

1 Popis a charakteristika regionu

Okres Jeseník je charakterizován jako územní, správní a geomorfologický celek, složen ze dvou výběžků (výsep) a to Javornického a Osoblažského. Jeho srdce uprostřed hor potom tvoří bývalé okresní město Jeseník. Z tohoto důvodu byla kolonizace a dopravní dostupnost od počátku řízena politikou vratislavského biskupství, které až do roku 1945 ovlivňovalo směřování Jesenicka, jeho rozvoj, obchodní a dopravní vazby. Především na oblast Dolního a Horního Slezska. Přetrvávající pozvolný vývoj byl přerušen první a druhou světovou válkou, ponejvíce pak poválečným uspořádáním Evropy, odsunu původních obyvatel a ztráta přirozených správních center v bývalém Německu. Dnešním Polsku. Bohužel odsun, příliv nových obyvatel, neprostupná hranice, správní začlenění v rámci České republiky a politického okresu. Nové obyvatelstvo jak z polské části, tak i z české části nemělo za dob minulého režimu potřebu budování vazeb a česko-polské spolupráce, která vedla k ekonomickému a sociálnímu zaostání, včetně dopravních nedostatků. V historii sehrávala hlavní úlohu především železniční doprava, včetně poštovních dostavníků, železniční doprava byla silně podporována i z důvodu vybudování vojenského prostoru a muničních skladů v Salisově v poválečných letech, pak také vznikem Rudných dolů s.p. a vlečky do areálu montovaných hal, která se využila při stavbě Kauflandu, jelikož transport stavebních panelů průsmekem Červenohorské sedlo se nedala realizovat, taktéž pro odvoz kamene a dřeva ze zdejšího regionu. Nádražní sklady pak sloužily jako malá distribuční centra. S nástupem moderních těžko tonážních nákladních vozidel však bylo od železniční dopravy upouštěno. Snahy o budování vazby s Opolí, byť zcela přirozeně jako krajským městem skrze železniční síť se později, bez modernizace trati ukázaly jako liché a zcela nahraditelné silniční dopravou, ať už hromadnou, nebo individuální. Jelikož ani historicky, se k tomuto městu okres Jeseník nevázal.

1.1 Základní charakteristika okresu Jeseník

Dnes již bývalý okres Jeseník vznikl k 1. 1. 1996, je součástí mikroregionu Jeseníky, kam spadá ještě bývalý okres Šumperk a okres Bruntál. Území okresu Jeseník je nejseverovýchodním výběžkem nesprávně „Severní Moravy“ - Rakouského Slezska. Zabírá rozlohu 71.883 ha, tj. 718,83 km². Územím okresu vede na 290 km silnic

a přes 70 km železničních tratí. Ve 23 obcích žilo k 1. lednu 1996 43.235 obyvatel (nejmenší v ČR; zařadil se za okresy Prachatice a Tachov - 51 tis. a Rokycany - 46 tis.). Z 24 obcí mají 3 obce statut města a jejich městské úřady jsou zároveň pověřenými úřady pro výkon přenesené působnosti (Jeseník, Javorník - 2.956 obyv., Zlaté Hory - 4.641 obyv.). Po zániku okresních úřadu k 1. 1. 2003 převzal Krajský úřad v Olomouci řízení těchto složek: Hasičský záchranný sbor, Státní okresní archiv, Správu regionálního střediska, Knihovnu Vincenze Priessnitze, Okresní vlastivědné muzeum Jesenicka, Ústav sociální péče Jeseník, Psychiatrickou léčebnu v Bílé Vodě, Okresní hygienickou stanicí Jeseník a Záchranou službu Jeseník. Náklady na zřízení, či obnovení okresu Jeseník dosáhly částky 205 miliónů Kč, které byly proučtovány a uhrazeny ještě Okresnímu úřadu Šumperk v roce 1995. Celý region spadá svým územím do Euroregionu Praděd česko-polské spolupráce. Tudíž má dobrý předpoklad pro přeshraniční spolupráci.

Tab. 1.1 Okres Jeseník v číslech

Počet obyvatel okresu (k 10.3. 2021)	37 968 - pokles
Rozloha	718,83 km ²
Počet obcí	24 (z toho 3 města, v nichž žije 49,6% z celkového počtu obyvatel)
nejstarší písemná zmínka o osídlení pochází z roku	1222
průměrná nadmořská výška	352 m.n.m.
nejvýše položená obec	Zlaté Hory - Rejvíz a Ostružná - Petříkov 780 m n.m
nejníže položená obec	Vidnava - 233 m.n.m.
průměrný roční úhrn srážek	846 mm
státní hranice s Polskou republikou	101.3 km
Sousední okresy	Okres Šumperk - na jihozápadě, okres Bruntál – na jihovýchodě
Nejdůležitější sídla okresu	Jeseník, Javorník, Zlaté Hory (v okresním městě Jeseník sídlí zhruba 30% obyvatel okresu)

Zdroj: [1].

OKRES JESENÍK

MIKROREGIONY



Obr. 1.1 Okres Jeseník a dílčí mikroregiony

Zdroj: [1].

1.1.1 Historie okresu Jeseník

Okres Jeseník byl za dobu své historie nejmíň dvakrát zrušen. Nejprve po více než století existence k 1. 1. 1961 zrušen zákonem č. 36/1960 Sb., o územním členění státu, a rozdělen větší částí do okresu Šumperk, menší částí do okresu Bruntál, ačkoliv svou plochou patřil mezi největší zákonem zrušené okresy. Snahy o obnovení okresu Jeseník byly zdůvodňovány zejména potřebou přiblížit orgány státní správy obyvatelstvu, když po zrušení okresu byly obce na Jesenícku vzdáleny od svých okresních měst 45 - 90 km. Také oddělení území Jesenícka masivem Hrubého Jeseníku od moravského vnitrozemí ztěžovalo jeho vazbu s okresními městy. Město Jeseník však bylo vždy přirozeným centrem tohoto regionu. Okres Jeseník byl obnoven zákonem č. 108/1995 Sb., novelou zákona o územním členění státu, ze dne 24. května 1995 s účinností od 1. ledna 1996. Na základě reformy veřejné správy by mělo Město

Jeseník převzít roli města 3. kategorie, tedy města pověřeného výkonem státní správy pro určené území. Z pohledu pozice města jako správního centra regionu se tedy nic zásadního nezměnilo. Změny se promítly do nové organizace samotného Úřadu města Jeseníku. Podruhé se tak stalo k 1. 1. 2003, kdy jej nahradil Krajský úřad.

1.1.2 Poloha okresu Jeseník

Okres Jeseník tvoří výběžek státního území České republiky v západní části Slezska. Na severu a západě hraničí s Polskou republikou, na jihozápadě s okresem Šumperk, na jihovýchodě s okresem Bruntál. Délka státní hranice okresu Jeseník s Polskem činí 101,3 km. Hranice s vnitrozemskými okresy v délce 57,23 km vede po hřebenu Hrubého Jeseníku, který překračují tři celoročně sjízdné přístupové cesty mezi moravským vnitrozemím a okresem Jeseník. Následující mapa, viz Obr. 1.2, zobrazuje situování okresu v rámci regionu. Svou velikostí se okres Jeseník řadí k nejmenším okresům v republice.

Okres Jeseník je z velké části situován do pohoří Hrubého a Nízkého Jeseníku, který se rozkládá v nejsevernějším cípu Moravy a na západu Slezska u státní hranice s Polskem. Jejich jádrem je Hrubý Jeseník. Oblast dále tvoří masív Kralického Sněžníku, Rychlebské hory a Zlatohorská vrchovina. Všechna tato pohoří, s výjimkou Nízkého Jeseníku, překračují nadmořskou výšku 1000 m. Nízký Jeseník s nejvyšší horou Slunečná (798 m.n.m) vytváří na východě oblasti mírně zvlněnou náhorní rovinu. Ze 718,8 km² rozlohy okresu je na 60 % pokryto lesy, po kůrovcové kalamitě a vichřicím se toto procento významně snížilo.



Obr. 1.2 Okres Jeseník

Zdroj: [3].

Celé horské pásmo Hrubého Jeseníku tvoří horskou hradbu o průměrné výšce 1350 m. V jejich východní části se nachází i nejvyšší hora Moravy a Slezska - Praděd (1492 m). K dalším významným vrcholům patří Keprník (1423 m), Vysoká Hole (1464 m) nebo Mravenečník (1343 m).

Na západě tvoří hranici oblast masív Králického Sněžníku (1424 m). Zde patří k významným vrcholům Malý Sněžník (1338 m) a Sušina (1321 m). Rychlebské hory tvoří hranici s polským Kladskem. Nejvyšší horou je Smrk (1125 m). Od něj směřuje na západ hlavní pohraniční hřeben a současně vychází mohutné pásmo Pomezí směřující k severovýchodu.

1.1.3 Klimatické podmínky okresu Jeseník

Z hlediska klimatických poměrů lze území rozdělit na dvě skupiny: severní část přecházející do polské roviny má mírnější ráz a je zařazena do mírně teplých oblastí, které jsou charakteristické dlouhým teplým, mírně vlhkým létem s normálně dlouhým přechodným obdobím. Zima je normálně dlouhá, mírná s krátkým trváním sněhové pokrývky. Jižní část tvoří masív Rychlebských hor, Hrubého Jeseníku a část Zlatohorské vrchoviny. Klimaticky je tato část řazena do chladných oblastí, které jsou charakterizovány velmi krátkým až krátkým létem, chladným, vlhkým s dlouhým přechodným obdobím. Zima je dlouhá až velmi dlouhá, velmi chladná s dlouhým trváním sněhové pokrývky. Při pohledu na mapu okresu lze konstatovat, že město

Jeseník leží v jihovýchodní části oblasti. Po letech s výraznými odchylkami v podnebí regionu se opět vrací do popisovaného stavu.

1.2 Historická dopravní dostupnost okresu Jeseník

Město Jeseník se začalo již v polovině 19. stol překotně rozrůstat díky lázním a průmyslu; potřebovalo spojení s vnitrozemím a s pruskou částí Slezska.



Obr. 1.3 Jak si v roce 1903 představovali osobní dopravu

Zdroj: [23].

1.2.1 Železniční doprava

Bylo jasné, že bez železnice se Jesenícko nemůže dál rozvíjet. Stavbu dráhy podporovalo proto nejen město, ale i místní podnikatelé. Hlavním iniciátorem stavby byl Johann Ripper (1830-1912), zeť Vincenze Priessnitze. Již v roce 1881 řešila Rakouská společnost místních drah, jež obdržela koncesi na stavbu dráhy, problém s nejhodnější trasou. První variantou byl tunel pod Červenohorským sedlem. Druhá, levnější varianta, která nakonec byla realizována, vedla z Hanušovic přes Ramzovou – Dolní Lipovou do Jeseníku a dál na Glucholazy. S prací bylo na trati v délce 57 km započato v roce 1885. Dne 26. února 1888 byl zprovozněn úsek Glucholazy - Dolní Lipová a 1. října téhož roku začaly jezdit vlaky mezi stanicí Dolní Lipová a Hanušovicemi. Trať z Bernartic do Javorníku byla vystavěna v letech 1896-1897 a navazovala na trať do Otmuchowa. Od roku 1976 jezdí na tratích dieslové lokomotivy.

Při ničivých povodních v roce 1997 byla železnice na mnoha místech velmi poškozena, místy přestala existovat. Most přes Kladskou Nysu nebyl obnoven. Most na trati do Otmuchowa již také neexistuje. I tuto zkoušku však česká část železnice překonala a slouží cestujícím dosud. Je jen otázkou vlády, krajského řízení jestli tomu bude i nadále. Od 12. 12. 2010 byla zrušena odbočka z Velké Kraše do Vidnavy z rozhodnutí tehdejšího ministra dopravy JUDr. Bárty. Obec Velká Kraš a Vidnava bojuje za znovu zprovoznění trati do dnešních dní. Od 10. 12. 2012 byl v rámci optimalizace zrušen pravidelný provoz na trati Mikulovice – Zlaté Hory, který byl nahrazen autobusovou dopravou a tak si cestující mohou užít jízdu vlakem jen v pátek a o víkendech. Odbočná trať z Dolní Lipové do Javorníku v celé své délce byla rekonstruována v roce 2019. V letech 2016 – 2020 byla dokončena revitalizace trati Bludov – Jeseník. V letech 2016 – 2017 proběhla stavba DOZ Mikulovice – Jeseník, přestavba žst. Jeseník v km 35,746 na trati Mikulovice st. hr. – Hanušovice a vybudování nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Jeseník – Lipová Lázně.

1.2.2 Silniční doprava

Kromě soukromých povozů, kočárů a fiakrů zajišťovala přepravu osob pošta. Nejstarší pošta na okrese Jeseník existovala ve Zlatých Horách již v roce 1632. Jako druhá vznikla v roce 1838 pošta v Jeseníku, o tři roky později povýšená na poštovní úřad. Již v roce 1746 byly zavedeny kromě posílů též poštovní dostavníky dopravující kromě pošty také pasažéry. V té době vzrostl význam spojení s Moravou přes Ramzovské sedlo. V polovině 20. let 19. století došlo k dalšímu rozvoji poštovní dopravy. Místo pomalých dostavníků byly zřízeny v roce 1827 tzv. spěšné pošty, dopravující osoby, dále malpoštové vozy a tzv. brankardy určené pouze pro dopravu nákladní. Po roce 1833 jezdily na hlavních linkách spěšné poštovní vozy dosahující v průměru rychlosti 8 km/h. Ještě v roce 1827 mělo pouze 14 % slezských městeček připojení na poštu. Teprve ve 40. letech se i na Jesenicku situace podstatně změnila – díky rozmachu textilního průmyslu a rozvoji lázeňství na Priessnitzově Gräfenberku i v Dolní Lipové.

Další změnu v poštovní dopravě přinesla železnice Praha – Olomouc – Vídeň. Ze stanice v Zábřehu na Moravě vyjížděly hned od roku 1847 malpoštové vozy do Jeseníku. Od roku následujícího též do Zlatých hor. Do té doby držel jesenický poštmistr pouze 6 koní, ale záhy jejich počet dosáhl 20 pro dopravu na trase Zábřeh – Jeseník. Pozvolna se zlepšovala také vnitro okresní poštovní doprava. Přispěl k tomu

další rozvoj kamenického průmyslu od 60. let 19. stol., jenž vyžadoval poštu či poštovnu v obcích – sídlech velkých kamenických firem. Do konce 19. stol, tak mělo poštovnu nebo poštovní úřad 22 obcí na Jesenicku.

Větší počet nových pošt umožňoval i čilejší osobní dopravu navazující na železniční spoje. V roce 1876 bylo prodlouženo spojení ze Zábřehu až do Glucholaz. Již od roku 1873 byl zaveden spoj mezi Jeseníkem a Vidnavou, odkud byl přípoj do Nisy. V letech 1874 – 1876 byla zbudována nová silnice přes červenohorské sedlo, jež značně přispěla ke zlepšení nejen osobní i poštovní dostupnosti regionu Jesenicka. Další rozvoj si vyžádal rostoucí turistický ruch v oblasti Jeseníků, takže doprava fiakry a dostavníky zaznamenala velký nárůst. Na počátku 20. stol se začala prosazovat též spojení automobilová a pošta se chopila nových možností: od roku 1910 jezdila pravidelná linka z Jeseníku do Vrbna pod Pradědem a od roku 1911 do Koutů a o dva roky později již též do Karlovy Studánky. V pravomoci pošt zůstala automobilová doprava až do roku 1933, kdy ji převzalo ministerstvo železnic.

1.3 Demografické vymezení okresu Jeseník

Současná struktura obyvatelstva odpovídá vývoji osídlení. Formování sídelní struktury nejvíce ovlivňovaly podmínky přírodní v návaznosti na podmínky ekonomické. Má podhorský charakter otevírající se do Slezské nížiny na území Polska. Velký pokles počtu obyvatel byl zaznamenán v letech okupace a následně poválečného odsunu. Takto se zmenšil počet obyvatel o polovinu předválečného počtu.

1.3.1 Vývoj okresu Jeseník

Okres Jeseník byl zřízen oproti ostatním okresům z roku 1960 dodatečně, a to od 1. ledna 1996 vyčleněním z okresu Šumperk (pouze město Zlaté Hory přešlo z okresu Bruntál). Spadá do samosprávného Olomouckého kraje a do územního Severomoravského kraje. Sídlem ORP je město Jeseník.

Na jihu sousedí s okresem Šumperk Olomouckého kraje, na východě s okresem Bruntál Moravskoslezského kraje. Ze západu a severu je vymezen státní hranicí s Polskem a Opolským a Dolnoslezským vojvodstvím.

1.3.2 Historické začlenění do státního území

Téměř celý okres se nachází v Horním Slezsku, pouze katastr obce Ostružná leží (s výjimkou osady Ramzová) na Moravě. Slezská část okresu patřila v minulosti k české části Niského knížectví. Moderní okres Jeseník vznikl později než ostatní okresy České republiky – teprve 1. ledna 1996 vyčleněním 22 měst a obcí z okresu Šumperk a 1 města z okresu Bruntál. Ovšem již v letech 1868–1947 existoval politický okres Frývaldov, poté existující až do 31. prosince 1948 jako politický okres Jeseník. Tehdy se jednalo o ryze slezský okres, jehož součástí byla i obec Heřmanovice, naopak však k němu nepatřilo území moravské obce Ostružná (s výjimkou slezské osady Ramzová, která v té době náležela do katastru Horní Lipové). V letech 1949–1960 zde pak existoval okres Jeseník, ke kterému však již nenáležela obec Heřmanovice. Pak byl okres Jeseník zrušen a obnoven až 1. ledna 1996 na základě zákona č. 108/1995 Sb. Ve srovnání s okresem z let 1949–1960 je o něco větší.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Všechny humánní charakteristiky oblasti odráží pomalejší vývoj místního hospodářství a růst ekonomiky. Nejinak je tomu v situaci dopravní. V regionu se nenachází žádná rychlostní komunikace. Silnice první třídy se zde nacházejí dvě. První je silnice I. třídy číslo 44 vedoucí ze šumperské strany, přes Červenohorské sedlo, do města Jeseník, odtud dále údolím řeky Bělá až k hraničnímu přechodu Mikulovice – Glucholazy a pokračuje do Polska jako polská silnice č.40. Druhá silnice I. třídy, značená jako č. 60 začíná v Jeseníku, odpojením ze silnice č. 44, směřuje přes hřeben Rychlebských hor do Žulové a Javorníku a je zakončena hraničním přechodem Javorník – Paczków. V Polsku je značena jako silnice č. 46. Méně významné silnice II. třídy dotváří hlavní kostru silniční sítě Jesenicka. Spojení se severozápadní částí Šumperska přes Ramzovské sedlo zajišťuje silnice č. 369.

2.1 Silniční doprava

Katastrálním územím okresu Jeseník probíhají důležité trasy silniční dopravy.

Silnice I. třídy:

- I/44 Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice – státní hranice;
- I/60 státní hranice – Bílý Potok – Žulová - Jeseník.

Silnice II. třídy:

- II/453 Město Albrechtice.

Silnice III. třídy:

- III/45318 Jeseník – Lázně Jeseník;
- III/45319 Lipová Lázně – Jeseník.

Vzdálenost okresního města Jeseník od nejbližší dálnice a rychlostní komunikace v České republice je: Jeseník – Mohelnice: 70 km (E442)

Vzdálenost okresního města Jeseník od nejbližší dálnice a rychlostní komunikace v Polské republice je:

- Jeseník – Czestoczice: 75 km (E40) s napojením na Wroclaw (E41);
- Jeseník – Wroclaw: 120 km (E41).

Velmi přínosnou komunikací, která se budovala z evropského fondu

Místní komunikace

Místní komunikace jsou v podstatě vyhovující jak co do trasování, tak do své kvality a budou upravovány v zásadě ve stávajících trasách a jejich úpravy budou směřovat ke zmírnění a odstranění nejzávažnějších dopravních závad, ke zkvalitnění povrchů a dodržování kategorijských šířek.

Parkovací a odstavné plochy

Začínajícím výrazným problémem je nedostatek parkovacích a odstavných ploch. Zcela schází parkovací a odstavné plochy pro nákladní vozidla a autobusy. Pro parkování nákladních automobilů byla realizována plocha v areálu bývalých kasáren v Jeseníku – rozvojová plocha při komunikaci I/60. Bez zázemí pro řidiče. Realizovalo se parkoviště za Yesenkou a pod Iposem. Významná plocha se nachází v blízkosti ŽST Jeseník (P+R ČD Parking).

Autobusová doprava

Stávající úroveň obslužnosti území je na dolní hranici únosnosti a neměla by být dále snižována. Příměstskou a meziměstskou osobní dopravu zajišťuje Arriva MORAVA. Vozový park čítá 41 autobusů, z toho 2 mikrobusey a 1 eletrobus. Arriva Transport zaměstnává necelou stovku zaměstnanců. Městská hromadná doprava v obcích a městech okresu Jeseník není zajišťována.

Čerpací stanice

Čerpací stanice pohonných hmot se nachází v prostoru u silnic I/44 (Benzina) na katastru obce Česká Ves a I/60 (Mol) na katastru obce Jeseník – Bukovice. Další

menší se nachází v okolních obcích, Žulová, Javorník, NIKEY Jeseník, Mikulovice, Zlaté Hory 2x a plánuje se výstavba další v areálu Za Podjezdem.

Elektromobilita

Nový prvek, který se před nedávnem prosadil i v horském regionu. Poměrně mnoho obyvatel vlastní osobní vůz s hybridním pohonem, ale více nachází uplatnění především u návštěvníků hor a turistů ať již s osobními vozy nebo bicykly. Rovněž z důvodu ochrany klimatického statutu lázní je nasazen elektrobus. Nabídka dobíjecích stanic se neustále rozšiřuje, průkopníky jsou především hotely a supermarkety. Při rekonstrukci městské infrastruktury kromě dobíjení bicyklů se zatím moc neuplatňuje. Bateriová železniční vozidla nejsou nasazena.

- Wellness Relax Centrum hotel Kolštejn – Tesla;
- Ramzová - Ski areál Bonera;
- EV Charger STEHLÍK Žulová;
- ČEZ, Kaufland Jeseník;
- ČEZ Schrothovy léčebné lázně;
- Villa Grohmann - hotel & restaurant – Tesla;
- Hotel Slunný dvůr Gräfenberg;
- Vila Elis Jeseník;
- Harmonie Město Albrechtice;
- a mnoho stanic pro bicykly.



Obr. 2.1 Infrastruktura a vozidla elektromobility

Zdroj: vlastní zpracování.

2.2 Železniční doprava

Železniční infrastruktura v oblasti je stabilizovaná. Železniční stanice v okrese Jeseník leží na tratě ČD Mikulovice – Hanušovice. Trakce provozu je motorová, diesellová bez elektrické trakce. Na polském území je to pak tzv. Podsudecká magistrála č. 137. Obě páteřní tratě č. 292 a č. 295 prošly v uplynulých letech úplnou revitalizací a rekonstrukcí zařízení, včetně zlepšení podmínek pro cestující. Evropský vlakový zabezpečovač ETCS není ještě implementován. Elektrická trakce se výhledově plánuje.

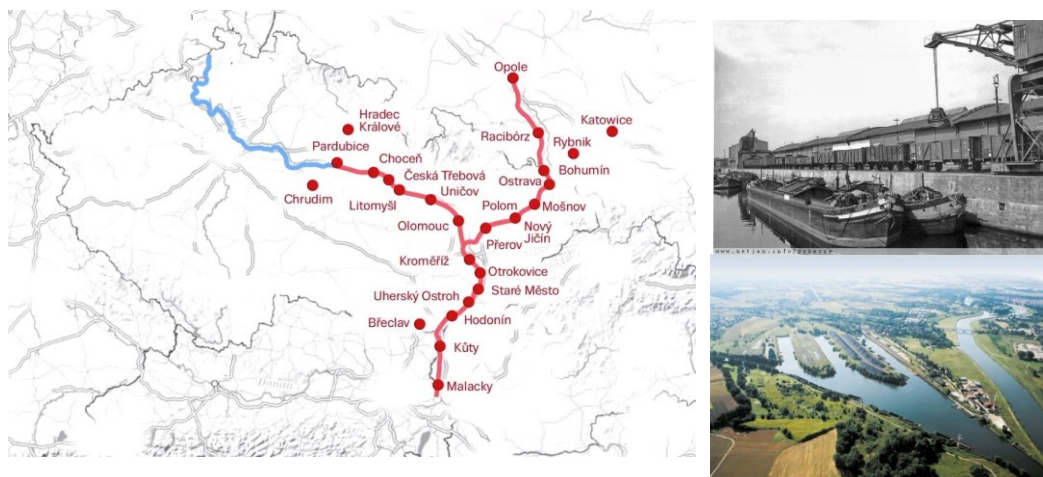


Obr. 2.2 Trasa koleje Podszudecké č. 137

Zdroj: [1].

2.3 Vodní doprava

Vodní doprava se v okrese Jeseník nevyskytuje. Před povodní v roce 1997 sloužilo koryto řeky Bělé pro kajakový sport. Lze pouze využít překladiště v Opoli. Pro vodní sporty slouží Nyské a Otmuchowské jezero. Nově je provozována lodní ekologická doprava na Slezské Hartě. Po výstavbě vodního díla Nové Heřminovy, lze předpokládat využití také pro turistické a rekreační účely.



Obr. 2.3 Vazba okresu Jeseník na říční dopravu

Zdroj: [1].

2.4 Letecká doprava

V okrese je zastoupena jen pro sportovní účely. Nejbližší veřejné letiště pro osobní dopravu se nachází v Mošnově, sportovní letiště pak v Mikulovicích-část Nová Ves, Krnově a Šumperku. Další možností je polská Vratislav a hojně využívané letiště v Katovicích. Díky kvalitnějšímu železničnímu spojení by se nabízelo pohodlně využívat letiště v Mošnově.

2.5 Zemědělská doprava

Zemědělská doprava probíhá zčásti po samostatných zemědělských komunikacích, zčásti po místních komunikacích a silnicích III. třídy. Nepředstavuje zásadně závažný problém vzhledem ke stupni zemědělského využívání přilehlých pozemků. Přejezdy přes železniční tratě jsou buď rušeny, nebo obnovovány v požadovaných parametrech.

2.6 Pěší a cyklistická doprava

Pěší doprava probíhá na samostatných chodnicích vybudovaných v obcích a městech a částečně v místech, kde to umožňuje nízká intenzita dopravy, také na vozovce. Uplatňují se nemotoristické komunikace funkční třídy D1 Obytná zóna a Pěší zóna v obcích a městech okresu Jeseník.

Významnější trasy pro pěší se nacházejí v místech s vazbou na rekreační funkce území i jednotlivých objektů. Plánuje se výstavba chodníku do lázní podél pozemní komunikace.

2.7 Cykloturistika

- *Moravsko-slezská dálková cyklotrasa (1997) - Mikulovice - Wien č. 53 Písečná - Jeseník - Ostružná - Branná - Hanušovice - 41 km č. 54 Písečná - Nová Ves - Mikulovice - 10 km;*
- *1. česko-polská přeshraniční cyklotrasa - Travná - Javorník - Bílý Potok Otmuchów (1996) - č. 60, 40,5 km;*
- *Regionální cyklotrasy (1998, 2000 - 2001) a) silniční značení 60 41 Bílá Voda - Bernartice - Vidnava (Mikulovice) - 25 km 60 42 (Otmuchów) Bernartice - Žulová (Jeseník) - 11 km 60 43 Javorník - Vojtovice - Žulová - Vápenná (Zlaté Hory) - 34 km 60 46 Tomíkovice - Vidnava - Stará Červená Voda - Žulová - 26 km;*
- *turistické značení 60 44 Bílá Voda - Javorník - Nové Vilémovice - 37 km 60 45 Horní Heřmanice - Vlčice - Nové Vilémovice - Dolní Fořt - Bernartice - 24 km 60 47 Vidnava - Habina - Černá Voda (Supíkovice - Písečná) - 9 km.*

2.8 Pěší turistika

Pěší trasy jsou značeny pásovým značením v barvě červené, modré, zelené a žluté. Dále jsou v terénu vyznačeny okruhy místního značení (psaníčka) v barvě červené, modré, zelené a žluté. Zelenou úhlopříčkou v bílém poli jsou vyznačeny některé naučné stezky (Pasák, Rejvíz). V okolí lázní Jeseník je vyznačeno lázeňské značení.

Turistické trasy

- *Oblast je protkána **cyklotrasami**, jejich projížděním cykloturisté mohou snadným a fyzicky nepřiliš náročným způsobem poznat okolní i přes hraniční krásy. S jejich využitím lze poznat blízké i vzdálenější oblasti okresu Jeseník;*
- *pro zájemce o **běžky** jsou v okolí Jeseníku, Lázní Lipové a hlavně Ramzové zajímavé trasy, vhodné pro krátké i celodenní výlety na běžkách;*

- *sjezdové lyžování* - v okolí Jeseníku, Lázní Lipová a Ramzové jsou k dispozici sjezdovky vybavené lyžařskými vleky, dále je zde řada lyžařských škol nejen pro děti, ale i dospělé;
- *turistická stezka* mezi známé stezky patří například Ramzová – Červenohorské sedlo, Jeseník-Rejvíz, Lipová Lázně – Šerák, Jesenícký okruh.

2.9 Hraniční přechody

Je nezbytné uvést i několik významných hraničních přechodů, které spojují oficiálně území okresu Jeseník s Polskou republikou, protože dopravní potřeby Jesenicka v historii směřovaly právě přes tyto přechody směrem do Polska, ať už se jednalo o nákladní či osobní dopravu, i když od 21. 12. 2007 je oficiálně Česká republika zařazena do Schengenského prostoru, který v současné době tvoří kromě České republiky dalších 24 států a je možné překračování pozemních hranic bez hraničních kontrol a bez zastavení, hranice České republiky se sousedními státy je možné překračovat v jakémkoli místě a v jakoukoli denní či noční hodinu, tedy i mimo bývalé hraniční přechody a jejich provozní dobu. I nadále je však nutné dodržovat pravidla týkající se povinnosti prokázat v případě potřeby svou totožnost platným občanským průkazem nebo cestovním pasem během pobytu v jiném státě EU. V budoucnosti je možné, že bude obnovena hraniční kontrola v krizových nebo výjimečných stavech. Další omezení mohou vyplynout z důvodů ochrany přírody (omezení přechodu hranic v chráněných územích) a z důvodů ochrany soukromého majetku. Hraniční přechody sehrály důležitou roli v možnosti cestování a spojení okresu Jeseník s vnitrozemím a bývalou Německou demokratickou republikou po části nikdy nedostavěné dálnice A88 Z Vídně do Wroclawi, tzv. Hitlerova dálnice a dále z Wroclawi do tehdejšího Berlína. Je nutné se věnovat i významu bývalých historických železničních přechodů, které zažily ne vždy radostné chvíle, kdy se na území okresu Jeseník dostávaly z tehdejšího pruského území děti, ke svým krajanům do východních Sudet na prázdniny, ale vedly tudy po mnohých i válečné transporty materiálu do Pruska a na východní frontu a tzv. transporty smrti do Oswietimi. V minulosti došlo právě přes tyto hraniční přechody obsazení Jesenicka německými vojsky z pruského území, a místní lidé se uchýlovali k útěku do moravského vnitrozemí pomocí železničního spojení. Hraniční přechody ať už legální nebo nelegální (např. Borůvková hora) posloužily jako místo setkání českých a polských disidentů Václava Havla a Adama

Michnika, předáka polské Solidarity a tak paradoxně nebyly místy rozdělení, ale setkání a napomohly k Sametové revoluci v listopadu 1989. Pro oba výběžky a propustnost a dopravní obslužnost jsou rovněž velmi důležité hraniční přechody na Osoblažsku a Krnovsku, se kterými bude v návrhové části pracováno, protože jsou důležité pro fungování Euroregionu.

2.9.1 železniční

- *Bernartice – Dziewietlice – historicky do Otmuchówa (zrušeno);*
- *Mikulovice (z. Bukovec) – Glucholazy;*
- *Vidnava – Kalków – historicky do Nysy (zrušeno);*
- *Velké Kunětice – Slawniowice – historicky (zrušeno);*
- *Ondřejovice – Podlesie – historicky vlečka k pile (zrušeno).*

2.9.2 silniční hraniční přechody

- *Zlaté Hory – Konradów;*
- *Bernartice – Dziewietlice;*
- *Bílá Voda – Zloty Stok;*
- *Bílý Potok – Paczków;*
- *Mikulovice – Glucholazy;*
- *Vidnava – Kalków;*
- *Travná – Lutynia;*
- *Velké Kunětice – Slawniowice;*
- *Ondřejovice – Podlesie.*

2.9.3 turistické – pěší, cyklo, polní

- *Bílá Voda – Zloty Stok;*
- *Zlaté Hory – Konradów;*
- *Bílá Voda – Zloty Stok;*
- *Bílý Potok – Paczków;*
- *Mikulovice – Glucholazy;*
- *Vidnava – Kalków;*
- *Travná – Lutynia;*

- *Velké Kunětice – Slawniowice;*
- *Černý Kout – Ladek Zdrój;*
- *Uhelná – Nowý Gieraltow;*
- *Biskupská kupa – Jarnoltówek;*
- *Ondřejovice – Podlesie.*

2.10 Dopravní dostupnost a polohová perifernost oblastí Euroregionu Praděd

Shodně se základními cíli politiky soudržnosti, je silniční a železniční infrastruktura jedním z nejdůležitějších prvků stimulujících sociálně-hospodářský rozvoj regionů. V souvislosti se strategickými cíli Euroregionu Praděd, jakožto funkčního regionu, se klíčovými zdají být dva aspekty v oblasti dopravní dostupnosti: polohová perifernost oblasti vůči centru země (včetně dostupnosti funkčních center regionu) a přeshraniční dostupnost. Silniční síť na obou stranách hranice území Euroregionu Praděd představuje především silnice regionálního a lokálního charakteru (v ČR silnice II. a III. třídy, v Polsku vojvodské, okresní a obecní silnice). Státní silnice a silnice I. třídy (v ČR především silnice č. 44 a 57) tvoří pouze základní síť mezinárodních spojení. Jejich standard však neodpovídá úrovni regionálních silnic. Jedinou výjimku tvoří část dálnice A4 spojující Opolské vojvodství s hlavními městy přilehlých vojvodství a se zbývající dopravní sítí rychlostních silnic a dálnic v Polsku. Na české straně se pak nachází krátký úsek rychlostní silnice (R35) Mohelnice-Olomouc, který však nemá rozhodující význam pro dostupnost oblasti Euroregionu Praděd. Nicméně však chybí jakékoli dálniční spojení na ose sever-jih ve směru k hranici. Mezi hlavní komunikační trasy je třeba na polské straně zahrnout: státní silnici č. 40 – vedoucí od hranice s Českou republikou v Glucholazích do Pyskowic, kde se kříží se státní silnicí č. 94, alternativou ke zpoplatněné dálnici A4, státní silnice č. 41 – probíhající přes Niský a Prudnický okres ve směru hraničního přechodu Trzebina – Bartultovice a také vojvodské silnice č. 411 a 414., naopak na české straně mezi hlavní komunikační trasy patří silnice č. 445, 454, 44, 45 a 57. Vzhledem ke struktuře osídlení na obou stranách hranice a k času dojezdu do hlavních funkčních center regionu, je možné považovat dopravní dostupnost oblasti podpory jako dostatečnou. Nicméně je třeba upozornit, že na české straně je čas dojezdu do Olomouce s ohledem na geografické

podmínky delší. Navzdory nedostatku sítě silnic nejvyšší kategorie, je intenzita dopravy na regionálních a místních silnicích průměrná.

Mezi silnice s nejvyšší dopravní intenzitou je třeba zahrnout výše zmíněné hlavní dopravní trasy, které jsou využívány k tranzitní dopravě (naprostá většina silnic není zapojena do systému placených silnic, v důsledku čehož vzniká zvýšená intenzita nákladní dopravy při vyhýbání se placeným úsekům silnic vedoucích k hranici). Silniční síť je rovněž intenzivně využívána především v zimním období turisty přijíždějících do Jesenického regionu. Ve srovnání se zbytkem česko-polského pohraničí na obou stranách Euroregionu Praděd, chybí silniční síť zapsaná na seznam hlavních koridorů celostátního a evropského významu TEN-T (mimo již zmiňovaný úsek dálnice A4). Nicméně jsou zahájeny aktivity mající za cíl zapsání úseku Ostrava-Opava-Krnov-Prudnik-Opole na seznam TEN-T (včetně železničního koridoru), což by jednoznačně urychlilo výstavbu obchvatů a zvýšení standardu již existující tranzitní trasy.

Druhým důležitým aspektem je stav silniční sítě, který má vliv na bezpečnost silničního provozu. Vysoké náklady na údržbu silniční sítě na lokální a regionální úrovni, které jsou v kompetencích vojvodských samospráv, obcí a okresů způsobují, že stav některých silnic je třeba považovat za neuspokojivý. Přesto jsou některé hlavní tahy již v dobrém stavu, příkladem mohou být silnice č. 44 z Jeseníku směrem na Mikulovice nebo č. 60 z Lipové-lázně směrem na Javorník. Několik větších městských center (včetně okresních měst) vyžaduje výstavbu obchvatů (Kędzierzyn-Koźle, Nisa, Prudnik, Bruntál, Krnov apod.), což by zkrátilo čas dojezdu především v tranzitní dopravě a rovněž by zvýšilo úroveň bezpečnosti uživatelů silnic. O potřebě modernizace a rozšíření silniční sítě, jejímž cílem je zvýšení bezpečnosti a zkrácení jízdní doby může svědčit rychlost využívání alokací dostupných v regionálních programech a také v OPPS. Absorpční kapacita samospráv je v této oblasti několikrát vyšší než dostupné prostředky (národní a unijní).

Příklady záměrů rekonstrukcí silnic jsou:

- *III/4576 Horní Heřmanice – hranice – v délce 3,8 km;*
- *II/457 Javorník – Mikulovice – v délce 26 km.*

Na druhou stranu chybí zájem o rozvoj moderních systémů řízení dopravy, což může svědčit o tom, že intenzita dopravy není klíčovým problémem regionu.

V souvislosti s dopravní přeshraniční polohovou periferností území Euroregionu

Praděd, je kromě silniční sítě důležitým aspektem hustota hraničních přechodů. V souladu s pravidly tzv. Schengenského prostoru lze překračovat hranice v libovolném místě, proto jedinou překážkou zůstává nedostačující dopravní infrastruktura. Na území Euroregionu Praděd se nachází dvacet hraničních přechodů pro vozidla (spolu s dalšími šesti, které se vztahují pouze na českou stranu, a které hraničí s obcemi, jež jsou členy ER Silesia), z nichž jsou pouze čtyři bez jakýchkoli tonážních omezení. Jeden přechod je omezen na 12t (Javorník-Travná-Lutynia), dva přechody jsou omezeny do 7,5t (Zlaté Hory-Konradów, Úvalno-Branice), jeden přechod do 4t (Krnov-Chomiaza) a ostatní jsou alespoň na jedné straně silnice omezeny do 3,5t (přechod Město Albrechtice-Lenarcice dokonce na jedné straně do 2t). Dále je třeba zdůraznit, že na několika hraničních přechodech se objevuje disproporce spojená s rozdílnou kategorizací silnic, což znemožňuje tranzitní dopravu a také dopravu nákladních vozů (toto se týká např. silničního spojení Velké Kunětice - Sławniowice). Jedná se o velmi podstatnou překážku v rozvoji přeshraničního funkčního regionu. Tato skutečnost je způsobena především nedostatečným technickým stavem silnic (včetně např. mostů) či omezeními v dopravě nákladních vozů v některých zastavěných oblastech (absence obchvatů). Tato skutečnost zásadně omezuje možnosti rozvoje podniků a navazování nových obchodních kontaktů. Potřeba objíždění neprůjezdných míst při převozu zvyšuje náklady, snižuje konkurenceschopnost firem na obou stranách hranice a oslabuje pozici měst/obcí, které by se eventuálně mohly nacházet na trase průjezdu. Vzhledem k velkému územnímu rozpětí Euroregionu Praděd činí průměrná vzdálenost mezi partnerskými institucemi v rámci OPPS průměrně šedesát dva kilometrů po nejkratší trase (na tomto má vliv partnerství takových měst jako jsou Opole-Olomouc, což je více než průměr celého česko-polského pohraničí).

Na druhou stranu nemá tato situace vliv na rozvoj individuálního turistického ruchu v této oblasti, jelikož je ve většině případů obsluhován automobilovou dopravou, které se tonážní omezení netýká. Problém se však ve většině případů týká *autobusové dopravy* zajišťující organizované formy cestovního ruchu a dopravní obslužnosti.

Železniční doprava

Ačkoli hustota železniční sítě v Opolském vojvodství patří mezi jednu z největších a nejlépe elektrifikovaných (3. místo mezi vojvodstvími), na území pohraničí *nezastává železnice klíčovou roli* v dopravě. Napříč území Euroregionu Praděd nevedou žádné

významné železniční tratě (mimo Opole a Olomouce) ze seznamu TEN-T o tranzitním či mezinárodním významu na ose sever-jih. Hlavní vojvodské železniční tratě leží v tranzitním pásmu Gliwice-Strzelce-Opolskie/Kędzierzyn-Koźle-Opole-Brzeg/Jelcz-Vratislav. Tato trať patří mezi mezinárodní spojení magistrálních dohod AGC a AGTC. Zbylé důležité tratě jsou: severní oblast Fosowskie/Olesno-Kluczbork-Byczyna/Namysłów, jižní oblast Gliwice/Rybnik-Kędzierzyn Koźle-Nisa-Kamieniec Ząbkowicki. Na české straně patří mezi hlavní dopravní trasy trať vedoucí přes území PR z Jeseníku do Krnova a Opavy (hraniční přechod v Jindřichově ve Slezsku-Głucholazy-Mikulovice) a uvnitř státu trať č. 292 do Šumperku a dále do železničního uzlu v Zábřehu na Moravě. Druhou nejdůležitější trasou vedoucí přes Moravskoslezský kraj je trať č. 310 z Krnova přes Bruntál a Moravský Beroun do Olomouce.

Tyto linky mají charakter regionálních či lokálních spojů (jsou obsluhovány spěšnými či osobními vlaky). Mimo spojení přes Glucholazy (čtyři zpáteční spoje denně) se na území Euroregionu Praděd nenachází žádná jiná přeshraniční železniční spojení. Je třeba zdůraznit, že *technický stav železniční infrastruktury na polském úseku linky Krnov-Jeseník je velmi špatný a omezení rychlosti vlaků dosahuje 40 km/h, což rozhodně nezvyšuje potenciál rozvoje regionu na základě této železniční tratě.* Tato spojení jsou využívána především v zimní sezóně k obsluze cestovního ruchu - především pro české turisty (lyžaře), který má bezpochyby velký *rozvojový potenciál* v souvislosti s rozvojem společných přeshraničních turistických, školních a výrobních produktů v souvislosti s jejich dopravní obsluhou. Příležitostí může být obsluhování této trasy soukromými železničními dopravci, kteří již operují na českém trhu (např. Trilex). Absorpční kapacita je v této oblasti minimální, což je způsobeno *rozdělením pravomocí mezi samosprávu, subjekty obsluhující železniční infrastrukturu a dopravce.* Zároveň byly prostředky jak z centrálních programů (např. OP Infrastruktura a životní prostředí), tak i z OPPS v oblasti investic do železniční infrastruktury využívány minimálně či vůbec.

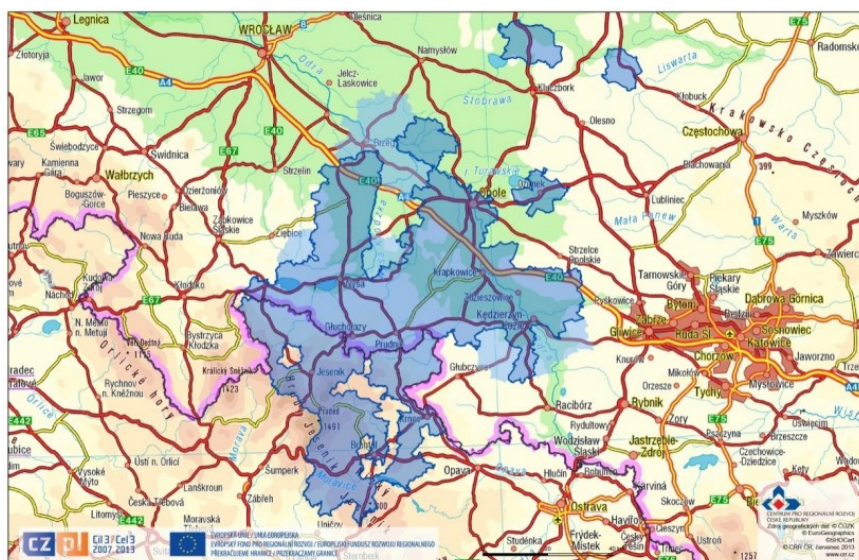
Vodní doprava

V současné době nepatří vodní doprava mezi klíčové druhy dopravy (osobní ani nákladní) v žádném ze zmiňovaných regionů. Na celém území česko-polského pohraničí také chybí přeshraniční spojení vodní cestou, které by bylo schopno zvládnout jakoukoli přepravu. Ve vzdálených plánech se objevuje návrh kanálu Odra-Dunaj-Labe,

který by spojoval vodní cesty Černého a Baltského moře. Náklady, překračující 10 mld. eur, však činí tento projekt momentálně nerealizovatelným. Stojí však za to zmínit, že na území Opolského vojvodství (jehož podstatná část se týká Euroregionu Praděd na polské straně) se v současné době nachází 131,2 km vodních cest, v tom: řeka Odra – část Koźle-Lipki o délce 111,6 km (II. třída splavnosti), Gliwický kanál – část Sławięcice-Koźle o délce 15,1 km a Kędzierzyński kanál o délce 4,5 km. Hlavní přístavy se nacházejí v Opoli a Koźlu, navíc existují tři podniková překladiště. Celková překladní kapacita je odhadovaná na cca 1 mld. tun nákladu ročně. Dopravní plavba, která hrála v uplynulých dekáдах na tomto území na polské straně velmi důležitou roli, již dnes nevyužívá svůj potenciál.

Však rozvoj v oblasti železniční dopravy přes hraniční přechod Gliwice – Krnov, či Mikulovice – Glucholazy, může být zajímavé pro hodnocení *budování železničního tunelu pod Červenohorským sedlem*. Důvodem jsou mimo jiné *protipovodňové aktivity, které omezují možnosti vybudování nezbytné infrastruktury* (což je ponejvíce pozorováno v oblasti koleje Podsudecké a Javornického výběžku, kde obnova železničního spojení Bernartice, Vidnava, Kunětice ztrácí zcela na významu díky opatřením na Kladské Nyse, ztrátu lze však nahradit novým spojením z Javorníku a obnovou z Mikulovic, jelikož se jednalo o výběžky průmyslových vleček a autobusovými spoji) moderní plavbě a zároveň absence regulace řeky na různých částech, což způsobuje proměnlivé podmínky k plavbě (např. příliš malé možnosti ponoru plavidel). Síť vodních cest má ovšem na druhou stranu potenciál v oblasti rozvoje společného turistického produktu, který by bylo možné rozvíjet ve spolupráci s ER Praděd a Silesia. Již dnes můžeme sledovat lokální investice spojené s rozvojem kajakových přístavních zastávek, přístavů pro lodě turistické třídy atp. Tato koncepce však nezahrnuje celou délku vodních toků na území ER Praděd. Aktivity v této oblasti již zahájily například subjekty z ER Silesia, které zrealizovaly první projekty v této oblasti na toku Odry. Veřejná doprava na území ER Praděd *chybí pravidelná přeshraniční autobusová spojení*, a to dokonce v lokální dopravě. V oblasti železničních spojení jsou obsluhovány čtyři zpáteční spoje na trase Jeseník-Glucholazy-Krnov, kde návaznost na spojení čtyřmi páry osobního vlaku s polskou Vratislaví, se rozchází pouze o několik minut. V zimní sezóně jsou obsluhovány nepravidelné spoje např. z Nisy do Jeseníků, které jsou v zásadě určeny k dopravě lyžařů do jesenických lyžařských středisek. Ve většině případů jsou tato spojení iniciována soukromými

turistickými středisky či soukromými autobusovými dopravci. V této oblasti chybí jakákoli systémová řešení, např. v oblasti společných lístků, koordinace jízdních řádů atp. Čas jízdy mezi hlavními městskými středisky (např. na úrovni okresních měst) dosahuje na obou stranách hranice většinou několika hodin, což vyplývá z *absence společné dopravní politiky*. Tento stav má velmi negativní vliv na vytváření a podporu přeshraničního rozvoje funkčního regionu (např. v oblasti vytváření potenciálu pro rozvoje *společného trhu práce, vzdělávání* atp.). Na polské straně však chybí koncepce nebo vize pro zavedení veřejné přeshraniční dopravy.[20] Z toho vyplývá, že bez patřičných spojení skrze hřeben masívu Jeseníku, vzniká konkurence spojení v trase Olomouc – Opava - Opole a Olomouc – Staré Město – Klodsko – Vratislav. Bez dálkového tranzitního obslužení okresu Jeseník. [20]



Obr. 2.4 Území Euroregionu Praděd

Zdroj: [20].

3 Teoretický přístup k řešení dopravní dostupnosti okresu Jeseník

Dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou (VLD) je považována za jeden z klíčových atributů kvality života na venkově, zejména ve vztahu k vybraným cílovým skupinám obyvatel venkova, jimž hrozí určitá míra sociální nedostupnosti cílů potřeby [12] ve stále více se polarizujícím venkovském prostoru [11]. Dojíždka za prací, vzděláním i základními službami sestává již na mikroregionální úrovni nutným předpokladem života na českém venkově.

Současný rozvrh přeshraničních spojů veřejné dopravy znemožňuje pružný pohyb po funkčním území ER Praděd. Čas jízdy veřejnou dopravou do partnerských institucí a měst na druhé straně hranice je často vysoký či je cesta nemožná, ačkoli vzdálenost často nepřekračuje 20-30 km. V rámci řešení vyplývajících z dané analýzy by bylo třeba vytvořit návrhy možných spojení, jejich ekonomické a sociální zdůvodnění, popis možného synergického efektu (např. zvýšení počtu turistů, snížení nezaměstnanosti) a možností dotování nevýnosných spojení)

3.1 Dopravní obslužnost venkova

Historicky silná pozice veřejné dopravy na území bývalého Československa před rokem 1989 ovlivnila objektivní a subjektivní vnímání této problematiky na počátku 90. let 20. století. Prudký pokles přepravních výkonů hromadné dopravy související s rozpadem centrálně plánované ekonomiky, s postupnou privatizací podniků autobusové dopravy a se změnou financování této veřejné služby vedl k objektivnímu zhoršení situace zejména v méně zalidněných, periferních oblastech státu, včetně periferií vnitřních. Rychle rostoucí míra individuální automobilové dopravy byla v podmínkách ČR logickým vyústěním nové společenské reality, kdy automobil představoval výraz sociálního statusu a nezávislou mobilitu. Na druhé straně, právě na venkově se vlastnictví automobilu stalo kromě již zmíněného fenoménu také nutností související se snižující se nabídkou VLD pro zajištění nutných, tzv. nezbytných cest. Nicméně ekonomická situace mnohých obyvatel venkovských regionů neumožňovala dostatečně saturovat touhu po nezávislé mobilitě (tedy automobilu) takovým tempem, jako tomu bylo v některých zemích západní Evropy v případě stejného jevu (tedy

poklesu nabídky dopravní obslužnosti VLD), ale s jinými příčinami. Lze vyslovit dosud ne zcela potvrzenou hypotézu, že v ekonomických podmínkách první poloviny 90. let v České republice se díky nedostatečné kupní síle obyvatel alespoň podařilo zmírnit dopady tzv. začarovaného kruhu veřejné dopravy, jak se o něm zmiňuje [11] („Narůstající cena jízdného podpořila přechod obyvatelstva na používání individuální automobilové dopravy, čímž se znovu snížila obsazenost a ekonomická rentabilita spojů“) i další [17]. Nedostatečná legislativa a centralizované financování, resp. dotování hromadné dopravy prostřednictvím Ministerstva dopravy (MD) a pověřených okresních úřadů neumožňovalo vyřešit problém dopravní obslužnosti systematickým a transparentním přístupem. Na straně provozovatelů VLD skončila éra privatizace a fragmentace státního podniku ČSAD, došlo k postupné konsolidaci oboru a dokonce příchodu některých silných zahraničních operátorů. Generální stávka na železnici v roce 1997 nepřímo ovlivnila některé politické koncepce související s rozvojem autobusové VLD, což se projevilo se zvyšujícím se množstvím dotačních prostředků na financování prokazatelné ztráty z veřejné autobusové dopravy. Důležitou roli při poklesu přepravních charakteristik veřejné linkové dopravy měly i subjektivní názory dotčené veřejnosti, jejíž vnímání kvality i kvantity služeb veřejné dopravy bylo značně negativní, přestože, jak již nepřímo naznačuje např. Seidenglanz [15] na příkladu Jesenicka, kvantita spojů se ve výjimečných případech tohoto typu ve sledovaných letech (1989/1990 a 1999/2000) téměř nezměnila. Proto je třeba zmínit i další aspekt rozvoje hromadné dopravy nejen v rurálních regionech – marketing udržitelných forem dopravní mobility. Právě marketingové řízení a schopnost informovat občany o skutečné úrovni obslužnosti, resp. úrovni služeb, byl do značné míry ze strany objednavatelů a provozovatelů základní dopravní obslužnosti (ZDO) či ostatní dopravní obslužnosti (ODO) silně podceněn. Změny byly vyvolány až externími konkurenčními tlaky ze strany zahraniční konkurence, jejíž standardy služeb a péče o zákazníka byly na kvalitativně vyšší úrovni. Níže zmíněná reforma veřejné správy pak donutila obce, případně svazky obcí, a zejména kraje k větší komunikaci svých často nepopulárních rozhodnutí. Skutečným krokem vpřed však byla až reforma veřejné správy, kdy zodpovědnost za organizaci VLD převzal krajský úřad (KÚ) [11, 10], zatímco okresní úřady k 1. 1. 2003 zanikly. V gesci kraje tak zůstalo zajištění základní dopravní obslužnosti v regionu, přičemž již nebyla určena minimální částka, kterou by KÚ musel alokovat pro veřejnou dopravu. V souvislosti s přípravou na vstup do Evropské unie musela Česká republika převzít část legislativy, související s organizací veřejné dopravy

v rámci Společné dopravní politiky EU. I přes řadu nedotažených procesních záležitostí zvýšil tento fakt tlak na účelnější hospodaření s finančními zdroji, dále se zvýšila transparentnost (alespoň v segmentu autobusové dopravy) při vyčíslování prokazatelné ztráty vzniknuvší dopravci při provozování konkrétních linek (či dokonce spojů), byl zrušen tzv. modální princip rozdělování finančních prostředků (dotací) mezi železnici a autobusovou dopravu a na administrativním principu se začaly konsolidovat první integrované dopravní systémy, nejprve v zázemí velkých měst a posléze i v dalších, často venkovských a periferních regionech kraje. Pozitivní decentralizace kompetencí ze státní úrovně na úroveň krajskou zvýšila míru emancipace krajských reprezentací, důsledkem je však růst regionálních rozdílů (disparit) v nabídce dopravní obslužnosti VLD na území České republiky, a to zejména díky nejednotnému přístupu v organizaci (ekonomické, prostorové, modální, integrované).

3.2 Okres Jeseník z pohledu dopravní obslužnosti

Část této analýzy je věnovaná současné situaci v obslužnosti hromadnou dopravou na Jesenícku. Časy byly čerpány opět z aktuálních jízdních řádů a jako reprezentující čas spojení mezi dvěma obcemi byl vybrán ten nejmenší ze všech spojení na 8. hodinu (tzn. mezi 7. a 8. hodinou). Následně byly časy rozděleny do celkem tří časových intervalů dle časové dostupnosti cíle. Zelenou barvou byly vyznačeny obce, odkud nejrychlejší spojení VLD dosahuje podprůměrného času (méně jak 31 minut) dle průměru za celý region Jeseník. Neutrální barvou jsou vybarveny obce, odkud je spojení v rámci časového průměru a červenou barvou jsou ty obce, odkud časová délka nejrychlejšího spojení významněji převyšuje průměrnou hodnotu délky spojení. Poslední metodou pro hodnocení, která byla využita, je metoda vážené časové dostupnosti. Způsob výpočtu je charakterizován výpočtem uvedeným níže: [8]

$$v_{cd} = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{d_i}{t_i}}{\frac{d_i}{t_i}} \times 100 [\%] \quad (3.1)$$

Obr. 3.1 Vztah vážené dostupnosti

Zdroj:[8].

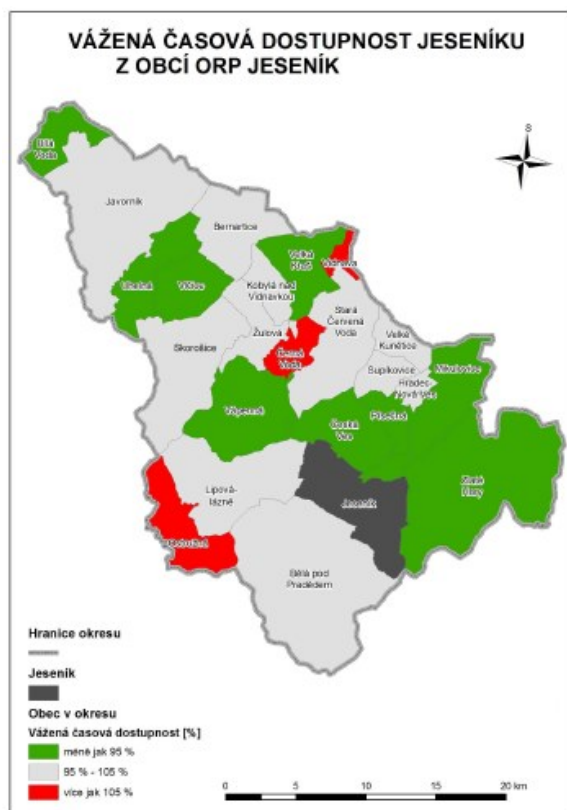
Veličina v_{cd} odpovídá vážené časové dostupnosti, d_i pak vzdálenosti cesty mezi obcemi a městem Jeseník s využitím VLD, t_i pak časovou náročnost tohoto spojení a konečně

hodnota n odpovídá počtu obcí v území ORP Jeseník. Všechny veličiny byly vybrány z jednoho nevhodnějšího spojení na 8. hodinu (bylo využito stejné spojení pro všechny hodnoty, které jsou tak konzistentní). Zeleně vyznačené obce pak dosahují hodnot pod 95 %, což naznačuje nadprůměrnou časovou dostupnost centra (Jeseníku) z těchto obcí. Neutrální barvou jsou zvýrazněné obce, kde hodnota vážené časové dostupnosti dosahuje průměrných hodnot mezi 95 % a 105 % a nakonec červenou barvou obce, odkud je spojení do města Jeseník podprůměrné a hodnota dosahuje vyšších hodnot než 105 %. [8]

Tab. 3.1 Vážené dostupnosti

Název obce	Vážená časová dostupnost [%]
Černá Voda	168,59
Vidnava	113,48
Ostružná	105,37
Skorošice	104,13
Bernartice	102,82
Javorník	99,98
Hradec-Nová Ves	98,35
Lipová-lázně	98,35
Stará Červená Voda	98,35
Supíkovice	98,35
Velké Kunětice	98,35
Žulová	98,35
Bělá pod Pradědem	96,59
Kobylá nad Vidnavkou	96,00
Velká Kraš	94,25
Zlaté Hory	91,64
Písečná	91,32
Mikulovice	90,78
Bílá Voda	89,95
Vlčice	89,79
Uhelná	88,89
Vápenná	87,81
Česká Ves	81,95

Zdroj: [8].



Obr. 3.2 Vážená dostupnost

Zdroj: [8].

Z výsledné analýzy spojů (viz příloha A) vyplývá dobrá dopravní obslužnost obcí, nacházejících se podél hlavní jesenícké železniční tratě č. 292 Hanušovice – Mikulovice, resp. silnice č. 369, 60 a I/44. Nabídka vlakových a autobusových spojů je i dle provedeného dotazníkového šetření v těchto obcích vnímána jako nejlepší v celém bývalém okrese – týká se to zejména Lipové-lázně, České Vsi a Písečné, tedy přilehlých obcí k Jeseníku, kde VLD funguje při dojíždění na čas ranní dopravní špičky v intervalu nepodobném městské hromadné dopravě. Vzhledem k rozlehlosti obcí by však bylo nutné další výzkum zaměřit také na skutečné docházkové vzdálenosti potenciálních cestujících ke konkrétním spojům. Své postavení jakožto lokálního uzlu VLD potvrdila Žulová, zajišťující dopravní vazby (do a z Jeseníku) z mikroregionů Žulovsko a Javornicko. Druhá mapa (počet spojů z Jeseníku do obcí) v příloze A ukazuje na již zmiňovaný obecný trend racionalizace spojů v nočních hodinách, přičemž při použité metodě se jeví jako problematické severní (severovýchodní) území mikroregionu Žulovsko, ale také Javornicko (Bernartice, Bílá Voda) a Bělá pod Pradědem. Při podrobnějším zkoumání mimo uplatněnou a často dostačující

metodikou však bylo zjištěno, že do některých výše zmíněných obcí vyjíždí z Jeseníku v jeden čas ještě tzv. noční spoj, a to až ve 22.30. Z tohoto pohledu se tak jeví zajištění dopravní obslužnosti v nočních hodinách směrem do 23 obcí ORP jako vyhovující. Dojížděková doba VLD (viz příloha B) je důležitým aspektem při rozhodování obyvatelstva mezi IAD a HD v případě možnosti volby. Vzhledem k povaze VLD hraje kromě samotné dojížděkové doby nezanedbatelnou úlohu rovněž docházková vzdálenost k zastávce hromadné dopravy. Zde se nejvíce uplatňuje přístup door-to-door. V případě území, v němž se nacházejí lokální železniční tratě, jež primárně nevznikaly pro účely osobní dopravy [9, 13, 14], respektive v době jejich vzniku nebyla docházková doba k zastávce považována za relevantní aspekt při trasování železniční cesty (mnohem větší roli hrály fixní náklady na stavbu trati primárně určené jejím účelem, tj. přepravou surovin a zboží), jsou zastávky železniční dopravy často umístěny mimo intravilán obce. Přestože počet zastávek železniční dopravy je v porovnání s dopravou autobusovou dvakrát až třikrát nižší na konkrétní spoj (v případě sledovaného území a existence dvou dopravních druhů veřejné dopravy), technické parametry železniční dopravní cesty neumožňují využít tuto skutečnost ve prospěch rychlejší cestovní doby železniční dopravy. Výsledkem je tedy pomalá, a od středisek přepravní poptávky značně vzdálená železnice. V případě výsledků (viz příloha B) a analýze konkrétních spojů se však ukázalo, že existuje výjimka – obec Zlaté Hory. Právě jen jediný vlakový spoj vypravený na určenou hodinu splňující parametry je schopen dosáhnout město Jeseník v průměrném intervalu 31 – 45 min., zatímco autobusové spoje jsou mimo tento interval. Zrušení ranního přímého vlakového spoje ze Zlatých Hor by mělo za následek snížení dopravní obslužnosti obce ve vztahu k centru regionu. Na druhé straně příklad Bernartic, ležících na trati Javorník – (Lipová) – Jeseník, potvrzuje zmíněnou hypotézu, kdy dojížděková doba vlakového i autobusového spoje je stejná při rozdílném počtu zastávek a nevýhodném položení železniční zastávky vzhledem k převládajícím směrům osídlení v obci. Za nevyhovující dojížděkovou dobu z hlediska atraktivity pro mobilitu obyvatel považujeme interval 31– 45 min. (viz příloha B). Výsledná nevýhodná pozice celého Javornického výběžku (administrativně mikroregion Javornicko) jen potvrzuje jeho geografickou periferizaci i v rámci území ORP Jeseník (přes hraniční dojížděkové vazby nehrají v současné době téměř žádnou roli). Zajímavá je situace v případě důležitého přestupního bodu, obce Žulové (mikroregion Žulovsko). Díky manipulační době na hlavní zastávce v obci (přestupy, korekce zpoždění atd.) náleží tato zastávka již do „průměrné“ kategorie z hlediska dojížděkové doby, přestože její reálná obslužnost

jak z pohledu dojížděkové doby i frekvence spojů (souběh několika linek z ostatních obcí) je vyhovující. Druhé mapové pole v mapě (příloha B) pak ukazuje na zhoršující se možnosti dosáhnout obce regionu v opačném směru na požadovanou dobu, tedy z města Jeseníku do 23 obcí regionu. Je to dáno zejména nižší přepravní poptávkou po těchto vazbách a tedy logicky nenasazováním druhého páru spojů na tyto relace. Hodnocení vážené časové dostupnosti Jeseníku z obcí bývalého okresu (viz Obr. 3.2) ukazuje relativně příznivou situaci v rámci intra regionálních přepravních vazeb zajišťovaných VLD na Jesenicku. Tento fakt je pravděpodobně způsoben racionálním zaváděním IDSOK (Integrovaný systém Olomouckého kraje) ve sledovaném území, tj. obecně kvalitním institucionálním zajištěním dopravní obslužnosti. Mimo obvyklé hodnoty v tomto mikroregionálním měřítku je při bližším rozboru pouze jediná obec – Černá Voda, jejíž špatná dopravní obslužnost je problematická dlouhodobě. [6]

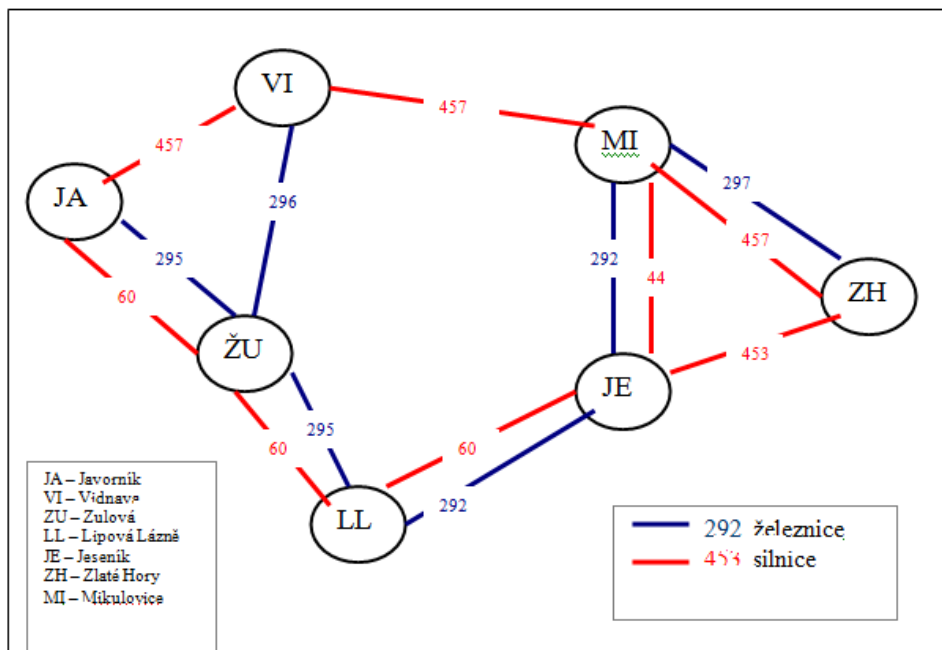
3.3 Konektivita železničních tratí a pozemních komunikací

Ekonomicky významným znakem dopravní sítě je její konektivita neboli spojitost. Těmito termíny se označují stupně propojení uzlů dopravní sítě. Obecně platí, čím vyšší konektivita, tím mají uzly vyšší počet vzájemných přímých spojení a doprava je tedy rychlejší a výkonnější. Stupeň konektivity je především ovlivňován stupněm ekonomického rozvoje daného území. Velké přemísťování zboží v ekonomicky vyspělých zemích si vyžaduje budování přímých dopravních tras mezi jednotlivými uzly. Konektivitu sítě (K) vyjádříme jako poměr skutečného počtu spojnic mezi uzly (S_d) k maximálnímu počtu spojnic mezi uzly (S_{max}), tedy $K = S_d / S_{max}$. Celkově tedy konektivita může dosahovat hodnot v rozmezí 0 – 1, přičemž $K = 0$ by znamenalo, že uzly nejsou mezi sebou propojeny vůbec a $K = 1$ pak to, že uzly jsou mezi sebou propojeny maximálně možně [BRINKE, 1981].

Výpočtem konektivity v jesenickém regionu bylo zjištěno, jak je tamější železniční a silniční síť mezi městy výkonná a rychlá.

Na následujícím schématu jsou zaznamenána všechna přímá vzájemná železniční a silniční spojení mezi všemi městy jesenického a šumperského regionu. U silničních tahů však silnice musí splňovat podmínku - být v kategorii rychlostní komunikace nebo silnicí první nebo druhé třídy a zároveň být nejkratší možnou spojnicí mezi městy. Pro výpočet konektivity je použitý výše uvedený vzorec, upravený pro planární graf.

$K = S_d / 3x (v-2)$, přičemž „v“ je počet vrcholů, tedy měst v regionu. Po dosazení všech potřebných údajů do vzorce vychází konektivita železniční sítě.



Obr. 3.3 Planární graf uzlů Jesenicka

Zdroj: [6].

Přímá spojení po železnici a silnicích vyšších než třetích tříd mezi městy v okrese Jeseník.

Konektivita železniční sítě je největší v okrese Jeseník, a proto by v tomto okrese mezi městy měla být železniční síť nejrychlejší a nejvýkonnější ze všech okresů. I když je okres Jeseník, nejen v rámci Olomouckého kraje, řazen k méně rozvinutým regionům, efektivita a rychlost meziměstské silniční a především železniční sítě je v rámci Olomouckého kraje na vysoké úrovni. Města na Jesenicku jsou vzájemně dobře propojena a silniční a železniční síť mezi nimi vytváří mnohem lepší spojení než u jiných okresů. [5]

Tab. 3.2 Hodnoty konektivity železničních a silničních sítí mezi městy v okresech Olomouckého kraje.

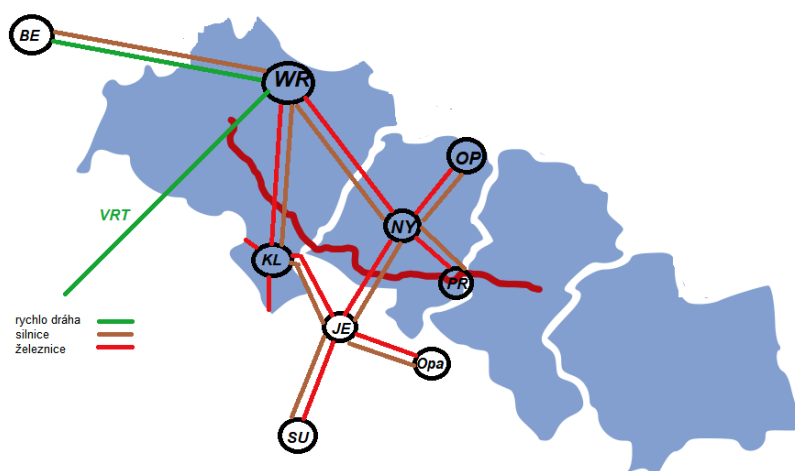
okresy	Vypočtená konektivita	
	Silniční síť (K_s)	Železniční síť ($K_{\check{z}}$)
Jeseník	0,53	0,40
Šumperk	0,56	0,28
Olomouc	0,67	0,33
Přerov	0,58	0,33
Prostějov	0,44	0,31

Zdroj: [5].

4 Návrh na změnu dopravní obslužnosti hromadnou dopravou

Návrhová část obsahuje poznatky ze studia, regionální geografie, politické, sociální a ekonomické geografie a dopravní geografie, dopravy a rovněž tak z historie, psychologie a historického kontextu území, z veřejného mínění nahrazující dotazníkové šetření, které bývá součástí prací a vlastní životní zkušenosti a potřeby, s ohledem na klimatické a energetické změny, za předpokladu udržitelného rozvoje životního prostředí. Méně pak z ekonomie, tuto kapitolu přenechává zcela odborníkům na hodnocení efektivnosti investice z důvodu nedostatku podkladů, dat k takovému hodnocení a softwarové podpoře. Velmi významnou roli ve zdejší regionu sehrává i tzv. geografický determinismus, tedy poměr člověka, společnosti ke geografickému prostředí. Neochota přijímat nové a otevírat se, způsobené obklopením horami. Mezi hlavní ukazatele patří ROI a ROS (efektivnost návratnosti investice a rentabilita tržeb). Spíše návrhy překládám jako studii proveditelnosti (hypotetické teze, které se jednotlivě dají rozpracovat v konkrétní řešení, z důvodu rozsáhlosti takových jednotlivých návrhů) z oblasti technologie, nikoliv pak z hlediska územního řízení a komplikace s pozemky. Z hlediska nákladů, je jednotlivé návrhy hodnotit samostatně. Nikoliv jako jednotný přeshraniční celek. Hledám nejlepší možné řešení lepší infrastruktury dopravy a dopravní sítě, včetně obslužnosti na ni. Vracím se svými návrhy k historii budování železnic na Sobotínsku a Jesenicku staviteli Kleinovými, k předválečným létům 1938-39, válce. Nikdy, tak jako nyní se nedá pozorovat svázanost okresu Jeseník s přilehlým polským vojvodstvím. Jeseničtí středoškoláci dojíždí do Nysy do škol. Obyvatelé upřednostňují nákupy za hranici z důvodu vyšší kvality a širší nabídky služeb. Tento trend nepozorujeme pouze po uzavření České republiky v době pandemie Covid-19, ale je tento trend trvalého charakteru. Velký faktor pak v migraci sehrává cestovní ruch za památkami, lázeňstvím v klodském údolí a jezery. V zimním období pak vrací polští obyvatelé do hor. Další důležitým faktorem pro podporu návrhů je, že se předpokládá, že v některých částech České republiky nastanou velké problémy s vodou a podhorské Sudety můžou být odpovědí, ostatně se tak již na mnoha místech Javornického a Osoblažského výběžku děje. Polští i čeští občané nakupují nemovitosti a poptávají dopravní obslužnost svých sídel, snaží se z přelidněných měst utéct do přírody, vlivem měnící se ho podnebí, zvyšující

se teploty, čímž vzniká tlak na „dosídlení“ nových zemědělských oblastí, z oblastí ve srážkových stínech. Evropská unie vyhlásila rok 2021 Evropským rokem železnice. Touto kampaní chce podpořit rozvoj bezpečného a ekologicky šetrného způsobu cestování, v návaznosti na dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Tato změna je pak zaznamenávána i na trhu železničních vozidel a jejich uvádění do provozu, kde se i bez elektrifikace stále více uplatňují bateriová vozidla, především na lokálních tratích. Udržení dobré míry provozuschopnosti, k čemuž opravy zařízení železniční infrastruktury slouží, je součástí dlouhodobé strategie Ministerstva dopravy, uvedené ve strategických materiálech „Dopravní politika pro období 2014-2020“, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 449 ze dne 12. 6. 2013, a následně v materiálu „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“, který byl schválen usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. 11. 2013. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje, i když se v mnoha případech tak neděje, nebo to není vidět, či to zákazník nepocítí. Konzervace lokálních tratí, která je v posledních dnech široce diskutována, ukazuje, že není vhodná. Z empirického pozorování jsem schopen doložit především na polské straně, trvalé zničení železničního spojení protnutím silničního obchvatu a budování protivodňového poldru na Kladské Nyse, čímž je nenávratně ztracena možnost obnovy železničního spojení. Důležité je však uvést, že pro moderní obslužnost regionu je o nutné zvážit rozsah železniční infrastruktury – optimalizace, zbytnost vzhledem k údržbě, neexistenci výrobních podniků. Jelikož sedm desát šet let po válce a třicet dva let po společenských změnách v České republice. Kdy své životy odžila jedna generace a druhá generace nových obyvatel je ve své polovině, nepřinesla žádné výrazné zlepšení zdejšímu regionu, ba spíše naopak. Součástí návrhu je i změna politického smýšlení o regionu. Region by se měl snažit získat vizionáře a odborníky v oblasti dopravy. Hlavním úkolem všech zúčastněných je nutnost zbudit v obyvatelstvu touhu a potřebu po osobní dopravě a dokázat na tuto poptávku nabídnout adekvátní a kvalitní přepravní službu.



Obr. 4.1 Návrh vazeb zohledňující historii na polské příhraničí

Zdroj: vlastní zpracování.

Své návrhy člením pro přehlednost do šesti kapitol:

- návrhy změn ve správním členění a volebních okresech;
- návrhy na silniční infrastrukturu, lanových drahách a cyklostezkách a spojení hromadnou dopravou;
- návrhy změn na železniční infrastrukturu, včetně jejich variant a železničním spojení;
- návrh změny kultury cestování v letecké přepravě osob;
- návrh lodní dopravy pro turistické a rekreační účely;
- návrh týkající se odpadové obslužnosti regionu po změně odpadového zákona;
- návrh z hlediska výrobní logistiky a zásobování regionu vzhledem ke geografickým podmínkám, v případě nerealizování projektu „tunel“.

V roce 2014 byla vybrána definitivní podoba a trasa železniční a silniční spojnice údolím Bělé a zpracována do Zásad rozvoje Olomouckého kraje. Železniční trať zůstane ve své stávající trase a přeložka pozemní komunikace povede jižními svahy údolí. Z důvodu krajinného rázu nejspíše tunelově. Je nezbytné zmínit, že Vratislav bude jediná možnost pro Jesenícko kde se dá nastoupit na vysokorychlostí trať a pokračovat tak směr Berlín či Praha. Trochu připomínající historické spojení Jeseník–Plzeň z první republiky.

4.1 Návrh změny obvodu správního členění v regionu (geopolitická změna)

Geopolitika, (syn. politická geografie) je vědní disciplína, která se snaží o vysvětlení vlivu geografických faktorů na politiku a historii regionu, společnost. Jejím základem je dříve zmiňovaný geografický determinismus. Geopolitické změny v Evropě během 20. století, kdy se zformoval východní a západní blok, zanechaly v regionu těžko napravitelné škody, především přetrháním vazeb, přemístění obyvatelstva, z vnitrozemí se najednou stalo pohraničí, do té doby, region, který byl jeden celek příslušející Slezské historické zemi, byl prořat neprostupnou hranicí a různě zkusmo připojován k Severomoravskému kraji, po vzniku krajů k Olomouckému kraji. Odlehlost a nepřirozená kulturní spojitost místního regionu Jesenicka k oběma správním centřům, vede k dopravním komplikacím. Řešení správního členění, kdy je region rozdělen krajskou hranicí vytváří překážky a vede k nechuti financování dopravní obslužnosti, v současné chvíli především ze strany Moravskoslezského kraje. Proto není možné najít shodu na budování, financování spojení Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Sl.

Proto navrhuji změnu zákona 51/2020 Sb. o územně správním členění státu a vytvoření politického a správního obvodu Opavského kraje se správními obvody obcí s rozšířenou působností Jeseník, Bruntál, Krnov a Opava, jako tomu bylo přibližně okolo roku 1822 kdy zdejší region se správním a přeneseně historickým centrem Opava a jeho přirozenou vazbou přinášel blahodárny rozvoj. Obdobně jako Královehradecký a Pardubický. Opava a Ostrava jsou v současnosti spojeny rychlým vlakovým spojením.

Zřízení tohoto správního celku zdůvodňuji větší místní politickou silou. Ideálním stavem by pak bylo dosažení i hlubší změny volebního zákona, aby každý bývalý okres (ORP) měla jistotu svého zastoupení v poslanecké sněmovně. Jelikož se empiricky dokázalo, že cizí zastupitel bojuje za rozvoj, odkud pochází, i z důvodu zisku volebních hlasů. Tato změna, je předpokladem úspěšného nastartování rozvoje dopravní infrastruktury v regionu Jesenického výběžku. Hrubá vzdálenost přes hřeben do Olomouce činí 73 km, do Opavy 60 km výrazně rovinatějším terénem. Vytvoření tohoto centra spolu s provozním obvodem Správy železnic, krajským centrem osobní dopravy České Dráhy (např. v nově rekonstruované výpravní budově Opava-západ) a kooperaci mezi integrovaným dopravním systémem Olomouckého a Moravskoslezského kraje se stěžejním úkolem rozvoje osobní přeshraniční dopravy

železniční, autobusové ve spolupráci s Opolským vojvodstvím. Specifický horský příhraniční (adoptovaný) okres Jeseník, spolu s podobně souvisejícími okrese Bruntál, nelze efektně řídit z kulturně odlišného správního centra. Za zmínku stojí rovněž církevní spjitost, že okres Jeseník a Bruntál patří k nejmladší Ostravsko- Opavské diecézi.

4.2 Návrhy na silniční infrastrukturu, lanových dráhách, cyklostezkách a spojení silniční hromadnou dopravou

Zde v této kapitole je potřeba uvést, s odvoláním na místní veřejné mínění (nahrazující dotazníkové šetření) a dlouhá léta probíhající bouřlivé diskuze, že nálada obyvatelstva a ochota podporovat silniční stavby je spíše obchvatového charakteru, ve smyslu zlepšující sjízdnosti pozemních komunikací v zimních měsících a upravující stopy historických kupeckých tras, jejich bezpečných rozšíření a vytlačení dopravy z center obcí. Z důvodu obav z přílivu tranzitu je odhadem šedesát procent obyvatel pro výstavbu tunelového spojení. Zbylých třicet procent z důvodu obav o životní prostředí, tranzit, krajinný ráz jsou proti. Mají však silné schopnosti pro znemožnění této stavby skrze různé iniciativy a jsou pouze ochotni podpořit tunelové železniční spojení, s odvoláním na již proběhlá jednání zástupců Českých drah a kraje. Zbylých deset procent nedokáže vzhledem ke svému vzdělání posoudit výhody/nevýhody obou variant. Všeobecné podpoře se těší rozšíření nabídka spojení pravidelnou hromadnou dopravou, nejlépe železniční a přeshraniční. Přeložku pozemní komunikace I/60 navrhuji rozdělit na 1. stavbu a 2. stavbu. Navazující skrze kladskou nížinu na dálnici D 11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř Náchod a poskytující tak nejrychlejší silniční spojení Okresu Jeseník s Prahou. Zřízení nových autobusových linek, nahrazující ztracená železniční spojení nelze ihned ekonomicky vyhodnocovat po jedné, nebo dvou sezónách. Obyvatelstvo si na tuto službu, která byla sedmdesát šest let přetrhána, musí zvyknout. Musí být její udržitelnost dotačně podpořena, což lze fondy EU a Euroregionu.

4.2.1 Přeložka silnice I/44 Bělá pod Pradědem - Jeseník

Navrhuji přeložku silnice I/44 Bělá pod Pradědem – Jeseník, výstavba nového tahu včetně tunelu v Jeseníku pod Křížovým vrchem a napojení II/450. Pro obchvat

je vymezen koridor v celkové šíři 100 metrů. Součástí návrhu je také napojení silnic I/60 a II/453 na I/44 mimoúrovňovými křižovatkami. Pro minimalizaci hlukového znečištění z provozu na obchvatu I/44 budou v ohrožených místech instalovány protihlukové stěny, nebo vysazena ochranná zeleň. V rámci přípravných prací je nutný hydrogeologický a hydrologický posudek vlivu na prameniště vody Křížový vrch. Historicky jsou již doložitelné průzkumné štoly, zkoumající vnitro Červené hory za tímto účelem.

4.2.2 Stabilizace silnice II/453 Jeseník – Město Albrechtice

Posléze se stabilizuje silnice II/453 Jeseník – Město Albrechtice jako doplňkový tah krajského významu s výstavbou mostu.

4.2.3 Dopravní terminál ŽST Jeseník

Výstavba dopravního terminálu u žst. Jeseník – výstavba přestupního uzlu. Oproti trendům v budování osobní hromadné dopravy, je autobusové nádraží vzdáleno jeden kilometr od železniční stanice. Navrhují umístění menšího terminálu pro autobusové linky, místo P+R a celkově vyřešit přednádražní prostor. Výlukové autobusy náhradní dopravy stávají podélně podél budovy. Zhodnotit možnost přemístění parkovacích kapacit. Z terminálu Jeseník je pohodlně dostupné centrum města nově revitalizovanou ulicí Tyršova. Republikovým trendem je přesouvání autobusových nádraží k železničním stanicím. Způsob obnovy autobusového nádraží v Jeseníku byl poplatný době, kdy se připravoval a nezohledňoval z důvodu nízké personální odbornosti tento nově rodící se trend. Jeho stavební řešení kromě nástupních hran je nevýznamné kvality pro cestující, chybí taktéž základní LED tabule s informacemi o odjezdu, popř. příjezdu. Celkem uspokojivě plní požadavky na dnešní regionální a meziregionální dopravu. Přístup k němu vede přes úzké hrdlo a přes frekventovanou pozemní komunikaci první třídy.



Obr. 4.2 Ilustrace možné podoby z Mladé Boleslavi – hl.n.

Zdroj: [13].

4.2.4 Přeložka pozemní komunikace Branná – Ostružná

Zmíněný úsek silnice mezi Brannou a Ostružnou je problémem zejména v zimě pro řidiče nákladních vozidel. Pokud už nákladní vozidlo nízkým podjezdem projede, stává se, že zůstane stát ve svahu. Cesta zde v zimě bývá kluzká a nákladní vozidla na zledovatělém povrchu uvíznou. Při revitalizaci trati č. 292 nedošlo k rozšíření železničního viaduktu. Dvě volební období byla snaha s Olomouckým krajem vyjednat rozšíření o stoupací pruh. Však marně. Intenzita dopravy narůstá v tomto úseku, především v pátek a neděli, kdy dojíždějí obyvatelé do zaměstnání do větších center. Ve svah umístěný přejezd a existence náhradní komunikace vybízí k jeho zrušení z důvodu zlepšení bezpečnosti.

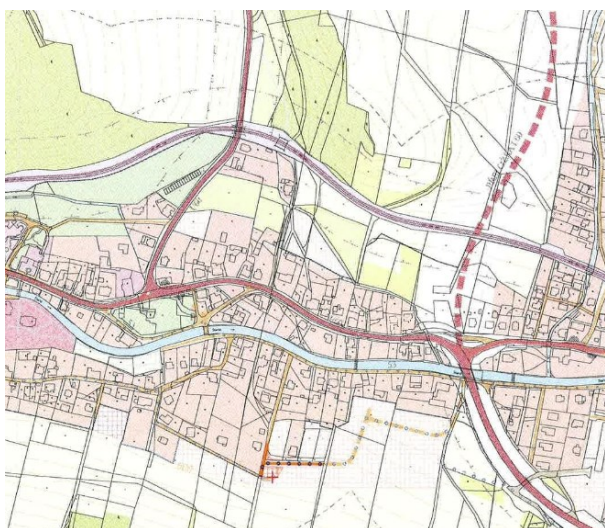


Obr. 4.3 Náčrt vyhledávací studie přeložky u obce Ostružná

Zdroj: vlastní zpracování.

4.2.5 Přeložka I/60 Dolní Lipová – Pomezí

Nákladním vozidlům i uživatelům osobní individuální automobilové dopravy, linkovým autobusům zdolávající svahovitý terén s ostrými serpentýnami „Na Pomezí“ by výrazně pomohla zhruba čtyřkilometrová přeložka této silnice. Na stávající komunikaci je umístěn úzký železniční viadukt po rekonstrukci.



Obr. 4.4 Připojení přeložky Pomezí k I/60

Zdroj: [1].

Město Žulová je vzdáleno od okresního Města Jeseník zhruba dvacet tři minut jízdy osobním automobilem a dvacet devět minut jízdy linkovým autobusem v obou případech v ideálním stavu. Drobným příkořím bude zrušení zastávky Lipová-lázně, pošta, která je vzdálena od zastávky Lipová-lázně, Selská světnička asi jen 600 m.

Můžeme získat zrychlení dopravy do „satelitního“ městečka Žulová, která se se svou stavební připraveností stává alternativou k Jeseníku a trendem v poklidném životě na venkově Rychlebských hor. Tento trend je nutné v maximální možné míře urychleně podpořit a umožnit tak pohodlné dojíždění do případných budoucích zaměstnání. V loňském roce proběhla jednání se zástupci MD, však s negativním výsledkem, bylo zástupcům samosprávy nabídnuto pouze rozšíření. Bez zohlednění na viadukt Správy železnic, což svědčí o nevýhodném vyjednávacím postavení regionu (možná způsobené absencí odborných dopravních kapacit).

4.2.6 Přeložka I/60 Žulová – Sedmlánů

Zejména v zimních měsících se nejmladší město regionu stává pastí pro nákladní vozidla, která si nevědí rady s prudkým klesáním a serpentinami, jež do Žulové vedou. Město přitom protíná hlavní tepna regionu směřující k hraničnímu přechodu v Bílém Potoce. Tato dílčí etapa stavby má velmi velký význam pro samotné město Žulová, z hlediska odstranění dopravy z jejího komplikovaného historického centra. Od vjezdu až po výjezd je komunikace vedena ve strmém stoupání. Dočasným řešením, ne však tolik efektivním může být zřízení mýta v tomto úseku.



Obr. 4.5 Náčrtek vyhledávací studie přeložky I/60 u obce Žulová

Zdroj: vlastní zpracování.

Vybudování druhé etapy stavby se výrazně zlepší dojížděková doba do oblasti Vlčicka, Bernarticka a Vidnavska, pro které však bude nutné neopomenout vhodné připojení,

nájezd ze strany Tomíkovice. Rozumné zpřístupnění Města Vidnava, je nutné z důvodu rodících se projektů na obnovu místní těžby šamotového kaolínu, těžbu křišťálu a výstavbu rozsáhlého komplexu domu pro seniory s pečovatelskou službou s možným dalším rozšířením kapacit do budovy bývalého kněžského semináře zakoupeného soukromým investorem. Jelikož se dá předpokládat nárůst zaměstnanosti a zvýšená poptávka po dojíždějí pracovní síle. Rovněž se může týkat i dojíždění z polské strany.

4.2.7 Autobusová spojení, nová cyklostezka, nová lanová dráha

Navrhuji požadované autobusové přeshraniční spojení za ztracené železniční spojení. Tohle nové přeshraniční spojení bude muset Euroregion vzít pod záštitu, stejně jako místní sdružení Jeseníky Skibusy. Najít vhodnou osobu splňující požadavky pro provozování přeshraniční osobní dopravy. Marné několika leté snahy s Arrivou, by nevedly k cíli.

- **linka č. 000000 Velké Kunědice – Žulová – Tomíkovice (Kobylá) – Vidnava – Otmuchów – Nysa,**

Turisticko – zaměstnanecké spojení.

- **linka č. 111111 Jeseník – Glucholazy – Nysa – Wrocław,**

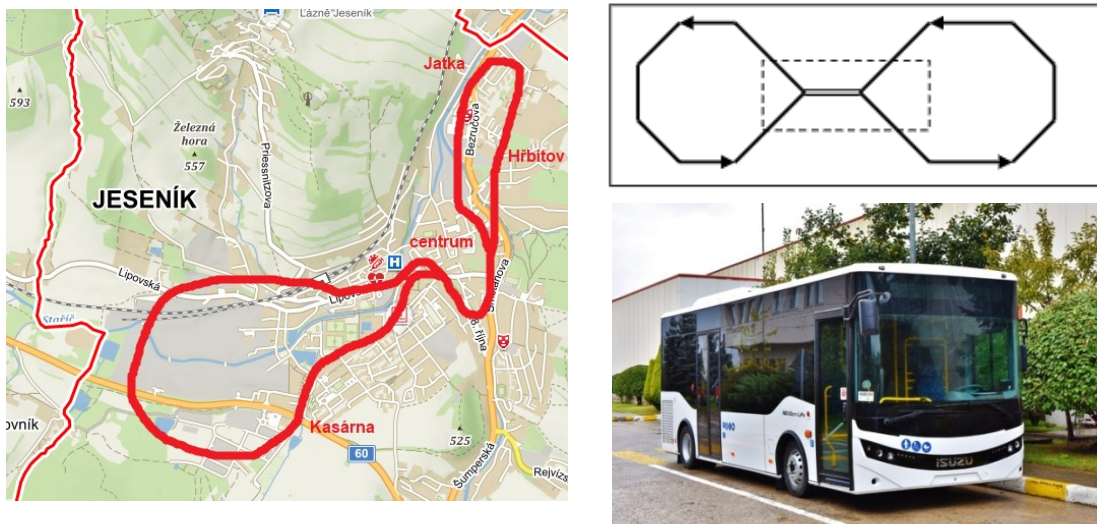
Předpokládám provoz do doby, než bude obnoveno plnohodnotné železniční spojení na revitalizované trati.

- **linka č. 222222 Krnov - Město Albrechtice – Pokrzywna - Prudnik - Opole,**
- **linka č. 333333 Javorník – Paczków – Kamienic Zabkowicki – Klodzko.**

Po dobu dobudování železniční infrastruktury.

- Zlepšení návaznosti linky Žulová – Skorošice – Vojtovice k vlakovým spojení;
- Zlepšení návaznosti lázeňské linky s příjezdem, odjezdem vlaků;
- Založení MHD Jeseník dle socialistického vzoru a obsluha místních ulic nízkopodlažním midi busem namísto „senior taxi“ z důvodu stárnoucí populace, osmičkové vedení linky s dobudováním zastávek Hřbitov, Jatka, Kasárna, Centrum. Rozloha města Jeseník navádí na dvě smyčky s centrální společnou trasou v úseku Centrum – Autobusové nádraží. Směr od železniční stanice je výhodný pro dojíždění do průmyslové zóny. Směr z průmyslové zóny

do centra přes sídelní oblasti je vhodný pro přístup k nemocnici. Forma akciové společnosti se 100% vlastněným podílem městem Jeseník a spolu s lanovou dráhou na Křížový vrch.



Obr. 4.6 Trasování linky MHD Jeseník

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Cyklostezka Nysa – Vidnava (větev Velké Kuněčice), udržení bicyklové mobility**

Po starém železničním náspu, který je z větší části dochován, včetně mostních konstrukcí je možno zbudovat přeshraniční naučnou cyklostezku „Po stopách kamene a páry ke kořenům“ s cílem v novém cyklo zakladači pro úschovu kol v ŽST Jeseník.

- **Projekt (kampaň) Kolo pro zdraví**

Inspirováno Strasbourgem, mimo již známé metody Nordic Walking,



Obr. 4.7 Cyklo depo půjčovny

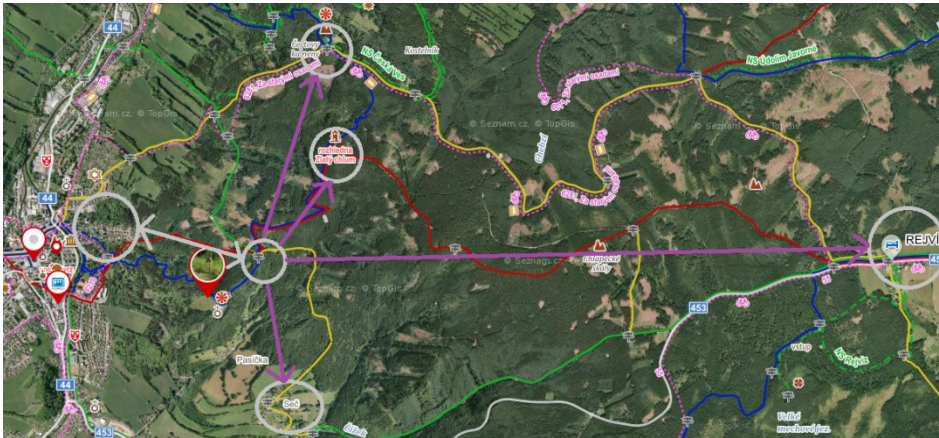
Zdroj: vlastní zpracování.

Jízda na bicyklu a jeho normální a pravidelné používání je také doporučováno jako lék, na mnoho zdravotních obtíží: obezita, cukrovka, kardiovaskulární choroby. Tento princip znají především lidé věnující se kulturistice a fitness. Při šlapání na kole by měl cvičenec schopen mluvit bez zadýchávání a pocení.

- **Pozemní lanová dráha Jeseník – Křížový vrch – (Zlatý Chlum), rozšíření parkovacích ploch,**

Tento návrh souvisí se špatnou dostupností horské osady Rejvíz a vstupu turistů do jesenícké části Zlatohorské vrchoviny. Tato nová dráha by sloužila rozvoji turismu jinak nedostupných míst v strmých místech a pro přístup do katastru osady Rejvíz.

Jak bude níže navrhováno při přesunu autobusového nádraží, lze i variantu výstavby parkoviště za budovou IPOS považovat za vhodné rozšíření nabídky parkování ve vztahu k lanové pozemní dráze. Toto obdobné parkovací zázemí je obdobně realizováno v Lázních Priessnitz na Gräfenbergu. Inspiraci pro tento návrh je převzat z lázeňského města Karlovy Vary. Kde se pozemní těleso obdoby lanové dráhy na Petřín vyskytuje hned dvakrát, aniž by rušilo krajinný ráz a pomáhá k obslužnosti hromadnou dopravou. Křížovým vrchem prochází čtyři turistické značky.

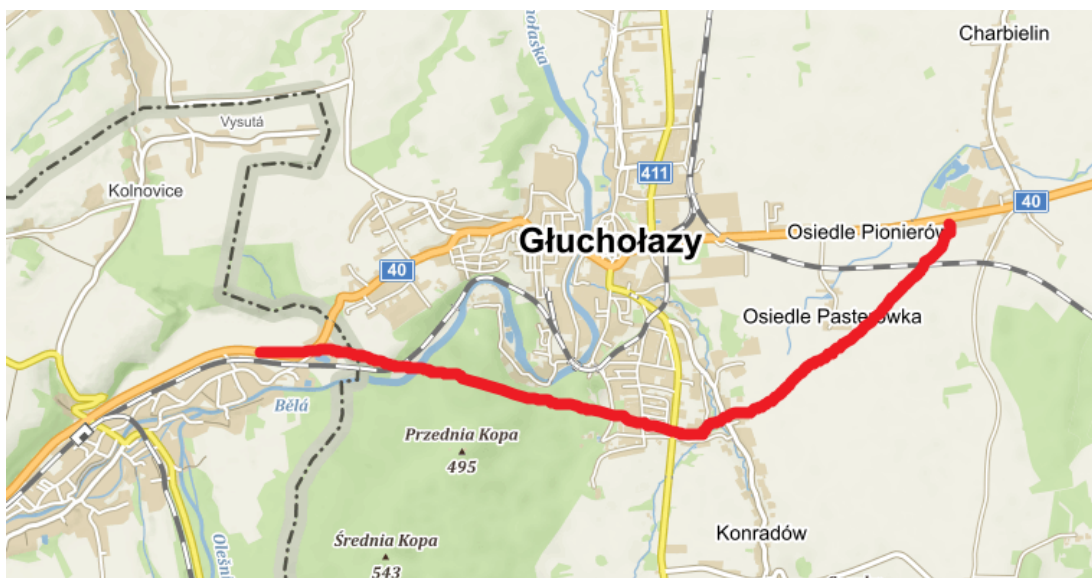


Obr. 4.8 Rozvoj infrastruktury ve městě Jeseník pro podporu turismu

Zdroj: vlastní zpracování dle [3].

4.2.8 Přeložka I/44 (č. 40) katastrem města Glucholazy

Plně v souladu s územním plánem a absencí, tolik podmiňovaného polského připojení na naši rychlostní silniční síť překonávají železniční trať a řeku estakádou.

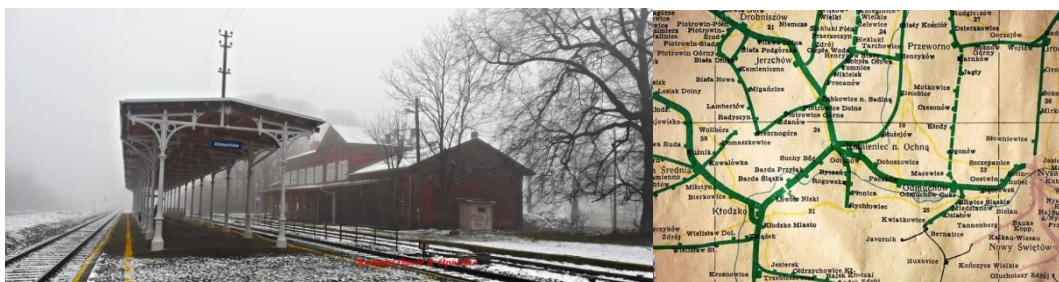


Obr. 4.9 Přeložka a napojení pozemní komunikace I/44 (č. 40) katastrem obce Glucholazy

Zdroj: vlastní zpracování.

4.3 Návrhy změn na železniční infrastrukturu, včetně jejich variant a železničního spojení

Příhraniční regiony v Německu a na polské straně Krkonoš v současné době vyvíjí snahu o revitalizaci „zakonzervovaných“ tratí. V tomto ohledu může tuto snahu následovat Opolský a Opavský region. Však odůvodnění pro budování, rekonstrukci a obnovu železnic nelze jen dokládat osobní přepravou, i když v mnoha aglomeracích je právě ona tahounem a kapacita pro nákladní dopravu je zcela omezena, nebo jen ve velmi malé míře umožněna. To však neplatí o zdejším regionu, zde je nutné najít význam pro nákladní dopravu a osobní dopravu na těchto tratích vzít jako příjemný benefit. Rovněž tak obchodní činnost správce infrastruktury i národního dopravce musí být tak prováděna, aby ztraktivňovala přepravní službu pro cestující, uživatele osobní dopravy.



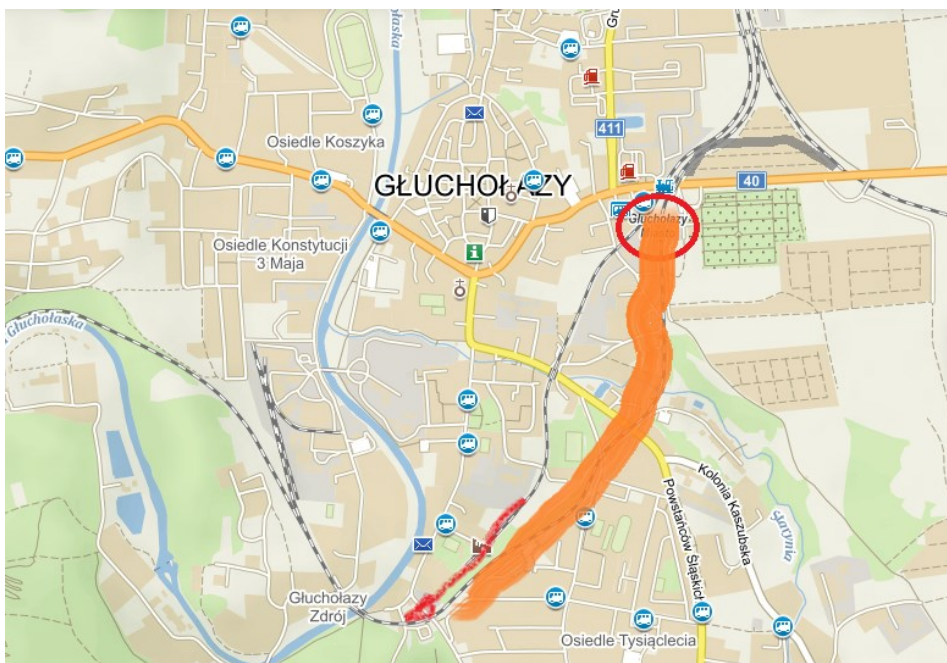
Obr. 4.10 Usazení ŽST Otmuchów v historické souvislosti

Zdroj: vlastní zpracování.

4.3.1 Rekonstrukce pažní trati Mikulovice – Jindřichov ve Sl., včetně odstranění úvratí v ŽST Glucholazy (var. 1), obnova zastávky Bukovec a Pokrzywna

Za dobu vývoje se představa nad rekonstrukcí pohraniční přechodové stanice Glucholazy, i přes vypsání téma diplomové práce Správy železnic změnila díky nabytým zkušenostem. Doporučuji zcela opustit již pažní trať a soustředit se na sledování tunelové varianty č. 2.

Však náklady na variantu dva se dostávají k astronomickým číslům. Proto poupravují rozsah kolejíště a zcela redukuje část koleje vedoucí z hraničního přechodu.



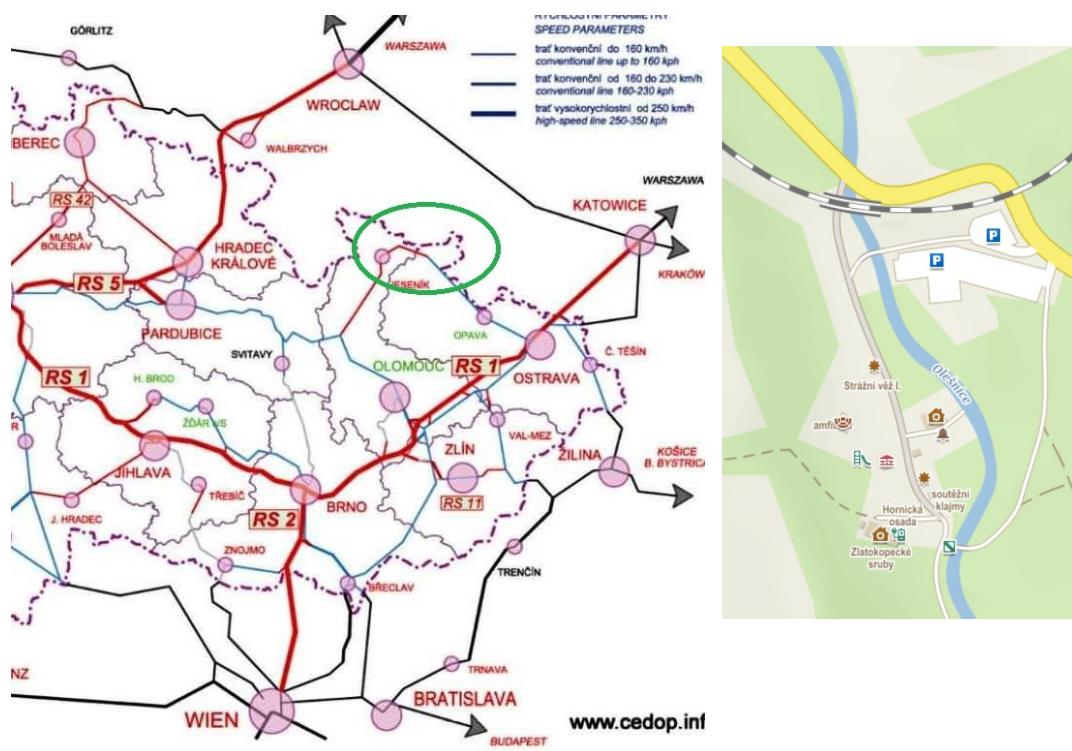
Obr. 4.11 Triangl a spojka v ŽST Glucholazy

Zdroj: vlastní zpracování.

Smyslem návrhu je opuštění paralelní koleje a variantní napojení přes rekonstruovanou zastávku Glucholazy město, přes bývalé lázně. Napojení se provede v oblasti pod tzv. Papírenskou horou. Před mostem přes řeku Bělou. Již nyní je zastávka využívána pro spojení moderními vozidly s Nysou a Vratislaví. (Dva páry vlaků denně). Toto je však velmi opomíjené spojení z důvodu nízké cestovní rychlosti. Výhodou zachování peážního spojení je možnost obnovy žel. zastávky Pokrzywna, která se však dá dobře nahradit autobusovým spojením, pro vstup do rekreační chráněné krajinné oblasti Hory Opavské. Stejně se navrhuje obnova žel. zastávky Bukovec, pro zajíždění elektrických jednotek ze zastávky Glucholazy město.

4.3.2 Přeložka peážní trati pod masiv Zlatohorské vrchoviny (var. 2)

Spojení Zlatých Hor s Městem Albrechticemi. Benefitem je vlastní nezávislá železniční trať na českém území, která je ufinancovatelná, po případných změnách a strategii MD a Ministerstva průmyslu k postoji k povinné železniční podnikové dopravě. Obnáší to zbudování jednoho přejezdu, ale výhodou je, že lze nakládat výrobu obytných kontejnerů a tvoření ucelených vlaků, místo převozu do Alpských zemí na přívěsech. Čímž získáme nákladní dopravu, kromě nakládky dřeva a po ztracení technologické práce ve vojenském prostoru. Dopad to má do místní zaměstnanosti, ale s obnovou těžbou zlata lze uplatnění nalézt v důlním průmyslu. Tuto metodu lze koordinovat s rozvojem a znovu nastartováním těžby zlata pod Příčnou horou. Součástí zvýšení tržeb musí být i zbudování zastávky Zlaté hory-Zlatorudné mlýny, jako výchozího bodu cestovního ruchu a parkovacího zázemí.



Obr. 4.12 Přeložka pažní trati

Zdroj: [1].

Od myšlenky železničního spojení s Vrbnem pod Pradědem zcela upouštím, z důvodu dostatečného autobusového spojení a velmi malých vazeb k oblasti Zlatých hor.

4.3.3 Ozubnicová dráha k zachování kusých spojení Malá Morávka a Vrbno pod Pradědem s odbočkou z Karlovy Studánky na chatu Barborku údolím Bílé Opavy

Cestovní ruch, obzvláště v dnešní době přináší velké problémy, ale vracím se k historickým projektům, nejspíše inspirovaných Tatrami na vybudování ozubnicové dráhy.



Obr. 4.13 Návrh trasy ozubnicové dráhy

Zdroj: vlastní zpracování.

Považuji tento socialistický nápad za poměrně dobré řešení, oproti budování lanové dráhy či autobusových linek.

4.3.4 Odstranění úvrati v ŽST Krnov pro trat' č. 292

Každý vlak jedoucí od Opavy směrem na Albrechtice musí vjet až na krnovské nádraží, kde zastaví, lokomotiva přejede po vedlejší koleji z přední části vlaku k zadní části, znovu se zapřáhne a cestující mohou v jízdě pokračovat dál. Této nepříliš šťastné varianty si byli vědomi ve čtyřicátých letech a tak pro rychlík jedoucí z Opavy přes Krnov na Jindřichov ve Slezsku – Glucholazy a dále pokračující do Německa byla postavena propojovací kolej, která ušetřila čas při vjíždění a vyjíždění z krnovského nádraží a přepřahání lokomotivy. (úvrat' a objíždění soupravy). Cestující by mohli do tohoto vlaku nastoupit nebo z něho vystoupit na nově rekonstruovaném Cvilínském nádraží. Zároveň tato propojovací kolej křížila dnes již neexistující kolej vedoucí směrem do Hlubčic. Pro toto celkem neobvyklé křížení dvou kolejí v pravém úhlu byla použita speciální tzv. anglická výhybka. Je jen na škodu, že tato propojovací kolej nebyla používána dlouho a již v padesátých letech byla vytrhána.



Obr. 4.14 Triangl a odstranění úvratí trati Jindřichov ve Sl. – Krnov-Cvilín

Zdroj: [1].

Nyní však nastal správný čas, kdy existenci této trati lze zdůvodnit možnou nákladní dopravou s benefitem přeshraniční dopravy osobní dopravy. Přirovnat by se dala k Lichkovu. V Kedzierzyn Kozle existuje překladiště z vodní dopravy – budoucího kanálu DOL. Proto by se s výhodou obnovená trať přes Glubczyce do Krnova dala využít pro kontejnerovou bimodální přepravu. Silniční obchvat se dá poupravit nadejazdem nad tratí.

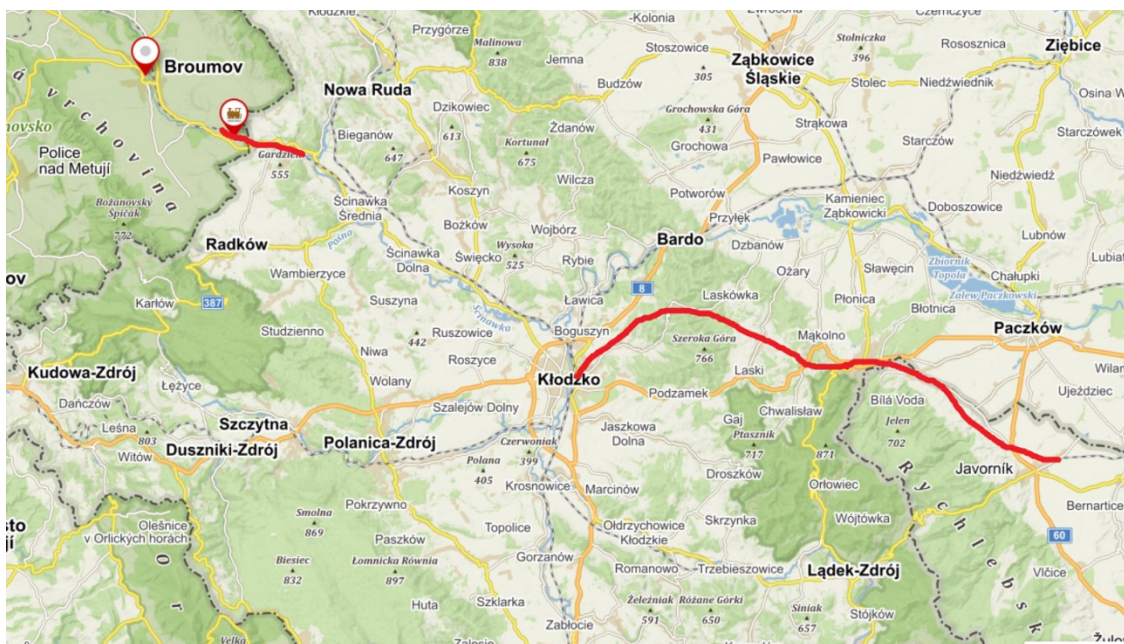


Obr. 4.15 Nádraží Hlubčice ještě v provozu

Zdroj: vlastní zpracování.

4.3.5 Prodloužení trati z Javorníku do Klodska, včetně přeložky úseky trati Vidnava – Horní Heřmanice (var. 1) a vlečky do kamenolomů v Žulové a Černé Vodě

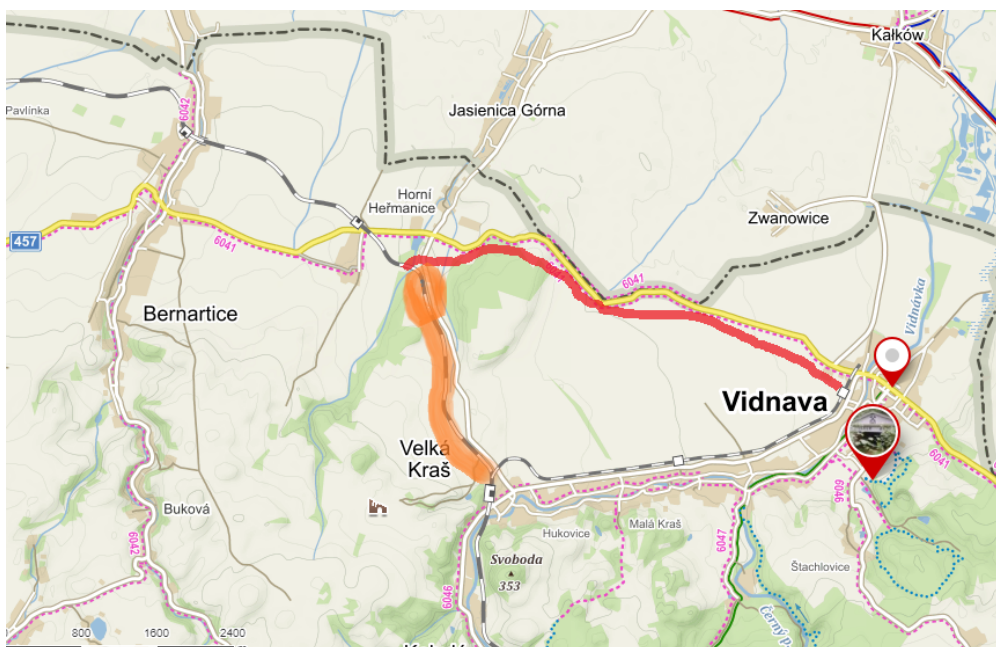
Výstavba železniční tratě do Bílé Vody z Javorníku a dále do Zlatého Stoku a připojení na polskou stranu a Kladsko. Jelikož Česká republika připravuje spolupráci na úseku Otovice – Tlumaczów, nabízí se zcela přirozeně přístup Jesenicka do broumovského výběžku přes prodloužení trati Javorník – Zlatý Stok – Kladsko. Čímž vznikne okruh s přístupem do zaměstnání Škoda Auto Kvasiny, Vrchlabí, atd. To vše i na lepší přístup k tzv. Podsudecké železniční magistralé. Lázním Karpacz, Kudowa Zdroj, Polnica Zdroj a alternativní spojení se Vratislaví. Všechna bývalá alternativní ramena Podsudecké magistrály nejsou již nyní ve stavu, k tomuto využití. Tato trať se svými zastávkami v Kameničkách a Hošticích přinese prospěch oběma stranám. Jedinou překážkou je obnova odplaveného mostu v roce 1997 přes Klodskou Nysu. Vznikla by tak analogická „peážní dráha“ jako Chrastava – Žitava – Varnsdorf. Pokud inženýrský objekt mostu by se zdál nerealizovatelný, nabízí se druhé, méně dobré řešení. Viz 4.3.6.



Obr. 4.16 Náčrtek obnovy a prodloužení žel. trati Klodsko – Javorník, včetně úseku Otovice – Tlumaczów

Zdroj: vlastní zpracování.

Odůvodněním proč započít s prodloužením této trati je, že se v místě těží stavební kámen, který je dnes největší problém při budování drah. Zvláštní požadavky na frakci kamene jsou dány, ale je možné jeho výrobu pro tyto účely upravit. Opět nákladní doprava lomového kamene, z těchto funkčních zdrojů umožňuje opětovný rozvoj. Navíc výdělek za použití dráhy, nehledě na ušetření nově budované obchvatové pozemní komunikace těžkými nákladními vozidly. Je to o vzájemné kooperaci dráhy a slezských kamenolomů. Je podivuhodné, zda a jestli se někdo při nedávné revitalizaci trati do Javorníku zamýšlel nad zapojením dopravní D3 Vidnava do trati D1, ale rozhodně pro plně funkční provoz je nezbytné připojení dopravní Vidnava a její zabezpečení na úroveň D1.



Obr. 4.17 Přeložka trasování se zapojením Vidnavy

Zdroj: vlastní zpracování.

K tomu vše, pokud by nedošlo k obnově těžebního průmyslu, se po zdejší úzkorozchodné dráze může realizovat turistický vláček důlního typu ke „koupališti“ v blahodárném kaolínu. Stejně jako v západních Čechách.



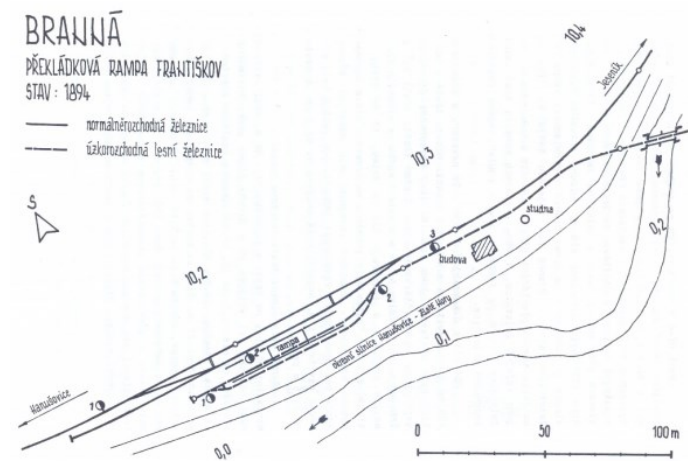
Obr. 4.18 Osobní vozy pro úzkorozchodnou dráhu

Zdroj: vlastní zpracování.

4.3.6 Odbočná trať z Vápenné do Slezských strání (var. 2)

Existuje navrhované alternativní řešení trasy železnice do Kladska z obce Vápenná tunelem v krasovém masivu do obce Slezské Stráně. Toto řešení se jeví jako méně vhodné, z důvodu nerozvinutých vazeb a dostatečné propustnosti silničních hraničních přechodů v Rychlebských horách. Musím zde však uvést, že jako vhodná alternativa tohoto spojení je trasa Hanušovice- Lichkov. Nepředpokládám, že i kdyby došlo k zatopení Hanušovického údolí přehradou, by byla poptávka po tomto spojení nějak výrazná. Spíše je opravdu nutné rozpracovat var. 1 Javorník – Kladsko.

Obnova sezónní nz. Františkov, prosinec - únor



Obr. 4.20 Obnova nz. Františkov

Zdroj: [13].

Elektrifikace trati Bludov – Mikulovice, implementace ETCS do roku 2040

Stejně jako starostové obcí, ležících na trati z Olomouce do Opavy je nezbytné přijmout Memorandum o elektrifikaci trati a vyvíjet stálý tlak. Je zřejmé, že toto se dá realizovat pouze při zrušení peážní trati vedením nového spojení přes Zlaté Hory v tunelu.



Obr. 4.21 Budoucí elektrifikace trati 292 a implementace ETCS

Zdroj: [Správa železnic].

Rovněž implementace ETCS k standardizování a zabezpečení řízení drážního provozu na trati.

Zřízení železniční zastávky Jeseník – Pod Chlumem,

Navrhuje se zřízení zastávky Jeseník – Pod Chlumem, z důvodu rozsáhlé sídelní zóny a vzdálenosti železniční stanice Jeseník. Zastávka již dnes existuje pro výlukovou činnost.



Obr. 4.22 Ilustrace s možnou podobou vnějšího nástupiště

Zdroj: vlastní zpracování.

4.3.9 „Nové spojení“ – „Nový Slezský Semmering“ Šumperk - Nysa

Stejně jako v rakouském Semmeringu budují nový úpatní železniční tunel, tak i myšlenka na nové spojení elektrifikované trati z Koutů nad Desnou do Jeseníku se rodí mezi zastánci z řad kraje a drah. Je stará od samého začátku zdejší tratě. Přičemž připodobňuje jej k železničnímu tunelu pod šumavským Špičákem. O železniční trati v tunelu by chtěli jednat České dráhy se zástupci Olomouckého kraje i obcemi Jesenicka. Z prvních reakcí na tento záměr vyplývá, že k vlakům se zdejší obyvatelé staví vstřícněji než k tunelu, který by sloužil jen silniční dopravě.



Obr. 4.23 Prodloužení trati – Nové Spojení tratí 291

Zdroj: vlastní zpracování.

Na tomto místě rád bych uvedl zdůvodnění, proč a jak budovat nové železniční spojení s vnitrozemím. Mezi nejhlavnější důvod patří odpor veřejnosti k silniční variantě a silící podpora železničního řešení. Inspiraci čerpám z řešení pod Špičákem, jasné však je, že by se jednalo o sdruženou funkci ať už v jedné, nebo ve dvou tunelových troubách zastávkou a parkovištěm uvnitř hory a výtahem do lyžařského střediska. Odhadované náklady se blíží k 12 mld. korun. Je však jasné, že bez této dopravní tepny nemůže Jesenicko existovat. V čem se změnila doba od dob budování tunelu pod Špičákem? Máme lepší tunelové razicí soupravy (TBM) a vše, ale pro odlehlou nesvéprávnou oblast Jesenicka nemáme dost peněz a podpory z centra Prahy. Řešení se nabízí v úpravě současného projektu na dvou funkční tunel s omezeným nárůstem silničního tranzitu, čímž by se dalo vyhovět odpůrcům. Budovat pouze s užší komunikací první třídy, nikoliv dálničního dvouproudového typu a financování této akce pomocí PPP. Dalším zdůvodněním v návrhu je, že aby se omezila možnost vzrůstajícího tranzitního

tlaku na pozemní komunikaci, je zavedení průvozní kombinované dopravy. Kdy v areálu (na vlečce) ŽST Šumperk budou nákladní vozidla překládána do kapsových vozů (Modalohr) a následně převezena do stanice Nysa, formou ne/doprovázené kombinované dopravy (RoLa), kde lze vybudovat na nevyužitě infrastrukturu překladiště typu Metrans Uhřetěves. Právě kvůli menší poptávce po osobní dopravě, lze toto provozovat v plném rozsahu. Další možností je zbudování menšího překladiště na nákladovém nádraží Glucholazy, ale celková dopravní situace zde není dobrá ani po vybudování obchvatu města. Lépe je, dovést nákladní vozidla po železnici až do Nysy, co nejbliž k polské dálnici. Součástí nového spojení by měla být i zastávka Domašov. Charakter terénu nové trati je totožný, jako úsek Jeseník – Mikulovice a dále po obnovené trati do stanice Glucholazy. Bonusem budování překladiště v Nyse je i trať k říčnímu překladišti na Odře ať už v Opoli, nebo v Kedzierzyn Kozle. Toto řešení posílí česko-polskou spolupráci.

Zajímavou možností je, rovněž převoz osobních automobilů, které by se mohly vykládat v areálu vlečky Jeseník, nebo rampy ŽST Jeseník nebo případně ve zmiňovaných Glucholazech.



Obr. 4.24 Tunelová průvozní doprovázená přeprava (RoLa)

Zdroj: [14].



Obr. 4.25 Nakládka osobních automobilů na průvoz tunelem systémem Modalohr

Zdroj: [14].

4.3.10 Obchodní činnost subjektů dráhy vedoucí k zatraktivnění železniční osobní dopravy

Velmi důležitou roli v PR (propagaci - Public Relations) vztahu k zákazníkovi tvoří i vytváření přívětivého prostoru pro cestující a jeho čistota. Navrhují však vzhledem k lázeňské oblasti a podpoře cestovního ruchu vytvoření přímého vlakového spojení Brno – Vratislav. Například vedením EC Joseph Eichendorf, Vincenz Priessnitz, Johan Riperr, Johann Schroth. Používání názvů a místních jmen široce známých osobností. Vytvoření nádražních salonků – čekáren pro lázeňské pacienty. ČD Lounge v ŽST Lipová-lázně a v ŽST Jeseník. Popřípadně i zatraktivnění zastávky Hradec-Nová Ves zapojením názvu letiště. Rovněž vybudování po německém vzoru spolupráce v rámci jedné jízdenky (AltoNet – či SilesiaNet+). Myšlenka SilesiaNet+ pro cesty v Dolnoslezském i Opolském vojvodství.

4.4 Návrh změny kultury cestování v letecké přepravě osob

Rekonstrukce letiště Mikulovice-Nová Ves pro příležitostnou leteckou dopravu turistů z letiště Leoše Janáčka v Ostravě-Mošnově, letiště Václava Havla v Praze, letiště EBA v Pardubicích a letiště Brno-Tuřany, popřípadě letiště Karlovy Vary. Pro movitou

především zahraniční skupinu turistů a rusky, anglicky mluvících turistů do místních vodoléčebných lázní a termálních lázní nacházejících se na polské straně. Autor předpokládá obdobné využití jako letiště Vrchlabí. V době pandemie Covid-19 hrálo významnou roli logistického leteckého mostu pro rozvoz pomoci a stejně tak při povodních v roce 1997. Nutná je však především spolupráce také s polskými letišti ve Vratislavi a Katovicích.

4.4.1 Rekonstrukce letiště Mikulovice-Nová Ves na regionální letiště

Rozvoj letecké dopravy ve spojení s lázeňstvím umožní rychlý rozvoj regionu. V historii sloužilo pro služební účely ředitelství Rudných dolů, s.p. pro cestování směr Ostrava a Bratislava, zrovna tak politické a stranické úkoly do hlavního města. Poloha letiště v okrese se během století měnila, od základny na Vysoké holi a Pradědu, až po v dnešní zóně Za Podjezdem na okraji města Jeseník, nakonec významnější místo našlo na okraji obce Mikulovice, především z důvodu rovinatého terénu. To vše, však za předpokladu výstavby pevné vzletové a přistávací dráhy a politické vůle a osobního nasazení. Po vybudování přeložky v obci, velmi rychlé spojení s městem Jeseník. Podstatou je rekonstrukce odletové haly a zpevnění vzletové a přistávací dráhy (RWY)



Obr. 4.26 Rekonstruovaný terminál regionálního letiště Nová Ves

Zdroj: Michal Zajonc.

4.5 Návrh lodní dopravy pro turistické a rekreační účely

Euroregion Praděd by mohl být základem budování lodní turistické dopravy. Provoz ekologické lodi na nyském jezeře, by mohl být společným podnikem v rámci euroregionu. Kladská Nysa by hladinově byla splavná, ale díky mnoha jezům bez plavebních komor nelze turistickou plavbu realizovat. Alternativně lze využít například pro druhou loď řeku Odru s trasou (Kędzierzyn-Koźle) - Opole – Vratislav. Tyto plavidla by sloužila jako mobilní turistické informační centrum, lákající potenciální návštěvníky.



Obr. 4.27 Plavidla pro ekologický provoz na hladině přehrad

Zdroj: Michal Zajonc.

4.6 Návrh týkající se odpadové obslužnosti regionu po změně odpadového zákona

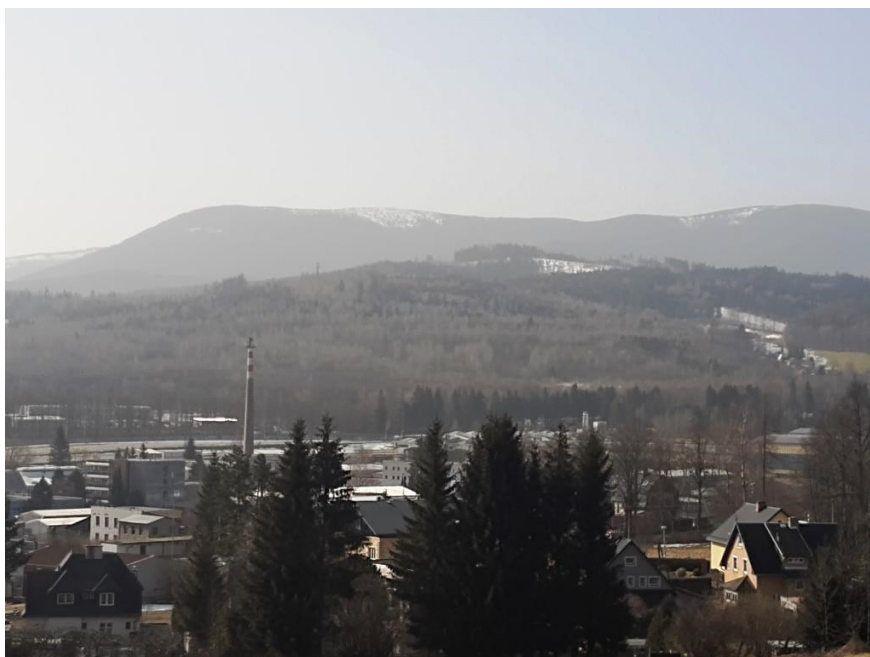
Rozvoj dopravní obslužnosti regionu nese s sebou také nárůst počtu obyvatel a produkci odpadů. Okres Jeseník má v tomto smyslu končící kapacity. Do současné doby nebyla veřejnosti představena strategie nakládání s odpady po roce 2025-2030 kdy dojde pozvolně k zákazu ukládání směsného komunálního odpadu na skládky. Současný areál technických služeb Jeseník v lokalitě, která je především určená pro bydlení, není vhodné rozšiřovat, spíše rekultivovat a vyčlenit pro rodinné bydlení a parkování. Po definitivním krachu všech nástupních podniků v areálu bývalého závodu Rudné doly, lze začít díky vlečce a zprůmyslněné lokalitě a jejímu rozšiřování do zóny Za Podjezdem budovat Zařízení na energetické využití odpadu (tzv. Zevo). Jelikož umístění zařízení v této oblasti nenaruší krajinný ráz. Spolupráce s polskou stranou stranou, která není v těchto technologiích tak daleko, jelikož dodnes drží trend vytápění uhlím, není v počátku moc možná. Na druhou stranu, vozit do České republiky

k energetickému zužitkování odpad naráží na veřejné mínění. Zde je však nutné a velmi důkladné vysvětlení technologie „spalovny“ a její vliv na životní prostředí, s ohledem na lázeňství, že se jedná v přeneseném významu o takovou malou teplárnu (kotelnu) pracující s moderními technologiemi. Již nyní využívá město Jeseník k vytápění svých objektů kotelnu na biomasu, ale s odlesněním a stářím technologie je potřeba najít nový způsob energetické soběstačnosti města a jeho obyvatel. Po roce 1994 kdy se přecházelo z centrální způsobu vytápění na decentralizované v jednotlivých domech, je tato technologie i přes značnou údržbu zastaralá a proto navrhuji obnovu centrální způsobu dodávání tepla v návaznosti na změnu odpadového zákona. V optimálním případě, je možnost pomoci touto technologií partnerským městům z polské strany. Návoz směsného komunálního odpadu by byl možný po železnici, díky rekonstruované vlečce. Obě partnerská města po vybudování svých překladišť by mohly takto likvidovat své dopady. Areál, který kdy sloužil především kamionové dopravě, by mohl díky portálovým jeřábům sloužit i jako bimodální překladiště a odpadové centrum. Areál je dostatečně velký i pro případnou výrobu nebo distribuční centrum firem sídlících v zóně. V regionu jsou vytypované další lokality, jako areál bývalé papírny Jindřichov na Moravě nebo areál celulózky v Písečné, ale vzhledem k omezenějšímu prostoru na břehu řek, se nejeví toto řešení jako vhodné. Přikláním se k novému využití zdejšího jeseníckého braunfeldu na okraji města v návaznosti na budovanou průmyslovou zónu. Obdobně se projektuje využití vlečky v Praze-Řeporyjích pro odpadové hospodářství.



Obr. 4.28 Zařízení na energetické využití odpadu v Plzni zasazené do krajiny.

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 4.29 Pohled na průmyslovou zónu Jeseník z lázní.

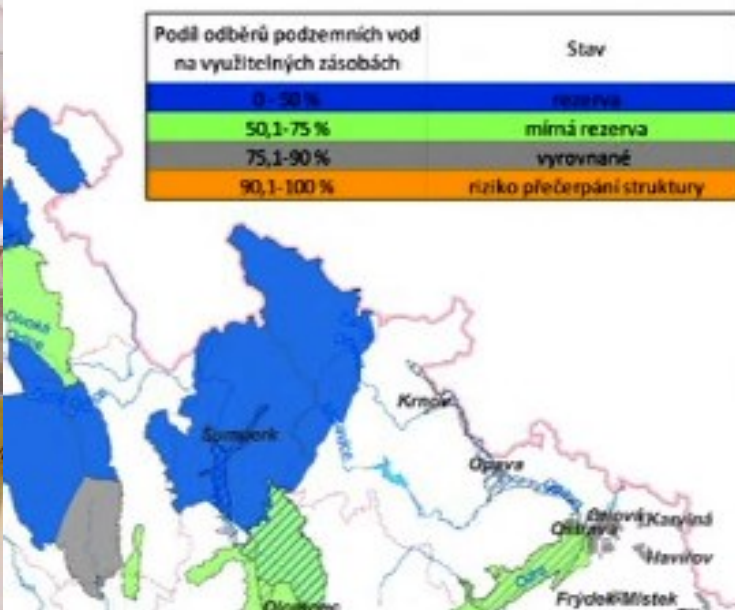
Zdroj: vlastní zpracování.

4.7 Návrh z hlediska výrobní logistiky a zásobování regionu vzhledem ke geografickým podmínkám, v případě nerealizování projektu „tunel“

Zatím všechny návrhy řešení pracovaly s menší, či větší návazností na realizaci projektu „tunel.“ Případně se změnou pohledu ústřední pražské vlády. Změnou strategie rozvoje odlehlých částí republiky. Co ale však v situaci, kdy po roce 2040 nedojde k jeho zprovoznění? Co bude s Jeseníkem? Bude se rozšiřovat IT práce z domova? Nebo bude dále pokračovat trend odlivu obyvatel za zaměstnáním? Bude sem přesunut decentralizovaný například Statistický úřad? Bude stačit pouze rekreační využití zdejší oblasti? Kdo by využíval modernizovanou dopravní obslužnost? Cestovní ruch už nemá moc co více nabídnout? Bude nutné se vrátit k potravinářské výrobě a využití místního bohatství – vodě. V těchto otázkách nacházíme vliv dopravní obslužnosti na mobilitu pracovní síly a vliv výroby na prosperitu regionu (sociální, environmentální a ekonomické aspekty dopravy). Lze potom navrhnout zajímavou variantu v rámci zásobování z polské Vratislavy. Společnost Kaufland má své distribuční centrum v Olomouci, ale díky nutnosti překonávat horský hřeben a vlivu spotřeby pohonných hmot se nabízí otázka, proč nezásobovat z Vratislavi, když už stejně se zásobuje

Prudník, Nysa? To samé lze aplikovat i v případě společnosti Lidl. V rámci volného pohybu zboží v rámci Schengenského prostoru musí být toto přece jen otázka strategie firem.

Vodovody a kanalizace v letošním roce zpustili kampaň, kterou cílí na veřejnost, aby pochopila význam zdejší vody. V regionu už existují Výrobní stáčených vod, kterými zásobují administrativní komplexy. Voda bude v nedlouhé době významný kapitál a výrobní zdroj. Proto navrhuji vybudování například městské firmy, která by v oblasti průmyslové zóny a přilehlého distribučního centra a vlečky začala stáčet místní vodu z lokality Bobrovník, velmi bohaté na tento zdroj s již dříve vybudovanými vrty z dob socialismu. Zde by opět infrastruktura byla podpořena nákladní dopravou, v nejlepším případě ucelenými vlaky jako je v případě Mattoni. Rovněž tak v lázeňském klodském trojúhelníku je závod na balení pramenité vody Staropolanka. Bohužel je v současné době tento produkt marketingově zneužíván, kdy do láhví je plněna Poděbradka a toto typicky typický příklad klamání zákazníka. Pokud ještě v krátkosti zmíním značku piva Priessnitz, který je produkován v pivovaru v Hranicích na Moravě, lze toto přehlédnout alespoň historickým kontextem, kdy Priessnitz vlastnil pivovar v Javorníku. Důležité je však zmínit, že hledám nové využití průmyslového areálu a vlečky, jako zdroje osobní dopravy. Však v tomto území je umístěná nová přeložka železniční trati, zařízení na energetické využití odpadu a nejchoulostivější stáčírna pramenité vody. Domnívám se však, že lze najít vhodné řešení pro tuto synergii vedoucí k rozvoji průmyslové zóny jako zdroje osobní dopravy.



Obr. 4.30 Výrobní závod stáčírny pramenité vody

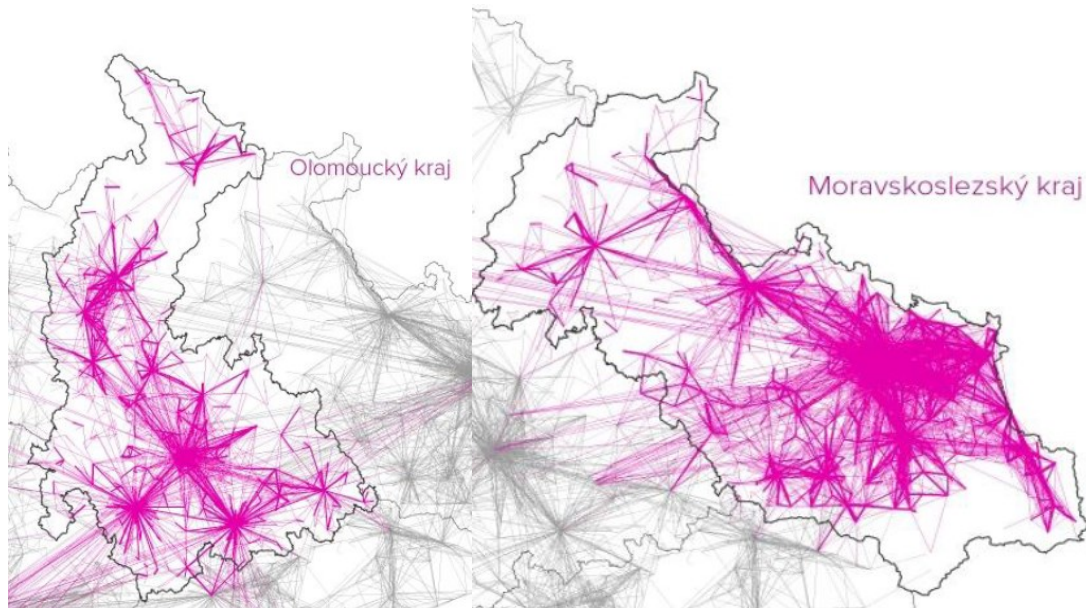
Zdroj: [3].

5 Zhodnocení návrhů

V úvodu této části mělo být shrnutí výsledků dotazníkového šetření. Z důvodu silných dopadů do mobility dojížděk obyvatelstva a strukturální změny zaměstnání, zvýšení podílu práce z domova, ztráta zaměstnání v době pandemie Coronaviru nebylo šetření prováděno a byly použita veřejně dostupná data Českého statistického úřadu (sociálně demografické analýzy okresu Jeseník), mobilních operátorů a sčítání dopravy-intenzity, sčítání cestujících. Dotazník byl vytvořen v uplynulých letech u příležitosti revize Strategického plánu rozvoje okresu Jeseník, však nepodařilo se díky neochotě vedení města vytěžit zamýšlená data z „Dopravně-demograficko-sociálního dotazníku“, které by přinesly větší představu o strategických cílech v oblasti dopravy a zda je nutné a potřebné budovat zamýšlenou infrastrukturu z důvodu malého rozšíření dotazníku a návratnosti odpovědí. Úskalím dotazníkového šetření oproti automatizovaným metodám získávání dat je možné uvádění nepravdivých odpovědí, na druhou stranu také automatizovaná data jsou velmi hrubá, různě za pomoci koeficientů dopočítávána a upravována. V obou případech je potřeba při sběru dat a jejich interpretaci postupovat s rozmyslem. Ke škodě této práce, také výstupy ze Sčítání lidu 2021 budou dostupné po zpracování této práce. Však snahu o získání těchto dat neztrácím a pokusím se později – po odevzdání této práce data vytěžit pro vlastní výzkum.

Obecně však lze tato data shrnout z hlediska důvodu k uskutečňování cest do několika vět za pomoci empirického poznání. Častěji dojíždí za zaměstnáním mimo region muži, ženy se starají o děti doma. Pokračuje především dojíždění a odliv mladších generací z důvodu dojíždění do škol a jejich usídlování v místě studií. Poměrně více dojíždí lidé ve vrcholném produktivním věku 30 – 40 let. Mnoho obyvatelstva dojíždí především na polskou stranu za nákupy. Rovněž dojíždění za zdravotní péčí mimo region je velmi významné (Krnov, Ostrava, Šumperk, Olomouc) a mnoho mladších lidí také dojíždí za svými partnery. Převažuje využívání individuální (spolujízda) automobilová doprava, pak následuje železniční a autobusová, která se po výpadku mnoha spojení a linek stává velmi neoblíbenou. Důvodem pro významnější využívání automobilové dopravy je skutečnost, že existuje málo kvalitních a rychlých spojení s přestupy. Spojení s Polskem pak zcela chybí úplně, především pro studenty středních a vysokých škol ve směru Nysa - Vratislav a Opole, Důležitá je spolupráce mezi jednotlivými dálkovými spojeními, např. vlak – Kouty nad Desnou – Jeseník (Bus) od soukromých železničních

dopraců v mezidobích od státem dotovaných rychlých spojení. Lepší koordinace návazností v rámci Integrovaného dopravního systému olomouckého kraje a v lepším případě i s organizátorem veřejné dopravy s Opolském vojvodstvím. Hlubokou a dlouho trvající překážkou pro dřívější realizaci zamýšlených návrhů a plánů byla a je mezinárodní spolupráce s polskou stranou a proto, návrhy a řešení, které jsem navrhl, jsou zatím nerealizované a přetrvává představa obdobná spolupráci v EgroNet, v místním pojetí AltoNet. (Altvater-Praděd).



Obr. 5.1 Dojížděky a vyjížděky z regionu Jesenicka

Zdroj: T-Systém.

V obou případech krajů je zřejmá mobilita kolem krajských center a okresních měst (případně ORP). Autor řeší i velmi významné tahy vedoucích z Moravskoslezského kraje do Prahy a z Olomouckého kraje do Brna. Z hlediska regionu Jesenicka pak může tímto chováním potvrdit, že během pracovního dne směřuje mnoho obyvatel z regionu za prací. Součástí sčítání jsou také okolnosti související s vyjížděkou či docházkou osob do zaměstnání a škol. Za osoby vyjíždějící za prací a za studiem jsou označeny osoby, jejichž současné místo pracoviště nebo školy bylo v místě, než měly trvalý pobyt.

Tab. 5.1 Tabulka vyjíždějících 2011

	Okres Jeseník	ČR	Okres Jeseník v %	ČR v %
Celkový počet ekon. aktivních obyvatel	21 765	5 253 400	100,0	100,0
Vyjíždějící do zaměstnání	16 370	4 287 908	75,2	81,6
z toho				
v rámci obce	8 225	2 039 504	50,2	47,6
v rámci okresu	5 798	1 066 899	35,4	24,9
v rámci kraje	318	690 002	1,9	16,1
do jiného kraje	1 454	320 827	8,9	7,5
nezjištěno	575	170 676	3,6	4,0
Vyjíždějící do zam. denně mimo obec	5 602	1 434 336	34,2	33,5
žáci, studenti, učni	7 976	1 770 062	100,0	100,0
z toho žáci vyjíždějící denně mimo obec	1 825	458 918	22,9	25,9

Zdroj: [21].

Ze základních údajů lze vyčíst, že v okrese Jeseník má 75,2 % ekonomicky aktivních osob pracoviště mimo své bydliště. Z těchto obyvatel 50,2 % navštěvuje pracoviště, které se nachází přímo v obci. Dalších 35,4 % osob má pracoviště na území okresu Jeseník. Následují osoby pracující v jiném kraji (8,9 %) a obyvatelé pracující v rámci kraje (1,9 %). U 4 % obyvatel vyjíždějících do zaměstnání nebylo zjištěno místo vyjížděky. Při porovnání s republikovým průměrem lze poukázat zejména na podstatně vyšší vyjížděku za prací v rámci okresu. Toto lze předpokládat zejména vzhledem ke geografické charakteristice okresu a k rozmístění zaměstnavatelů v rámci okresu a jejich lokalizace do několika center.

Velmi nízká je vyjížděka za zaměstnáním v rámci kraje. Je to způsobeno zejména tomu, že okres Jeseník sousedí pouze s jedním okresem v rámci Olomouckého kraje a dopravní dostupnost je druhým silně omezujícím faktorem.

Z celkového počtu lidí vyjíždějících za prací jich v roce 2001 bylo 34,2 % denně. Žáci vyjíždějící denně mimo obec tvořili z celkového počtu 22,9 %. Ve srovnání s republikovým průměrem je tento podíl o 3 % nižší, což lze přičíst zejména tomu, že více obcí okresu má svou vlastní základní školu. [21]

Důležité je i zhodnotit povahově místní obyvatelstvo, zakončit toto hodnocení sebe samých, ve kterém je zakořeněna nedůvěra ke všemu novému a hledání důvodu, proč to nejde, než způsobu kterými návrh realizovat. Dnes ponejvíce tuto funkci plní

ekologické lobby a přehnaný patriotismus znemožňující obnovu i historických míst a turistických cílů (především horských chat).

Oproti předešlé době je zde nový hodnotící prvek, který vstupuje do dopravní strategie a politiky regionu bohatého na přírodu, vodstvo a krajinný ráz. Tímto novým faktorem je energetická náročnost a snižování emisí, včetně znečišťujících a prašných látek.

Energetické úspory v dopravě vyžadují specifický přístup k jednotlivým segmentům.

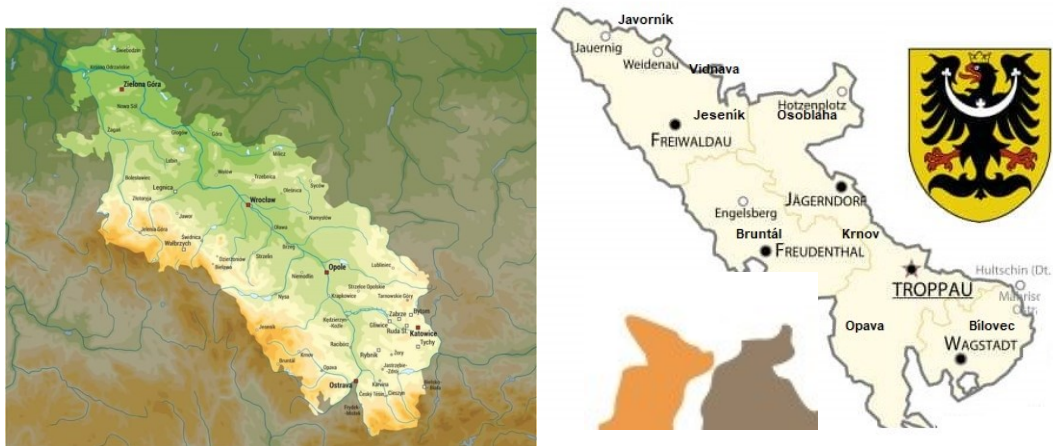
Dopravy dálkové, metropolitní a v aglomeracích a venkovských sídlech. Města, kraje a stát musí k tomu přispět lepším územním plánováním, vzájemnou spoluprací a kombinováním různých druhů přepravy, u dopravců je to pak nasazení nových technologií k zefektivnění jejich procesů (např. také odbavení cestujících). Rovněž i organizační řízení společností v jednotlivých segmentech dopravy, zcela lepší je způsob tzv. vše v jednom domě – vytvoření holdingu České dráhy (národní dopravce a provozovatel drážní dopravy) a České dráhy infrastruktura (provozovatel dráhy) k zajištění rychlejšího pokroku a rozvoje infrastruktury obdobně i zlepšení fungování Ředitelství silnic a dálnic.

5.1 Zhodnocení návrhu správně politického členění regionu

Vznik okresu Jeseník v 90. letech přinesl sílu, oživení, schopnost a migraci za prací do zdejšího regionu. Kupní sílu zaměstnanců úřadů, prosperitu a rozvoj. Doprava však díky členění mezi dva budoucí kraje stále nebyla dobrá a postupně upadala jak osobní, tak nákladní, až do doby zapojení v rámci integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Nutno také zmínit hlubší historickou souvislost a to je poválečné vynětí oblasti Kladska z českého území, které mělo být směřeno za oblast Chebska s nově rodícím se Německem. Tím došlo k trvalému přetrhání vazeb s Jesenickem a úpadku regionu, především ztrátě železničního spojení.

Politické, správní, senátorské, krajské členění není neměnný systém rozvržení správy, je stále živý a lze jej měnit na základě žádosti zástupců ORP, obcí, krajů i regionů. Změnu zákona vždy projednává příslušný odbor Ministerstva vnitra. Důležité je však v tomto návrhu, aby byla stabilní politická vůle, citění a příslušnost. Tyto změny nelze provádět s každou povolební změnou. V oblasti dopravy vznikají trvalé a těžko přerušitelné vazby. Rovněž i náklady a financování vzniku nových sídel krajské správy

není zanedbatelná položka. Pokud se nejedná o úplnou nelogickou změnu, není komplikované toto projednat.



Obr. 5.2 Návrh nového krajského členění vzhledem ke geografické celistvosti

Zdroj: vlastní zpracování.

Vhodnější a demokratičtější způsob v 21. století je uspořádání referenda, kterému musí předcházet všeobecná znalost obyvatel o historii, souvislostech, vazeb a schopnost rozlišit pojem státní příslušnost a národnost, které jsou často zaměňovány a odráží se ve sčítání lidu, v konečných číslech slezské národnosti. Národnost spojuje obyvatelstvo s určitým územím. Lepší se situace s uvědoměním a územní příslušností. Nové generace, které se rodí, po období společenských změn v Československu, cítí sounáležitost s regionem, ale nedokáží při oficiálním aktu sčítání toto projevit a rozlišit. Což může být způsobeno školní nedbalostí na výklad regionálních dějin a důrazem na prehistorii než na výkladu moderních dějin. Potom posléze maskování oblasti Slezska severní Moravou a to se pak vše odráží v postoji k řešení problému, především v rozhodovacích funkcích. V Opolském vojvodství je toto cítění silně rozvíjeno. Proto vytvoření kraje ze všech zbylých historických území v České republice dává smysl. Mimo Těšínského Slezska, které přináležejí k Ostravsku. Jelikož tomu je stejně jedno, jak bude část Jeseníckého – Opavského Slezska fungovat. Oproti okresu Opava vidíme, jaký vliv měla výměna obyvatel a neztotožnění se s krajem, ale jak dříve uvádím, teoreticky bychom měli počítat do národnosti všechny osoby, žijící a hlásící se k slezskému regionu. Jak jsem zmiňoval, důležitá je interpretace i oficiálně získaných dat.

Tab. 5.2 Tabulka osob hlásících se k slezské národnosti

Okres	Slezská
Jeseník	110
Bruntál	533
Opava	4967

Zdroj: vlastní zpracování.

Více významným faktorem je však celkový počet obyvatel regionu (teoreticky, mnoho lidí díky zaměstnání bydlí jinde, ale trvalý pobyt uvádí v regionu).

Tab. 5.3. Tabulka srovnání počtu obyvatel mezi třemi nejmenšími kraji

Region	Počet obyvatel
Karlovarský kraj	294 896
Liberecký kraj	428 247
Opavský kraj (JE, BR, OP)	313 116

Zdroj: vlastní zpracování.

Z tabulky je patrné, že by se nově vzniklý kraj Opavský zařadil mezi tři nejmenší kraje ČR, ale s dostatečným počtem obyvatel. Okres Opava by přivítal zřízení institucí v místě, mimo již existující Inspekci práce, Muzeum, Archiv a Slezskou Univerzitu. Odpadlo by dělení dopravní obslužnosti mezi dva kraje. Nově vytvořený kraj by přinesl regionu Jesenicka prosperitu, posílil by hrdost na místní dějiny. Napomohl by udržet kulturní dědictví a památky, které jsou zdroji turistických cest, ale i národní identity. Respektoval by národní povahu a odlišnost od moravského národa při respektování vlastní slezské identity, charakteru politické vůle a hlasu. Vlastní krajské řízení by potom tolik neignorovalo potřeby regionu, povede k lepší koordinaci institucí dopravy. Nabídne možnost vytvoření lepšího a dokonalejšího integrovaného dopravního systému s přesahy do sousedních krajů a vojvodství. Po obou stranách budou dva zhruba stejně velcí partneři a prohloubí se možnost spolupráce formou memorand mezi těmito regiony. Než jako se tomu děje nyní.

5.2 Zhodnocení návrhů změn na železniční infrastruktuře

Nástrojem jak zlepšit energetickou náročnost železniční dopravy je přechod od motorové trakce k elektrické a k nasazování bateriových vozidel a jednotek. Navrhovaná opatření mají za cíl více motivovat cestující v k využívání železniční

dopravy. Výstavba cyklověže, budování systémů Kiss and Ride, ale i omezování vjezdu do center měst a horských středisek a náhrada těchto cest individuální automobilovou dopravou za přepravu po ozubnicové dráze, či lanové dráze. Návrhy z oblasti železniční dopravy zcela odmítají propagovaný způsob konzervace lokálních tratí a naopak se soustřeďuje na jejich rozvoj a zefektivnění. Zcela novou věcí se pak stává nový způsob zabezpečení těchto sekundárních drah integrací zabezpečovací techniky do vozidel z trati a vytváření virtuálních zařízení, čímž přispěje k redukci traťové výstroje a ušetří náklady na obnovu a provoz těchto drah a to vše s ohledem na mezistátní interoperabilitu pro jízdu mezinárodních dopravců. Toto řešení vychází z ETCS.



Obr. 5.3 Zlepšená železniční síť regionu Jesenicka ve vazbě na mezistátní přepravu

Zdroj: vlastní zpracování.

Na základě různých vlivů, na příklad hospodářských důvodů, demografických změn, změněných osidlovacích/hospodářských struktur a téměř plošné pozastavení kolejové nákladní dopravy na vedlejších tratích od devadesátých let minulého století pro kusovou

nakládku zrušenou ze strany přepravců, ztratily četné vedlejší tratě dopravní význam a tím i hospodárnost. V důsledku toho byl na četných tratích zastaven provoz, některé dokonce zrušeny a sneseny. Přesto jsou četná spojení v osobní místní dopravě právě na sekundárních drahách při respektování úspornosti i nadále předmětem diskuse. Na druhé straně vzniká politická vůle, zintenzivnit převedení dopravy na železnici. Právě proto nastává doba pro uskutečňování inovativních řešení. Projekt takového zabezpečení byl prováděn pod vedením CERSS Kompetenčního centra železniční zabezpečovací techniky a ve spolupráci s profesurou pro dopravní zabezpečovací techniku, profesurou pro informační techniku dopravních systémů (oboje na Technické universitě Drážďany), Institutu pro železniční techniku a Photon MeissenerTechnologies a podporován prostředky Evropského fondu pro rozvoj regionů (EFRE).

Jelikož je zcela revitalizovaná trať Opava – východ – Jindřichov ve Slezsku, a trať Šumperk – Mikulovice. Je nanejvýš vhodné pokračovat v tomto trendu integrace ve vztahu s polskými partnery a výstavbou tunelu dle návrhu společnosti CEDOP pod masivem Zlatohorské vrchoviny. V případě železničního tunelu vedoucí paralelně s přeložkou silnice první třídy I/44 bude postupováno analogicky, jako se silniční stavbou. Dopady přeložky železniční trati budou především v dálkové tranzitní nákladní dopravě do přístavních měst, rozvoje kombinované dopravy a jako benefit rychlejší spojení s uzlovou stanicí Zábřeh na Moravě a denní dojíždění do zaměstnání. Obdobně pak zaokružování nové „peážní“ trati přes Klodsko na Náchodsko s jejím připojením do Otovic na Broumovsku.

Budování nového Slezského Semmeringu tunelem po železnici s vazbou na Nysu a Opole bude plně s souladu s rozvojem kombinované dopravy (železnice, silnice, voda). Jelikož se ekologické snahy soustřeďují na opuštění záměru vodního kanálu Dunaj - Odra - Labe, může toto spojení být realizováno po železnici méně vytižené osobní dopravou a to ve větvích (Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce – Krnov – Olomouc a Opole – Nysa – Mikulovice – alt. Hanušovice – Lichkov – Pardubice /Šumperk – Olomouc). Čímž by se tato velmi nepopulární stavba nahradila tolik odůvodňovanou železnici a zároveň přiměla a odůvodnila investice do rozvoje železniční sítě a „tunelu“ na Jesenicku.

5.3 Zhodnocení návrhů změn na silniční infrastruktuře

Po dokončení výstavby všech navrhovaných řešení by mělo dojít k několika dílčím změnám. Změny mohou být pozitivní i negativní. Z negativních změn to bude například změna krajinného rázu. Nejvíce bude krajina přetvořena přeložkou silnice I/44, neboť silnice povede územími, které jsou dodnes využívány pro zemědělskou, lesnickou či jinou činnost.

Dalším negativním vlivem je jistě hluk, prašnost a zvětšené emisní vlivy při realizaci všech projektů po celé délce území po dobu realizace, jež budou produkovány těžkou technikou, bez které by se ale výstavba projektů neobešla. Můžeme se ale domnívat, že tato opatření by byla pouze dočasná.

Převažovat by měly ale změny pozitivní. Mezi ty nejdůležitější můžeme zařadit skutečnost, že dojde k odklonění silniční dopravy z obcí.

Silnice I. třídy č. 44 navazuje na rychlostní komunikaci R35 v Mohelnici. Z Červenohorského sedla směřuje údolím řeky Bělé přes obce Bělá pod Pradědem, Domašov a Bukovice do Jeseníku a odtud přes Českou Ves a Písečnou do Mikulovic, k hraničnímu přechodu Mikulovice – Glucholazy a dále do Polska.

Přeložka I/44 však nebude mít výraznější dopad na rychlou silniční dopravu k Praze, v tomto stále bude dominovat dobudovaná dálnice D11 Praha- Náchod-Vratislav.

Přeložka silnice I.třídy č.44 (I/44) v úseku Mohelnice – Petrov nad Desnou – Mikulovice je dlouhodobě sledována podle studií firmy Dopravoprojekt Brno, a.s. z let 1993 a 1996. jednotlivé stavební úseky jsou na různém stupni přípravy, stavba Postřelmov – obchvat byla v roce 2004 již uvedena do provozu (ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC, dále jen „ŘSD“, 2009). Celý tah silnice I/44 je rozdělen z hlediska přípravy a realizace staveb na úseky uvedené v tabulce.

Tab. 5.4 Fáze projektu přeložky silnice I/44

číslo úseku	název silnice	název úseku	délka úseku (km)
stupeň zpracování přípravy výstavby			
8	I/44	Červenohorské sedlo – sever	-
	zprovozněna		
9	I/44	Červenohorské sedlo – jih	-
	zprovozněna		
10	I/44	Petrov nad Desnou – Mikulovice	50,0
	probíhají vyhledávací studie a vytvoření dokumentace EIA a MŽP		
11	I/44 + I/11	Rapotín – křižovatka	-
	vytvořena technická studie		
12	I/44	Tunel pod Červenohorským sedlem	6,966
	vytvořena dokumentace MŽP		
13	I/44	Stabilizace trasy silnice I/44 v územně plánovací dokumentaci	-
	probíhají vyhledávací studie		
14	I/44	Bělá pod Pradědem - obchvat	-
	vytvořena technická studie		

Zdroj: [5].

V úseku č. 8 a 9 se jednalo o rekonstrukci stávající silnice I/44 v průchodu přes Červenohorské sedlo. Stavba severní části byla zahájena v červenci roku 2006 a do provozu uvedena v říjnu 2008. Dopravní spojení v čase přestavby komunikace bylo v době uzávěry silnice I/44 zajištěno objízdnou trasou vedenou přes silnice druhé třídy přes Hanušovice a Lipovou-Lázně. Stavba Červenohorské sedlo – jih je závislá na výši přidělených financí z rozpočtu na jednotlivé roky výstavby. Pro projekt úseku č.10 (Petrov nad Desnou – Mikulovice) je typické vedení objízdné trasy mimo stávající zástavbu obcí Velké Losiny, Loučná nad Desnou, Bělá pod Pradědem, Česká Ves, Písečná a města Jeseníku. V koncovém úseku se pak připojuje obchvat Mikulovic, zprovozněný v roce 2000. Klíčovým objektem pro lepší přístupnost okresu Jeseník je tunel pod masivem Hrubého Jeseníku pod Červenohorským sedlem. Další tunely se předpokládají v části obce Loučná nad Desnou (asi 0,8km) a na obchvatu města Jeseníku (asi 2,5km) [ŘSD, 2009].

Největším problémem dopravního spojení okresů Šumperk a Jeseník je nutnost překonání masivu Hrubého Jeseníku, který i ve svých sedlech dosahuje výšek až 1 000 m n.m. Protože současná silnice I/44, vedoucí přes Červenohorské sedlo, má nevyhovující technické parametry pro provoz těžké dopravy a především v zimním

období bývá úsek silnice v průjezdu přes sedlo často uzavírán, objevila se v první polovině minulého století myšlenka na vybudování tunelu pod Červenohorským sedlem v úseku Kouty nad Desnou – Bělá pod Pradědem. První varianty tunelu byly v délce 6 966m a 6 150 m.

V roce 1998 se myšlenkou výstavby tunelu začala zabývat také akciová společnost Lesostavby Šumperk. Po získání potřebných informací a analýze bylo konstatováno, že s ohledem na stávající i předpokládanou nízkou intenzitu dopravy na silnici I/44 mezi Šumperkem a Jeseníkem a na vysoké finanční náklady nebude stavba tunelu pod Červenohorským sedlem pro Českou republiku investiční prioritou. Dnes však máme nástroj PPP, díky jemuž je možné stavbu realizovat. Z tohoto důvodu se Lesostavby, a.s. rozhodly stavbu tunelu připravovat jako soukromou investiční akci, založenou na návratnosti investice formou vybírání mýtného. Tento systém neměl v té době legislativní oporu. V říjnu 2000 si Lesostavby Šumperk, a.s. nechaly zpracovat firmou AZ Kredit Plus, spol. s.r.o. studii proveditelnosti „Tunel pod Červenohorským sedlem“, která projekt vyhodnotila jako realizovatelný. V listopadu 1999 vypracovala firma Transconsult, s.r.o. Hradec Králové na stavbu tunelu pod Červenohorským sedlem první dokumentaci o posuzování vlivů stavby na životní prostředí. Ještě před jmenováním zpracovatele posudku byla v květnu 2000 dokumentace Ministerstvem životního prostředí vrácena oznamovateli k přepracování. Stejně tak byla vrácena i druhá dokumentace. Teprve třetí dokumentace byla schválena. Dokumentace předpokládala stavbu dvoupruhového obousměrného tunelu ve dvou variantách – západní, u které délka tunelu byla 6 966m podle původní studie firmy Dopravoprojekt Brno, a.s. a druhá, východní navržená zpracovatelem dokumentace EIA, u které byla délka tunelu 5 914m. Upřednostněna pak byla varianta západní [ŘSD, 2009].

V průběhu 2004 však Lesostavby Šumperk, a.s. další přípravu tunelu pod Červenohorským sedlem ukončily. Dle posledních informací však opět Lesostavby Šumperk, a.s. přípravu stavbu tunelu obnoví.

Největším problémem stavby tunelu pod Červenohorským sedlem jsou enormní finanční prostředky, které by si taková stavba vyžádala. Ve studii proveditelnosti z roku 2000 se celkové náklady na stavbu dvou pruhového silničního tunelu + únikového tunelu délky 5 914m odhadovaly na cca 4,5 miliardy Kč. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z roku 2003 podmínilo stavbu tunelu prodloužením

železniční trati z Koutů nad Desnou až do Bělé pod Pradědem, to znamená převedením také železniční tratě tunelem pod Červenohorským sedlem. Na tuto podmínku se velmi často zapomíná. V praxi to znamená, že v rámci stavby bude zřejmě nutné, vybudovat minimálně jeden obousměrný silniční tunel (z hlediska bezpečnosti však dva jednosměrné) + jeden železniční tunel + alespoň jeden únikový tunel. Ministerstvem doporučená západní varianta tunelu je navíc dlouhá 6 966m, což je o cca 1 km delší, než předpokládaná studie proveditelnosti. Při průměrné ceně 1 mil. Kč za běžný metr silničního raženého obousměrného tunelu, se tak cena šplhá na cenu cca 7 miliard Kč jenom za vlastní silniční tunel. Bude-li nutné v rámci silničního tunelu realizovat i souběžný železniční tunel, mohou náklady vystoupat až k hranici 12 miliard Kč a více [ŘSD, 2009]. Možnost zkrácení tunelu byla v roce 2005 prověřována ve studii „Stabilizace trasy silnice I/44 v územně plánovací dokumentaci“. Navržený zkrácený tunel však nesplňuje požadavky na bezpečné cílové řešení tahu silnice I/44 a má zásadní negativní dopad na přírodní partie CHKO Jeseníky. Z uvedených důvodů byla možnost zkrácení tunelu odmítnuta.

Další skutečností je, že i přes původní pozitivní stanovisko obcí dotčených případnou výstavbou tunelu, se v poslední době množí negativní postoje opírající se o hrozbu, že by se trasa Šumperk – Loučná nad Desnou – Bělá pod Pradědem – Jeseník – Mikulovice stala významně tranzitní a měla větší negativní dopad na celkové životní prostředí než je tomu nyní.

Posledním úsekem přeložky silnice I/44 je obchvat obce Bělá pod Pradědem. Jedná se o standardní obchvat, který by měl zaručit snížení intenzity dopravy v obci. Obchvat plynule navazuje na silnici I/44. Jako samostatná etapa může být realizován i obchvat místní části Jeseník – Bukovice s navázáním na silnici I/60 Jeseník – Javorník – státní hranice. Stávající průtah Bukovicemi představuje v současnosti z hlediska intenzity dopravy třetí nejzatíženější silniční úsek na území celého okresu Jeseník. Při celostátním sčítání dopravy v roce 2005 zde byla zjištěna intenzita dopravy cca 6 000 vozidel za 24 hodin. Vyšší intenzity dopravy byly zjištěny pouze v navazujících úsecích silnice I/44 v průtahu městem Jeseník [ŘSD, 2009].

5.3.1 Dopady přeložky silnice I/44

Následující tabulky srovnávají reálnou a časovou vzdálenost vybraných obcí obou regionů a dalších moravských metropolí Brna a Olomouce. Právě velkoměsta Brno

a Olomouc se díky dokončení přeložky silnice I/44 stanou lépe dostupnými centry z obou regionů. Ve skutečnosti se však nejedná pouze o tato města, ale o zpětný význam, kdy se mnohem lépe dostupnými místy z Brna či Olomouce, ale i jiných měst, stanou právě obce v šumperském a jesenickém regionu. Posuzováno je několik variant. První, „nulová“ varianta je momentální, reálné spojení mezi obcemi. V dalších variantách se srovnávají reálné – kilometrové a časové vzdálenosti těch samých obcí v případě vybudování přeložky silnice I/44 kdy není, respektive by byl vytvořen tunel pod Červenohorským sedlem. Veškeré výpočty jsou teoretické. V případě „BT“ a „T“ se počítá s průměrnou rychlostí na celé přeložce 120 km/h, při přejezdu přes Červenohorské sedlo je vzdálenost vypočtena na 18 km (14min) [www.doprava.mapy.cz], při vytvoření tunelu se pak počítá se zkrácením vzdálenosti o 12km a nejvyšší povolenou rychlostí v tunelu 80km/h (5min).

Tab. 5.5 Srovnání některých charakteristik úseku Červenohorského sedla pro osobní automobily při současném stavu a stavu, kdy by byl vytvořen tunel pod Červenohorským sedlem.

	délka úseku	průměrná rychlost	průměrný čas
stav bez tunelu	18 km	75 km/h	14 min
stav s tunelem	6,5 km	80 km/h	5 min

Zdroj: [5].

Tab. 5.6 Reálné – kilometrové a časové vzdálenosti vybraných míst pro osobní automobily před a po vybudování přeložky silnice I/44.

km – vzdálenost v km; **čas** – vzdálenost v minutách; **S** – současný stav; **BT** – vytvoření přeložky, ale bez tunelu pod Červenohorským sedlem; **T** – vytvořená přeložka, včetně tunelu pod Červenohorským sedlem.

		JESENÍK		MIKULOVICE		MOHELNICE		OLOMOUC		ŠUMPERK	
		km	čas	km	čas	km	čas	km	čas	Km	čas
BRNO	S	190	139	204	154	113	70	80	49	140	92
	BT	186	114	201	121	113	70	80	49	138	84
	T	175	105	188	112	113	70	80	49	138	84
JESEN.	S			15	15	76	69	109	90	49	47
	BT			14	7	73	44	106	65	48	30
	T			14	7	61	35	94	56	36	21
MIKUL.	S					90	84	123	105	64	62
	BT					86	51	119	72	62	37
	T					74	42	107	63	50	28
MOHEL.	S							33	21	27	22
	BT							33	21	25	14
	T							33	21	25	14
OLOM.	S									60	43
	BT									58	34
	T									58	34
ZÁBŘEH	S	63	59	77	74	13	10	46	31	14	12
	BT	61	37	74	44	12	7	45	27	13	7
	T	49	28	62	35	12	7	45	27	13	7

Zdroj: [5].

Přeložkou silnice I/44 se samotná reálná vzdálenost mezi Mohelnicí a Mikulovicemi (pokud nebude vytvořen tunel pod Červenohorským sedlem) zkrátí o pouhé 4 kilometry, avšak časová vzdálenost při určité průměrné rychlosti se může zkrátit až o více než 30 minut, po případném vybudování tunelu dokonce o polovinu jízdní doby, což je velmi významný krok k přiblížení jesenického výběžku k centrální části Olomouckého kraje a následně k celé Moravě. Ještě významnější příklad, na kterém lze vidět, že vybudováním celé přeložky silnice I/44 se významně zrychlí a především

propojí doprava zkoumaného území s Moravou, je srovnání kilometrové a časové vzdálenosti mezi obcemi Mikulovice – Mohelnice a Mohelnice – Brno. Dnes je cesta z Mikulovic do Brna dlouhá asi 205 km a trvá přibližně dvě a půl hodiny (154 min), z toho však více než polovinu času (84 min) stráví automobil v prvních dvou pětinach trati (90km). Delší část cesty (113 km) pak automobil urazí za již kratší dobu (70 min). V případě vybudování přeložky se sice reálná vzdálenost mezi místy zkrátí jen nepatrně, avšak cestovní doba se na zkoumaném úseku zkrátí o více než 30 minut, což je více než pětina celé cestovní doby. Ještě významnější zkrácení jízdní doby pak nastane v případě vybudování již zmíněného tunelu. Odpadne tak jízda přes Červenohorské sedlo, čímž se jednak zkrátí vzdálenost a především se zvýší dopravní rychlost, což povede ke snížení cestovní doby mezi Mikulovicemi a Brnem z původních 154 minut na pouhých 112 minut a to je jistě velký pozitivní význam celé přeložky. Podobných případů bychom mohli samozřejmě na celé trase zaznamenat více.

V Tab. č. 5.6 byla jízdní doba přes Červenohorské sedlo vypočtena internetovým serverem www.doprava.mapy.cz. Výše uvedená rychlost mi ale přijde nepřiměřeně vysoká, a proto následující tabulka počítá s rychlostí jízdy přes Červenohorské sedlo 60km/h. Zároveň není jisté, zdali by přeložka silnice první třídy I/44 byla řazena do rychlostních komunikací. Z tohoto důvodu je v další srovnávací tabulce počítáno s průměrnou rychlostí 85km/h – bráno jako průměrná rychlost na silnici první třídy. Rychlost jízdy v případném tunelu pod Červenohorským sedlem je pak snížena na 70km/h.

Tab. 5.7 Srovnání některých charakteristik úseku Červenohorského sedla pro osobní automobily při současném stavu a stavu, kdy by byl vytvořen tunel pod Červenohorským sedlem.

	délka úseku	průměrná rychlost	průměrný čas
stav bez tunelu	18 km	60 km/h	18 min
stav s tunelem	6,5 km	75 km/h	5,5 min

Zdroj: [5].

Tab. 5.8 Reálné – kilometrové a časové vzdálenosti vybraných míst pro osobní automobily před a po vybudování přeložky silnice I/44. km – vzdálenost v km; čas – vzdálenost v minutách;

S – současný stav; BT – vytvoření přeložky, ale bez tunelu pod Červenohorským sedlem;

T – vytvořená přeložka, včetně tunelu pod Červenohorským sedlem.

		JESENÍK		MIKULOVICE		MOHELNICE		OLOMOUC		ŠUMPERK	
		km	čas	km	čas	km	čas	km	čas	km	čas
BRNO	S	190	143	204	158	113	70	80	49	140	92
	BT	186	126	201	136	113	70	80	49	138	87
	T	175	113	188	123	113	70	80	49	138	87
JESEN.	S			15	15	76	73	109	94	49	51
	BT			14	10	73	56	106	77	48	39
	T			14	10	61	43	94	64	36	26
MIKUL.	S					90	88	123	109	64	66
	BT					86	66	119	87	62	49
	T					74	53	107	74	50	36
MOHEL.	S							33	21	27	22
	BT							33	21	25	17
	T							33	21	25	17
OLOM.	S									60	43
	BT									58	38
	T									58	38
ZÁBŘEH	S	63	63	77	78	13	10	46	31	14	12
	BT	61	48	74	58	12	8	45	29	13	9
	T	49	35	62	45	12	8	45	29	13	9

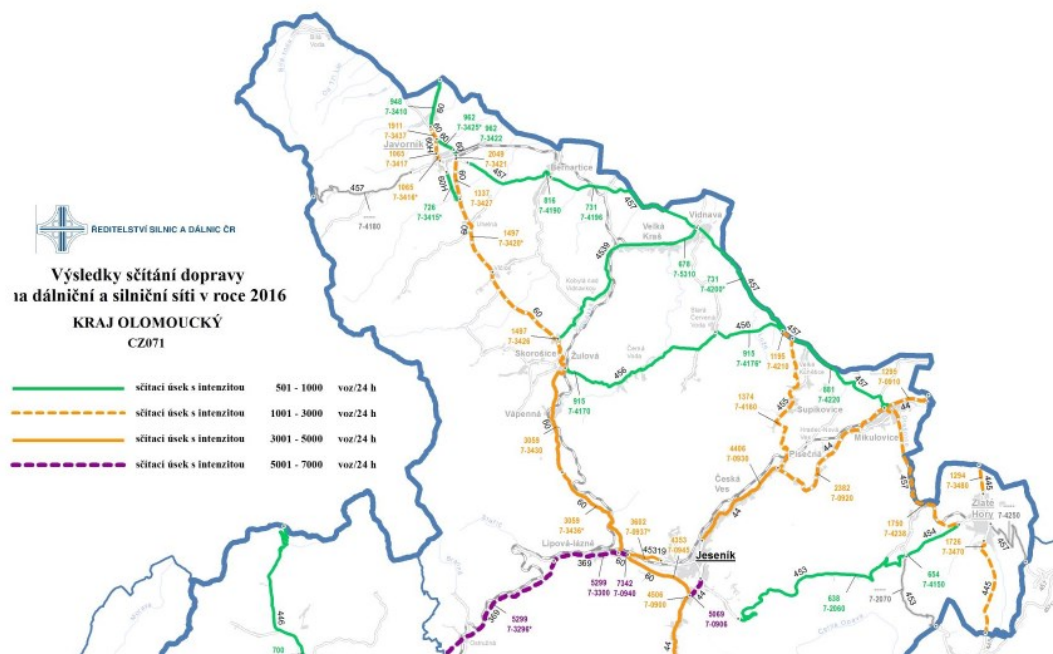
Zdroj: [5].

I přes nižší průměrnou rychlost na přeložce silnice I/44 lze z tabulky vyčíst, že celá přeložka umožní časově rychlejší spojení mezi – nejen – vybranými místy. Časová vzdálenost v tomto případě sice bude vyšší, než v případě prvním, ale i přesto je zrychlení velmi významné. Při průměrné rychlosti 85 km/h po celé délce přeložky bude cestovní doba mezi začátkem a koncem přeložky, včetně vybudování tunelu pod Červenohorským sedlem, kratší o více než 30 minut, což je v současném stavu téměř třetina celé cestovní doby. Z 88 minut by se cesta časově zkrátila na pouhých

53 minut. Z tabulky lze vyčíst mnoho dalších významných časových úspor. Jako další příklad lze uvést téměř poloviční zkrácení cestovní doby mezi Zábřehem a Jeseníkem. Ze současné hodiny by se cesta mohla zkrátit na pouhých 35 minut, tudíž by automobil, který nyní vyjede z Mikulovic do Zábřehu, mohl v budoucnu za přibližně stejný čas tuto vzdálenost zvládnout téměř dvakrát, což jistě významně přispěje k lepším interakcím mezi Jeseníkem a Šumperskem. [5]

5.3.2 Hodnocení dalších návrhů zlepšení na síti pozemních komunikací

- Přeložky a stabilizace I/60 přispějí k uvolnění historického centra města Žulová od nákladní a tranzitní neúnosné přepravy a těžko překonávají úsek přes Pomezí pro nákladní vozidla. Potom jako bonus pro rychlejší i hromadnou dopravu do zaměstnání ze satelitních sídelních oblastí Vlčicka – Nýznerovska oběma směry k Jeseníku, tak k Javorníku ve Slezsku a dále;
- Přeložka pozemní komunikace obcí Ostružná – nově plánovaný projekt za roky neuskutečněné a dnes již díky rekonstruovanému viaduktu pod železniční tratí rozšíření pozemní komunikace o stoupací pruh, dále navazuje na problematický úsek v obci Branná, kde je částečně zhotoven silniční obchvat, ale nepokračuje z důvodu kulturní technické památky mlýna ve strmém a obloukovitém vstoupání. Z hodnocení vyplývá, že projednat urychlené snesení památkové ochrany z tohoto objektu nebo vytvořit nové připojení obce Branná alternativní trasou Habartice – Vikantice, ale rovněž v členitém terénu. Proto snesení památkové ochrany z předmětného objektu (trosek) vodního mlýna se nabízí jako schůdnější.



Obr. 5.4 Intenzita vozidel na pozemních komunikacích

Zdroj: [7].

Ze sčítání dopravy může vyčíst, že zaznamenáváme nárůst na pozemních komunikacích, některé obce a jejich historická jádra čelí náporu nákladní dopravy, které je nutno převést mimo tyto obce, především ležící na kategoriích první třídy.

Nelze jen ohodnotit velké infrastrukturní projekty a jejich přínos, ještě zde vzpomenu kampaň „Kolo pro zdraví“ z důvodu zmiňované snahy o snížení energetické náročnosti dopravy a to převedením cestujících na bicykly. Doprava na bicyklu tvoří v západních městech velmi významný systém přepravy do práce, škol a úřadů.

Však tento projekt depa s jízdními koly by musel být podpořen všemi, kdo mají podíl odpovědnosti na veřejném zdraví. (krajský úřad, stát, zdravotní pojišťovny, nemocnice Agel, Fakultní nemocnice Olomouc – např. II. klinika kardiochirurgie, která již z dřívějšíka má zkušenost s výzkumem cholesterolu).

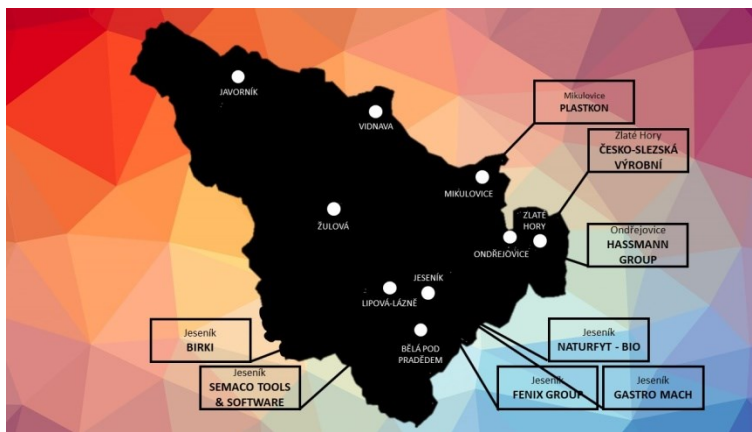
5.4 Zhodnocení návrhu změny v kultuře cestování leteckou dopravou

Při výčtu, ve kterém nacházím v strategickém plánu rozvoje obce Hradec-Nová Ves cíl, zpevnění a rozšíření vzletové a přistávací dráhy, která by umožňovala mimo obsluhu sportovních letadel a letadel typu vrtulových a turbovrtulových, např. Cesna a služba

Aerotaxi, s přihlédnutím, na to, že v případě živelných katastrof, kdy dojde k poruchám pozemní infrastruktury, je to jediné možné spojení s českým vnitrozemím. Proto by se měla tato snaha v maximální možné míře podpořit, včetně vybudování menší odletové haly se zázemím pro cestující. Odůvodněním tohoto požadavku jsou zdejší světoznámé lázně a lázeňská tradice nejen v Jeseníku, ale také trojice lázní v Polsku, Karlově Studánce, Velkých Losinách, Bludově, Lipové Lázních. Proto hodnotím tuto snahu kladně, jelikož z osobní zkušenosti, kdy jsou lidé schopni absolvovat cestu z Manchesteru do Prahy za 90 minut, mimo čas strávený odbavováním s využitím check-in online. Je posléze trasa Praha – Jeseník, zvládnutelná jejím časovým dvojnásobkem, tj. tři hodiny svižné jízdy a ideálního provozu.

5.5 Výroba a inovace na Jesenicku

Důležitým hodnocením návrhů na zlepšení infrastruktury je umět určit, pro koho bude sloužit a zdali je potřeba. Klasická ekonomie používá slovo inovace od dob amerického ekonoma českého původu Josefa Aloise Schumpetera. Inovace znamená vylepšení, modernizaci, zdokonalení. Kvalitní a dobrá infrastruktura je nezbytná pro výrobní rozvoj a je tepnami ekonomiky.



Obr. 5.5 Rozložení podniků v okrese Jeseník

Zdroj: [22].

Jesenický region je tradičně hodně strojírenský, většina oborových lídrů už nějakou dobu vynakládá finanční prostředky do automatizací, které nahrazují hrubou lidskou sílu, anebo jí zcela zastupují, protože firmy mají problém obstarat zde svářeče, zámečníky, obráběče. Kromě toho, v konkurenčním boji zdejší firmy musí přicházet

s lepšími produkty a jejich vývoj se většinou bez nových technologií neobejde. Víím, že modernizací provozů si prošli či procházejí v mikulovickém Plastkonu, ve zlatohorské Česko-slezské výrobní, jesenickém Fenix Trading. Fenix v těchto nových trendech drží tradičně vysokou úroveň, v chytré energetice bude významným udavatelem pokroku. Stroje za zaměstnance nahradil výrobce lyžařských holí Birki. V Ondřejovické strojírně (člen Hassmann Group) jsou to náročné zakázky, což vyžaduje pro společnost na práci najímat ty nejzkušenější svářeče, schopné překonávat technologické překážky.

Příkladem dobré praxe je moderní podnik Naturfyt BIO, který se díky technickému vybavení a dokonalosti výrobních postupů může pouštět do vývoje nových kosmetických produktů a veterinárních přípravků.

Firmy jako SEMACO tools & software, kloubí hardware se softwarem, prodej nástrojů pro CNC obrábění a tak svým zákazníkům pomáhají s řízením výroby.

Proto nesmíme do obslužnosti zapomínat zahrnovat i budování telekomunikační 5G sítí.

Autor neopomíná ve výčtu podnikajících subjektů rovněž Gastro Mach, společnost, která posouvá českou gastronomickou oblast svým konceptem Bez kuchyně.cz. Nebo tradiční výroba nerezového nádobí v Javorníku (skoro jako Tescoma) a již dnes bývalé stavební hmoty Stomix Skorošice a WEBER Žulová, který opustil region z důvodu dopravní nedostupnosti. [22]

Všechny tyto výrobní podniky potřebují pro export a expedici svých výrobků kvalitní silniční infrastrukturu a dostupnost a i dopravní obslužnost a možnost přepravy svých zaměstnanců. Firmy, které vyrábí "duševní" výrobky zase infrastrukturu pro jejich sdílení, údržbu a prodej na dálku. Pro větší podniky je pak alternativa kombinovaná a železniční doprava. Některé výrobní odvětví zanikají, jiné je nahrazují a vznikají. Pro všechny je však nedobrá situace v dopravní dostupnosti a špatná infrastruktura těžko překonatelný problém.

Říční lodní dopravu zde opomímám, nebo zmiňuji jen v souvislosti s nákladní, případně kombinovanou dopravou, ale pokud bylo dobré železniční spojení s přístavními městy na Odře, jednalo by se o poměrně smysluplný turistický cíl. Plavba po Odře až k moři.



Obr. 5.6 Kanalizovaný úsek Odry v Opolském regionu

Zdroj: Jiří Maníček.



Obr. 5.7 Komplikovaná přeprava nadrozměrného nákladu horským průsmykem a možnost jejího řešení

Zdroj: vlastní zpracování.

Rovněž s přihlédnutím na existenci dvou významných firem, zabývajících se kovovýrobou je stabilizace pozemních cest a železnic významným krokem pro přístup k říční dopravě.

Jedná se o modulární obytné kontejnery v rozměrech C a B a kotle. Jak s ohlédnutím na návrhovou část, zdejší dopravní dostupnost nelze hodnotit pouze vnitřním pohledem s ohledem na malou rozlohu a existenci výroby a potřeby z regionu vyvážet,

ale i na širší mezistátní a meziregionální dopravu (výstavba vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe) z důvodu převozu nadrozměrných výrobků po vodě do Bratislavy. Výroba je zde postižena nedostupností po vodě, po železnici do přístavů a po silnici bez projektu „TUNEL“.

Nemůžu však hodnotit pouze pohledem technologa-dopraváka a subjektivně co bych si přál. Jednotlivé návrhy je potřeba ohodnotit ve třech krocích:

- analýza nákladů a přínosů – přepravní prognóza, finanční analýza, ekonomická analýza, analýza citlivosti a rizik;
- multikriteriální analýza - nastavuji pro mě důležitá kritéria, podle kterých záměr hodnotím;
- hodnocení expost – předmět hodnocení, doba hodnocení, vyhodnocení přínosu, analýza rozdílů.

Dále se zkoumají provozní náklady po jednotlivých druzích dopravy u jednotlivých návrhů.

Toto však není účelem a náplní této práce, ale dalším krokem po rozhodnutí, které uvedené návrhy se zdají být reálné a přínosné pro zlepšení dopravní dostupnosti Jesenicka. To je už náplní jednotlivých studií proveditelnosti. Nikoliv celkového dopravně technologického návrhu vedoucí k lepší infrastruktuře a dopravním spojením.

Za sedmdesát pět let od konce války se dopravní dostupnost zlepšila jen velmi málo a v případě železnice zhoršila vlivem dosloužení technologických zařízení, železničního svršku a i spodku. Do obnovy a přeložek pozemních komunikací se jen velmi málo investuje a přetrvávají ve svých středověkých stopách s lepším povrchem.

Návrhová část diplomové práce je zajímavá a pro dnešní dobu velmi poučná. Obsahuje plány, naděje, zklamání, následky válek, konkurenční střety, malost, nerozhodnost politiků, neobornost, diletantství a ukázky nespolupráce.

To všechno, se autor pokouší postihnout v uceleném penzu dopravní obslužnosti regionu Jesenicka. Však bez vize, strategie, spolupráce a snahy o domluvu, což postihuje dnes kdejaký sebelepší záměr, nemůže být jakákoliv teoretická práce počátkem lepší dopravní dostupnosti regionu.

Nezáleží na tom, kdo jsme a kam patříme, ale jakou máme koncepci pro prostor, ve kterém žijeme a jaké dokážeme nalézt nástroje k jeho zvelebení a jakým principem vytvoříme lepší dopravní dostupnost a obslužnost regionu Jesenicka.

Závěr

Na Jesenicku se mezi nejvýznamnější nové dopravní projekty řadí přeložka silnice I. třídy č. 44 v úseku Mohelnice – Zábřeh na Moravě – Šumperk – Jeseník – Mikulovice a dál. Přeložka silnice I/44, až bude plně v provozu, by měla umožnit jednak rychlejší spojení mezi severní a jižní částí regionu, ale také rychlejší dopravu mezi vzdálenějšími místy. Výstavba tunelu pod Červenohorským sedlem je otázkou společenského konsensu, zdali by tunel měl větší pozitivní nebo negativní dopad na jesenickou přírodu a obyvatele. Z dopravního hlediska by však vybudování tunelu mělo zcela pozitivní význam, jelikož by se cestovní doba mezi Šumperkem a Jeseníkem zkrátila o více než deset minut a v případě vybudování celé přeložky včetně tunelu by se například jízdní doba mezi Mikulovicemi a Brnem mohla zkrátit o více než hodinu. Železniční a silniční síť Jesenicka mezi městy má svůj stupeň konektivity, stupeň efektivity, rychlost a ekonomického významu. Výpočtem a srovnáním s jinými regiony Olomouckého kraje se zjistilo, že konektivita železniční sítě v bývalém okrese Jeseník je na nejnižší úrovni, silniční však na nejvyšší.

Ufinancovatelnost těchto projektů je možná z Operačního programu EU doprava, partnerské spolupráce, z přeshraničních projektů mezi regiony a dalších zdrojů. Vše však závisí na ústředních orgánech a Centrální komisi MD.

Do managementu infrastruktury však patří také ekonomické hodnocení projektu, hodnocení priority a rizik, veškeré tyto tři složky nesmí být zanedbány, aby se předešlo nepřijemným a problémovým, vleklým kauzám. Dalším faktorem mající vliv na stavbu liniových staveb je Stavební zákon, zdoluhavé projednávání a řízení dokumentací k těmto stavbám.

Podstatnou stránkou jakéhokoliv dopravního počínu je posouzení vlivu na životní prostředí. EIA, tato fáze znesnadňuje počínání pro investice do dopravní infrastruktury, prodražuje je. Posléze další problematickou částí je výkup pozemků, či jejich vyvlastnění.

V poslední řadě je to pak mezinárodní spolupráce na budování napojení národní infrastruktury liniových dopravních staveb, která je velmi důležitá ve spojeném evropském prostoru.

Velmi vhodným a doporučovaným nástrojem při posuzování vhodnosti jsou nástroje dopravního modelování, nověji simulace a vysvětlující, trpělivá snaha o přínosu dopravního záměru, tak dlouho, dokud nedojde ke kvalitnímu pochopení problému, na jehož základě se může obyvatel rozhodnout při hlasování o svém postoji k připravovanému projektu.

Cíl diplomové práce byl splněn, byl analyzován současný stav dopravní dostupnosti okresu Jeseník. Posléze byla dostupnost a obslužnost zhodnoceny a bylo navrženo realizovat několik opatření vedoucích ke zvýšení dopravní dostupnosti okresu Jeseník. Na závěr diplomové práce je uveden dopad přeložky silnice první třídy I/44 na dopravní dostupnost Jesenicka.

Práce by měla pokračovat díky kontaktům dále, však již rozdělena na jednotlivé strategické cíle s určením priority jednotlivých opatření-návrhů. Převzetí navrhovaných řešení zástupci místních samospráv a euroregionu je nanejvýš vhodné. Ukazuje, jaký dopravní potenciál region má a jaké nedostatky se vyskytují v nabízené infrastruktuře. Možná je v práci obsaženo hodně grafických prvků, ale autor zastává názor, že někdy je lépe jeden obrázek k pochopení, než mnoho textu vzhledem k době - grafické, ve které žijeme a zobrazovacím technologiím, které máme již nyní k dispozici.

Seznam zdrojů

- [1] Strategický plán rozvoje města Jeseník. *Jeseník – oficiální stránky města* [online]. Jeseník: město Jeseník, 2012 [cit. 2012-12-12]. Dostupné z: <http://www.jesenik.org/informace-meu/33318-strategie-rozvoje-mesta-jesenik.html>.
- [2] VALIČKOVÁ, Naděžda. Územní plán: Jeseník (březen 2012). *Jeseník – oficiální stránky města* [online]. Jeseník: město Jeseník, 2012 [cit. 2012-12-12]. Dostupné z: http://www.jesenik.org/storage/hanulik/UP/Jesenik/Jesenik_Navrh_v27-doplneni.pdf.
- [3] *Mapy.cz* [online]. Praha: Seznam.cz, 2021 [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/dopravni?x=14.4976000&y=50.1202000&z=11>.
- [4] *IDOS • Vlaky + Autobusy + MHD (všechna) • Vyhledávání spojení* [online]. Praha: MAFRA, 2021 [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/?changeShield=true>.
- [5] DOLNÍČEK, Jakub. *Dopravní projekty v okresech Šumperk a Jeseník: analýza*. Brno, 2010. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce: Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
- [6] ŠEDĚNKOVÁ, Monika. *Dopravní dostupnost zaměstnavatelů v okrese Jeseník ve vztahu k demografickým ukazatelům*. Ostrava, 2004. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita. Vedoucí práce: doc. dr. Ing. Bronislava Horáková.
- [7] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Silnice I/44 Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice, Změnová zpráva o stavu přípravy a realizace staveb*. Brno: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009.
- [8] RUMPEL, Petr a Tomáš BORUTA. *Návrh metodiky dopravně geografického výzkumu pro analýzu příčin regionálních disparit na Jesenicku*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2008.
- [9] KVIZDA, Martin et al.. *Železniční doprava–institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno: Masarykova univerzita, 2007.
- [10] SMÍTAL, Petr et al. *Linková autobusová doprava jako závazek veřejné služby*. Olomouc a Ohrobec: Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy a SVS Consult, 2007.

- [11] MARADA, Miroslav a Viktor KVĚTOŇ. *Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí*. Praha: Česká zemědělská univerzita, 2006.
- [12] NUTLEY, Stephen D. *Rural Areas: Accessibility Problem*. Velká Británie, 1998.
- [13] PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002. ISBN 80-86569-13-6.
- [14] POPELKA, Petr. *Počátky železnice na Jesenicku*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2007.
- [15] SEIDENGLANZ, Daniel. *Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník*. Brno: Masarykova univerzita, 2001.
- [16] SEIDENGLANZ, Daniel. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno, 2007. Disertační práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce: doc. RNDr. Václav Toušek, CSc.
- [17] WHITE, Peter. *Public Transport*. Velká Británie, 2001.
- [18] DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. ISBN 978-80-7560-189-6.
- [19] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.
- [20] OPOLSKÁ NADACE MEZINÁRODNÍCH INICIATIV. *Strategie rozvoje polsko-české spolupráce v euroregionu Praděd* [online]. Opole: Opolská nadace mezinárodních iniciativ, 2003 [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: <http://www.europreded.cz/wp-content/uploads/2020/03/Strategie-rozvoje-polsko-%C4%8Desk%C3%A9-spolupr%C3%A1ce-v-Euroregionu-Prad%C4%9Bd-2014-2020.pdf>.
- [21] KOVALČÍK, Jiří a Petr LAŠTOVICA. *Sociálně demografická analýza okresu Jeseník* [online]. Bělá pod Pradědem: Obecní úřad, 2021 [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: http://www.bela.cz/assets/File.ashx?id_org=176&id_dokumenty=1269.
- [22] *Jesenicko má inovativní firmy* [online]. Praha: Kamil Kavka, © 2021 [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: <https://www.positivje.cz/l/jesenicko-ma-inovativni-firmy>.
- [23] STÁTŇÍ OKRESNÍ ARCHIV JESENÍK. *Archiv – fotografická galerie*. Jeseník, 2021.

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

Obr. 1.1 Okres Jeseník a dílčí mikroregiony	13
Obr. 1.2 Okres Jeseník	15
Obr. 1.3 Jak si v roce 1903 představovali osobní dopravu	16
Obr. 2.1 Infrastruktura a vozidla elektromobility	23
Obr. 2.2 Trasa koleje Podsudecké č. 137	24
Obr. 2.3 Vazba okresu Jeseník na říční dopravu	25
Obr. 2.4 Území Euroregionu Praděd	34
Obr. 3.1 Vztah vážené dostupnosti	37
Obr. 3.2 Vážená dostupnost	39
Obr. 3.3 Planární graf uzlů Jesenicka	42
Obr. 4.1 Návrh vazeb zohledňující historii na polské příhraničí	46
Obr. 4.2 Ilustrace možné podoby z Mladé Boleslavi – hl.n.	50
Obr. 4.3 Náčrt vyhledávací studie přeložky u obce Ostružná	51
Obr. 4.4 Připojení přeložky Pomezí k I/60	51
Obr. 4.5 Náčrtek vyhledávací studie přeložky I/60 u obce Žulová	52
Obr. 4.6 Trasování linky MHD Jeseník	54
Obr. 4.7 Cyklo depo půjčovny	55
Obr. 4.8 Rozvoj infrastruktury ve městě Jeseník pro podporu turismu	56
Obr. 4.9 Přeložka a napojení pozemní komunikace I/44 (č. 40) katastrem obce Glucholazy	57
Obr. 4.10 Usazení ŽST Otmuchów v historické souvislosti	58
Obr. 4.11 Triangl a spojka v ŽST Glucholazy	58
Obr. 4.12 Přeložka peážní trati	60
Obr. 4.13 Návrh trasy ozubnicové dráhy	61
Obr. 4.14 Triangl a odstranění úvratí trati Jindřichov ve Sl. – Krnov-Cvilín	62
Obr. 4.15 Nádraží Hlubčice ještě v provozu	62
Obr. 4.16 Náčrtek obnovy a prodloužení žel. trati Klodsko – Javorník, včetně úseku Otovice – Tlumaczów	63
Obr. 4.17 Přeložka trasování se zapojením Vidnavy	64
Obr. 4.18 Osobní vozy pro úzkorozchodnou dráhu	65

Obr. 4.19 Historický návrh železničního spojení a hranic v oblasti Kladska.....	66
Obr. 4.20 Obnova nz. Františkov.....	67
Obr. 4.21 Budoucí elektrifikace trati 292 a implementace ETCS	68
Obr. 4.22 Ilustrace s možnou podobou vnějšího nástupiště	68
Obr. 4.23 Prodloužení trati – Nové Spojení tratí 291	69
Obr. 4.24 Tunelová průvozní doprovázená přeprava (RoLa).....	70
Obr. 4.25 Nakládka osobních automobilů na průvoz tunelem systémem Modalohr.....	71
Obr. 4.26 Rekonstruovaný terminál regionálního letiště Nová Ves	72
Obr. 4.27 Plavidla pro ekologický provoz na hladině přehrad	73
Obr. 4.28 Zařízení na energetické využití odpadu v Plzni zasazené do krajiny.	74
Obr. 4.29 Pohled na průmyslovou zónu Jeseník z lázní.	75
Obr. 4.30 Výrobní závod stáčírny pramenité vody.....	77
Obr. 5.1 Dojíždětky a vyjíždětky z regionu Jesenicka	79
Obr. 5.2 Návrh nového krajského členění vzhledem ke geografické celistvosti.....	82
Obr. 5.3 Zlepšená železniční síť regionu Jesenicka ve vazbě na mezistátní přepravu ...	84
Obr. 5.4 Intenzita vozidel na pozemních komunikacích	95
Obr. 5.5 Rozložení podniků v okrese Jeseník.....	96
Obr. 5.6 Kanalizovaný úsek Odry v Opolském regionu.....	98
Obr. 5.7 Komplikovaná přeprava nadrozměrného nákladu horským průsmykem a možnost jejího řešení	98

Seznam tabulek

Tab. 1.1 Okres Jeseník v číslech.....	12
Tab. 3.1 Vážené dostupnosti.....	38
Tab. 3.2 Hodnoty konektivity železničních a silničních sítí mezi městy v okresech Olomouckého kraje.	43
Tab. 5.1 Tabulka vyjíždějících 2011	80
Tab. 5.2 Tabulka osob hlásících se k slezské národnosti.....	83
Tab. 5.3 Tabulka srovnání počtu obyvatel mezi třemi nejmenšími kraji	83
Tab. 5.4 Fáze projektu přeložky silnice I/44	87
Tab. 5.5 Srovnání některých charakteristik úseku Červenohorského sedla pro osobní automobily při současném stavu a stavu, kdy by byl vytvořen tunel pod Červenohorským sedlem.	90

Tab. 5.6 Reálné – kilometrové a časové vzdálenosti vybraných míst pro osobní automobily před a po vybudování přeložky silnice I/44.	91
Tab. 5.7 Srovnání některých charakteristik úseku Červenohorského sedla pro osobní automobily při současném stavu a stavu, kdy by byl vytvořen tunel pod Červenohorským sedlem.	92
Tab. 5.8 Reálné – kilometrové a časové vzdálenosti vybraných míst pro osobní automobily před a po vybudování přeložky silnice I/44. km – vzdálenost v km; čas – vzdálenost v minutách;.....	93

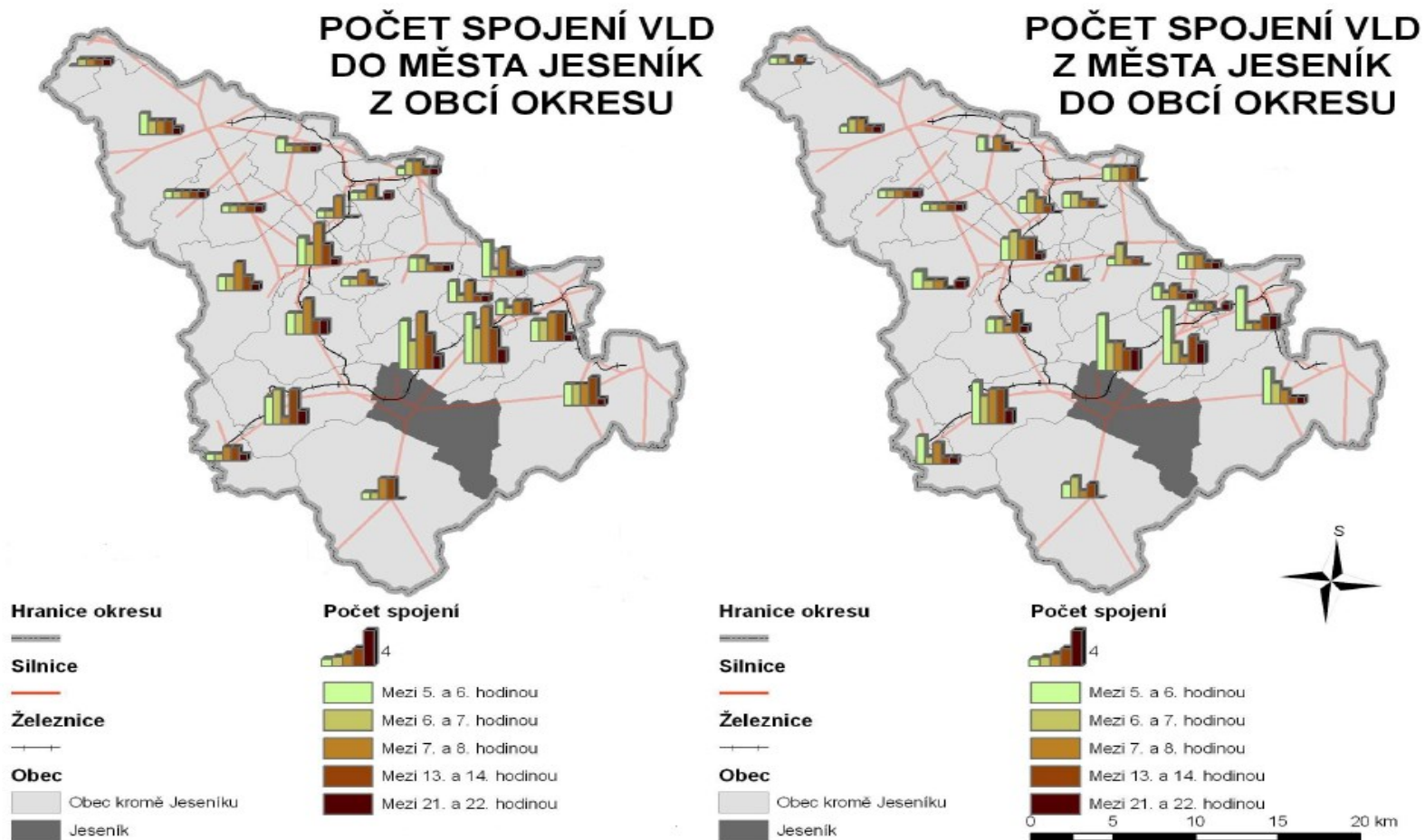
Seznam zkratek

5G	pátá generace bezdrátových systémů
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Česko-slovenská autobusová doprava
D1	označení pro funkční skupinu pěší zóny, obytné zóny, se smíšeným provozem
EBA	East Bohemian Airport (Východočeské letiště)
ER	Euroregion
ETCS	European Train Control System (evropský vlakový zabezpe. systém)
EU	Evropská unie
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
KÚ	Krajský úřad
MD	Ministerstvo dopravy
ODO	ostatní dopravní obslužnost
OPPS	Operační program přeshraniční spolupráce
ORP	obec s rozšířenou působností
PPP	Projekt z partnerství veřejného a soukromého sektoru
RoLA	Rollende Landstraße, tj. pohybující se silnice, syst. kombinované dopravy
TBM	Tunnel Boring Machine (tunel vrtající stroj)
VLD	veřejná linková doprava
ZDO	základní dopravní obslužnost

Seznam příloh

Příloha A	Počet spojení VLD z města a do města Jeseník
Příloha B	Dojížděková doba z obcí a z města Jeseník
Příloha C	Návrhy dostavby na silniční síti
Příloha D	Historické projekty dostavby železniční sítě
Příloha E	Vizualizace průjezdu silničním tunelem
Příloha F	Rozložení obyvatel hlásících se k slezské národnosti
Příloha G	Zimní údržba a nesnáze při průjezdu průsmykem

Počet spojení VLD z města a do města Jeseník



Změna nevyjíždějících vůči průměru odpovídajících dnů prvních 5ti týdnů roku 2020. Kluzavý průměr 30 dní.

Výběr dat z [Atlasu mobility](#) zpřístupněných v rámci RODOS pro potřeby státu a nouzového stavu s využitím služeb Národního superpočítačového centra v Ostravě ([viz dokumentace](#)). V anonymním okně nelze data stahovat.

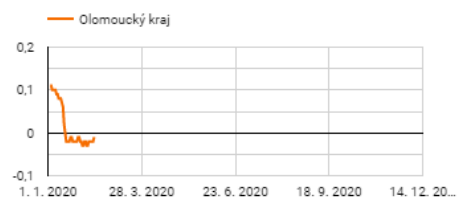


Číselník: Kraj (1) ▾

1. 1. 2020 - 10. 3. 2 ▾

Den týdne ▾

Prostorový prvek: Olomoucký kraj (1) ▾



Kontakt a technická podpora : email: univerzita@vsb.cz
Zpracovatel : Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (VŠB-TUO)
Poskytovatel dat : T-Mobile Czech Republic a.s

PŘEDBĚŽNÁ DATA. VŠB-TUO se zříká odpovědnosti za případné škody způsobené špatnou interpretací informací z Atlasu mobility. Vyhrazuje si právo z provozních nebo odborných důvodů omezit přístup k těmto informacím i bez předchozího upozornění. Podmínky užití [CC BY-NC-ND](#).

Návrhy dostavby na silniční síti

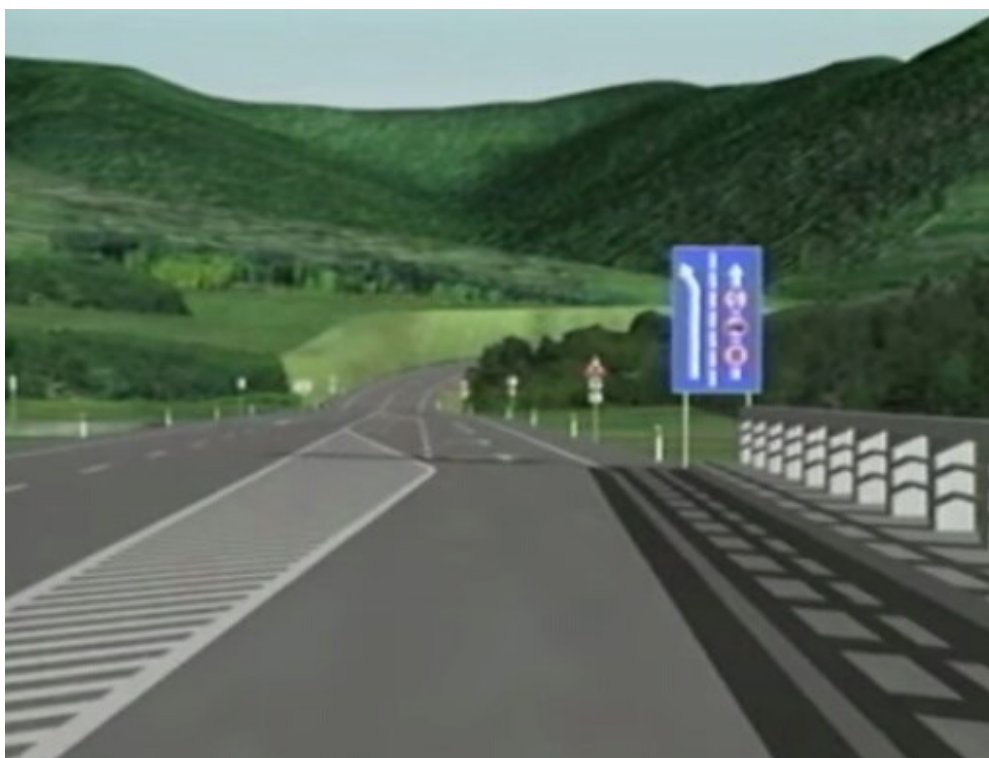


Historické projekty dostavby železniční sítě

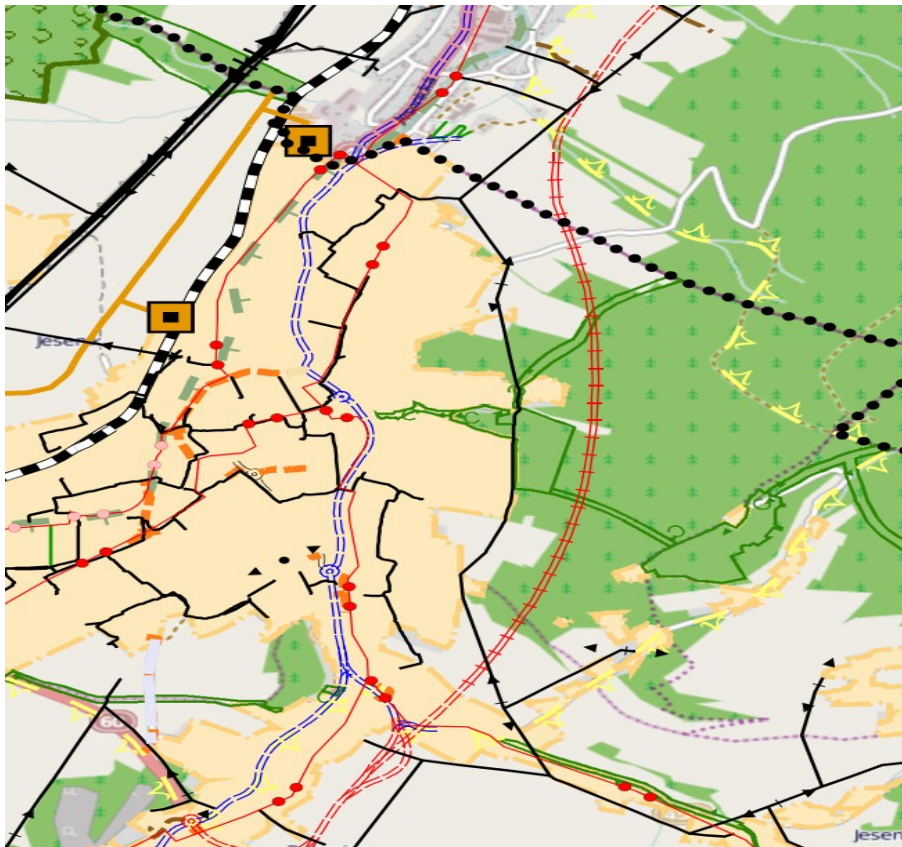
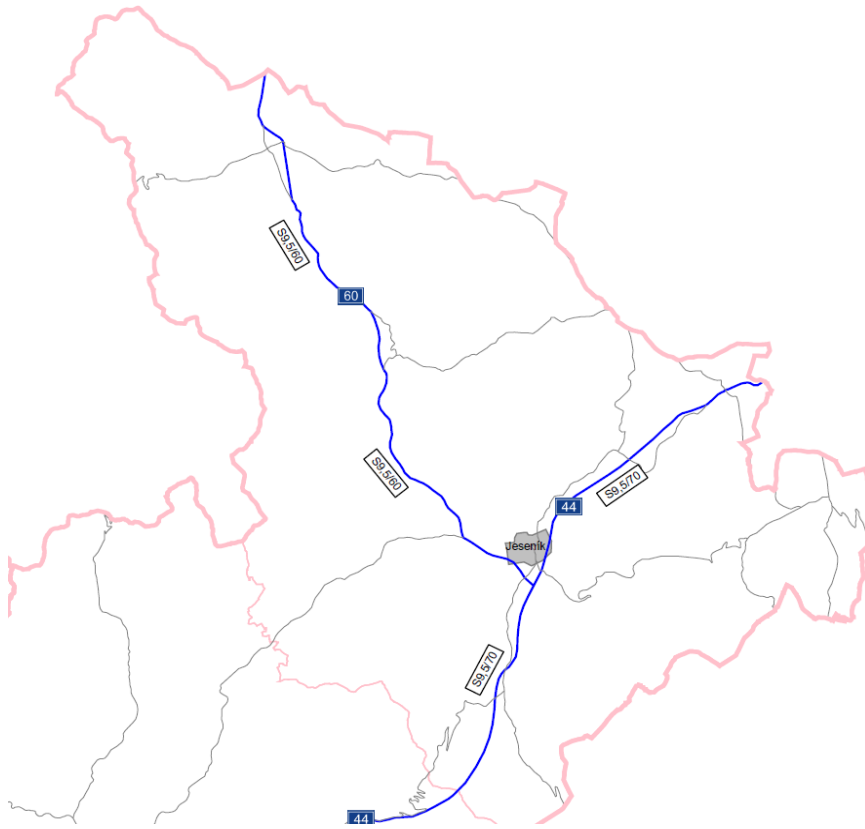




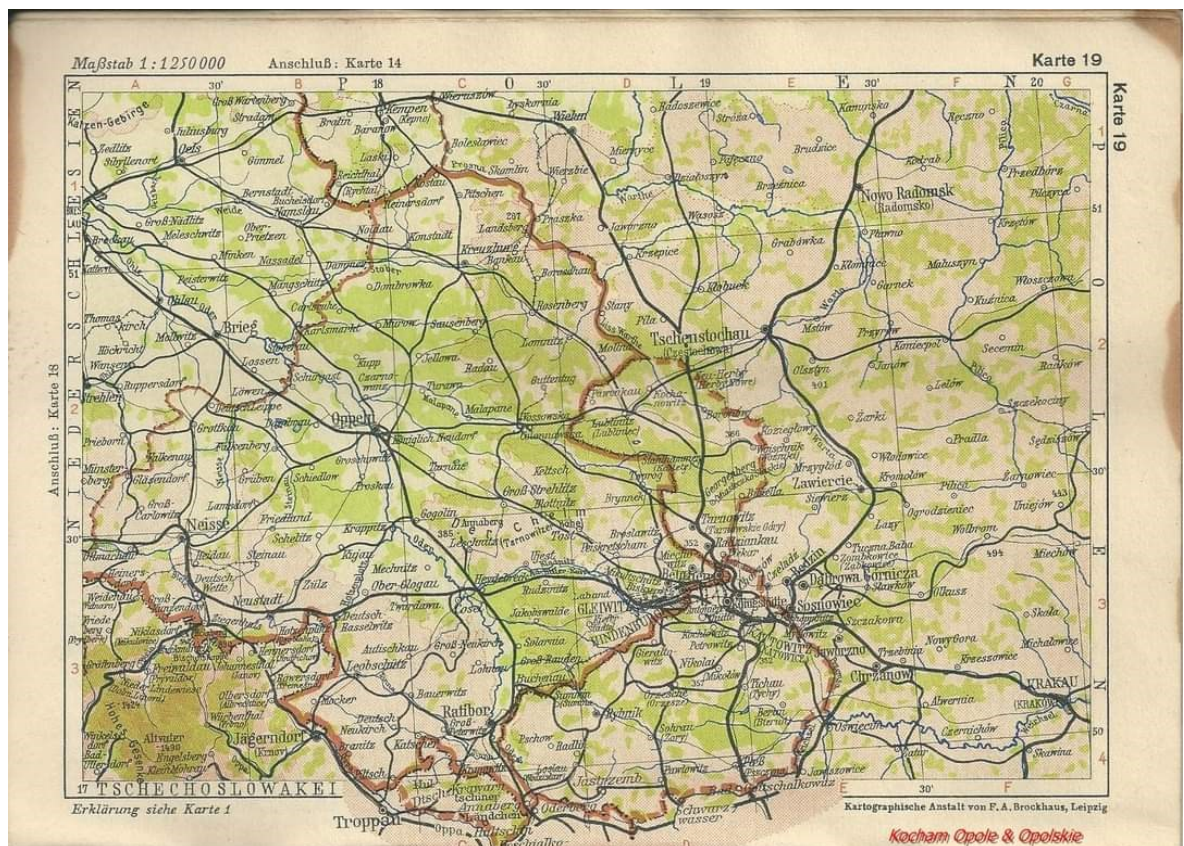
Vizualizace průjezdu silničním tunelem

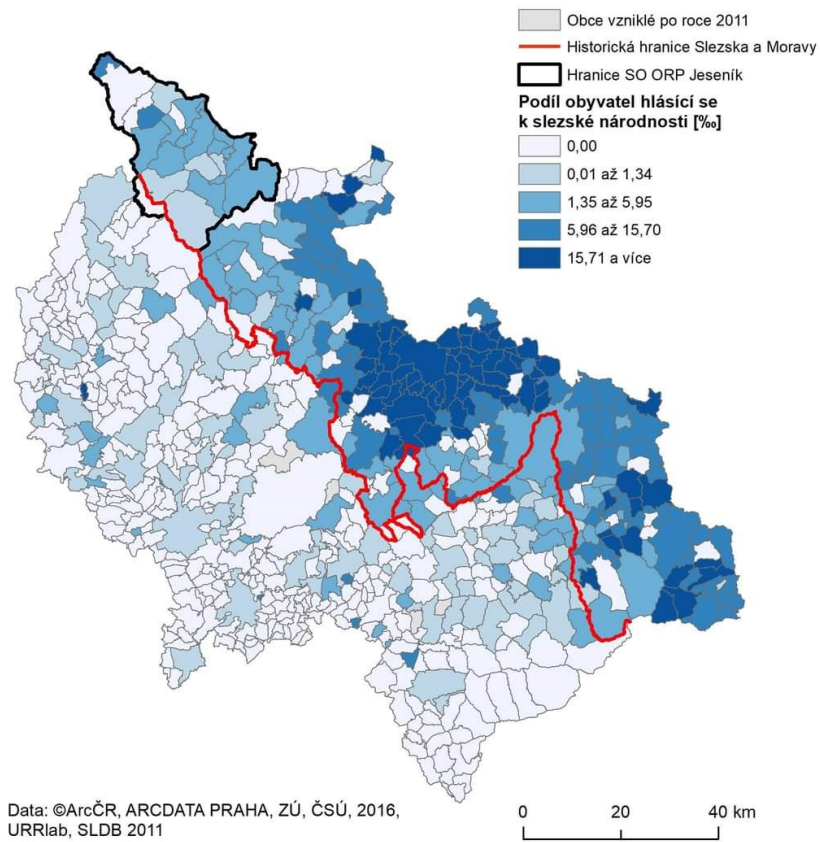
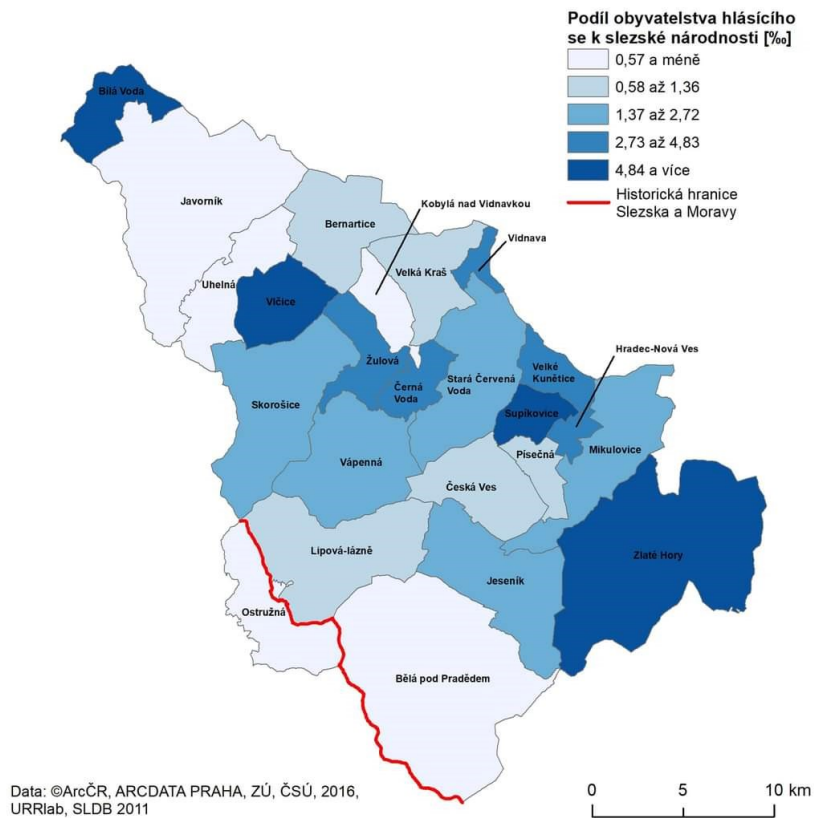




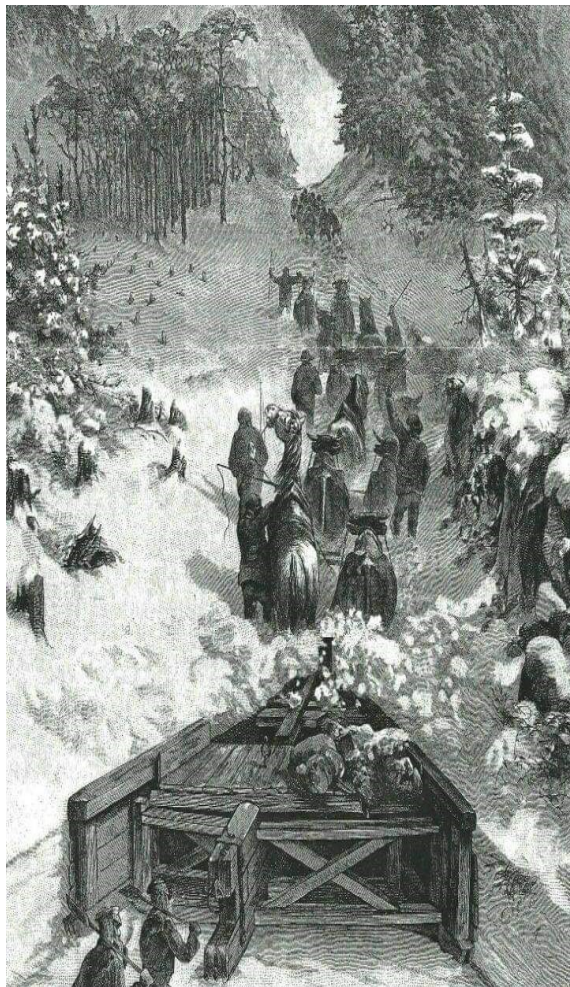


Rozložení obyvatel hlásících se k slezské národnosti





Zimní údržba a nesnáze při průjezdu průsmykem



Silnice přes Červenohorské sedlo - zimní "strašák" pro řadu řidičů z celé republiky - a její údržba v roce 1966.



Autor	Bc. Jaromír Knotek
Název DP	Dopravní dostupnost okresu Jeseník
Studijní obor	LŘDP
Rok obhajoby DP	2021
Počet stran	78
Počet příloh	7
Vedoucí DP	Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Anotace	Řešení dopravní dostupnosti je v současné době velmi frekventovanou úlohou, neboť dopravní dostupnost a obslužnost významně ovlivňuje rozvoj území. Proto zajišťování dopravní obslužnosti patří k důležitým úkolům orgánů veřejné správy, jež vynakládá značné finanční prostředky na zlepšení nebo udržení dopravní dostupnosti především menších obcí, které potřebují spojení s většími městy či obcemi. V těchto obcích se mimo jiných problémů způsobených nedostatečnou obsluhovaností veřejnou dopravou může zvyšovat nezaměstnanost, lidé se stěhují do měst a podobně. Z toho také vyplývá, že dopravní obslužnost je důležitá pro občany, kteří se rozhodují o místě svého trvalého bydliště.
Klíčová slova	česko-polská spolupráce, doprava, dostupnost, infrastruktura, mikroregion, obslužnost, obyvatelstvo, rozvoj, území
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	