

Univerzita Palackého v Olomouci

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Radim FOJTÍK

**DOPRAVNÍ PROPOJENÍ MORAVSKOSLEZSKÉHO
KRAJE A SLEZSKÉHO VOJVODSTVÍ**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2011

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika. Všechny použité materiály a zdroje jsou citovány s ohledem na vědeckou etiku, autorská práva a zákony na ochranu duševního vlastnictví.

V Olomouci, dne 3. května 2011

.....

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Janu Hercikovi za vstřícný přístup, odbornou pomoc, podněty a připomínky při vypracování této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radim FOJTÍK**
Osobní číslo: **R08077**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Dopravní propojení Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství.**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je analyzovat současný stav dopravního spojení severovýchodní části Moravskoslezského kraje se sousedním Slezským vojvodstvím. Součástí práce bude také analýza strategických dokumentů týkajících se rozvoje dopravní infrastruktury propojující oba sousední regiony.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Křivda, V., Folprecht, J., Olviková, I.: Dopravní geografie I. VŠB-TU Ostrava, Ostrava, 2006. HAMPL, M.: Pohraniční regiony České republiky: Současné tendence rozvojové diferenciace. Geografie - Sborník ČGS, 105, č. 3, Česká geografická společnost, Praha, 2000, s. 241 - 254. DOČKAL, Vít. Přeshraniční spolupráce na východních hranicích České republiky: Růžový obláček a hrana reality. Brno : Mezinárodní politologický ústav, 2005. 140 s. Krajíček, L.: Studie rozvoje česko-polského pohraničí. In: Proměny středoevropského prostoru - příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj. č. 1. Ústav územního rozvoje. Brno, 2005. Dopravní politiky České republiky a Polska. Strategické rozvojové dokumenty Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství. Dokumenty ŘSD ČR.

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

Datum zadání bakalářské práce: **3. června 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 3. června 2010

OBSAH

1	ÚVOD.....	7
2	CÍLE PRÁCE	8
3	POUŽITÁ LITERATURA A METODY ZPRACOVÁNÍ	9
4	VYMEZENÍ A STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	11
5	HISTORIE.....	13
6	SOUČASNOST	15
	6.1 Hustota komunikační sítě	16
	6.2 Silniční síť v příhraniční oblasti.....	17
	6.3 Železniční síť v příhraniční oblasti	22
7	INTENZITA PŘESHraniČNÍCH VAZEB.....	24
	7.1 Intenzita dopravy na silniČnÍch hraniČnÍch pŘechodech.....	24
	7.1.1 Silniční hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn.....	26
	7.1.2 Silniční hraniční přechod Bohumín – Chalupki	27
	7.1.3 Silniční hraniční přechod Sudice – Pietraszyn	28
	7.1.4 Silniční hraniční přechod Bukovec – Jasnowice	30
	7.1.5 Silniční hraniční přechod Horní Lištná – Leszna Górna	30
	7.1.6 Silniční hraniční přechod Český Těšín – Cieszyn	31
	7.1.7 Silniční hraniční přechod Dolní Marklovice – Marklowice Górne	31
	7.1.8 Silniční hraniční přechod Dolní Závada – Gołkowice	31
	7.1.9 Silniční hraniční přechod Dolní Pišť – Owsiszczce	31
	7.2 Železniční hraniční přechody	32
8	NEJDŮLEŽITĚJŠÍ VÝZVY DO BUDOUCNA	34
9	SWOT ANALÝZA	38
10	ZÁVĚR	41
11	SUMMARY, PODSUMOWANIE.....	43
12	POUŽITÉ ZDROJE	45
13	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	49
14	PŘÍLOHY	500

1 ÚVOD

Doprava představuje odvětví, které se v posledních letech velmi dynamicky rozvíjí a patří mezi důležité odvětví ekonomiky. Její význam tkví především v potřebě společnosti překonávat bariéry a přemisťovat věci či sama sebe v prostoru v co možná nejkratším čase. Jednou z bariér, jejíž některé negativní vlivy je doprava schopna významně eliminovat, je hranice státu. Budování kvalitního dopravního spojení mezi sousedními regiony je jedním z prostředků, jak významně přispět k celkovému ekonomickému rozvoji oblastí. Jedny z oblastí, kde kvalitní dopravní propojení může vézt k výraznému zintenzivnění příhraničních regionálních vazeb je i oblast Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství.

Tato oblast v dnešní době zaujímá strategický prostor v centru střední Evropy. Jedná se o významné ekonomické centrum s významnou tranzitní dopravou a velkým rozvojovým potenciálem. Celý region má příznivou geografickou polohu. Nachází se totiž ve významné sídelní oblasti Horního Slezska na křižovatce důležitých komunikačních tras (Moravskoslezský kraj má motiv tzv. „slezského kříže“ – Příloha 1). Stavba dálnic, rychlostních silnic, silnic I., II., a III. tříd, úprava silnic a modernizace železničních tras pomáhá k rozvoji nejen přeshraničního propojení, ale i k posílení celorepublikových a regionálních vazeb.

Od roku 2004 jsou jak Česká republika, tak Polsko členy Evropské unie. Mezi významné ideové směry v EU patří i budování tzv. „Evropy regionů“. Tato snaha by měla formou intenzivnější spolupráce sousedících příhraničních regionů napomoci především k celkovému posílení. Pokud však mají tyto regiony efektivně fungovat, je nutné zabezpečit kvalitní dopravní propojení všech jeho částí.

Přistoupení k Evropské unii přineslo také zjednodušení odbavování na hraničních přechodech. Pozdějším přistoupením k Shengenské dohodě byl umožněn volný pohyb osob a zboží přes státní hranice. Tento fakt má za následek zjednodušení pohybu osob a zboží přes hranice a tím i další zvyšování intenzity přeshraniční dopravy a nutnost zkvalitňování dopravní infrastruktury v příhraničních oblastech.

2 CÍLE PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat současný stav dopravního propojení severovýchodní části Moravskoslezského kraje se sousedním polským Slezským vojvodstvím. Pro hodnocení stavu bude zkoumána především intenzita dopravy na hraničních přechodech a na významných sběrných komunikacích či kvalita a význam silničních a železničních cest. K dílčím cílům patří základní analýza dopravní sítě regionů a popis navrhovaného vývoje dopravní infrastruktury na styku obou regionů. Pro kompletnost budou analyzovány dopravní vazby veřejné dopravy mezi oběma regiony.

Práce by tak měla přispět k lepšímu pochopení současného stavu dopravního propojení obou regionů a k seznámení s návrhy do budoucna.

3 POUŽITÁ LITERATURA A METODY ZPRACOVÁNÍ

Pro zpracování práce bylo použito více typů zdrojů dat (knižní, internetové, řízené rozhovory, mapové podklady GIS pro tvoření map a terénní výzkum). Nejčastějšími knižními zdroji v českém i polském jazyce byly výstupy projektů, odborné články ve sbornících, popřípadě regionální rozvojové koncepce. Pro zkoumání dané problematiky je stěžejní především práce *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje*, která se věnuje nejčastěji analýze dopravní infrastruktury jednotlivých dopravních módů, včetně definice vzájemných vazeb a požadavků na jejich další rozvoj v daném časovém období. Ekvivalentní prací pro polskou část zkoumané oblasti je *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego*, která je jedním z nejdůležitějších dokumentů regionálního rozvoje Slezského vojvodství. K dalším materiálům, které přibližují současný stav dopravní infrastruktury obou regionů a její další vývoj je projekt realizovaný Vysokou školou báňskou *Perspektiva vývoje dopravní infrastruktury v mezinárodním regionu krajů Moravskoslezského, Žilinského a vojvodství slezského, opolského* a projekt zpracovaný v rámci činnosti česko-polské mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci *Strategia rozwoju pogranicza polsko-czeskiego*. K problematice přeshraničních oblastí je využíván projekt *Border crossing v Euroregionu Silesia*, který v hlavním případě řeší stávající stav a návrhy rekonstrukce hraničních přechodů v euroregionu Silesia. Současná podoba dopravní sítě je samozřejmě výsledkem dlouhého historického vývoje. Pro rozvoj regionu byl nejzásadnější příchod železnice, který je popsán v knize od Josefa Honse (2007) *Velká cesta*. V regionech bylo v minulosti zprovozněno a zrušeno mnoho spojů, které jsou popsány a datovány v knize *Naše lokálky*. Doplňující informace ohledně historie dopravní významnosti regionů jsou v publikaci Křivda, Folprecht, Olivková (2006) *Dopravní geografie I*.

Nejdůležitějším zdrojem dat, pro zpracování intenzity dopravy nejen na silničních hraničních přechodech bylo Ředitelství silnic a dálnic ČR. Pro potřeby práce byla především data¹ ze sčítání dopravy za roky 1995, 2000 a 2005. Zdrojem dat týkajících se kvality přeshraniční veřejné dopravy byla internetová aplikace IDOS. Součástí práce jsou i data z Českého statistického úřadu a Hlavního úřadu statistického v Polsku (Główny Urząd Statystyczny), která posloužila především pro zpracování základních charakteristik území.

¹ Data jednotlivých sčítacích úseků poskytla pracovnice ŘSD Ing. Stanislava Kubešová.

Vedle analýzy dat a kompilace informací z tištěných i elektronických zdrojů se stala při tvorbě práce nepostradatelnou metodou především analýza dopravní sítě regionů a metoda řízených rozhovorů. Rozhovory byly uskutečňovány především se zástupci místních samospráv, kteří byli dotazováni na kvalitu současného propojení ČR a Polska, které vede přes jejich obec nebo na jeho význam a vliv na obec, popřípadě na plány modernizace tohoto propojení. Další skupinou respondentů byly odborníci z Ředitelství silnic a dálnic ČR, kterým byly pokládány otázky týkající se především plánovaných dopravních staveb (více Příloha 2).

V rámci tvorby práce byla využívána kartografická analýza s tvorbou map, kde získaná data byla zpracována v aplikaci ArcMap, která je součástí softwaru ArcGis 9.3. Jako mapové podklady byla použita data ArcČR a SHP silnic, železnic a administrativního členění získané po konzultacích s odborníky na dané problematiku.

Popis současného stavu, charakteristika a fotodokumentace byla vypracována na základě terénního výzkumu v zájmovém území.

4 VYMEZENÍ A STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Oblast, jejíž dopravní propojení práce popisuje a hodnotí, se nachází ve východní části Moravskoslezského kraje, resp. v jižní části Slezského vojvodství (Województwo Śląskie). Jedná se o nižší administrativní celky. Na české straně to jsou SO ORP Kravaře, Hlučín, Bohumín, Ostrava, Orlová, Karviná, Český Těšín, Třinec a Jablunkov a na polské straně powiaty² Raciborski, Wodzisławski, Pszczyński, Cieszyński a město Jastrzębie-Zdrój. Vymezená oblast leží z velké části v hornoslezské pánvi. Zasahuje sem část Katowické aglomerace, která představuje největší koncentraci osídlení v Polsku. Na území České republiky je to Ostravská aglomerace, která má po pražském regionu nejrozsáhlejší koncentraci osídlení (Körner, 2005, s. 7-8). Blízkost těchto aglomerací významně určuje širší vazby v území, hlavním důvodem je těžba černého uhlí a hutnictví, díky němuž území patří mezi nejdůležitější průmyslové regiony střední Evropy. V souvislosti se současným útlumem těžkého průmyslu (především těžby) v Moravskoslezském kraji a Slezském vojvodství značně roste nezaměstnanost. Svou polohou nabízí i výhodnou výchozí pozici pro dopravní vazby, kde je významným zdrojem dopravy v celoevropském měřítku, přes kterou proudí celorepublikově i mezinárodně významné silnice či železniční trasy.

Tab. 1: Rozloha a počet obyvatel vybraných SO ORP k roku 2009

SO ORP	rozloha (km ²)	počet obyvatel
Bohumín	48	29 826
Český Těšín	44	26 650
Hlučín	165	40 101
Jablunkov	176	22 512
Karviná	106	73 240
Kravaře	101	21 320
Orlová	70	45 826
Ostrava	332	335 425
Třinec	235	55 769
celkem	1 276	650 669

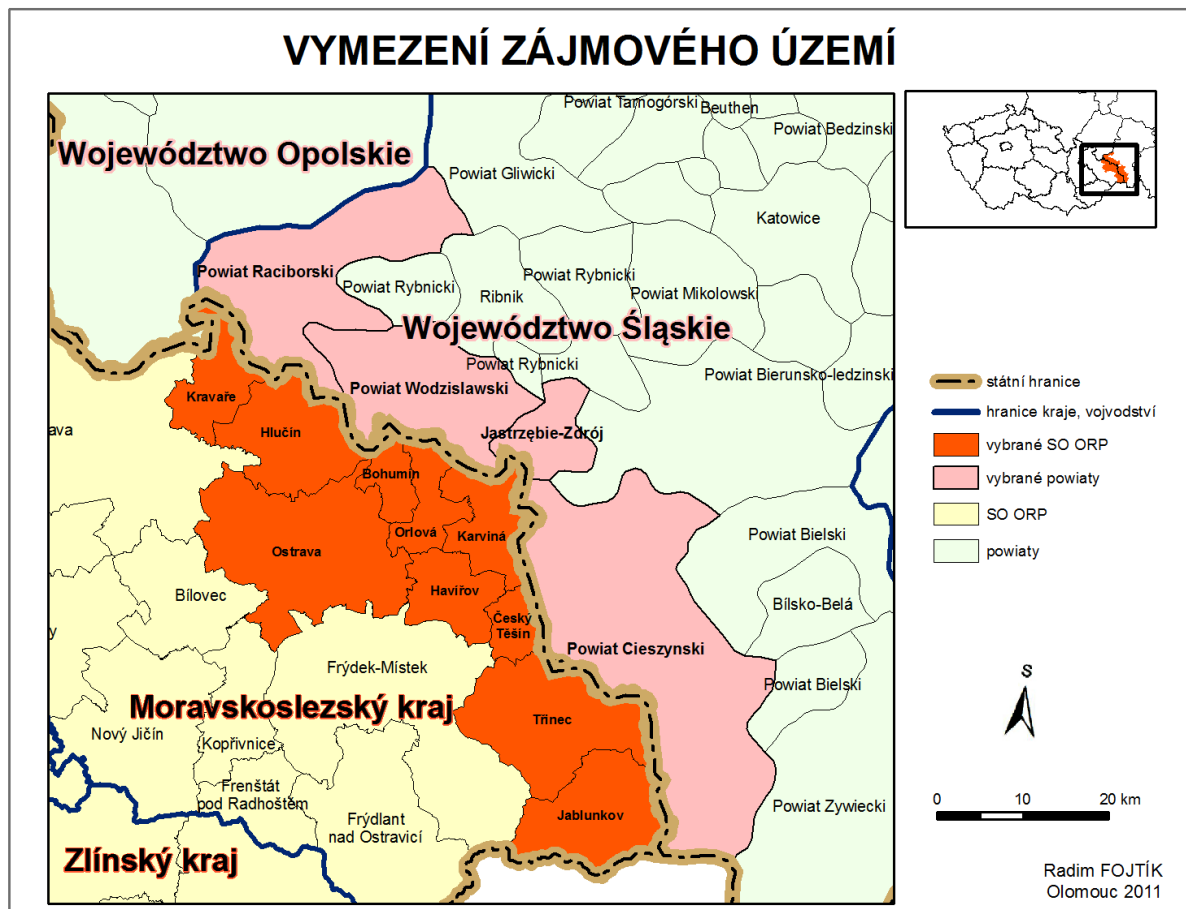
(zdroj: ČSÚ, 2011)

² Polská veřejná správa je trojstupňově členěna na vojvodství (województwo), okresy (powiaty) a obce (gminy). Vzhledem k rozdílnosti chápání českého výrazu "obec" oproti polskému - gmina je spíše ekvivalentní působnosti pověřeného obecního úřadu (Moravskoslezský kraj, 2010).

Tab. 2: Rozloha a počet obyvatel vybraných powiatů k roku 2009

Powiaty	rozloha (km ²)	počet obyvatel
Raciborski	544	110 448
Wodzisławski	287	155 982
M. Jastrzębie-Zdrój	85	92 988
Cieszyński	729	172 809
celkem	1645	532 227

(zdroj: Główny Urząd Statystyczny, 2011)



Obr. 1: Vymezení zájmového území (zdroj: mapové podklady ArcGIS 9.3, vlastní zpracování)

5 HISTORIE

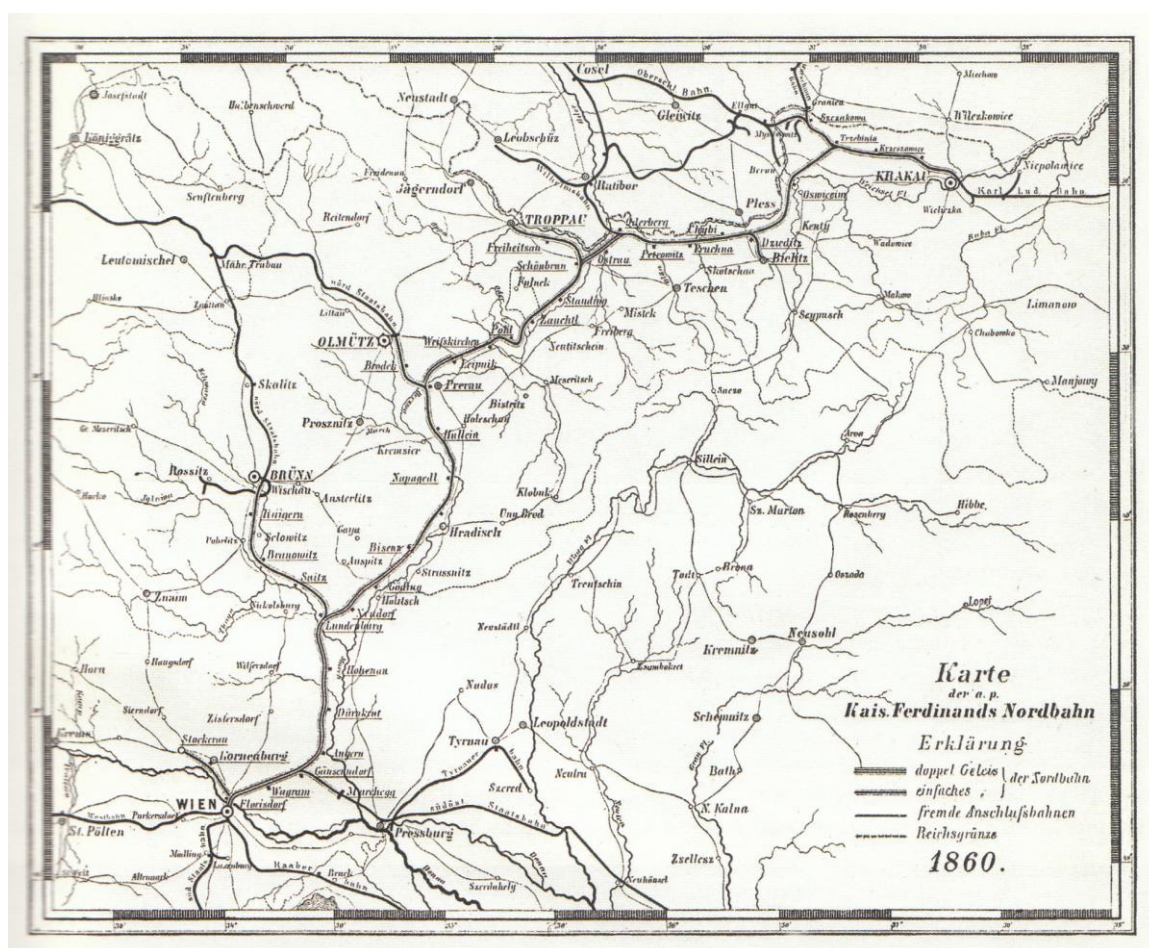
Současná podoba dopravní sítě, potažmo dopravní infrastruktury na styku Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství je dána řadou faktorů. Jedním z nich je faktor historický. Územím obou regionů již v době Laténské procházely některé významné obchodní stezky. Mezi ně patřila i tzv. Jantarová stezka spojující Baltské moře s jižní Evropou, resp. Jaderským mořem. V jejím směru i dnes vedou významné panevropské dopravní koridory (v části VI. koridor).

Rozvoj středověkého obchodu vedl ke vzniku dalších obchodních stezek, které byly především regionálního významu a vedly skrz zájmové území. V tomto období (10. – 14. st.) byl možný odklon původní jantarové cesty do trasy solné cesty (původně jantarovou stezku kopírovala), cesta se snažila přimykát Beskydám, aby nejkratším způsobem dosáhla Vieličky (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006, s. 70).

Dopravní exponovanost a význam území především z hlediska tranzitní dopravy se projevil i v období budování tzv. Chaussée (Císařských či státních silnic). Jedna z takovýchto silnic byla i tzv. Slezská silnice, která vedla z Vídně přes Brno, Olomouc až do Slezska, kde se napojovala na pruskou silniční síť. Tato silnice tedy propojovala jedny z nejvýznamnějších měst severní části Habsburské monarchie a tvořila i nejkratší spojení se značně periferní Haličí. Slezská silnice tak patřila k nejvýznamnějším komunikacím monarchie, a to jak z důvodů ekonomických, vojenských či politických. Význam této silnice je zřetelný i z pohledu současnosti, neboť v jejím směru vedou celoevropsky významné silnice, jejichž základ byl raně novověkou císařskou Slezskou silnicí položen.

Během první poloviny 19. století začal prudce stoupat průmyslový význam regionu. Jelikož byl region spojen s dalšími centry říše prostřednictvím kvalitních umělých silnic, tak se začalo uvažovat o využití parosrtojní dráhy, přičemž trasa měla směřovat z Vídně na Moravskou Ostravu a dále pak podél hranic s Pruskem k solným dolům do Haliče (Vieličky). Roku 1836 vznikly díky vhodným politickým podmínkám tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006, s. 77). Je to trasa staré solné cesty s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy a haličských solných dolů a skladišť (Hons, 2007). Úsek z Bohumína do Annabergu (dnes polská stanice Chalupki) se v roce 1848 podařilo připojit Severní dráhu císaře Ferdinanda na síť pruských železnic (Pavlíček, 2002, s. 14).

Co se týče počátku Košicko-bohumínské dráhy, tak důvodem stavby v roce 1867 bylo propojení již vzniklých dolů a tím i lepší podmínky pro odbyt a přepravu vytěženého uhlí ke spotřebitelům. Součástí byl úsek z Bohumína přes Český Těšín a Třinec k hranicím s Uhrami, odkud dále trať pokračovala do Žiliny a Košic (Pavliček, 2002). Trať každodenně spojovala Košice s Bohumínem jedním párem osobních a jedním párem smíšených vlaků a svou cestu urazil za 13 hodin a 15 minut (Sládek, 2009). Lokální trať Český Těšín – Cieszyn byla dostavěna a uvedena do provozu v roce 1888. Patřila do Dráhy moravsko-slezských měst, která spojovala Kojetín – Frýdek-Místek – Bielsko-Biala (Pavliček, 2002, s. 38).



Obr. 2: Mapa Severní dráhy císaře Ferdinanda z roku 1860 (zdroj: Hons, 2007).

6 SOUČASNOST

Kvalitní dopravní propojení je jedním z předpokladů rozvoje těchto regionů. Důležité je nejen z hlediska mezinárodní dopravy, ale jeho kvalita významně přispívá i ke kvalitě meziregionální vnitrostátní osobní a nákladní dopravy (Borsa, et al., 2000, s. 41). Oblast je silně dopravně exponovaná (zejména z hlediska intenzity silniční dopravy), kde vedou populačně větší střediska nad středisky menšími a svou roli zde má i ekonomická vyspělost (Marada, 2006). Dochází zde především k velkému tranzitnímu pohybu, a díky ekonomickému významu, sídelní struktuře a vysoké hustotě zalidnění i ke značným vnitroregionálním dopravním tokům. V regionu se nachází řada významných silničních a železničních uzlů (např. Ostrava, Bohumín, Český Těšín, Bielsko-Biala, Katowice aj.).

Oba regiony (Moravskoslezský kraj i Slezské vojvodství) mají poměrně dobře vyvinutý systém dopravních komunikací různých hierarchických úrovní, který je dán jednak umístěním regionu, ekonomickým významem a historickým vývojem (viz kap. 5). Regiony mají kvalitní dopravní vazby na sousední regiony či zbytek států - západní, střední, východní Polsko a celou Českou republiku. Silniční a železniční síť se z hlediska hustoty řadí na první místa v polských a českých statistikách (viz kap. 6.1). Díky intenzivní prvovýrobě, těžbě a zpracovatelskému průmyslu je oblast předurčena k dopravní přitažlivosti pro tranzitní, cílovou a zdrojovou dopravu.

Postupné zhoršování technického stavu dopravních komunikací, především nižších tříd (vojvodské silnice, silnice II. a III. třídy, místní železniční tratě), má za následek snižování dostupnosti příhraničního území.

Negativní stránkou jsou chybějící spoje regionálního dopravního propojení pomocí pravidelné autobusové hromadné dopravy. Pro přeshraniční spojení existují pouze dálkové mezinárodní spoje. Jedním z nich je spoj jedoucí trasou Praha – Brno – Olomouc – Ostrava – hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn – Katowice – Warszawa – Brest – Minsk, který jezdí pouze každou neděli a v pátek zpět a to do 29. května (IDOS, 2011). Další spoj jezdí také z Prahy přes Brno, Olomouc, Ostravu, hraničním přechodem Bohumín – Chalupki dále do Katowic a Krakova, který z hlavního města vyjíždí 14 krát za týden (IDOS, 2011).

6.1 Hustota komunikační sítě

Hustota dopravní sítě je důležitým faktorem, který společně s dalšími faktory, významně ovlivňuje kvalitu dopravní dostupnosti a charakter dopravy v jednotlivých regionech. Zajímavé je srovnání obou regionů mezi sebou a s celorepublikovými hodnotami.

Hodnoty hustoty silniční, resp. železniční sítě ve Slezském vojvodství výrazně převyšují hodnoty Moravskoslezského kraje. V případě silniční sítě je to až 3 krát více, v případě sítě železniční není rozdíl tak vysoký. Vysoká hustota silniční sítě Slezského vojvodství je dána především jeho tranzitním charakterem (prochází významné zde komunikace směřující z jihu na sever – především dálnice A1, resp. silnice č. 78 a silnice vedoucí v západo-východním směru – dálnice A4, která vede přes Wrocław do Německa a na druhou stranu na Kraków). Ještě významnější však je výskyt silně urbanizované a industrializované Katowické aglomerace, která má bezmála 3 miliony obyvatel, tudíž sama osobě vyžaduje velmi hustou dopravní síť. V rámci hustoty železniční sítě vykazuje Slezské vojvodství v porovnání s celým Polskem více jak 2 krát vyšší hodnotu. Tento charakter je dán podobnými faktory, jako hustota silniční sítě, s tím rozdílem, že v tomto případě je ještě významnější vliv tradičního industriálního a hustě osídleného území.

Hodnoty hustoty silniční sítě Moravskoslezského kraje a ČR jsou srovnatelné. V rámci regionu se vyskytují velké rozdíly především v silniční síti. Nejvyšší hustota je v jádrové oblasti Ostravska a v přilehlých průmyslově silných oblastech (především Karvinsko, Českotěšínsko a Třínecko). Tyto oblasti mají velký tranzitní význam (především severojižní osy – D1 (D47) a I/48 (R48)). Celkovou hustotu komunikačních sítí snižuje celému kraji především řidčeji osídlené a hospodářsky slabší regiony mimo významné dopravní tepny a v blízkosti horských oblastí (Bruntálsko, Krnovsko a jižní, resp. jihovýchodní oblasti Frýdecko-Místecka).

Hustota železniční sítě Moravskoslezského kraje se od celorepublikových hodnot liší jen minimálně. Stejně jako v případě silniční sítě, i železniční síť kraje se vyznačuje velkými vnitrokrajskými rozdíly. Nejvyšší hustota železniční sítě je na Ostravsku a Karvinsku, jelikož se oblasti vyskytují v hornoslezské pánvi s intenzivní těžbou černého uhlí, které je přepravováno nejčastěji po železnici a touto oblastí prochází II. a III. tranzitní železniční koridor (více kapitola 6.3).

Tab. 3: Hustota silniční sítě v ČR, PL, Moravskoslezském kraji a Slezském vojvodství za rok 2009

Silniční síť	rozloha v km ²	délka v km	hustota/100 km ²
Slezské vojvodství	12 333	25 299,9	205,14
Moravskoslezský kraj	5 427	3 374,5	62,18
Polsko	312 685	384 830	123,07
ČR	78 867	54 990	69,72

(zdroj: Główny Urząd Statystyczny, 2010 a Ministerstvo dopravy ČR, 2009)

Tab. 4: Hustota železniční sítě v ČR, PL, Moravskoslezském kraji a Slezském vojvodství za rok 2009

Železniční síť	rozloha v km ²	délka v km	hustota/100 km ²
Slezské vojvodství	12 333	2 164	17,55
Moravskoslezský kraj	5 427	673,6	12,41
Polsko	312 685	20 360	6,51
ČR	78 867	9 578	12,14

(zdroj: Główny Urząd Statystyczny, 2010 a Ministerstvo dopravy ČR, 2009)

6.2 Silniční síť v příhraniční oblasti

Hlavní prioritou v oblasti zkvalitňování komunikační sítě jsou tahy s velkým objemem dopravy a k jejichž budování jsou oba státy vázány mezinárodními dohodami³. Hlavními silničními tahy, které propojují oba regiony, jsou nadnárodní tahy evropského významu: dálnice D1/č. 78 (hranice ČR/PL – Gliwice – Wodzisław Śląski) a mezinárodní silnice E75 (Budapešť – Gdaňsk), resp. E462 (Vídeň – Kraków) - ve sledovaném území označena jako rychlostní silnice R48/S1. Jmenované silnice slouží především pro tranzitní dopravu.

Mezi další významné silnice, které však nespojují oba regiony přímo, ale jsou důležité pro napojení ekonomických center či ostatních obcí na dálnici, rychlostní silnici nebo na mezinárodní tahy, patří silnice I/11 (Hradec Králové – Opava – Ostrava – Jablunkov – Slovensko), I/56 (Opava – Ostrava – Frýdek-Místek), I/59 (Ostrava – Karviná) a I/67 (Český Těšín – Bohumín). Na polské straně se jedná o silnici č. 81 (Katowice – Skoczów) a č. 45 (Krzyżanowice – Opole – Złoczew). Pro přeshraniční propojení se využívají mimo jmenovaných silnic také silnice II. a III. třídy, které ovšem

³ Například smluvní spolupráce se Slezským vojvodstvím, která byla navázána v roce 2001 podepsáním dohody o spolupráci mezi hejtmanem kraje a maršálkem vojvodství. Hlavní oblastí je mimo jiné i doprava a komunikace, kde vznikají projekty na rekonstrukci a modernizaci přeshraničních silnic (Moravskoslezský kraj, 2010).

nejsou významné pro tranzitní mezistátní dopravu, ale mají spíše regionální význam (viz kap. 5).

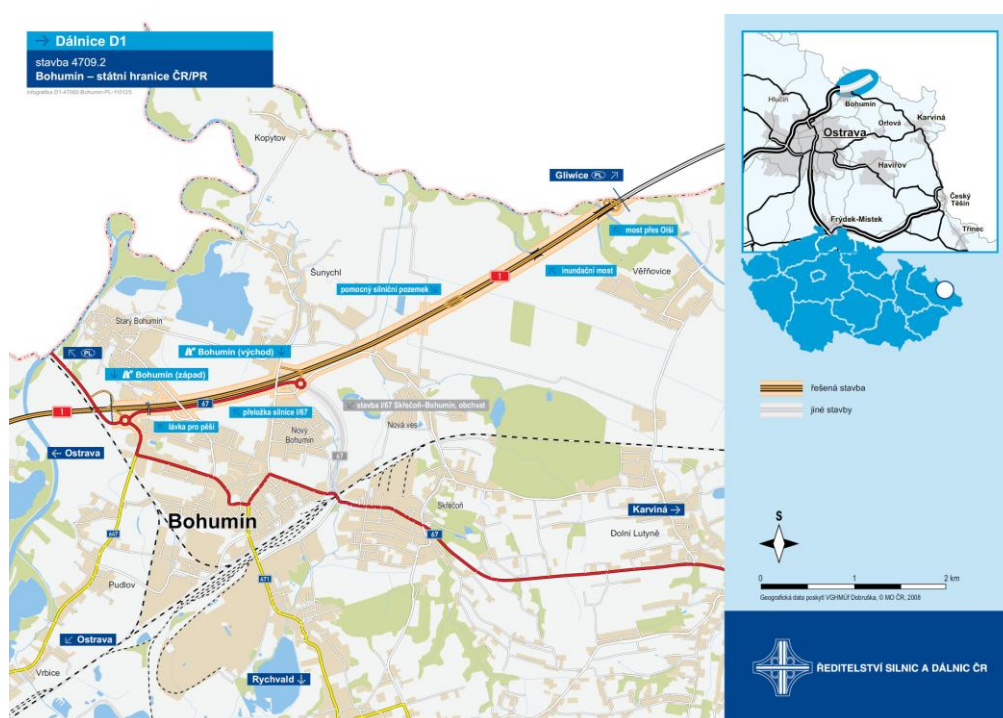


Obr. 3: Trasa mezinárodní silnice E75 (Heesen, 2011)

Nejdůležitější severojižní osou oblasti by měla v budoucnu být dálnice A1, která však doposud není dostavěna. Kompletní trasa měla být podle původních plánů dokončena v roce 2010 (nyní již plán rok 2015), dnes je však zřejmé, že rok 2010 byl velmi optimistický a nerealistický. Pro přeshraniční propojení by měl být důležitý rok 2012. Tento rok by mělo dojít k napojení polské dálnice A1 na českou dálnici D1. Dnes již na polské straně zbývá dostavba 18,3 km v úseku Świerklany – Gorzyczki – státní hranice s ČR (GDDKiA, 2011). Chybějící část dálnice má za následek, že veškerá především těžká kamionová, ale i individuální automobilová doprava je vedena po kapacitně nevyhovující polské silnici č. 78, která vede přes hustě zastavěná území (Wodzislaw Ślaski, Rybnik a dále přes Katowice do centrálního Polska), čímž dochází nejen ke snižování rychlosti dopravy a propustnosti komunikace, ale také ke zvyšování negativních vlivů dopravy na místní obyvatelstvo.

Jedna z českých nejdůležitějších a nejvytíženějších silnic je dálnice D1, která spojuje největší města ČR (Praha – Brno – Ostrava). Dálnice D1 (D47) v úseku Bílovec – Ostrava byla zprovozněna v roce 2008. Před zprovozněním dálnice proudila veškerá doprava po silnici I/47 a dále silnicí I/58 k hraničnímu přechodu Bohumín – Chalupki. Intenzita dopravy na těchto silnicích byla jedna z nejvyšších v kraji (i přes 30 000 vozidel/24 hodin). Tento stav byl nevyhovující, jelikož silnice vedly přes zastavěná území.

To samozřejmě pro tyto oblasti znamenalo velký hluk, dopravní zácpy, znečišťování ovzduší, riziko dopravních nehod a přetěžování silnic. Zprovoznění moravskoslezské části dálnice D1 (D47) výrazně napomohla k odlehčení dopravy a přesunu intenzity ve směru na státní hranice s PL, kde se očekává její napojení na polskou dálnici A1, ale stále chybí na české straně poslední 6,1 km dlouhý úsek z Bohumína na státní hranici (ŘSD, 2011). Propojením dálnic D1 a A1 bude dokončeno jediné napojení české a polské dálniční sítě. Toto propojení nejen že urychlí přesun zboží ve směru se střední a jižní Evropy na sever či východ Evropy a opačně, ale dojde i ke zlepšení dopravní polohy obou regionů a tím i k přispění celkovému rozvoji obou regionů i států jako celků.

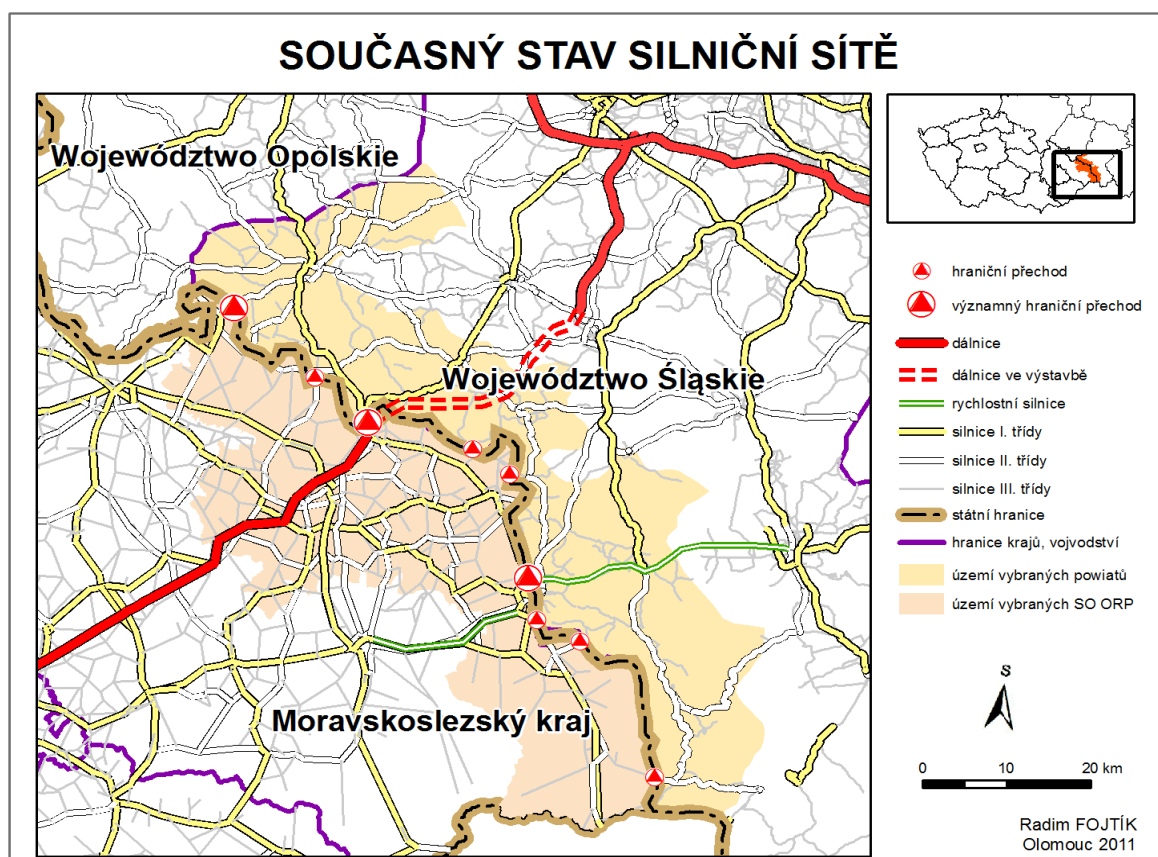


Obr. 4: Stavba dálnice D1 v úseku Bohumín – státní hranice ČR/PL (zdroj: ŘSD, 2011)

Ke slezské části dálnice D1, resp. A1 existuje paralelní silnice, kterou je silnice I/48, potažmo rychlostní silnice R48 na straně české a na straně polské rychlostní silnice S1. Tato trasa je významná především pro dálkovou dopravu směřující z Frýdku-Místku přes Český Těšín do Bielsko-Biała. Silnice I/48 je v podstatě odbočnou silnicí dálnice D1. Napomáhá odvádění části mezinárodní dopravy směřující především do oblastí jihovýchodní a východní části Polska, severozápadního Slovenska a východní Evropy. Část této komunikace mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem je modernizována na rychlostní komunikaci (ozn. R48). Tato modernizace nejen, že přispěla ke zkapacitnění

komunikace, ale především ulehčila obcím, které se nacházely buď přímo na původní silnici I/48 či na silnici I/67 (Bohumín – Karviná – Český Těšín), na které byla ještě v roce 2005 intenzita dopravy 8 826 vozidel/24 hodin (ŘSD, 2011). Momentálně ještě není vyhodnocení ze sčítání dopravy za rok 2010 k dispozici, ale z terénního pozorování se dá usoudit, že zde došlo k výraznému snížení intenzity především těžké nákladní dopravy. Před zprovozněním⁴ silnice R48 a vstupem do Shengenského prostoru se na hraničním přechodu Chotěbuz – Cieszyn stály kilometrové (několika hodinové) fronty ze směru od Karviné. Rychlostní silnice překračuje státní hranice hraničním přechodem Chotěbuz – Cieszyn, kde je také naměřena nejvyšší intenzita dopravy v rámci silničních hraničních přechodů České republiky s Polskem.

Tato rychlostní silnice R48 je společně s doposud nedostavěnou dálnicí D1 nejvýznamnější komunikací české části zkoumaného území. Propojení rychlostní silnice R48 a dálnice D1 (D47) je zajištěno stávající rychlostní silnicí R56, která spojuje Frýdek-Místek a Ostravu.



Obr. 5: Současný stav silniční sítě (zdroj: mapové podklady ArcGIS 9.3, vlastní zpracování)

⁴ R48 v současné podobě u Českého Těšina byla dostavěna v roce 2007 (ceskedalnice.cz, 2011).

Význam těchto tahů spočívá v tom, že jsou umístěny v základních dopravních koridorech protínajících Evropu. Tyto silnice patří do projektu Transevropské sítě TEN-T⁵ větve VI. B transevropského multimodálního koridoru (D1) a doplňkové sítě TINA⁶ (R48), kde D1 (D47) je část větve, která je vedena směrem sever-jih v trase Gdaňsk – Katowice – Bohumín – Ostrava – Brno – Vídeň a řeší stále rostoucí dopravní zátěž severojižním směrem od baltských přístavů (ŘSD, 2011). Komunikace zahrnuté do transevropské sítě musí splňovat určené podmínky, například míjet městské aglomerace. Projekt navazuje na dohodu připojit příslušnou polskou dálnici A1 a českou dálnici D1 (D47), uzavřenou mezi vládami České republiky a Polska (TEN-T EA, 2011).



Obr. 6: Transevropský multimodální koridor Gdaňsk - Vídeň
(zdroj: TEN-T EA, 2011)

⁵ The Trans-European Transport Network, kde nadřízeným orgánem je Evropská komise (TEN-T EA, 2011). Cílem programu TEN-T je zajistit soudržnost, propojení a interoperabilitu na trans-evropské dopravní síti, jakožto i přístup k ní. Finanční prostředky z programu TEN-T jsou určeny všem členským státům EU (SŽDC, 2009).

⁶ Transport Infrastructure Needs Assessment (TEN-T EA, 2011).

6.3 Železniční síť v příhraniční oblasti

Oba regiony se vyznačují vysokou hustotou železniční sítě (viz kap. 6.1). Vzájemné spojení sledovaného území je zajištěno prostřednictvím tří tratí různé hierarchické úrovně a stupně intenzity dopravy.

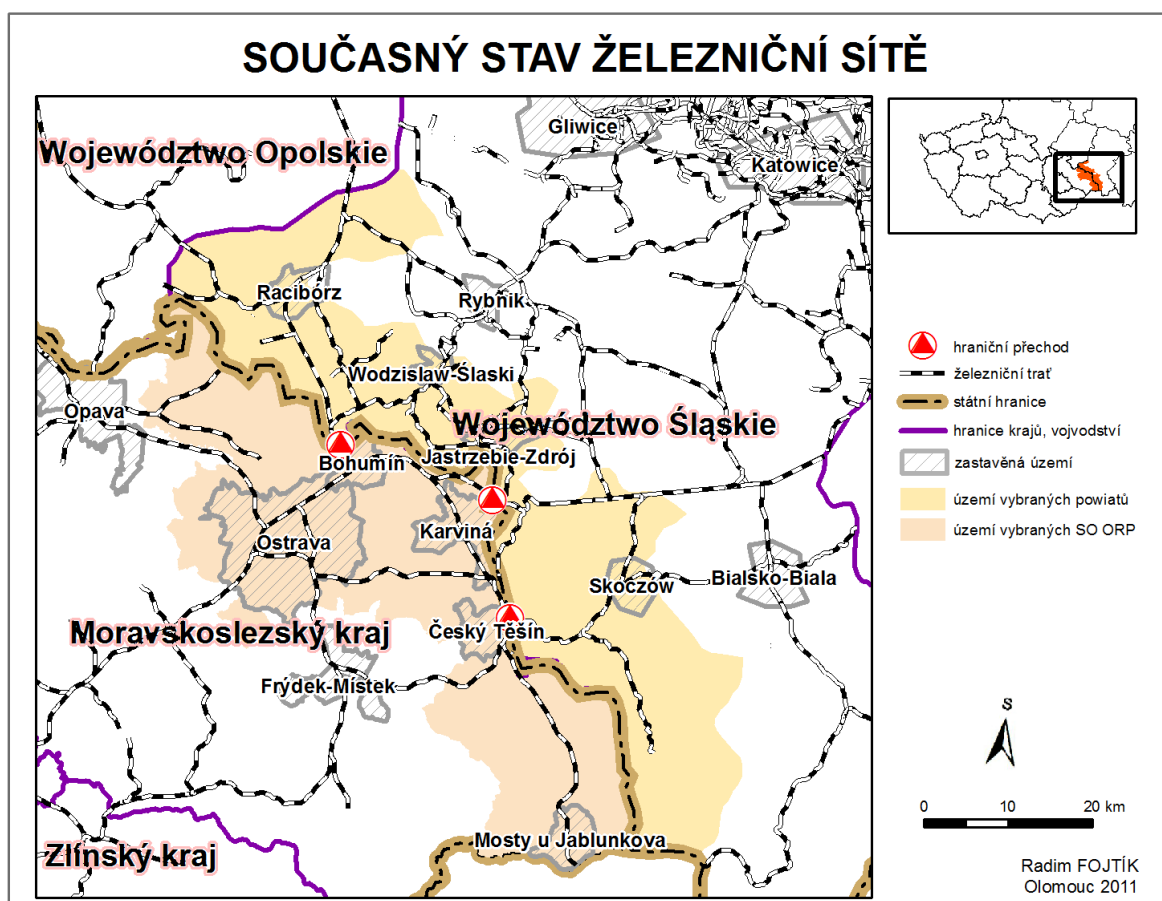
Vývoj železniční dopravy v pohraničí dosáhl postupného zlepšování úrovně hlavních tratí, naopak se prohloubily nedostatky na regionálních tratích, při celkovém snižování četnosti osobních spojů. Tratě jsou na většině úseků elektrifikovány a zdvoukolejněny. Regionální tratě mají nedostatečnou technickou úroveň.

Největší pozornost je zde věnována II. železničnímu koridoru (Břeclav – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné). Tato trať díky své výborné dopravní poloze představuje významné vnitrostátní, ale především mezinárodní spojení. Je součástí VI. panevropského multimodálního koridoru, který vede trasou Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav/Brno, kde tato větev navazuje na IV. panevropský multimodální koridor. Dochází zde ke křížování a vzájemné návaznosti hlavních tahů sever-jih (Pobaltí – Polsko – Rakousko – Itálie) a východ-západ (Rusko – Ukrajina – Slovensko – státy západní Evropy). Modernizace koridoru byla ukončena v červnu 2004 (Ministerstvo dopravy, 2006) a rychlostní parametry na II. tranzitním koridoru jsou do 160 km/h, ale na území Ostravska jsou rychlostní parametry omezovány (nejčastěji na 60 km/h), jelikož se zde projíždí přes hustě zastavěná území a trasa vede přes poddolované území vlivem těžby. Intenzita dopravy na této trati je vysoká. Jezdí zde nejen nákladní vlaky, které ve většině případů směřují k přístavům na jihu nebo na severu Evropy, ale také vlaky osobní a mezinárodní, například rychlíkové soupravy a vlaky EuroCity, které touto trasou projíždějí až jedenáctkrát denně⁷ s cílovou stanicí nejčastěji Warszawa, Moskva, Kraków, Praha, Villach nebo Vídeň (IDOS, 2011).

Na české straně vede územím i III. tranzitní železniční koridor (hranice ČR/SRN – Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Ostrava – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/SK), který je nejdelší v ČR. Jeho délka je 658 km (bez souběhu s I. a II. koridorem 357,8 km) (Bonev, 2011). Tento koridor představuje nejen významné vnitrostátní spojení, ale také tranzitní spojení Žiliny s Norimberkem.

⁷ Všední dny, soboty, neděle a státní svátky.

Regionální význam má trať Bohumín – Chalupki⁸, která se však vyznačuje jen velmi s nízkou intenzitou dopravy. Osobní vlaky zde jezdí pouze šestkrát denně (IDOS, 2011) a tudíž tato trať není plnohodnotně využívána. Další trať regionálního významu je Český Těšín – Cieszyn, spoj mezi těmito městy byl však zrušen a do Cieszyna se lze dostat pouze přes Český Těšín – Dětmárovice – Petrovice u Karviné – Zebrzydowice – Cieszyn, čímž se vzdálenost, kterou cestující jedoucí vlakem z Českého Těšína do Cieszyna vyšplhá z potenciálních cca 3 km na 51 km (IDOS, 2011). Chybějící úsek pro přeshraniční železniční propojení se nachází na trase Chuchelná – Krzyzanowice, kde chybí přibližně 3 km tratě pro kompletní spojení těchto obcí. Dostavba by napomohla k propojení měst Opava – Racibórz. Důsledkem toho je využíváno silniční propojení, které má za následek vyšší hustotu dopravy a vysoké zatěžování silnic.



Obr. 7: Současný stav železniční sítě (zdroj: mapové podklady ArcGIS 9.3, vlastní zpracování)

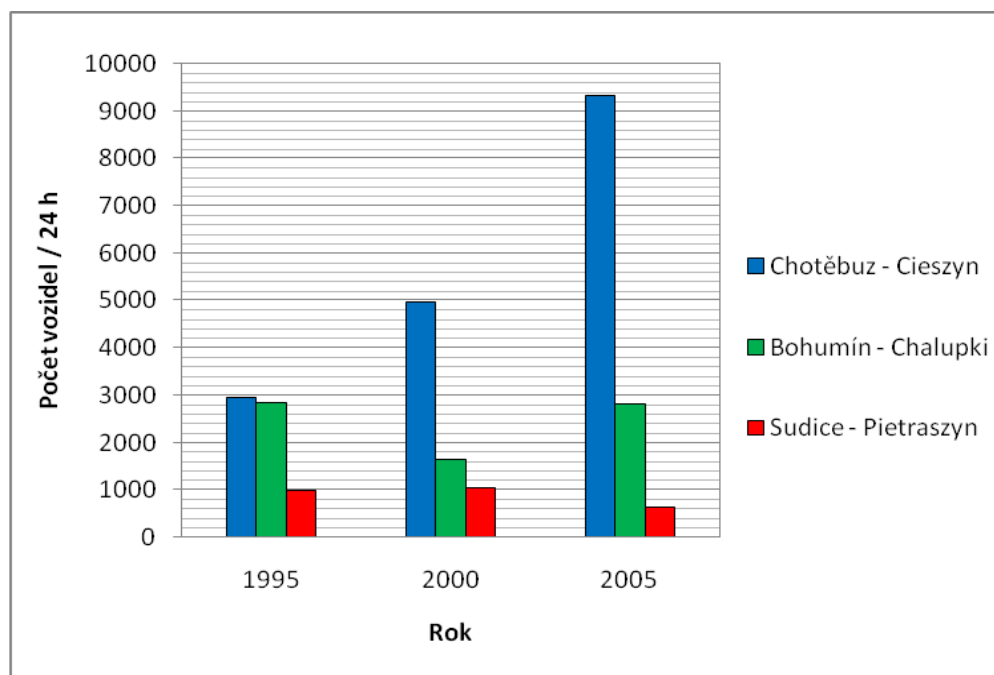
⁸ Patří do doplňkové sítě TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment).

7 INTENZITA PŘESHraniČNÍCH VAZEB

Otevřením hranice na základě přistoupení obou zemí k Schengenskému prostoru v roce 2007 se potvrdila potřeba stavby a rekonstrukce mezinárodních silničních a železničních tras v oblasti přeshraničního spojení v oblasti Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství. V oblasti se vedle významných hraničních přechodů určených především pro dálkovou dopravu nachází i přechody určené pro malý pohraniční styk (MPS) a turistické stezky, které přispívají ke zlepšení vnitroregionálního spojení v příhraničí.

7.1 Intenzita dopravy na silničních hraničních přechodech

Díky své významně tranzitní poloze se zde vyskytují mezinárodně velmi důležité hraniční přechody, které jsou jedny z nejfrekventovanějších silničních hraničních přechodů s Polskem. Tyto přechody se nalézají zejména na mezinárodních tazích (E462, E75 Chotěbuz – Cieszyn) a na silnicích celostátního významu (I/58 – Bohumín – Chalupki nebo I/46 - Sudice – Pietraszyn). Za zvyšování intenzity dopravy napomohlo i otevření automobilky Hyundai v Nošovicích a automobilky KIA u Žiliny, kam proudí velké množství především těžkých nákladních vozidel.



Obr. 8: Celková celoroční průměrná intenzita vozidel silničních hraničních přechodů Chotěbuz – Cieszyn, Bohumín – Chalupki a Sudice – Pietraszyn 1995–2005 (zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)

Z obr. č. 8 je patrné, že nejvytíženější a nejvýznamnější je tranzitní silniční hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn, který zaznamenal v období mezi roky 1995–2005 trojnásobné navýšení intenzity dopravy. Technická úroveň nejfrekventovanějších mezinárodních silničních hraničních přechodů je v současné době vyhovující.

Ostatní významnější silniční hraniční přechody se nacházejí na silnicích II. nebo III. třídy. Z tabulky č. 4 lze vyčíst, že pro nákladní dopravu bez omezení vyvolané vyhovujícími podmínkami komunikace jsou určeny silniční hraniční přechody Chotěbuz – Cieszyn a Bohumín – Chalupki, patřící v celostátním měřítku mezi nejvytíženější silniční hraniční přechody s Polskem. Dalším velmi důležitým silničním hraničním přechodem jsou Sudice – Pietraszyn. Tento přechod má navýšené omezení do 20 t celkové hmotnosti díky realizaci přeložky silnice I/46 v úseku Sudice – Hněvošice. Nový hraniční přechod by měl být otevřen v souvislosti s dostavbou dálnice D1 (D47) ve Věřňovicích na hranici s Polskem.

Tab. 4: Významné silniční hraniční přechody ve vymezeném území k roku 2007

Hraniční přechod	rozsah dopravy*	omezení
Bukovec – Jasnowice	P,C,M,OA,B,N	do 3,5 tuny největší povolené hmotnosti
Horní Lištná – Leszna Górna	P,C,M,OA,B,N	do 7,5 tuny největší povolené hmotnosti
Č. Těšín – Cieszyn	P,C,M,OA	bez nákladní dopravy
Chotěbuz – Cieszyn	P,C,M,OA,B,N	
Dolní Marklovice – Marklowice Górne	P,C,M,OA,N	do 3,5 tuny největší povolené hmotnosti
Závada – Golkowice	P,C,M,OA,N	do 3,5 tuny největší povolené hmotnosti
Bohumín – Chalupki	C,M,OA,B,N	
Píšť – Owsiszczce	P,C,M,OA,N	do 3,5 tuny největší povolené hmotnosti
Sudice – Pietraszyn	P,C,M,OA,B,N	do 20 t celkové hmotnosti

(zdroj: Ministerstvo vnitra, 2007)

*P - pěší, C - cyklisté, M - motocykly, OA - osobní automobily, B - autobusy, N - nákladní doprava

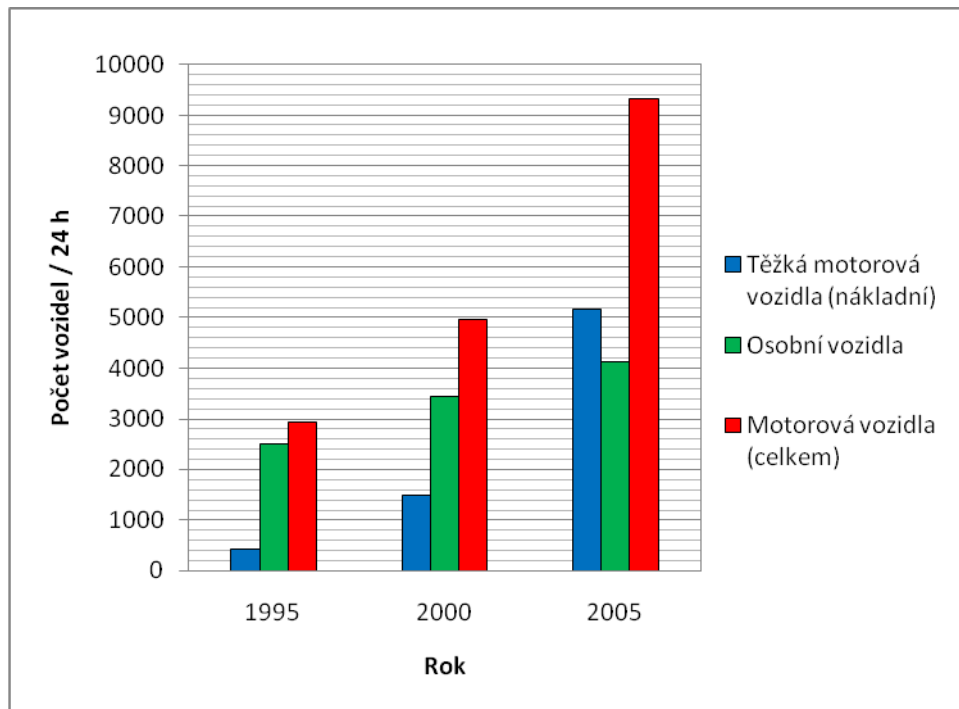
7.1.1 Silniční hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn

Jedná se o nejzatíženější tranzitní hraniční přechod s nákladní dopravou bez omezení na severní Moravě. Vede zde celostátně i mezinárodně důležitá rychlostní silnice R48 resp. I/48 (E462) Chotěbuz – Cieszyn S1 (E462, E75). Tyto evropské silnice (E 462, E75) jsou významnými komunikacemi obzvláště pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Na přechodu byl v minulosti vybudován hraniční most a v roce 1997 byla uvedena do provozu návazná přeložka silnice I/48. V roce 2004 došlo ke zprovoznění dalšího úseku silnice I/48 ve směru do vnitrozemí - to mělo za následek v roce 2005 zdvojnásobení intenzity vozidel hraničního přechodu oproti roku 2000, který v definitivním stavu představuje mimoúrovňovou křižovatku rychlostní silnice R48 ve směru od Frýdku-Místku. Se stavebními úpravami se v dohledné době neuvažuje, jelikož se předpokládá částečné odlehčení díky D1 (D47) (Hýbl, 2007, s. 41). Největší nárůst v roce 2005 oproti roku 2000 zde zaznamenala těžká motorová vozidla a to díky již zmíněné modernizaci úseku. Velké zvýšení počtu kamionové dopravy hraničního přechodu bylo v letech 1997–2000, protože byl vlivem povodní (v červenci 1997) poškozen most přes řeku Odru na hraničním přechodu Bohumín – Chalupki a tím byl pro kamiony mimo provoz (Kuta, Sochor, 1999, s. 10). Osobní automobily zde enormní nárůst nezaznamenaly. Na polské straně se dokončují poslední úpravy na rychlostní komunikaci S1, která vede do Bielsko-Bialy.

Tab. 5: Celoroční průměrná intenzita vozidel hraničního přechodu Chotěbuz – Cieszyn (počet vozidel/24 h)

<i>silnice I/48 (R48), SO ORP Český Těšín</i>	1995	2000	2005
Těžká motorová vozidla (nákladní)	423	1 506	5 162
Osobní vozidla	2503	3 455	4 131
Motocykly	6	7	21
Motorová vozidla (celkem)	2932	4 968	9 314

(zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)



Obr. 9: Celoroční průměrná intenzita vozidel hraničního přechodu Chotěbuz – Cieszyn 1995–2005 (zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)

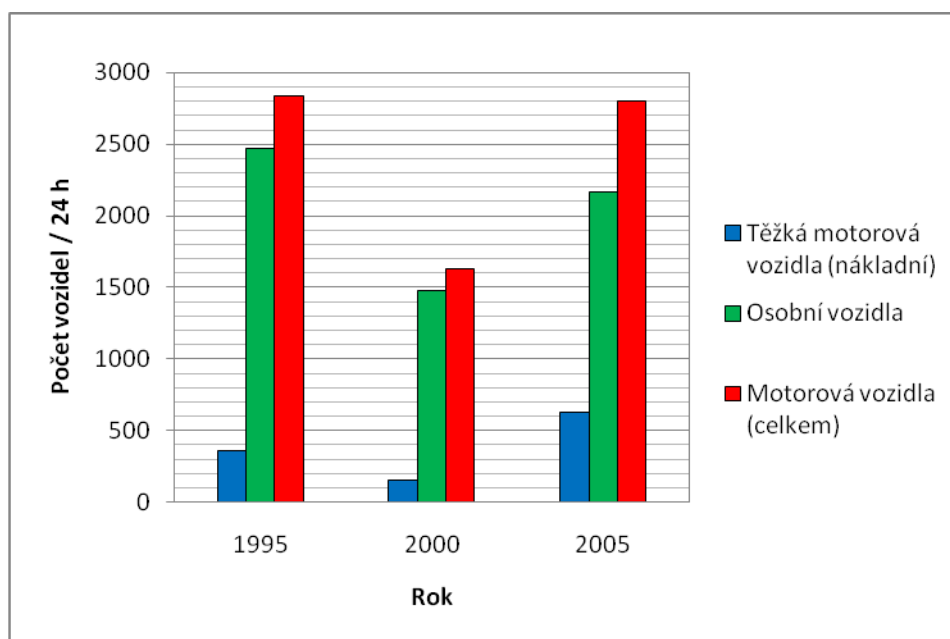
7.1.2 Silniční hraniční přechod Bohumín – Chalupki

Hraniční přechod je v provozu pro osobní automobily, autobusy a nákladní dopravu bez omezení celkové hmotnosti a nachází se na silnici I/58 Bohumín – silnici č. 78 Chalupki. Přechod je v současné době velmi důležitý z hlediska přeshraniční dopravy, jelikož se na silnici I/58 (I/67) v Bohumíně střetává s dálnicí D1 (D47). Příčina této vazby je, že zbývá dostavba úseku Bohumín – Věřňovice – hranice ČR/PL, kde se v budoucnu napojí na polskou dálnici A1 a vznikne tím i nový silniční hraniční přechod Věřňovice – Gorzyczki. Z tabulky č. 6 je patrný pokles celoroční průměrné intenzity v roce 2000 díky poškození mostu přes řeku Odru na hraničním přechodu vlivem povodní v červenci 1997 (nový hraniční most v příloze 8). Po dokončení oprav se v roce 2005 celková průměrná intenzita vozidel vrátila na téměř stejnou hodnotu jako v roce 1995, počet těžkých motorových vozidel se zvýšil a naopak počet osobních vozidel se snížil.

Tab. 6: Celoroční průměrná intenzita vozidel hraničního přechodu Bohumín - Chalupki (počet vozidel/24 h)

<i>silnice I/58, SO ORP Bohumín</i>	1995	2000	2005
Těžká motorová vozidla (nákladní)	354	154	623
Osobní vozidla	2475	1 474	2 169
Motocykly	14	6	14
Motorová vozidla (celkem)	2843	1 634	2 806

(zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)



Obr. 10: Celoroční průměrná intenzita vozidel hraničního přechodu Bohumín - Chalupki 1995–2005 (zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)

7.1.3 Silniční hraniční přechod Sudice – Pietraszyn

Hraniční přechod Sudice – Pietraszyn se nachází na silnici I/46 (ČR) – silnice č. 916 (PL). Přechod je v provozu pro osobní automobily, autobusy a nákladní dopravu s omezením do 20 t celkové hmotnosti. Tento hraniční přechod je celostátně i mezinárodně významný, jelikož silnice I/46 vede z Olomouce přes Opavu a dále do polského města Racibórz jako silnice č. 916. Jedná se o nejsevernější silniční hraniční přechod s nepatrným omezením (do 20 t celkové hmotnosti) na severní Moravě. Na českém území je silnice ve vyhovujícím stavu (silnice I. třídy) a severně "kopíruje" trasu dálnice D1 (D47). Podle zpracované studie má být v budoucnu přeložka silnice I/46 Sudice – Hněvošice vedena

částečně přes polské území⁹ (Statutární město Opava, 2007). Na polské straně je to silnice II. třídy (sběrná komunikace)¹⁰, která neodpovídá stavu silnice I/46 na české straně.

Dle tabulky č. 7 je hraniční přechod převážně využíván osobními vozidly. V porovnání s dalšími hlavními hraničními přechody oblasti je nutné poznamenat, že význam tohoto přechodu je výrazně nižší. Významná část dopravy již dnes spíše směřuje po kapacitnějších komunikacích směrem k hraničnímu přechodu Bohumín – Chalupki, kde se lze na polské straně napojit na silnici č. 45 směřující do Racibórze. Nárůst objemu nákladní dopravy (mezi roky 1995 a 2005 více než 6 krát) je dán především zvýšením povolené hmotnosti projíždějících nákladních vozidel na 20 tun. Po zprovoznění hraničního přechodu Věřňovice (D1) – Gorzycki (A1) lze však předpokládat další přesunutí části především nákladní dopravy z přechodu Sudice – Pietraszyn na tento hraniční přechod.

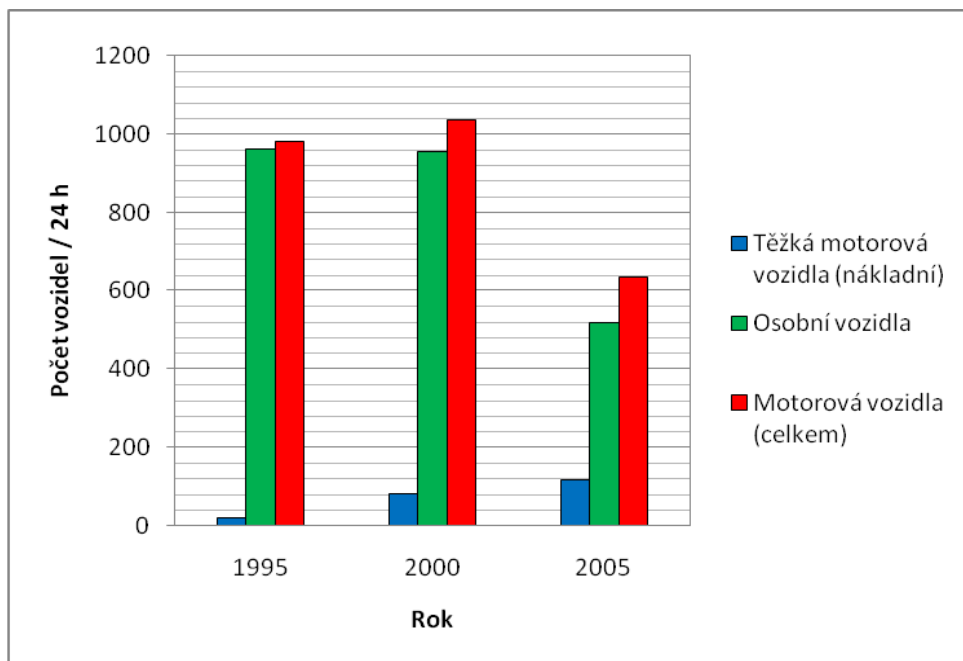
Tab. 7: Celoroční průměrná intenzita vozidel hraničního přechodu Sudice – Pietraszyn (počet vozidel/24 h)

<i>silnice I/46, SO ORP Kravaře</i>	1995	2000	2005
Těžká motorová vozidla (nákladní)	19	80	115
Osobní vozidla	961	954	518
Motocykly	1	1	14
Motorová vozidla (celkem)	981	1 035	634

(zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)

⁹ V současnosti vede I/46 přes Kobeřice.

¹⁰ Porovnání zatřídění komunikační sítě ČR a PL v Příloze 3.



Obr. 11: Celoroční průměrná intenzita vozidel hraničního přechodu Sudice - Pitaszyn 1995–2005 (zdroj: ŘSD, 2011 a vlastní úpravy)

7.1.4 Silniční hraniční přechod Bukovec – Jasnowice

Jedná se o nejvýchodnější silniční hraniční přechod v ČR, který je v provozu pro osobní automobily, autobusy a nákladní dopravu s omezením do 3,5 t celkové hmotnosti. Nachází se na silnici III/01149 Jablunkov – Bukovec – Jasnowice, která na polské straně pokračuje jako silnice č. 943 do Koniakówa, kde se napojuje na rychlostní silnici S69, která směřuje na sever přes Żiwiec do Bielsko-Biały nebo na jih na státní hranice PL/SK. Silnice vedou z velké části horskými a podhorskými oblastmi. Přechod má pouze regionální charakter (slouží turistickým účelům) a není zapotřebí jeho modernizace.

7.1.5 Silniční hraniční přechod Horní Lištná – Leszna Górna

Na území SO ORP Třinec vede do Polska silnice II/476 Dolní Lištná – Horní Lištná – Leszna Górna. V PL je označena jako silnice č. 2611. Hraničním přechodem lze projet osobními automobily, autobusy a nákladní dopravou s omezením do 7,5 t celkové hmotnosti. Hraniční přechod je využíván především pro regionální dopravu. Potenciální těžší nákladní dopravu pohlcuje nedaleký významný hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn. Silnice je na české straně v dobrém stavu, jelikož prochází přes zastavěné území Třince

(Dolní Lištné a Horní Lištné). Na Polské straně vede řidčeji zastavěným a obydleným územím, tudíž není tato silnice plně využívána a není nutná její modernizace.

7.1.6 Silniční hraniční přechod Český Těšín – Cieszyn

Český Těšín – Cieszyn byl v minulosti nejvýznamnějším hraničním přechodem mezi Československem a Polskem (Jež, 2010). Silniční hraniční přechod je tvořen dvěma mosty (most Svobody a Družby), které jsou jednosměrné. Zástupci radnice tento stav chtějí změnit tím, že jeden most bude obousměrný a druhý určen jen pro pěší (viz příloha 10). Přechod je určen pouze pro osobní automobily. Z toho vyplývá, že slouží pouze pro regionální účely. Silnice vedoucí přes hraniční přechod se charakterizují jako městské komunikace (ve směru z ČR do PL most Svobody ulice Střelniční – Ulica 3. Maja a přes most Družba z PL do ČR Ulica Zamkowa – Hlavní třída).

7.1.7 Silniční hraniční přechod Dolní Marklowice – Marklowice Górne

Je v provozu pro osobní automobily a nákladní dopravu s omezením do 3,5 t celkové hmotnosti. Má regionální význam (např. dojíždka do zaměstnání, turistika, nákupy). Nachází se na silnici III/4753 Dolní Marklowice – Marklowice Górne. V PL se napojí na silnici č. 937, která na sever pokračuje do Jastrzębieho-Zdróje. S modernizací úseku se v budoucnu nepočítá a není zapotřebí.

7.1.8 Silniční hraniční přechod Dolní Závada – Gołkowice

Silniční hraniční přechod Dolní Závada – Gołkowice má stejný charakter jako přechod Marklowice – Marklowice Górne. Nachází se na silnici III/46811 a dále pokračuje v PL do Gołkowic. S modernizací se také v budoucnu nepočítá a bude mít nadále regionální význam.

7.1.9 Silniční hraniční přechod Dolní Pišť – Owsiszcze

Hraniční přechod je v provozu pro osobní automobily a nákladní dopravu s omezením do 3,5 t celkové hmotnosti a nachází se na silnici II/466 Dolní Pišť – Owsiszcze jako silnice č. 936. Na tomto přechodu a silnicích by byla potřeba modernizace

a zvýšení nejvyšší povolené celkové hmotnosti z důvodu odklonu dopravy ze silničního hraničního přechodu Sudice – Pietraszyn do měst Wodzisław-Slaşki a Jastrzębie-Zdrój, které jsou přes přechod Píšť – Owsiszczce blíže a v nejbližší době se snadněji i rychleji napojí na polskou dálnici A1.

7.2 Železniční hraniční přechody

Tab. 8: Cestující na železničních přechodech v roce 2006

Přechod	vjezd (osob)	%	výjezd (osob)	%
Přechody v ČR	4 256 091	100	4 140 514	100
Přechody v Moravskoslezském kraji	1 562 778	36,72	1 487 186	35,92
Bohumín – Chalupki	5 249	0,12	5 003	0,12
Český Těšín ¹¹ – Cieszyn	8 878	0,21	6 948	0,17
Petrovice u Karviné – Zebrzydowice	448 424	10,54	444 412	10,73

(zdroj: ČSÚ a Moravskoslezský kraj, s. 33)

Nejvýznamnějším železničním hraničním přechodem v regionu je přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. Z celkového počtu osob ročně překračujících státní hranici s Polskem v Moravskoslezském kraji po železnici, tak více než čtvrtina překračuje hranici právě v tomto přechodě. Jedná se o mezinárodně významný železniční hraniční přechod, kde je intenzita dopravy vysoká. Vlaky (pro osobní přepravu)¹² projíždějí touto hranicí až 11 krát denně do mezinárodně významných měst. Významné postavení má tento přechod i ve srovnání s ostatními železničními hraničními přechody ČR. V roce 2006 bylo více než 10 % všech přechodů hranic po železnici uskutečňováno právě zde. Hraniční přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice se nachází na hlavním železničním tahu spojujícím Českou republiku s Polskem.

Hraniční železniční přechod Bohumín – Chalupki je regionálního charakteru. Spojení je součástí doplňkové sítě TINA a proto se předpokládá modernizace. Projíždí zde osobní vlaky 6 krát denně přímo ze stanice Bohumín, kde cílovou stanicí jsou buď Katowice, nebo ve Wrocław, odkud se vracejí zpět do Bohumína.

Dalším železničním hraničním přechodem byl na sledovaném území přechod Český Těšín – Cieszyn. Pravidelný provoz pro osobní dopravu zde byl ukončen k prosinci 2009. Podle vyjádření Ing. Freitha z ČD, a.s. byl důvodem především návrh a žádost polské

¹¹ Spojení Český Těšín – Cieszyn bylo v roce 2009 ukončeno.

¹² Pro nákladní dopravu ČD, a.s. data nepublikuje.

strany, která nezajistila financování mezinárodních osobních vlaků. Dalším důvodem byla velmi nízká obsazenost vlaků a nekonkurenceschopnost především ve směru na Bialsko-Biała, resp. špatný technický stav tratě a nízká cestovní rychlost. Díky velmi nízké poptávce a existenci kvalitního silničního propojení (R48/S1) nemá toto zrušení nijak velký vliv na kvalitu dopravní obslužnosti, resp. dostupnosti regionu.

Rámeček 1: Sčítání počtu osob překračujících hraniční přechody (Kartous, 2011).

Údaje z tabulky č. 8 jsou k roku 2006, jelikož hraniční přechody v ČR spravuje odbor všeobecné správy Ministerstva vnitra, oddělení státních hranic. Údaje o pohybu přes hraniční přechody přebírá ČSÚ od Policie ČR (Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie) jako doplněk ke statistice cestovního ruchu. Počty osob překračujících hraniční přechody policie získávala kvalifikovanými odhady pomocí koeficientů na základě počtů vozidel. Časové řady získaných dat ale skončily rokem 2006, neboť k 20. 12. 2007 se ČR stala součástí Schengenského prostoru a byly zrušeny kontroly na pozemní hranici.

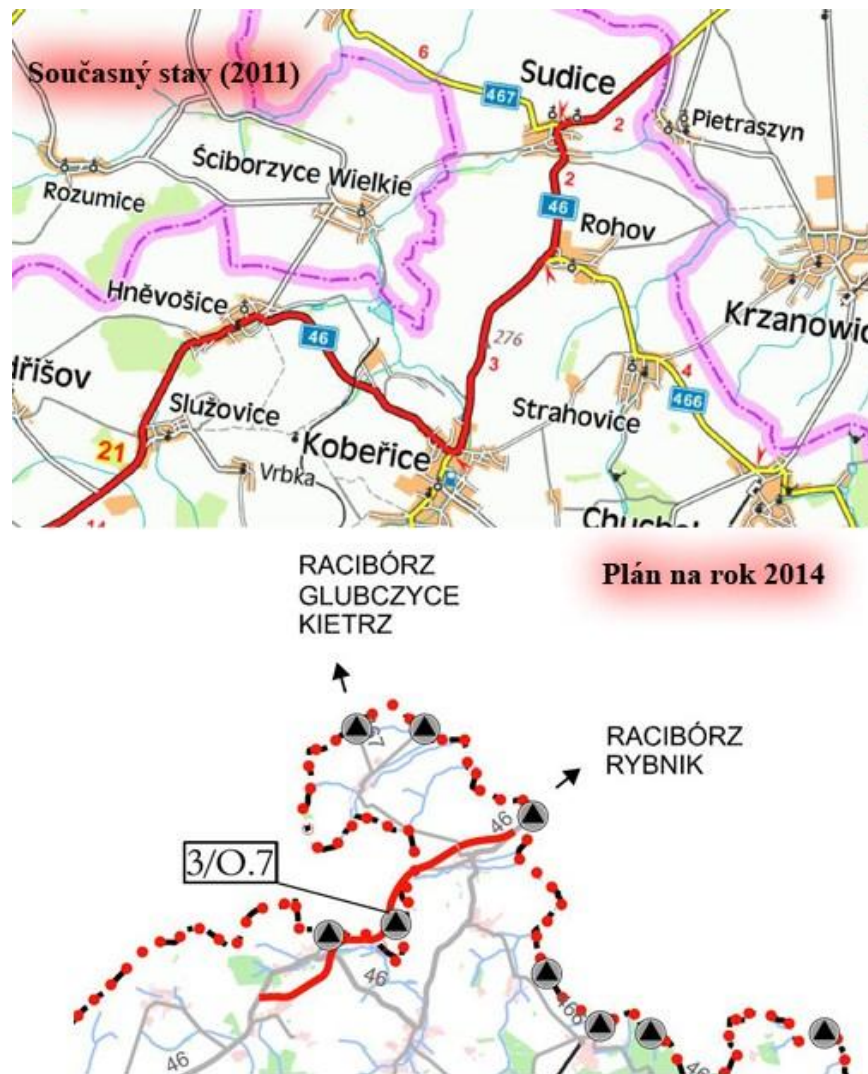
8 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ VÝZVY DO BUDOUCNA

Spolupráce mezi Moravskoslezským krajem a Slezským vojvodstvím je v porovnání s jinými regiony na dobré úrovni. Důležitým prvkem v dalším rozvoji obou regionů a vazeb mezi nimi, je stavba vyhovující komunikační sítě (Zarząd Wojewodztwa Śląskiego, 2009, s. 144). V přeshraniční oblasti přes výrazné zlepšení v posledních letech, stále ještě chybí kapacitní páteřní dopravní infrastruktura. Řešením by byla modernizace či rekonstrukce stávající sítě a dostavba chybějící dopravní infrastruktury (dostavba připojení k evropské páteřní síti dálnic, výstavba nových rychlostních silnic, železnic a modernizace či rekonstrukce silnic regionálního významu). Výstavba je dlouhodobým procesem, který není jen v přímé kompetenci kraje. Tento problém například řeší „Operační program přeshraniční spolupráce ČR-PL 2007-2013“, jehož cílem je přeshraniční spolupráce v oblasti modernizace a rozvoje dopravní infrastruktury (zlepšení stavu dopravní obslužnosti) v česko-polském příhraničí (Jana Novotná - Galuszková, 2007, s. 71).

Společný vstup do EU a Shengenského prostoru měl za následek výrazný nárůst intenzity dopravy v příhraničních a přeshraničních úsecích. Tento výrazný nárůst není konečný, v dalších letech je prognózován jeho další zvýšení. Je potřeba zabezpečit dostatečnou kapacitu silničních hraničních přechodů. V plánu je rekonstrukce s rozšířením povolené celkové hmotnosti nákladních vozidel na hraničním přechodu¹³ Třebom – Kiertz, který by měl směřovat dopravu na sever Polska a ulehčit tak silničnímu hraničnímu přechodu Sudice – Pietraszyn. Dalším plánovaným rekonstruovaným silničním hraničním přechodem ve stávajícím uspořádání a s místním rozšířením bude přechod Hněvošice – Sciborzyce Wielkie (Moravskoslezský kraj, 2008, s. 122). Tato modernizace zkrátí současnou trasu¹⁴ a odlehčí intenzitu dopravy především v obci Kobeřice. Část modernizované trasy bude tedy vedena přes polské území (obr. 12). Podle projektu Border Crossing v Euroregionu Silesia je nově navrhované místo pro překročení státní hranice ve volném terénu v současnosti bez přístupové komunikace. Z požadavků obcí a z výsledku modelu dopravy na trase I/46 vyplývá nejvyšší priorita realizace a zprovoznění tohoto mezinárodního silničního tahu ve svém novém vedení. Postup realizace přeložky je podmíněn mezivládní dohodou ČR a PL, jelikož trasa prochází polským územím (Statutární město Opava, 2007).

¹³ Momentálně se silniční hraniční přechod nachází na silnici č. II/467.

¹⁴ Hněvošice – Kobeřice – Sudice.



Obr. 12: Současný stav a budoucí plán silničního hraničního přechodu Hněvošice – Sciborzyce Wielkie (zdroj: mapy.cz, Moravskoslezský kraj, 2010, vlastní úpravy)

V silniční dopravě je největším problémem stále rostoucí dopravní zátěž severojižním směrem v rámci Evropské unie a přilehlých území od baltských přístavů přes oblast katowickou a ostravsko-karvinskou. Základním úkolem je tak dokončit výstavbu dálnic D1 (D47) a A1. Z mezinárodního hlediska jsou obě tyto dálnice významnými součástmi evropské dálniční sítě a umožní dopravní spojení sever-jih z oblasti baltských přístavů do států středního východu. Je součástí transevropské dálnice (TEM)¹⁵ a to multimodálního koridoru vedeného z Gdaňska přes Warszawu, Katowice, Ostravu, Brno,

¹⁵ TEM - Trans-evropská dálnice (Trans-European Motorway) - tento projekt trans-evropské severojižní dálnice byl založen v roce 1977 a zajišťuje budování a řízení moderní sítě vysokokapacitních silnic, které spojují Baltské, Jaderské, Severní a Černé moře a rovněž usnadňují spojení s ostatními částmi Evropy, západní Asie a severní Afriky (UN Economic Commission for Europe, 2008).

Bratislavu, Budapešť, Bělehrad a Sofii do Istanbulu a odtud dále přes Turecko do Iráku a Íránu (ŘSD, 2011). Předpokládané uvedení dálnice D1 (D47) do provozu spolu s polskou dálnicí A1 Swierklany – Gorzyczki, která je součástí evropské trasy E75¹⁶, má být na jaře roku 2012 (ŘSD, 2011). Tento plán bude podle terénního šetření těžké splnit, jelikož práce na dálnici A1 neprobíhají podle plánu. Mnohem lépe je na tom stavba dálnice D1 (D47), která by měla být termínu na jaře 2012 dokončena (viz. obr. 13). Úplné dokončení dálnice (Gdaňsk – Gliwice – státní hranice PL/ČR) se předpokládá v roce 2015 s celkovou délkou 568 km (GDDKiA, 2010).



Obr. 13: Průběh stavby dálnice D1 (D47) v úseku Bohumín – státní hranice ČR/PL (zdroj: Fojtík, 2011)

Železniční síť je plně napojena na evropskou železniční síť. Cílem modernizace železniční dopravní cesty musí být postupné uvedení provozovaných tratí do řádného technického stavu. Přednostně se to týká tranzitních koridorů, které jsou součástí evropských železničních koridorů (Táborský, 2009). V projektu vzdálené budoucnosti se předpokládá, že Moravskoslezským krajem a Slezským vojvodstvím bude procházet vysokorychlostní železniční trať (VRT) v trase Brno – Ostrava – Warszawa

¹⁶ Trasa E75 vede přes Vardø – Oulu – Jyväskylä – Heinola – Lahti – Helsinky – Gdaňsk – Łódź – Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Győr – Budapešť – Szeged – Novi Sad – Bělehrad – Skopje – Soluň – Atény – Iraklion – Sitia.

(Moravskoslezský kraj, 2008, s. 120). Roku 2007 byla tehdejší polskou vládou schválena koncepce týkající se budování vysokorychlostních železničních tratí. Ta počítá s modernizací některých stávajících tratí v síti TEN-T na traťovou rychlost až 200 km/h¹⁷ a postupně pak s vybudováním nových tratí s traťovými rychlostmi 200 – 350 km/h (např. spojení Warszawa – Katowice/Kraków, v budoucnu s možností prodloužení tratě na Slovensko a do ČR) (Batuška, 2011). Dalším cílem tohoto projektu je zabránit případnému objíždění české a polské železniční sítě po území sousedních států.

Rámeček 2: Hlavní technické parametry (Týfa, 2007)

Hlavní technické parametry VRT

- traťová rychlost 250 km/h a vyšší (nová trať) nebo alespoň nad 200 km/h (modernizovaná starší trať)
- alespoň dvoukolejné dráhy
- na VRT nesmí existovat úrovněvé křížení s žádnou dopravní cestou
- jízdní řád všech vlaků musí být pevně daný

¹⁷ V tomto případě se nebude jednat o VRT.

9 SWOT ANALÝZA

Silné stránky

- výhodné geografické podmínky (Moravská brána, Ostravská a Hornoslezská pánev)
- výhodná pozice pro tranzitní dopravu (jižní a střední Evropa – severní a severovýchodní Evropa)
- vedení hlavních evropských dopravních tras a VI. B multimodálního koridoru
- hustá silniční a železniční síť
- na území Moravskoslezského kraje existence většinou dvoukolejných železničních tratí
- propojení regionů prostřednictvím komunikací vyššího hierarchického stupně (železniční koridory, rychlostní silnice a dálnice)
- existence dostatečného počtu kapacitních hraničních přechodů (především silničních)

Slabé stránky

- špatný technický stav dopravních komunikací
- vedení nejdůležitějších komunikací oblastí ovlivněnou důlní činností a z toho vyplývající omezování v oblasti rozvoje a provozu dopravy (např. velmi nízká traťová rychlost na mezinárodní trati mezi Ostravou a Katowicemi)
- nedokončená stavba dálnice D1 (D47) a především A1
- rušení mezinárodních železničních spojů (např. spoj EC 118/119 „Comenius“¹⁸ Praha – Kraków)
- nedostatečná koordinovanost obou států, resp. regionů v řešení problematiky dopravy
- rostoucí dopravní intenzita a velké zatížení významných komunikací a hraničních přechodů vzhledem k technickému stavu komunikací

¹⁸ Podle jízdního řádu 2009/2010.

Příležitosti

- zvýšení počtu komunikačních propojení a zlepšení jejich kvality
- výhledová možnost posílení dalšího napojení regionu na evropské dopravní cesty
- nová silniční propojení obcí (např. Karviná – Jastrzębie Zdrój)
- vytvoření společných strategií pro rozvojová pásma např. Ostrava – Racibórz a Ostrava – Cieszyn – Bielsko-Biala
- vytýčení nebo posílení přeshraniční spolupráce center Bohumín – Wodzisław Śląski, Petrovice u Karviné – Zebrzydowice, Chotěbuz – Boguszwice, Sudice – Pietraszyn a posílení neregionálních vazeb Ostravsko-Katowice
- výstavba a modernizace sítě rychlostních komunikací
- zkvalitnění technického stavu či modernizace silnic II. a III. třídy uvnitř regionů i mezi nimi
- zvýšení kapacity hraničních přechodů pro nákladní a osobní dopravu
- obnovení železničního propojení Chuchelná – Krzanowice
- zlepšení vazeb na hraniční přechody výstavbou nových komunikací
- zlepšení kvality dopravní obslužnosti území (např. existence určité formy IDS)

Hrozby

- další zhoršování kvality regionální dopravní infrastruktury
- rušení silničních a železničních propojení
- rušení regionálních tratí
- omezování vnitroregionální a mezistátní veřejné osobní dopravy
- zpoždění dobudování dálnic D1 a A1
- špatná komunikace týkající se priorit rozvoje dopravní infrastruktury v rámci přeshraničního propojení

Doprava v zájmovém území a především potom přeshraniční propojení se potýkají s celou řadou slabých stránek a hrozeb, které mají vliv na kvalitu dopravy, resp. dopravního propojení obou regionů. Nejslabší stránkou je stále chybějící napojení české dálniční sítě na polskou, která má velké zpoždění. Neexistence tohoto napojení způsobuje

vysokou zátěž komunikací paralelních a hraničních přechodů na nich ležících. Důsledkem toho je zhoršování jejich technického stavu.

Jednou z nejdůležitějších příležitostí jsou nové kapacitnější dopravní propojení významných center, která pomohou odlehčit dopravě na nejvytíženějších úsecích a zmodernizovat nebo vybudovat tím i nové hraniční přechody. Výstavba nebo modernizace dálniční či rychlostní sítě by napomohla k odvedení dopravy z komunikací, které vedou přes zastavěná území a zrychlení dopravy pro přeshraniční propojení.

Do oblasti silných stránek bezpochyby patří výhodná poloha s příznivými přírodními podmínkami, které umožňují výhodnou mezinárodní a tranzitní polohu. Velkou prioritou jsou hraniční přechody, jak železniční, tak i silniční, které patří mezi nejvyužívanější a nejintenzivnější pro mezinárodní spojení s Polskem.

10 ZÁVĚR

Moravskoslezský kraj a Slezské vojvodství patří z hlediska mezinárodní dopravy mezi nejdůležitější regiony Polska a České republiky. Přes tyto regiony vedou celoevropsky významné železniční i silniční dopravní tepny, které propojují střední Evropu s Evropou severní a východní. Svůj tranzitní význam mají oba regiony již od dob starověku, kdy přes ně vedla tzv. Jantarová stezka a nezmenšil se ani v obdobích následujících (existence obchodních stezek či později umělých státních silnic). Velký význam i pro rozvoj samotného regionu znamenalo 19. století, kdy sem byla přivedena první železniční trať a kdy začíná industrializace celé oblasti.

Doposud jsou oba zkoumané regiony významnými průmyslovými oblastmi vyznačujícími se velmi hustým osídlením (v případě Moravskoslezského kraje především východní polovina regionu – okresy Ostrava, Karviná, severní část okresu Frýdek-Místek). Se svou výbornou dopravní polohou s příznivými přírodními podmínkami, umožňuje oblast výborné předpoklady pro výskyt mezinárodních silničních a železničních tras. Aspekt velké hustoty osídlení, společně s velkým hospodářským významem je příčinou relativně velké hustoty komunikační sítě především v případě Slezského vojvodství (v případě Moravskoslezského kraje jsou vidět velké vnitroregionální disparity (západ - nízká hustota X východ – velká hustota).

V současnosti se na území regionů nachází mezinárodně důležité silnice (E75, E462) a železnice (II. a III. tranzitní železniční koridor), patřící do sítě TEN-T. Podle sledování intenzity dopravy a hierarchické úrovně patří mezi nejdůležitější silnice v české části regionu dálnice D1 (D47) a rychlostní silnice R48. Na polské straně je to rychlostní silnice S1 a v budoucnu to bude po dokončení dálnice A1. Pozitivem této oblasti je napojení české rychlostní komunikace R48 na polskou S1. Z hlediska železničního propojení je nejdůležitější II. tranzitní železniční koridor, který má mezinárodní charakter a výrazný rozvojový potenciál (v současnosti v nevyhovujícím technickém stavu).

Ve vymezené oblasti se nachází několik celorepublikově významných hraničních přechodů. Především se jedná o silniční hraniční přechody Chotěbuz – Cieszyn resp. Bohumín – Chalupki (lze jimi projet bez omezení celkové hmotnosti) a železniční hraniční přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. Těmito hraničními přechody prochází dopravní komunikace nejvyšších hierarchických řádů (R48/S1 resp. I/58 – č. 78 a mezinárodní železniční trať č. 320). Vedle těchto hraničních přechodů se zde nachází celá

řada regionálních i nadregionálních významných přechodů, které ovlivňují kvalitu dopravního propojení Slezského vojvodství a Moravskoslezského kraje. Příležitostí pro další efektivní rozvoj dopravního propojení je především modernizace přechodů stávajících a zřízení některých nových menších přechodů.

Ačkoliv lze konstatovat, že dopravní síť obou regionů a jejich dopravní propojení je v porovnání s ostatními příhraničními regiony ČR a PL na dobré úrovni i zde se dá identifikovat řada nedostatků či výzev do budoucna. Především se jedná o dokončení propojení dálnic D1 a A1 (plánováno na rok 2012) a tím vznik nového silničního hraničního přechodu Věřňovice – Gorzyczki. Další výzvou je potom modernizace mezinárodního železničního tahu Ostrava – Katowice na úsek, který bude součástí vysokorychlostní železniční sítě.

11 SUMMARY

This bachelor thesis is focused on transport interconnection between Czech region called Moravskoslezský and region in Poland which name is Województwo Śląskie. The thesis describes and defines roads and railways network in these regions with frequency and density of transport.

The regions are situated in the great geographical location. Industry is one of the biggest in all of Europe occasion is coal mining and metallurgy. The thesis describes history where went very important pathways and then railways in these regions. Moravskoslezský region and Województwo Śląskie have one of the highest densities of traffic in both countries. Ones of the evaluations are intensity and describing roads or railways border cross. Territory has very important roads and railways which go first of all to the eastern of Europe. Especially motorway in Czech republic D1 (D47), R48 and in Poland is S1 (czech R48 and polish S1 are connected). In the future will be builds motorway A1 which will connect to D1. These roads are the part of Trans-European Transport Network.

The most important roads border crosses are Chotěbuz – Cieszyn and Bohumín – Chalupki which are without limitation of total weight. Results are presented via graphs and tables. In railway border cross is meaningful Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. Trains our ways terminate in stations e.g. Warszawa, Moskva, Villach and so on. The main call appeals for future in road traffics are connect D1 with A1 and build or modernize border crosses. In railway traffic one of the biggest goal is construct high-speed railway corridor. It will be interesting to monitor transport and interconnection between these regions in future.

Key words: Moravskoslezský region, Województwo Śląskie, frequency and density of transport, motorway, border crosses, high-speed railway corridor, interconnection

PODSUMOWANIE

Praca licencjacka skupia się na połączenia transportowe między Moravskoslezským krajem i regionem w Polsce, który nazywamy Województwem Śląskim. Praca opisuje i przedstawia sieć drogową i kolejową włącznie stopnia intensywności i natężenia ruchu w tych regionach.

Regiony mają wyśmienite położenie geograficzne. Przemysł w tych regionach odgrywa bardzo ważną rolę i przejawia się intensywnym wydobywaniem i hutnictwem. Opisywana jest również historia, gdzie przez regiony prowadziły bardzo ważne szlaki a później linie kolejowe. Województwo Morawskośląskie i Województwo Śląskie należą do regionów z najbardziej natężonym ruchem w ramach obu państw. W regionach znajdują się bardzo ważne drogi i koleje, które prowadzą głównie do Europy Wschodniej. Pomiędzy najważniejsze drogi v RCz należy autostrada D1 (D47), R48 i v Polsce chodzi o autostradę S1 (czeska R48 i polska S1 są połączone). W przyszłości zostanie dokończona autostrada A1, która zostanie podłączona do czeskiej autostrady D1. Te drogi należą do Trans-European Transport Network.

Najważniejszymi przejściami granicznymi drogowymi są Chotěbuz – Cieszyn i Bohumín – Chałupki, te przejścia graniczne można przejechać bez ograniczeń całkowitej masy. Między najważniejsze przejścia graniczne kolejowe należy przejście Petrovice u Karviné – Zebrzydowice. Pociągi mają najczęściej jako cel wyznaczone dworce kolejowe w miastach, jak na przykład: Warszawa, Moskwa, Villach itp. Najważniejszym przedsięwzięciem do przyszłości jest połączenie D1 i A1 i również modernizacja przejść granicznych. W transporcie kolejowym, jest najważniejszym celem do przyszłości, wybudowanie korytarza szybkościowego. Napewno będzie ciekawe obserwować rozwój transportu pomiędzy tymi regionami w przyszłości.

Słowa kluczowe: Województwo Morawskośląskie, Województwo Śląski, sieć drogową, ruch, autostrada, przejści graniczny drogowy, korytarz szybkościowego

12 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] BORSA, Maciej, et al. Uwarunkowania rozwoju : Infrastruktura. In *Strategia rozwoju pogranicza Polsko-Czeskiego*. Katowice : [s.n.], 2000. s. 120. ISSN 1234-396X.
- [2] HONS, Josef. *Velká cesta*. Praha : Mladá fronta, 2007. 312 s. ISBN 978-80-204-1597-4.
- [3] JEŽ, Radim; PINDUR, David. Těšínsko v proměnách staletí : sborník přednášek z let 2008-2009 k dějinám Těšínského Slezska. Český Těšín : Muzeum Těšínska, 2010. 281 s. ISBN 978-80-86696-12-6.
- [4] KÖRNER, Milan. Porovnání metropolí, změny jejich významu a změny vazeb – středoevropské souvislosti. In *Proměny středoevropského prostoru. Sborník z konference AUÚP ČR. Ústav územního rozvoje jako příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj – číslo 1/2005*. Brno: ÚÚR, 2005. s. 4-12.
- [5] KŘIVDA, Vladislav; FOLPRECHT, Jan; OLIVKOVÁ, Ivana. *Dopravní geografie I.* Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, 2006. 115 s. ISBN 80-248-1020-4.
- [6] KUTA, Vítězslav; SOCHOR, Vítězslav. Terminál Bohumín - logistické centrum. *Urbanismus a územní rozvoj*. 1999, 2, s. 9-15. ISSN 1212-0855.
- [7] NOVOTNÁ - GALUSZKOVÁ, Jana. Border Crossing v Euroregionu Silesia. In ŘEZÁČ, Miloslav. *Perspektiva vývoje dopravní infrastruktury v mezinárodním regionu krajů Moravskoslezského, Žilinského a vojvodství slezského, opolského*. Ostrava : VŠB-TU, 2007. s. 115. ISBN 978-80-248-1440-7.
- [8] HÝBL, Lubomír. Nadregionální silniční síť v MSK. In ŘEZÁČ, Miloslav. *Perspektiva vývoje dopravní infrastruktury v mezinárodním regionu krajů Moravskoslezského, Žilinského a vojvodství slezského, opolského*. Ostrava : VŠB-TU, 2007. s. 115. ISBN 978-80-248-1440-7.
- [9] PAVLÍČEK, Stanislav . Naše lokálky. Praha : Dokořán, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.

Internetové zdroje:

- [10] BARTUŠKA, Ladislav. Vysokorychlostní železniční doprava v Polsku. Praha, 2011. 3 s. Seminární práce. ČVUT v Praze - Dopravní fakulta. Dostupné z WWW: <http://vrt.fd.cvut.cz/data/seminarky/2010zs/bartuska_vrt-polsko-text.pdf>.
- [11] Bonev, Jan. 2011. Železniční koridory ČR - Popis III.koridoru. K-report. [Online] 2011. [Citace: 30. 4. 2011.] <http://www.k-report.net/koridory/soucasn9b.htm>.
- [12] Central Statistical Office. *Demographic Yearbook of Poland 2010* [online]. 1995-2011 [cit. 2011-03-17]. Central Statistical Office Poland. Dostupné z WWW: <http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_sy_demographic_yearbook_2010.pdf>.
- [13] Ceskedalnice.cz [online]. 2002-2011 [cit. 2011-04-30]. Dálnice D1. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1>>.
- [14] Český statistický úřad. *Statistická ročenka České republiky 2010* [online]. 2011, [cit. 2011-03-17]. Český statistický úřad. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/46002D88EB/\\$File/0001100203.xls](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/46002D88EB/$File/0001100203.xls)>.
- [15] European Commission. Motorway D47 section 47092 Bohumín-state border Czech Republic/Poland [online]. 2011 [cit. 2011-03-24]. Trans-European Transport Network Executive Agency. Dostupné z WWW: <http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/czech_republic/2009-cz-00079-e.htm>.
- [16] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Świerklany - Gorzyczki [online]. 2011 [cit. 2011-04-07]. Kontynuacja Autostrady A1. Dostupné z WWW: <<http://www.a1-swierklany-gorzyczki.pl/start>>.
- [17] Główny Urząd Statystyczny. *Transport Ogółem* [online]. 2010 [cit. 2011-04-18]. Transport – wyniki działalności w 2009. Dostupné z WWW: <http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_tac_transport_activity_results_in_2009.pdf>. ISSN 1506-7998.
- [18] HEESEN, Michel. [michelheesen.nl](http://www.michelheesen.nl) [online]. 2011 [cit. 2011-04-24]. E75 European Highway. Dostupné z WWW: <<http://www.michelheesen.nl/>>.
- [19] IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 30. 4. 2011] Dostupné z : <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>>.

- [20] MARADA, M. (2006): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Kraft, S., Mičková, K., Ryppl, J., Švec, P., Vančura, M.: Česká geografie v evropském prostoru, elektronický sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, s. 169–174.
- [21] Ministerstvo dopravy. [online]. 2006 [cit. 2011-04-08]. Rozvoj železniční infrastruktury. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/>.
- [22] Ministerstvo dopravy. *Dopravní infrastruktura* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Ročenka dopravy České Republiky 2009. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2009.pdf>. ISSN 1801-3090.
- [23] Ministerstvo vnitra ČR. [online]. 2007 [cit. 2011-04-30]. Hraniční přechody. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/prechody/polsko.html>>.
- [24] Moravskoslezský kraj - Krajský úřad. *Polsko* [online]. 2010 [cit. 2011-03-17]. Dostupné z WWW: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/partnerske_regiony/polsko-11553/>.
- [25] Moravskoslezský kraj. [online]. 2008 [cit. 2011-04-30]. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. Dostupné z WWW: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/doprava/dop_01_dopravnikoncepce_uplnazprava.pdf>.
- [26] Panoramio. [online]. 2008 [cit. 2011-04-30]. Schengen Zone: Polish - Czech border. Owsiszczce - Pišť. Dostupné z WWW: <<http://www.panoramio.com/photo/14466618>>.
- [27] Panoramio. [online]. 2008 [cit. 2011-05-01]. Poland - Czech Republic border, Sudice-Pietraszyn. Dostupné z WWW: <<http://www.panoramio.com/photo/10799555>>.
- [28] PLANstudio. [online]. 2005-2010 [cit. 2011-04-30]. Mapy.cz. Dostupné z WWW: <<http://mapy.cz/>>.
- [29] Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 2011 [cit. 2011-04-30]. Bohumín – státní hranice Česko/Polsko. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf006/\\$file/d47-47092-bohumin-st-hr.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf006/$file/d47-47092-bohumin-st-hr.pdf)>.
- [30] Ředitelství silnic a dálnic ČR. [online]. 2011 [cit. 2011-04-30]. Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005. Dostupné z WWW: <<http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>>.

- [31] SLÁDEK, Pavel. *K počátkům Košicko-bohumínské dráhy*. Týdeník Českých Drah - Železničář [online]. 4/2009, 4, [cit. 2011-04-17]. Dostupný z WWW: <http://www.cd.cz/old/TCD2009/9_4kosic.htm>.
- [32] Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Program TEN-T [online]. 2009 [cit. 2011-04-02]. Správa železniční dopravní cesty. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/program-ten-t.html>>.
- [33] Statutární město Opava. [online]. 2007 [cit. 2011-04-23]. Border crossing v Euroregionu Silesia II. etapa. Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/assets/files/1652/cz-a1.pdf>>.
- [34] TÁBORSKÝ, Jan. Železniční síť v ČR a její modernizace. *4stav* [online]. 2009, 1, [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.4stav.cz/zeleznicni-sit-v-cr-a-jeji-modernizace_4c2673>.
- [35] TÝFA, Lukáš. Vysokorychlostní tratě [online]. 2007 [cit. 2011-04-30]. Hlavní parametry vysokorychlostních tratí. Dostupné z WWW: <<http://vrt.fd.cvut.cz/index.php?file=parametry&action=show>>.
- [36] United Nations. United Nations Economic Commission for Europe [online]. c2000-2008 [cit. 2011-04-10]. About the Trans-European Motorways (TEM). Dostupné z WWW: <<http://www.unece.org/trans/main/tem/tem.html>>.
- [37] Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. [online]. 2009 [cit. 2011-04-04]. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego : Śląskie 2020. Dostupné z WWW: <<http://www.slaskie.pl/zalaczniki/2010/02/24/1267017716/1267017953.pdf>>.
- [38] Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Komunikacja : Autostrady, koleje, lotniska [online]. 2003-2010 [cit. 2011-04-04]. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Gospodarka. Dostupné z WWW: <http://www.slaskie.pl/strona_n.php?jezyk=pl&grupa=9&dzi=1251197279&art=1255609247&id_menu=265>.
- [39] Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego [online]. 2010 [cit. 2011-04-09]. Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000 – 2020. Dostupné z WWW: <http://bip.slaskie.pl/STRATEGIA/strategia_07_05.pdf>.

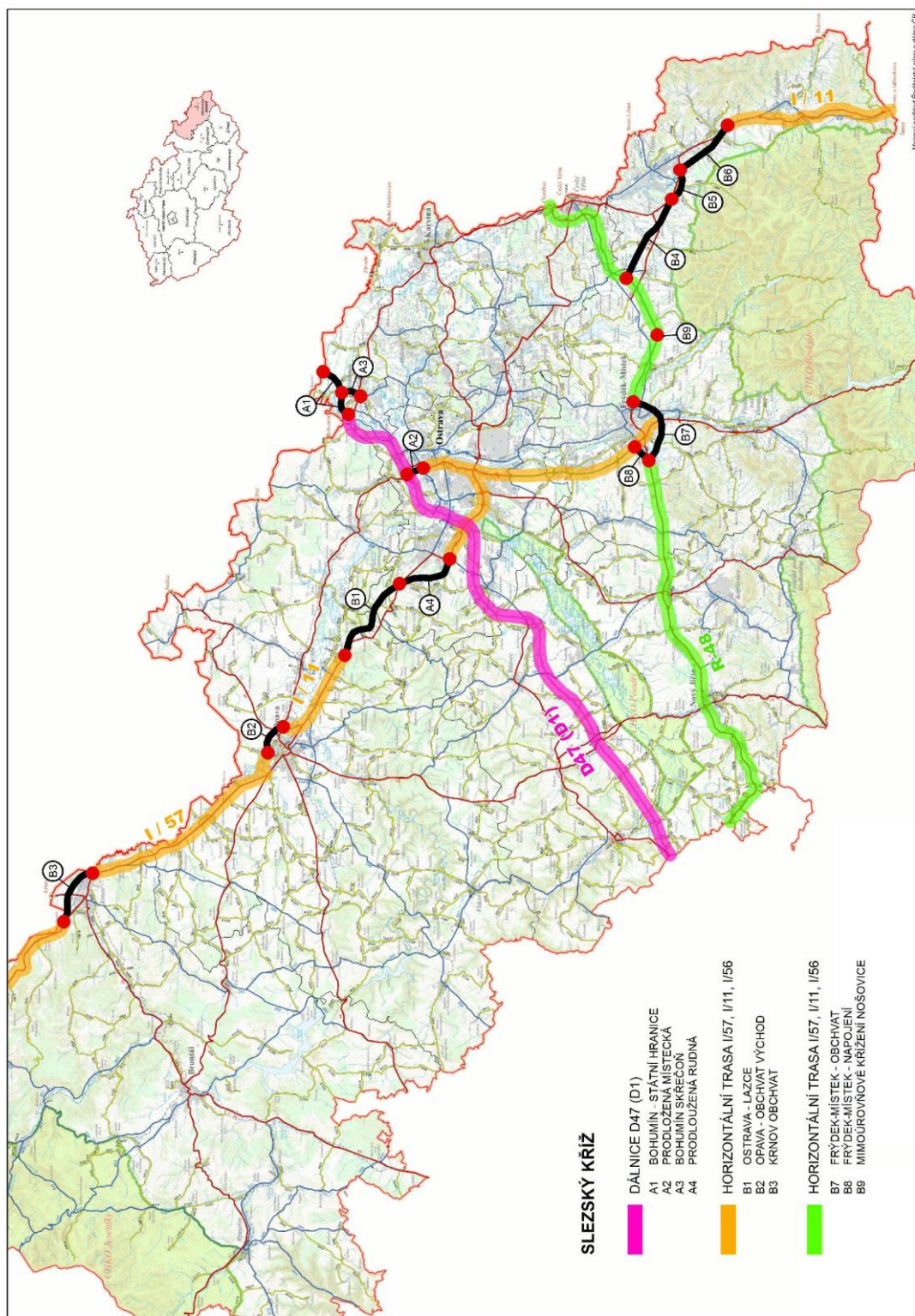
13 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIS	geografický informační systém
IDOS	Integrovaný dopravní systém
MPS	malý pohraniční styk
PL	Polsko
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SHP	shapefile
SK	Slovensko
SO ORP	správní obvody obce s rozšířenou působností
SRN	Spolková republika Německo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEM	Trans-European Motorway
TEN-T	The Trans-European Transport network
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
VRT	vysokorychlostní trať

14 PŘÍLOHY

- Příloha 1: Motiv slezského kříže
- Příloha 2: Seznam dotazovaných odborníků v rámci šetření
- Příloha 3: Porovnání zatřídění komunikační sítě ČR a PR
- Příloha 4: Rychlostní silnice R48 – S1
- Příloha 5: Silniční hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn
- Příloha 6: Silniční hraniční přechod Bohumín – Chalupki
- Příloha 7: Silniční hraniční přechod Sudice – Pietraszyn
- Příloha 8: Silniční hraniční přechod Bukovec – Jasnowice
- Příloha 9: Silniční hraniční přechod Horní Lištná - Leszna Górna
- Příloha 10: Silniční hraniční přechod Český Těšín – Cieszyn (most Svobody a Družby)
- Příloha 11: Silniční hraniční přechod Dolní Marklowice – Marklowice Górne
- Příloha 12: Silniční hraniční přechod Dolní Závada – Gołkowice
- Příloha 13: Silniční hraniční přechod Dolní Pišť – Owsiszczce
- Příloha 14: Železniční hraniční přechod Bohumín – Chalupki
- Příloha 15: Železniční hraniční přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice

Příloha 1: Motiv slezského kříže



(zdroj: Statutární město Opava, 2007)

Příloha 2: Seznam dotazovaných odborníků v rámci šetření

- Ing. Stanislava Kubešová (analytik informačních a komunikačních technologií ŘSD ČR), od které byly získány a použity data ohledně sčítání dopravy v jednotlivých úsecích.
- Od Ing. Ladislava Volného (ŘSD Ostrava) byly poskytnuty informace ohledně přemístění sčítacích úseků ve sčítání dopravy.
- S Ing. Jaromírem Kartousem (regionální zmocněnec ČSÚ Ostrava) byly řešeny cestující na železničních hraničních přechodech.
- Ing. Libor Částka (vedoucí oddělení silničního hospodářství v Moravskoslezském kraji) poskytl informace ohledně koncepce Moravskoslezského kraje.
- Ing. Jana Novotná Galuszková (tajemnice Euroregionu Silesia) poskytla studii Border crossing v Euroregionu Silesia.
- Rozhovory se starosty obcí (Věřňovice - Mgr. Pavel Buzek, Chotěbuz - Martin Pinkas), kterým byly kladeny otázky ohledně významu a přínosu komunikací (hraničních přechodů) a výhledy do budoucna.
- Rozhovory na centrech ČD v Karviné, Bohumíně, Ostravě a Českém Těšíně, kde byly poskytovány informace ohledně lokálních tratí.
- Ing. Martin Freith (Krajské centrum osobní dopravy Ostrava - Skupina jízdních řádů a technologie) byl tázán na datum a důvod zrušení spoje mezi Českým Těšínem a Cieszynem.

Příloha 3: Porovnání zařazení komunikační sítě ČR a PL

Česká republika			Polsko		
kód	název	majetek	kód	název	majetek
D	dálnice	stát	A	Autostrada (dálnice)	stát
R/SM	významné silnice I.třídy v režimu rychlostní silnice nebo silnice pro motorová vozidla	stát	S	Ekspresowe drogi (rychlostní komunikace)	stát
I.	ostatní silnice I. třídy	stát	GP	Głowne drogi ruchu przyspieszowego (hlavní „zrychlené“ komunikace)	wojvodství
			G	Głowne drogi (hlavní komunikace)	wojvodství
II.	silnice II.třídy	kraj	Z	Drogi zbiorcze (sběrné komunikace)	wojvodství
III.	silnice III.třídy	kraj	L	Drogi lokalne (lokální komunikace)	wojvodství
			D	Drogi dojazdowe (přístupové komunikace)	wojvodství

(zdroj: Moravskoslezský kraj, 2008, s. 52)

Příloha 4: Rychlostní silnice R48 – S1



(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 5: Silniční hraniční přechod Chotěbuz – Cieszyn



(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 6: Silniční hraniční přechod Bohumín – Chalupki



(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 7: Silniční hraniční přechod Sudice – Pietraszyn



(zdroj: Panoramio, 2008)

Příloha 8: Silniční hraniční přechod Bukovec – Jasnowice



(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 9: Silniční hraniční přechod Horní Lištná - Leszna Górna

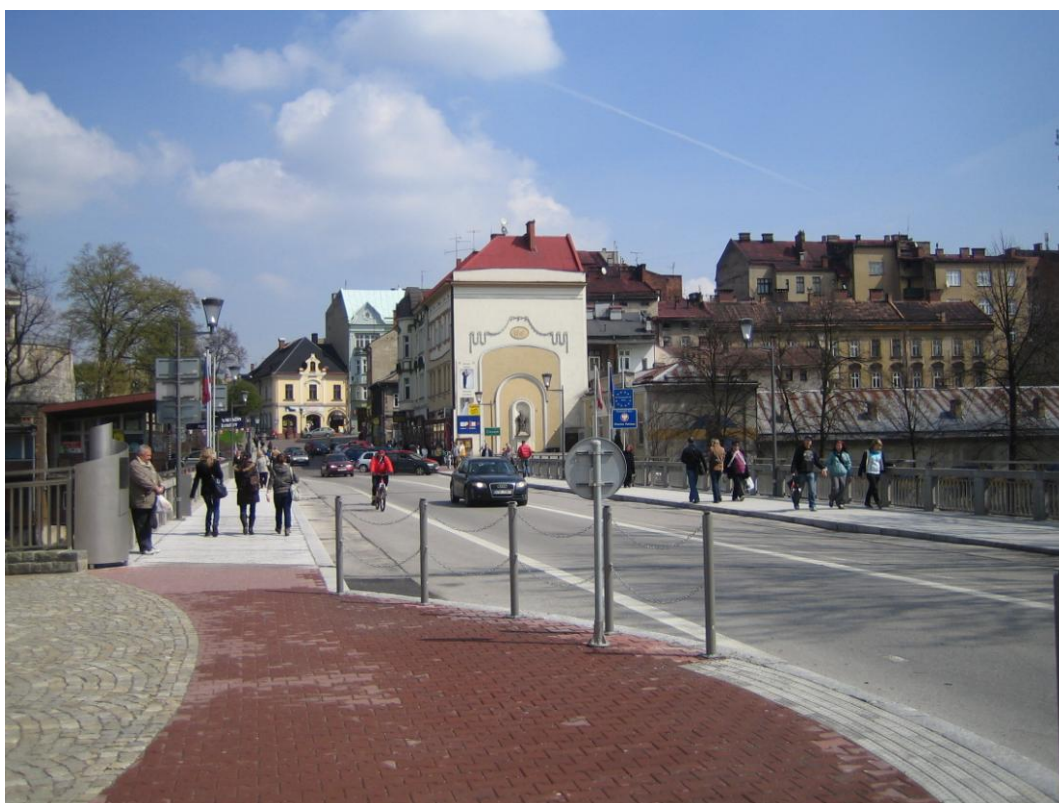


(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 10: Silniční hraniční přechod Český Těšín – Cieszyn (most Svobody a Družby)



most Svobody (zdroj: Fojtík, 2011)



most Družby (zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 11: Silniční hraniční přechod Dolní Marklovice – Marklowice Górne



(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 12: Silniční hraniční přechod Dolní Závada – Gołkowice



(zdroj: Fojtík, 2011)

Příloha 13: Silniční hraniční přechod Dolní Pišť – Owsiszcze



(zdroj: Panoramio, 2008)

Příloha 14: Železniční hraniční přechod Bohumín – Chalupki



(zdroj: Fojtík)

Příloha 15: Železniční hraniční přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice



(zdroj: Fojtík, 2011)