

VŠB- Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra dopravního stavitelství

Doprava na komunikacích Hlučínska a předpokládaný vývoj v budoucnu

Traffic on Roads Hlučín Region and Expected Development in the Future

Student:

David Woznica

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Miloslav Řezáč, Ph.D.

Ostrava 2016

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta stavební
Katedra dopravního stavitelství

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. David Woznica**

Studijní program: N3607 Stavební inženýrství

Studijní obor: 3607T036 Dopravní stavby

Specializace: 02 Dopravní inženýrství

Téma: **Doprava na komunikacích Hlučínska a předpokládaný vývoj v budoucnu**
Traffic on Roads Hlučín Region and Expected Development in the
Future

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

Úkolem studenta je zpracovat dopravně-inženýrské údaje o dopravě na stávající dopravní síti Hlučínska, aktuální dopravní vazby a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. S ohledem na rozvoj území a předpokládané změny v intenzitách a směrování dopravy navrhnout doplnění dopravního skeletu, optimalizovat vazby na nadřazenou dopravní síť a spojení s většími sídly v území. Zároveň je třeba zvýšit bezpečnost a spolehlivost dopravy.

Seznam doporučené odborné literatury:

1. Kaun M. – Lehovec F.: Pozemní komunikace 20. ČVUT Praha, 2000
2. Ďurčanská D. a kol. Mestské komunikácie. Žilinská univerzita, 2010
3. TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů obcemi. CDV, 2001
4. Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací. CDV Brno, 2001
5. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 2004
6. ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 2007
7. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 2006

Prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě

.....

podpis studenta

Prohlašuji:

- byl jsem seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).
- Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠBTUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě

Anotace:

WOZNICA, D. Doprava na komunikacích Hlučínska a předpokládaný vývoj v budoucnu
Fakulta stavební, VŠB-TU Ostrava

Diplomová práce se zabývá analýzou a studií získaných dopravně – inženýrských informací na stávající dopravní síti z oblasti Hlučínska a okolí, dále řeší dopravní vazby a bezpečnost. S ohledem na rozvoj území a předpokládané změny v intenzitách a směřování dopravy je třeba navrhnout opatření. Tato diplomová práce se skládá z hlavní části a příloh, hlavní část tvoří 63 stran. V diplomové práci je rozebráno množství studií, které se věnují řešenému území. V závěru budou shrnuty dosažené výsledky

Anotation:

WOZNICA, D. Traffic on Roads Hlučín Region and Expected Development in the Future,
The Faculty of Civil Engineering, VŠB-Technical University of Ostrava

The dissertation thesis deals with the analysis and studies with gained traffic-engineering data on the existing transport network Hlučínska, current transport links and traffic safety on roads. With regard to the development of the territory and anticipated changes in intensities and routing traffic there is need for a procurement. This Thesis consists of a main part and the attachments, the main part is contain 63 pages. In the thesis I am analyzing many studies, which deals with the area. The results will be summarized in the end.

Klíčová slova

Intenzita dopravy

Výhledová intenzita

Technická studie

Analýza

Přeložka

Územní plán

Sdružení obcí

Rozvoj území,

Pozemní komunikace

Průtah obcí

Key words

Traffic intensity

Forward-intensity

Technical studies

Analysis

Rerouting

Zoning plan

Association of municipalities

Development of the area

Roads

Stretching municipality

Obsah

Anotace:	5
Klíčová slova.....	6
Seznam použitých zkratek.....	9
1. Úvod.....	11
2. Vymezení řešené oblasti	12
Historické hranice v minulosti	13
3. Analýza řešené oblasti	17
MAS - Sdružení obcí Hlučínska.....	17
Současné územní vymezení	17
Obyvatelstvo.....	19
Vývoj počtu obyvatel	21
Podnikání a zaměstnanost	22
Podnikatelské subjekty.....	24
Občanská vybavenost.....	27
Cestovní ruch.....	30
4. Dopravně-inženýrské údaje	30
Železniční doprava	31
Letecká doprava	32
Cyklostezky.....	32
Autobusová doprava.....	34
Silniční doprava.....	35
Bezpečnost dopravy a nehodovost na I/56	43
Příhraničí a POLSKO	47
5. Plánovaná přeložka I/56.....	49
Popis plánované stavby Dolní Benešov – Ostrava.....	52
Popis plánované stavby Opava – Dolní Benešov	53

6. Závěr a doporučení.....	55
Dopravní vazby	55
7. Seznam použitých pramenů:	59
8. Přílohy.....	61

Seznam použitých zkratk

CBC	Cross-Border Cooperation (přeshraniční spolupráce)
ČD	České dráhy a. s.
Cluster	Funkčně propojená skupina jednotlivých projektů či námětů, které vzájemně souvisejí.
CR	Cestovní ruch
ČSÚ	Český statistický úřad
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DN	Dopravní nehoda
ENV	Pilíř životního prostředí
MAS	Místní akční skupina Hlučínsko
MSK	Moravskoslezský kraj
MHD	Městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
PD	Projektová dokumentace
PK	Pozemní komunikace
PÚR	Politika územního rozvoje ČR
RP	Regulační plán
RURÚ	Rozbor udržitelného rozvoje území
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SOC	Pilíř soudržnosti společenství obyvatel
HOSP	Pilíř hospodářských podmínek

SOH	Sdružení obcí Hlučínska
TEN-T	Transevropská dopravní síť
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
ÚS	Územní studie
ÚP	Územní plán – jednotlivých obcí
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚTP	Územně-technický podklad
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚPN VÚC	Územní plán velkého územního celku
ZÚR	Zásady územního rozvoje – Moravskoslezského kraje

1. Úvod

Tato diplomová práce se zabývá řešením získaných dopravně – inženýrských údajů o dopravě na stávající dopravní síti Hlučínska, dále zohledňuje sociální a environmentální jevy a rozvoj v dané oblasti, dopravní vazby v řešené oblasti a jejich možné napojení na další komunikační síť. Na základě poznatků o stávajících a výhledových intenzitách na komunikacích, směřování dopravy, rozvoji území, dopravní bezpečnosti a spolehlivosti, nastíním možná řešení problémových částí a vyzdvihnu důležité části v oblasti, které je potřeba do budoucna řešit.

2. Vymezení řešené oblasti

Hlučínsko se nachází na východě České republiky ve slezském kraji. Řešená oblast se rozléhá mezi městy Ostrava a Opava.



Obr. 1: Mapa Česka s vyznačenou řešenou oblastí (červeně)

Oblast Hlučínska je z jihu a východu jednoznačně vymezena řekami Opavou a Odrou, které tvoří přirozenou hranici a v letech 1742-1920 tvořily hranice Pruska. Ze severu tvoří hranice Polsko, které tvoří významnou část dopravního toku na české silnice nacházející se na Hlučínsku. Ze západu pak leží město Opava.



Obr. 2: Vymezení oblasti Hlučínska

Na řešeném území se nachází 27 obcí, ve kterých žije přes 65 tisíc obyvatel. Rozloha území Hlučínska je 295 km², což představuje 26% rozlohy okresu Opava a 5,4% rozlohy Moravskoslezského kraje. Hlučínsko představuje co do rozlohy zhruba 26% území okresu Opava a 5,4% území Moravskoslezského kraje.

Na Hlučínsku žije přes 65 tisíc obyvatel, což představuje 36,2% obyvatelstva okresu Opava a 5,2% populace Moravskoslezského kraje.

Na území Hlučínska se nachází 3 města (Hlučín, Kravaře a Dolní Benešov), ve kterých žije přibližně 40% obyvatel. Největšími obcemi jsou Ludgeřovice, Bolatice, Štěpánkovice a Koberice. Historicky k území Hlučínska přináležejí rovněž 5 obcí, které jsou v současné době městskými částmi Ostravy - Koblov, Antošovice, Lhotka, Petřkovice a Hošťálkovice, a rovněž Malé Hoštice, které jsou nyní součástí města Opavy.

Historické hranice v minulosti

Aby byl pochopen aktuální stav hospodářské, ekonomické, kulturní a dopravní situace v oblasti Hlučínska, je třeba se zaměřit na minulost a historický vývoj, který současné situaci předcházel.

Oblast, která je dnes označovaná jako Hlučínsko (název se začal objevovat až po roce 1920), byla dle archeologických nálezů osídlena již v době kamenné. Ve středověku bylo Hlučínsko nejprve holašickou provincií v rámci Moravy a v roce 1318 se stalo součástí opavského knížectví. Středověké osídlování probíhalo pod vlivem kolonizačních snah velehradského kláštera. Jižní část osídlovali kolonisté z Moravy (odtud pozdější označení „Moravci“) a na severu se usazovali kolonisté němečtí.

Hlučínské panství několikrát změnilo majitele, až v roce 1742, po první prusko-rakouské válce připadlo Prusku jako součást hlubčické správní oblasti a později okresu Ratiboř. Během druhé (1744 – 1745) a třetí (1756 – 1763) prusko-rakouské války oblast Hlučínska značně trpěla, protože byla nárazníkovou zónou, která byla střídavě obsazována vojsky obou stran. Místní obyvatelé, byli pruskou vrchností považováni za neloajální a nespolehlivé a proto všelijak utlačováni robotními povinnostmi a požadavky na dodávky zásob i mužů pro armádu.

Održením od českých zemí se Hlučínsko dostalo do kulturní, jazykové a jako silně katolická oblast i náboženské izolace. Pruští Moravci si přesto udržovali svůj vlastní jazyk a němčinu používali jen při styku s úřady a při sezónních pracích ve vnitrozemí.

Připojení k ČSR 1920 - 1938

Na Pařížské mírové konferenci vzneslo Československo nárok prakticky na celý ratibořský okres, z důvodu slovanského (moravského) původu obyvatelstva, přičemž hlavním argumentem byl jejich mateřský jazyk. Po posouzení byl tento požadavek zredukován a Československu připadlo 36 obcí (plus další dvě dodatečně v roce 1923), z nichž největší byl Hlučín, který dal název celé oblasti s celkem padesáti tisíci obyvateli.



Obr. 3: rozdělení Ratibořska dle Versailleské smlouvy, 1920



Obr. 4: 38 hlučínských obcí a měst připojených po první světové válce k ČSR

Nová hranice byla stanovena jako spojnice měst Bohumín a Kietrz, přičemž nebyl brán velký ohled na národnostní složení obyvatel, takže některé obce s převahou česky mluvících obyvatel zůstaly Německu a naopak čistě německé Sudice a Třebom připadli Československu. Někteří Hlučičané (celkem 4604) využili práva optovat ve prospěch jiného občanství a vystěhovali se do Německa. Tak jako svérázní Moravci odolávali germanizaci a protestanství, bránili se i počestřování a atheismu.

Během první republiky nebyl proces integrace Hlučína do ČSR moc úspěšný. Manipulace s určením národnosti při sčítání lidu, nezdařená pozemková reforma, vynucované počestřování německých jmen a další negativní zkušenosti s českými úřady, vedly k podpoře německých nacionalistických stran a spolků. Henleinova strana SdP zde proto v roce 1935 zaznamenala jasné vítězství (66 %) a stále více Hlučičanů se upíralo k Německu jako k prosperující velmoci, která jim měla pomoci od chudoby a nezaměstnanosti.

Období 1938 – 1945

Hlučínsko po Mnichovu v roce 1938 nepřípadlo k župě Sudety, ale na „odčinění versailleské křivdy“ se stalo opět plnohodnotnou součástí Třetí říše se všemi právy a povinnostmi, které z toho pro obyvatele vyplývaly. Většina mužů byla odvedena do armády, kde mnoho z nich padlo (3000 mrtvých, 5000 zraněných), což značně ochladilo nadšení z

„německého snu“. Ústup německých vojsk před Rudou armádou zanechal na Hlučínsku velké škody prakticky ve všech obcích. Ještě mnohem větší škody zde zanechala válka v lidských duších.

Po roce 1945

Navzdory německému občanství většiny obyvatel, byly poválečné odsuny na Hlučínsku mnohem mírnější, než v Sudetech. Konfiskace majetku a vysídlení se týkaly prakticky jenom členů Freikorpsu, dobrovolných SS a předních činitelů nacistických organizací. Celkem bylo takto po válce do Německa odsunuto pouze 1300 obyvatel Hlučínska a 700 jich odešlo dobrovolně. Hlavním důvodem k tomuto přístupu byly územní nároky Československa, které si chtělo nejen zachovat Hlučínsko, ale získat i Ratibořsko a Hlubčicko. A nebylo možné argumentovat převahou česky (moravsky) mluvícího obyvatelstva a zároveň jej většinu prohlásit za Němce a vystěhovat.

V roce 1948 probíhalo další přesídlování a to z důvodu komunismu. Do Německa se stěhovaly německé rodiny, další skupinou lidí byli zemědělci, kteří se nechtěli stát členy JZD a byli by zbaveni majetku a vzati do vazby. Nastávajících čtyřicet let rudého komunismu Hlučínsku hledání jeho identity příliš neusnadnilo, region si na první pohled zachovává svůj svéráz a návštěvníka z vnitrozemí překvapí svou „německou“ spořádaností, upravenými předzahrádkami a čistými veřejnými prostranstvími, na jejichž úklidu se podílí sami obyvatelé.

I proto se celé oblasti dodnes říká „Prajzská“ (z Preussen) a obyvatelům „Prajzáci“.

3. Analýza řešené oblasti

MAS - Sdružení obcí Hlučínska

Dne 27. října 1998 došlo k podepsání zakladatelské smlouvy mezi 24 členy (Hlučín, Kravaře, Dolní Benešov, Bohuslavice, Bolatice, Darkovice, Hať, Hněvošice, Chlebičov, Chuchelná, Kobeřice, Kozmice, Ludgeřovice, Markvartovice, Oldřišov, Rohov, Služovice, Sudice, Šilheřovice, Štěpánkovice, Třebom, Velké Hoštice, Vřesina, Závada). Sdružení bylo zapsáno do registru sdružení vedeného u Okresního úřadu Opava - referátu vnitřních věcí. Později přistoupili obce Pišť, Bělá, Strahovice. Historicky k území Hlučínska přináležejí rovněž 5 obcí, které jsou v současné době městskými částmi Ostravy – Koblou, Antošovice, Lhotka, Petřkovice a Hošťálkovice, a rovněž Malé Hoštice, které jsou nyní součástí města Opavy.

Důvod založení - po Sametové revoluci v roce 1989 přišla reforma veřejné správy a s ní i politické boje o moc. Na základě těchto skutečností docházelo stále více k odlučování oblasti Hlučínska od finančních prostředků. Přirozenou reakcí bylo vytvoření určitého sdružení, které by hájilo zájmy Hlučínska. Ke spolupráci se přihlásilo 35 obcí. 18. září 1991 se konalo první ustavující zasedání Sněmu starostů Sdružení obcí Hlučínska (SOH). Na tomto zasedání byla zvolena Rada SOH a předseda. Sdružení také koordinovalo vznik a činnost dílčích dobrovolných svazků obcí, které se zaměřovaly na dosažení úzce specifického cíle např. plynofikace. Sdružení značnou měrou přispělo k otevření hraničních přechodů s malých pohraničním stykem s Polskem.

Sdružení obcí Hlučínska se v současné době zaměřuje převážně na spolupráci v oblasti cestovního ruchu a propagaci regionu jako celku v historickém spjatém regionu Hlučínska a sousedních polských gmin Horního Slezska. Cílem by měla být propagace celého území a to dokonce za pomoci využití moderních technologií a zpřístupnění celého regionu všem možným cílovým skupinám.

Současné územní vymezení

Pokud jde o územní vymezení, ze srovnání podrobných historických a současných map vyplývá, že historické Hlučínsko, tak jak bylo připojeno k Československu, zahrnuje následující území: katastrální území Antošovice (součást městského obvodu Slezská Ostrava), obec Bělá, obec Bohuslavice, katastrální území Bobrovníky (součást města Hlučín), obec Bolatice, obec Darkovice, katastrální území Darkovičky (součást města Hlučín), malou nezastavěnou severní část katastrálního území obce Dobroslavice, město Dolní Benešov, obec Hať, téměř celé katastrální území Hlučín (součást města Hlučín), obec Hněvošice, téměř celé

katastrální území ostravského městského obvodu Hošťálkovice, obec Chlebičov, obec Chuchelná, některé zemědělské pozemky na severním a východním okraji opavského katastrálního území Kateřinky, obec Kobeřice, téměř celé katastrální území Koblov (součást ostravského městského obvodu Slezská Ostrava), obec Kozmice, většinu území katastrálního území města Kravaře (k Hlučínsku nepatřila jeho místní část Dvořisko), téměř celé území opavské městské části Malé Hoštice, meandr řeky Opavy v katastrálním území Lhota u Opavy (součást obce Háj ve Slezsku), téměř celé katastrální území ostravského městského obvodu Lhotka, obec Ludgeřovice, obec Markvartovice, obec Oldřišov, nepatrnou nezastavěnou část katastrálního území ostravského městského obvodu Nová Ves, nepatrná část opavského katastrálního území Opava-Předměstí, téměř celé katastrální území ostravského městského obvodu Petřkovice, obec Píšť, již zaniklý meandr Odry v katastrálním území Přívoz (součást městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz), nepatrná nezastavěná část katastrálního území Pudlov (součást města Bohumín), obec Rohov, obec Služovice, obec Strahovice, obec Sudice, obec Šilheřovice, obec Štěpánkovice, obec Třebom, téměř celé území obce Velké Hoštice, nepatrná nezastavěná část katastrálního území Vrbice (součást města Bohumín), obec Vřesina a obec Závada.

Obyvatelstvo

Řešené území MAS Hlučínsko se skládá z katastrů 29 obcí. Mezi nimi se třetina obcí pohybuje v rozmezí 500-1000 obyvatel, třetina v rozmezí 1000-2000 obyvatel a třetí třetina má od 2000 do 7000 obyvatel. Výjimku tvoří obce s rozšířenou působností jako je Hlučín (přes 13000 obyvatel).



Obr. 5: hranice obcí

Hlučín má funkci spádové obce pro velkou část území a přesto v něm žije pouze 21% obyvatel území MAS. Rozmístění obyvatel je tedy poměrně rovnoměrné s několika dalšími menšími centry (Kravaře, Dolní Benešov).

Porovnáním katastrálních území lze dojít k tomu, že rozdíly jsou v rámci MAS malé největší katastr mají Šilheřovice, Hlučín a Kravaře. Nejmenší obcí je Třebom, nacházející se ve výběžku při hranicích s Polskem. V tabulce je uvedena sídelní struktura obcí.

<i>Obec</i>	<i>Rozloha</i>		<i>Obyvatelstvo</i>		<i>Hustota zalidnění (obyv./km²)</i>	<i>Místní části</i>	
	<i>km²</i>	<i>podíl na MAS (%)</i>	<i>počet (31. 12. 2012)</i>	<i>podíl na MAS (%)</i>		<i>Počet</i>	<i>Názvy</i>
Bělá	2,9	0,9	668	1,0	233,2	1	Bělá
Bohuslavice	15,3	5,0	1 681	2,5	109,7	1	Bohuslavice
Bolatice	13,2	4,3	4 441	6,6	335,5	2	Bolatice, Borová
Darkovice	5,1	1,7	1 343	2,0	261,3	1	Darkovice
Děhylov	5,1	1,7	679	1,0	133,7	1	Děhylov
Dobroslavice	7,2	2,4	756	1,1	104,4	1	Dobroslavice
<i>Dolní Benešov</i>	14,8	4,8	4 116	6,1	278,0	2	Dolní Benešov, Zábřeh
Hať	15,7	5,1	2 546	3,8	161,7	1	Hať
<i>Hlučín</i>	21,1	6,9	14 042	20,7	664,3	3	Hlučín, Bobrovníky, Darkovičky
Hněvošice	6,2	2,0	1 030	1,5	167,1	1	Hněvošice
Chlebičov	3,6	1,2	1 093	1,6	301,9	1	Chlebičov
Chuchelná	7,7	2,5	1 266	1,9	165,0	1	Chuchelná
Kobeřice	17,2	5,6	3 280	4,8	191,2	1	Kobeřice
Kozmice	10,9	3,5	1 881	2,8	173,1	1	Kozmice
<i>Kravaře</i>	19,4	6,3	6 737	10,0	347,8	3	Kravaře, Kouty, Dvořísko
Ludgeřovice	10,8	3,5	4 777	7,1	441,3	1	Ludgeřovice
Markvartovice	6,8	2,2	1 933	2,9	284,8	1	Markvartovice
Oldřišov	15,8	5,1	1 363	2,0	86,4	1	Oldřišov
Píšť	15,7	5,1	2 104	3,1	134,2	1	Píšť
Rohov	6,6	2,2	607	0,9	91,4	1	Rohov
Služovice	6,0	1,9	820	1,2	136,8	2	Služovice, Vrbka
Strahovice	5,1	1,7	909	1,3	179,1	1	Strahovice
Sudice	9,4	3,1	655	1,0	69,5	1	Sudice
Šilheřovice	21,7	7,0	1 595	2,4	73,7	1	Šilheřovice
Štěpánkovice	12,5	4,1	3 167	4,7	252,8	3	Štěpánkovice, Bílá Bříza, Svoboda
Třebom	9,5	3,1	218	0,3	22,9	1	Třebom
Velké Hoštice	10,0	3,3	1 810	2,7	180,3	1	Velké Hoštice
Vřesina	6,9	2,2	1 580	2,3	229,2	1	Vřesina
Závada	5,3	1,7	583	0,9	110,7	1	Závada
MAS Hlučínsko	307,5		67 680		220,1		
Moravskoslezs ký kraj	5427,1		1 226 602		226,0		
Celá ČR	78866,2		10 516 125		133,3		

Tab. 1: Sídlní struktura obcí, Zdroj: ČSÚ, 2012 [13]

Vývoj počtu obyvatel

Dle údajů z dokumentu o sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 žije na území MAS 66 300 obyvatel, oproti za předešlých 20 let se stav mírně snížil o 2,5% obyvatel, nicméně úbytek je menší v celém Moravskoslezském kraji (-3,94 %). V posledních deseti letech je úbytek obyvatel na území MAS nepatrný (-0,2%), což poukazuje na sídelně stabilizované území, které je podle všeho celkem atraktivní pro obyvatele. V 16 obcích došlo v posledních 10 letech k přírůstku obyvatel, ve 13 obcích k úbytku. Nelze říci, že by obce s úbytkem obyvatel měly nějakou společnou charakteristiku - jsou různé velikosti i různé lokace v rámci MAS. Výrazně největší úbytek počtu obyvatel je pozorovatelný v Hlučíně (21,5%).

Obec	Počet obyvatel			Vývoj počtu obyvatel			
	1991	2001	2011	2001-2011		1991-2011	
				změna	%	Změna	%
Bělá	722	710	661	-49	-6,9	-61	-9,2
Bohuslavice	1 496	1 568	1 621	53	3,4	125	7,7
Bolatice	4 172	4 134	4 341	207	5,0	169	3,9
Darkovice	1 171	1 209	1 272	63	5,2	101	7,9
Děhylov	675	645	664	19	2,9	-11	-1,7
Dobroslavice	671	697	751	54	7,7	80	10,7
Dolní Benešov	4 382	4 383	4 131	-252	-5,7	-251	-6,1
Hať	2 470	2 569	2 516	-53	-2,1	46	1,8
Hlučín	16 903	14 347	13 917	-430	-3,0	-2 986	-21,5
Hněvošice	957	1 028	1 000	-28	-2,7	43	4,3
Chlebičov	1 044	1 069	1 059	-10	-0,9	15	1,4
Chuchelná	1 317	1 328	1 341	13	1,0	24	1,8
Kobeřice	3 122	3 204	3 222	18	0,6	100	3,1
Kozmice	1 821	1 806	1 761	-45	-2,5	-60	-3,4
Kravaře	6 548	6 684	6 570	-114	-1,7	22	0,3
Ludgeřovice	4 490	4 596	4 650	54	1,2	160	3,4
Markvartovice	1 695	1 768	1 826	58	3,3	131	7,2
Oldřišov	1 243	1 334	1 311	-23	-1,7	68	5,2
Píšť	2 103	2 095	2 070	-25	-1,2	-33	-1,6
Rohov	592	602	618	16	2,7	26	4,2
Služovice	760	816	790	-26	-3,2	30	3,8
Strahovice	872	896	920	24	2,7	48	5,2
Sudice	596	662	641	-21	-3,2	45	7,0
Šilheřovice	1 555	1 517	1 601	84	5,5	46	2,9
Štěpánkovice	2 956	3 037	3 060	23	0,8	104	3,4
Třebom	215	202	206	4	2,0	-9	-4,4
Velké Hoštice	1 608	1 644	1 756	112	6,8	148	8,4
Vřesina	1 258	1 308	1 450	142	10,9	192	13,2

Závada	561	576	574	-2	-0,3	13	2,3
MAS Hlučínsko	67 975	66 434	66 300	-134	-0,2	-1 675	-2,5
Moravskoslezský kraj	1 281 031	1 256 912	1 230 613	-26 299	-2,1	-50 418	-3,9
Celá ČR	10 302 215	10 230 060	10 436 560	206 500	2,0	134 345	1,3

Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel 1991-2011, [13]

Zajímavé je srovnání počtu obyvatel Hlučínska v delším historickém období. Počet obyvatel v oblasti totiž stabilně roste, z 34 tisíc obyvatel v roce 1869 na dnešních 66 tisíc obyvatel. Navíc historický odsun Němců po druhé světové válce, který postihl v podstatě celý demografický vývoj celého pohraničí České republiky, se na Hlučínsku nijak zásadně neprojevil. Díky komplikovaným národnostem a jejich poměrů na tomto území bylo odsunuto asi jen 4 tisíce obyvatel, i když určité množství mužů také padlo v německé armádě. Proto je patrné mírné snížení populace mezi lety 1930 a 1950, ale v roce 1961 už nastává opět rychlý nárůst.

Podnikání a zaměstnanost

Aby se region mohl rozvíjet, je třeba aby měl ekonomicky aktivní obyvatelstvo. Stejně jako sociální sféra prošlo i hospodářství na území MAS Hlučínsko v posledních desetiletích mnoha změnami. Restrukturalizace a racionalizace ovlivnily fungování velkých podniků, některé z nich musely ukončit činnost. Na druhé straně se obnovilo a rozvíjelo drobného podnikání. Objevují se stále nové obory podnikání, které reagují na poptávku spotřebitelů. Jiné obory zaznamenaly úpadek nebo dokonce krach. Současným trendem je zvyšování zaměstnanosti v průmyslové výrobě a ve službách, naopak úbytek ve stavebnictví a zemědělství. Změny zasáhly také mnohé zaměstnance, nezaměstnanost se stala celospolečenským problémem, který se nevyhýbá ani vzdělaným odborníkům v oboru.

<i>Obec</i>	<i>Počet obyvatel (2011) SLDB</i>	<i>Ekonomicky aktivní obyvatelstvo (2011) SLDB</i>	<i>Míra ekonomické aktivity % (2011) MPSV, EKOTOX A¹</i>	<i>Index ekonom. zatížení (2012) ČSÚ, EKOTOX A²</i>	<i>Podíl nezaměstnaných osob % (2013) MPSV³</i>	<i>Podíl dlouhodobě nezaměstnaných osob % (2013) MPSV⁴</i>
Bělá	661	308	65,0	34,6	9,1	1,5
Bohuslavice	1 621	793	68,3	35,1	5,3	0,4
Bolatice	4 341	2 236	71,3	35,5	8,9	1,6
Darkovice	1 272	617	67,6	37,3	7,1	1,3
Děhylov	664	339	72,1	38,8	6,4	1,1
Dobroslavice	751	363	70,5	37,4	6,0	1,2
Dolní Benešov	4 131	2 045	68,8	34,2	7,3	1,1
Hať	2 516	1 264	68,7	33,6	6,3	1,6
Hlučín	13 917	6 467	67,2	37,7	8,2	1,9
Hněvošice	1 000	508	67,8	31,3	9,0	1,2
Chlebičov	1 059	523	68,5	36,5	8,0	1,6
Chuchelná	1 341	664	73,3	34,2	8,5	1,5
Kobeřice	3 222	1 636	70,0	33,9	9,7	1,5
Kozmice	1 761	868	68,0	35,8	7,5	1,1
Kravaře	6 570	3 282	69,5	35,9	11,3	2,4
Ludčeřovice	4 650	2 291	71,7	37,3	6,3	1,6
Markvartovice	1 826	909	68,1	35,3	5,5	1,5
Oldřívov	1 311	640	66,3	35,4	9,7	1,9
Píšť	2 070	1 021	68,2	34,0	5,9	0,6
Rohov	618	310	70,1	34,0	10,2	1,6
Služovice	790	442	70,5	28,5	7,6	1,3
Strahovice	920	440	67,7	36,2	10,8	2,2
Sudice	641	328	66,9	31,0	13,4	1,9
Šilheřovice	1 601	790	70,6	35,0	5,6	1,2
Štěpánkovice	3 060	1 539	67,9	34,1	8,1	1,5
Třebom	206	95	61,3	34,9	20,9	3,9
Velké Hoštice	1 756	900	69,4	33,0	8,8	1,3
Vřesina	1 450	742	70,2	35,3	5,1	0,6
Závada	574	277	67,4	35,2	8,8	2,4
MAS Hlučínsko	66 300	32 946	68,9	35,6	8,4	1,6
Moravskoslezský kraj	1 205 834	575 689	67,1	36,3	10,5	3,0
ČR	10 436 560	5 080 573	70,0	37,2	8,2	1,9

¹ Podíl ekonomicky aktivních (tedy zaměstnaných a nezaměstnaných) k populaci 15-64 let.

² Podíl osob ve věku nad 65 let a osob ve věku do 15 let k počtu obyvatel v ekonomicky aktivním věku.

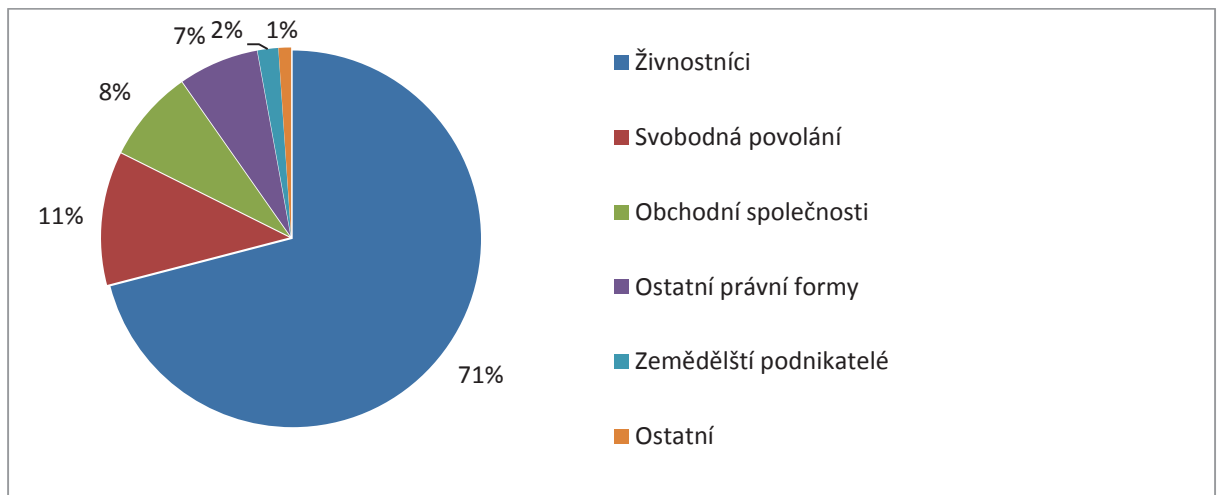
³ Podíl registrovaných dosažitelných uchazečů k 31.3.2014 k počtu obyv. celkem ve věku 15-64 k 31.12.2012.

⁴ Podíl registrovaných dosažitelných uchazečů nezaměstnaných déle než 12 měsíců k 31.3.2014 k počtu obyv. celkem ve věku 15-64 k 31.12.2012.

Tab. 3: Ukazatele ekonomické aktivity a zaměstnanosti

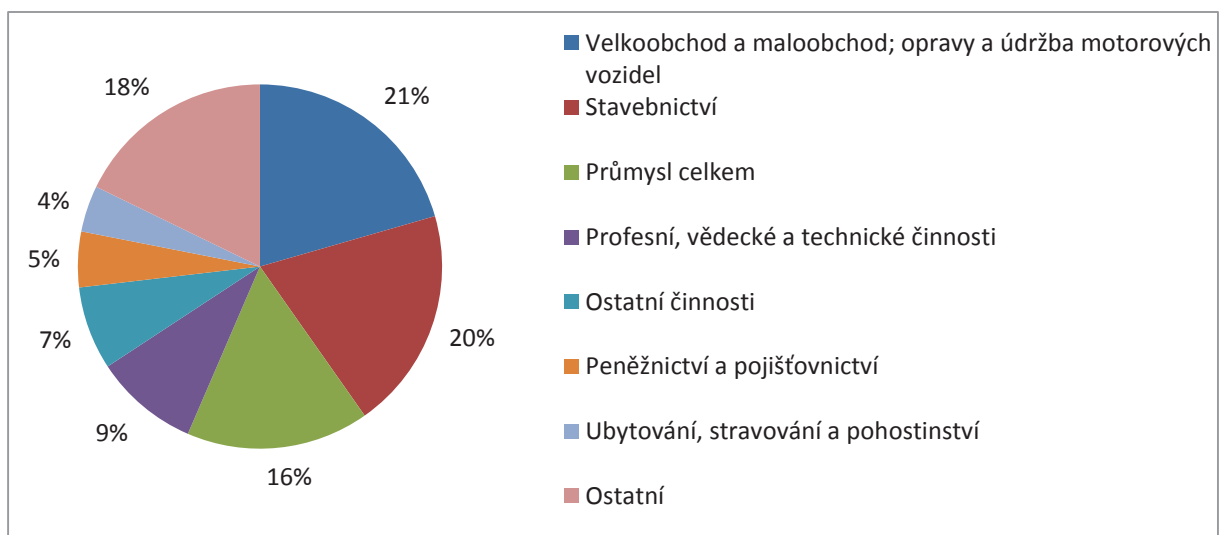
Podnikatelské subjekty

V obcích MAS Hlučínsko, zejm. ve třech městech a obcích s průmyslovou zónou, najdeme několik větších firem, celkově však převažují významně drobní živnostníci a menší firmy.



Graf č. 1: Podnikatelské subjekty podle právní subjektivity, Zdroj: MOS 2013

Při pohledu na strukturu podnikatelských subjektů podle právní subjektivity je zřejmé, že drtivou většinu tvoří živnostníci (71%), následují svobodná povolání, obchodní společnosti a ostatní právní formy.



Graf č. 2: Podnikatelské subjekty podle převažující činnosti, zdroj: MOS 2013

U podnikatelských subjektů registrovaných v obcích MAS Hlučinsko je převažující činností velkoobchod, maloobchod, údržba motorových vozidel (21%), další významnou kategorií je podnikání v oboru stavebnictví (20%) a průmyslu (16%).

Jelikož však statistická data podnikatelů podle jednotlivých oblastí podnikání zahrnují i ty podnikatelské subjekty, které nejsou aktivní (např. mají přerušenu činnost) nebo mají více činností podnikání, uvádíme přesnější seznam významných subjektů v rámci obce, a případně krátkou specifikaci jejich činnosti.

V jednotlivých obcích MAS se vyskytují nejčastěji následující obory podnikání: stavebnictví (široká škála profesí), obrábění kovů, ubytování a pohostinství, služby. Zemědělství se omezuje pouze na několik málo subjektů, často nástupnických firem po původních JZD, které hospodaří na drtivě většině zemědělské půdy, a SHR, jež hospodaří zpravidla na menších rozlohách zemědělské půdy.

Budování průmyslových zón mělo pozitivní dopad na rozvoj podnikání a zvýšení zaměstnanosti, která se tak zvýšila. Obce však stále nedisponují dostatečným množstvím vhodných prostor pro drobné podnikání, které by mohly nabídnout k využití soukromým subjektům.

Možnosti rozvoje představuje buďto rozšiřování stávajících, nebo výstavba nových průmyslových zón s cílem příchodu většího počtu menších, pokud možno doposud nezastoupených podnikatelských subjektů. K tomu mohou být využity finanční prostředky na rozvoj a podnikání v oblasti. V některých obcích již hrozí nebo již došlo k odchodu podnikatelských subjektů ze stávajících průmyslových zón bez nalezení náhrady. Z dlouhodobého hlediska proto hrozí chátrání objektů a vznik brownfields.

Nedostatky jsou vyjádřeny v následujícím výčtu:

- Nedostatek kapitálu
- Vysoké vstupní náklady – nižší konkurenceschopnost (zejm. oproti dovozům z Polska)
- Nedostatek ploch a nevyhovující prostory pro podnikání
- Značná byrokracie a neuspokojivá legislativa
- Nedostatek kvalifikované pracovní síly pro specializované obory
- Nedostatečně rozvinutý turistický ruch – venkovská turistika a agroturistika

- Slabá podpora partnerství napříč podnikáním a ze strany obcí a měst regionu
- Nedostatečné surovinové vybavení regionu
- Málo dotačních programů pro záměry podnikatelů
- Nedostatečná propagace regionu
- Útlum tradičních lidových řemesel

K odstranění předešlých nedostatků a vyřešení problémů, které omezují podnikání na Hlučínsku, by měla napomoci následující opatření:

- Modernizace zázemí a technického vybavení podniků
- Rozšíření nabízených služeb
- Výroba a prodej zemědělských produktů ze dvora (např. mléčné výrobky a maso)
- Rozvoj venkovské turistiky, agroturistiky a ekologického zemědělství
- Zapojení do regionálních a nadregionálních projektů, které zvýší povědomí o oblasti i podnikatelské činnosti
- Podpora a prezentace tradičních lidových řemesel
- Spolupráce napříč hranicemi (zapojení do přeshraniční spolupráce)
- Zvýšení propagace a informovanosti o podnikatelích a jejich aktivitách
- Zapojení do systému regionálních značek
- Podpora profesního vzdělávání k požadavkům trhu práce
- Snížení administrativní náročnosti při získávání dotací

Občanská vybavenost

Hlučínsko neoplývá památkami republikového významu, tuto kategorii zde naplňuje pouze několik zámeků a kostelů, najdeme zde však pamětihodnosti významné v rámci regionu i kraje, celou řadu památek místního významu a zařízení, která prezentují region Hlučínska nejen k turistům, ale přibližují zdejší historii a tradice místním obyvatelům – zámky, muzea, skanzen, naučné stezky. Péče o památky se v minulých letech, také za přispění dotačních titulů, zlepšovala, část z nich ještě čeká na opravu. Dle SWOT analýz MAS Hlučínsko lze zjistit viz. Tabulka:

<i>Silné stránky</i>	<i>Slabé stránky</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Rozvinutá občanská vybavenost v téměř všech obcích. • Dostatečná kapacita a dobrá dostupnost školských zařízení. • Zapojení škol do dění v obcích. • Zlepšující se vybavení škol. • Dobrá nabídka a dostupnost středoškolských zařízení v okolních městech. • Dobré zkušenosti s dalším vzděláváním a osvětovou činností. • Poměrně velké množství památek místního významu, sakrálních staveb, venkovských zámeků, regionální muzeum a skanzen. • Zlepšená péče o kulturní dědictví – opravy stavebních památek. • Poměrně široká škála zařízení pro společenské, kulturní a sportovní aktivity. • Stanovené priority obcí směřující k budování sportovní a kulturní vybavenosti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Chybějící vybavenost v některých menších obcích. • Špatný stav některých budov občanské vybavenosti – obecní úřady, školy, hřiště, tělocvičny, školní hřiště atd. • Nízké počty dětí v mnoha ZŠ znamenají ohrožení její existence. • Nedostatečná kapacita MŠ. • Na území MAS schází jesle. • Nutnost dojíždění do mateřských a základních škol z menších obcí. • Nedostatky v kvalitě vybavení a výuky škol – speciální učebny, školní sportoviště, výuka cizích jazyků, aprobace pedagogů. • Snižující se poptávka po řemeslných oborech na školách.
<i>Příležitosti</i>	<i>Ohrožení</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Využití dotačních prostředků na rekonstrukci a výstavbu zázemí pro pestřejší společenské, kulturní a sportovní aktivity. • Zřízení jeslí a rozšíření kapacit mateřských škol. • Dovybavení školských zařízení ke zvýšení úrovně výuky a vzdělanosti žáků. • Zvyšování kvalifikace učitelů. • Zvýšení zájmu o řemeslné obory u žáků pro lepší budoucí pracovní uplatnění. • Rozvoj komunitního celoživotního vzdělávání. • Osvěta a vzdělávání proti sociopatogenním jevům a ke zlepšení života na venkově. • Vytváření integrovaných projektů sportovní a společenské vybavenosti. • Spolupráce škol navzájem, s rodiči, s místními samosprávami, neziskovým sektorem, příhraniční spolupráce jako předpoklad kvalitního a praktického vzdělávání. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neřešení chybějící vybavenosti v obcích povede k úpadku života v obci a k migraci z oblasti. • Rušení mateřských a základních škol z důvodu nedostatku žáků a chybějících prostředků v rozpočtech obcí. • Nevhodná školská reforma a financování škol, nevhodné normativy vedoucí k rušení nebo omezování chodu ZŠ a MŠ. • Nezájem žáků o technické obory povede ke snížení diverzity podnikání a k omezení nabízených služeb. • Nezájem a nedostatek prostředků ze strany obcí a společenských organizací zapříčiní havarijní stav zařízení pro trávení volného času. • Neopravené a chátrající památky z důvodu nedostatku financí.

Tab. 4: SWOT analýza občanské vybavenosti, shrnutí [7]

<i>Silné stránky</i>	<i>Slabé stránky</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Fungující základní lékařská péče ve větších obcích, specializovaní lékaři ve městech. • Dobrá dostupnost zdravotních zařízení pro obyvatel většiny obcí. • Nabídka nových sociálních služeb a jejich růst, modernizace stávajících zařízení. • Existence terénních služeb Charity a dalších organizací. • Zájem a záměry obcí a poskytovatelů nabízet sociální a zdravotní služby. • Tvorba komunitních plánů sociálních služeb. • Aktivní kluby pro seniory v mnoha obcích. • Dosud velká soudržnost rodin, fungující sousedská výpomoc. 	<ul style="list-style-type: none"> • V některých obcích je hůře dostupná a postrádána lékařská péče. • Chybějící nebo hůře dostupní specializovaní lékaři. • Nedostatky lékařské péče – nedostatečná kvalita péče a vybavení, omezené ordinační hodiny, nevyhovující prostory. • Nedostatek finančních zdrojů v obecních rozpočtech na zřízení a provoz soc. služeb. • Přetrvávající nedostatečná nabídka některých sociálních služeb, nedostatečná kapacita pobytových služeb, chybějící sociální bydlení ve většině obcí atd. • Nedostatek vhodných prostor pro zařízení poskytující sociální služby. • Existující bariéry na komunikacích a v některých veřejných budovách. • Nedostatečná informovanost občanů o nabídce sociálních služeb. • Stále častější sociopatologické jevy (alkoholismus, drogy, kouření, kriminalita, xenofobie).
<i>Příležitosti</i>	<i>Ohrožení</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Čerpání prostředků na výstavbu, rekonstrukci občanské vybavenosti zajistí snížení nákladů na provoz a zkvalitnění zdravotní a sociální péče. • Kvalitně zpracované strategické dokumenty a jejich realizace. • Vytvoření optimální a efektivní sítě soc. služeb na území na základě strategického plánování – doplnění, posílení dostupnosti, zřízení chybějících služeb. • Pokračování v budování bezbariérových tras a přístupů do veřejných budov. • Zájem o práci v sociálních službách, rozvoj dobrovolnictví a udržování sousedské výpomoci. • Připravované zákony o sociálních službách a sociálním bydlení. • Kooperace místní samosprávy, podnikatelského a neziskového sektoru při řešení sociální problematiky. • Vytvoření jednotného informačního systému. • Podpora tvorba sociálního podnikání. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rušení ordinací lékařů, špatně dostupná lékařská péče • Rušení zdravotnických a sociálních zařízení a služeb v důsledku nedostatku financí. • Rušení stávajících zařízení sociálních služeb z důvodu nedostatku financí. • Podfinancovaný provoz sociálních služeb. • Nenalezení vhodných poskytovatelů zdravotnických a sociálních služeb. • Neochota spolupracovat při plánování sociálních služeb a na projektech týkajících se sociálních služeb. • Nárůst počtu sociálně patologických jevů. • Snižování ochoty rodin pečovat o své potřebné členy. • Zvyšování chudoby v důsledku zvyšující se nezaměstnanosti a zadluženosti obyvatel • Vznik sociálně vyloučených lokalit.

Tab. 5: SWOT analýza sociálních služeb [7]

<i>Silné stránky</i>	<i>Slabé stránky</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Ve všech obcích pracují neziskové organizace a významně se podílejí na dění v obci. • Velmi pestrá spolková činnost – sportovní, kulturní a společenské akce. • Fungující střediska volného času v Hlučíně, Bolaticích a Kravařích, církevní centra a nabídka kroužků pro děti a mládež • Udržování a obnovování mnoha tradic, folklor, významné náboženské tradice a zvyky. • Rozvinutá péče o místní dědictví (oprava a údržba památek, péče o krajinu), a jeho interpretace (expozice Muzea Hlučínska, výstavy, naučné stezky, publikace atd.). • Sdružení obcí Hlučínska pořádající řadu společenských, kulturních a vzdělávacích akcí. • Rozvinutá přeshraniční česko-polská spolupráce na úrovni spolků, obcí, svazků obcí a MAS. • Klidné místo pro život, vyšší bezpečnost, nižší kriminalita v rámci MSK. • Existence Městské policie, specializovaného pracoviště krizového řízení, složek IZS a Policie ČR v území. • Fungující útvary sborů dobrovolných hasičů ve všech obcích. • Na území MAS se nevyskytují sociálně vyloučené lokality. • Dlouhodobý zájem obcí o meziobecní spolupráci v oblasti bezpečnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatky v zázemí a činnosti neziskových organizací – absence vhodných prostor a vybavení. • Stárnoucí členská základna, menší zájem zejm. mládeže o zapojení se do spolkových aktivit. • Omezené možnosti trávení volného času pro děti a mládež zejm. v menších obcích. • Nerozvinuté možnosti trávení volného času pro seniory v některých obcích. • Nedostatečné financování neziskového sektoru. • Nedostatečná propagace spolkové činnosti a pořádaných akcí. • Rostoucí kriminalita. • Snížené počty policistů a z toho plynoucí nedostatečné preventivní represivní působení bezpečnostních složek přímo v terénu. • Neexistující společná koncepce prevence kriminality a zajišťování veřejného pořádku. • Lokality s nedostatečně zajištěnou bezpečností chodců a cyklistů (cyklostezky vedoucí po hlavních silnicích). • Neexistující koncepce odchyту toulavých zvířat.
<i>Příležitosti</i>	<i>Ohrožení</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Podpora obcí i podnikatelů v činnosti společensky prospěšných organizací, poskytnutí prostor, vybavení, finanční podpora apod. • Společná prezentace volnočasových aktivit přiláká více místních i přespolních zájemců. • Zapojování dětí a mladých lidí do spolkové činnosti a rozvoje obce. • Podpora občanské společnosti v oblastech, které nedokáže řešit samospráva. • Rozvoj dobrovolnictví, filantropie. • Cílená podpora zdravého životního stylu. • Cílená podpora podnikavosti a kreativity mládeže. • Spolupráce obcí, škol, podnikatelského a neziskového sektoru. • Možnost meziobecní spolupráce v oblastech společné Městské policie, budování cyklostezek, problematiky psů. • Vytvoření společných programů prevence v oblasti BESIP a veřejného pořádku. • Využití dotačních programů pro rozvoj regionu v oblasti bezpečnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zánik společenského a kulturního života a zhoršování mezilidských vztahů na venkově v důsledku pasivity a neochoty obyvatel zapojit se do dění v obci. • Nedostatek možností trávení volného času – zvyšování rizika sociopatologických jevů (kriminalita, závislosti atd.) a sociálního vyloučení. • Nízká podpora neziskového sektoru za strany státu a obcí. • Zánik spolků v obci z důvodu stárnutí členské základny, neatraktivního zaměření pro mladší generaci. • Negativní sociodemografický vývoj – nedostatek nových členů, chybějící cílová skupina. • Rušení kulturních, sportovních a společenských akcí z důvodu nezájmu a nedostatku financí. • Zvyšování dopravní nehodovosti. • Zvyšování kriminality. • Snižování pocitu bezpečí občanů. • Prohlubování nedostatku financí v obcích na zajišťování bezpečnosti. • Nekompetentní změny zákonů.

Tab. 6: SWOT analýza meziobecní spolupráce [7]

Cestovní ruch

Velká část území Hlučínska je intenzivně zemědělsky využívána, což spolu s faktem, že region má nízký podíl zalesnění, vznáší do využití rekreačního potenciálu limity, které mohou být vyváženy jinými rekreačními atrakcemi. Turistický a rekreační potenciál Hlučínska je zejména v krátkodobé příměstské rekreaci, především využitím intenzivně navštěvovaných vodních nádrží, návštěvou kulturních památek, slavností, odpustů atd. Samostatnou kapitolou je popularita Šilheřovic jako areálu pro kongresovou turistiku a exkluzivní možnosti pro golfové turnaje. Hlučínsko je pověstné vysokou úrovní vzhledu obcí a měst a snahou obyvatel a veřejné správy na jejich dalším zlepšování.

Existují nebo se připravují projekty, jejichž realizace je důležitá pro další zkulturování vzhledu obcí, z rozsáhlejších např. rekonstrukce historického centra a náměstí v Dolním Benešově. Z hlediska pěší i cyklistické turistiky jsou zajímavými místy přírodní rezervace Hněvošický háj s karpatskou květenou nížinného lesa, soubory lidové roubené architektury, soubory sakrálních staveb nebo vojenských opevnění. Cykloturisticky nejvýznamnější trasou je č.5 z Krakova na jih a na území Hlučínska prochází v přes Hať, Darkovičky a Hlučín. Trasou druhé úrovně je č. 55 z Krnova přes Opavu a Hlučín do Ostravy. Trasa třetí úrovně č. 552 vede z Opavy do Strahovic na hranici s Polskem. Většina cyklostezek čtvrté úrovně je na území okresu Opava vedena právě přes území Hlučínska. Vysoká hustota cyklotras na Hlučínsku je dána velmi příhodným, mírně zvlněným

4. Dopravně-inženýrské údaje

Transevropská dopravní síť (anglicky Trans-European Transport Networks, zkratka TEN-T) je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest. Základním důvodem jejího zřízení bylo zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Byla schválena Evropským parlamentem v roce 1993.

Vymezení silniční, železniční a multimodální sítě TEN-T je uvedeno v příloze 1.

Česko-polské příhraničí je charakteristické poměrně dobře vyvinutým komunikačním systémem, má dopravní vazby na sousední území - západní, střední a východní Polsko, celou Českou republiku, Sasko a Slovensko. Silniční a železniční síť se z hlediska ukazatele hustoty řadí na první místa v polských a českých statistikách. Avšak tento systém není úplně soudržný, a to především na samotné česko-polské hranici.

Na území Euroregionu Silesia se nachází 6 hraničních mostů a 1 společný úsek silnice, které jsou uvedeny v návrhu nové Smlouvy mezi ČR a PR o výstavbě a údržbě mostních objektů a údržbě společných úseků silnic na česko-polských státních hranicích. K nejvýznamnějším místům překračování státní hranice na území české části Euroregionu Silesia patří tato: - Šilheřovice/Chałupki, - Hań /Rudyszwałd, - Hań/Tworków, - Píšť/Owsiszczce, - Chuchelná/Krzanowice, - Strahovice/Krzanowice, - Sudice/Pietraszyn, - Sudice/Ściborzyce Wielkie - Třebom/Gródczanki, - Třebom/Kietrz, - Hněvošice/Ściborzyce.

Železniční doprava

Územím prochází železniční trať 317 vedoucí z Opavy do Hlučína a 318 z Kravař do Chuchelné. Vlakové zastávky jsou v obcích Velké Hoštice, Kravaře, Kravaře-Kouty, Štěpánkovice, Bolatice, Chuchelná, Dolní Benešov-Zábřeh, Dolní Benešov, Kozmice, Hlučín.

Na trase Opava – Hlučín projede denně (v pracovních dnech i o víkendech) 20 spojů (v každém směru) s frekvencí jedné hodiny. Podobná situace je na trase Kravaře – Chuchelná. Za jeden pracovní den zde projede 20 spojů v hodinových intervalech v každém směru, o víkendech je to 18 vlaků ve směru Kravaře-Chuchelná a 19 spojů v opačném směru.

Podle Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (2008) je jedním z výhledových námětů pro sledovanou oblast prověření možné obnovy kolejového propojení železničních tratí v česko-polském příhraničí pro vazby Opava – Kravaře – Chuchelná -Krzanowice-Racibórz. Dalšími náměty je vybudování zastávky Dolní Benešov – U kaple nebo upravení trati Hlučín – Opava pro smíšený provoz nákladní dopravy a vlakotramvajů. Předpokladem je propojení trati s železniční nebo tramvajovou sítí v Ostravě. Jelikož by se počítalo s pravidelnou dopravou co 15 minut ve špičce v jednom směru, měla by být Trať Hlučín – Opava ve vytipovaných úsecích zdvoukolejněna. Doba jízdy Hlučín – Opava se zkrátí ze 40 minut na 30 minut. Jedná se o finančně náročné záměry, které jsou pouze ve fázi námětů a termín jejich realizace není stanoven.

Jsou zde plánované následující činnosti: nová železniční zastávka Dolní Benešov (sídliště). Stavba je v souladu s územním plánem, avšak z finančních důvodů se prozatím nerealizuje; žádný stupeň stavební dokumentace dosud není zpracován. Dokončení stavby zlepší dostupnost železniční dopravy v Dolním Benešově, realizace bude mít vliv na zvýšení rychlosti železniční dopravy v rámci možnosti na trati č. 317 (Opava východ – Hlučín).

Modernizace železničních tras umožní získat lepší trakční parametry (zvýšení zátěže, zvýšení rychlosti, zkrácení doby jízdy) a tím se může stát konkurenceschopná. Prvkem, který sice leží mimo příhraniční území, ale v jeho přímém sousedství, je širokorozchodná trať (Linia Hutnicza Szerokotorowa - LHS), která vede od Sławkowa do Izowa na Ukrajině. Tento prvek může mít podstatný význam pro rozvojové možnosti této části Evropy.

Letecká doprava

Na území regionu Hlučínska jsou 3 letištní areály (Dolní Benešov – Zábřeh, Hať a Velké Hoštice). Letiště v Dolní Benešově – Zábřehu je veřejným vnitrostátním letištěm, provozuje jej Slezský aeroklub Zábřeh.

Cyklostezky

Oblast Hlučínska je doslova protkána sítí značených cyklostezek, především jde o trasy. Které vedou po silnicích místního významu. Při jižním okraji oblasti vede páteřní cyklotrasa 55 Slezská magistrála, která vede až z Jeseníku, v řešené oblasti trasa dále pokračuje po místních komunikacích a nových cyklostezkách kolem zámku ve Velkých Hošticích a golfového hřiště a zámku v Kravařích. Poté po nové cyklostezce k Mokřým Lazcům (již mimo území MAS Hlučínsko) a dále místní komunikaci přes Háj ve Slezsku do Jilešovic, odkud cyklotrasa pokračuje podél vodní nádrže v Hlučíně, na jejímž konci se napojuje na Jantarovou stezku č. 5. Jantarová stezka spojuje Krakov a Vídeň, na území MAS se jedná o úsek od Hlučina přes Darkovičky, Darkovice, Hať k polské hranici. Další důležitou trasou je cyklotrasa č. 552 vedoucí z Opavy do Ratiboře. Trasa vede přes Chlebičov, Koberčice opět k polské hranici. Tato trasa je vedena mimo komunikace pro motorová vozidla.

Na tuto páteří síť je napojena celá řada dílčích tras. Některé z nich využívají blízkosti s Polskem a vytvářejí turisticky zajímavé okruhy vedoucí po území obou států.



Obr. 6: Cyklostezky v řešeném území (fialově)

Stávající síť cyklostezek je nedostatečná, nevyhovující je často i jejich povrch, nebezpečí představuje i časté vedení cyklostezek v trasách frekventovaných silnic. Pro zajištění kvalitního a bezpečného cyklistického provozu je potřeba dobudovat ve vybraných úsecích další cyklostezky a věnovat dostatečnou péči stávajícím úsekům.

Cykloturistika má v oblasti Hlučínska velký potenciál díky dosavadní páteří síti cyklostezek, které je do budoucna potřeba optimalizovat, ideální pro toto odvětví je i mírně členitý reliéf terénu, vzhled oblasti a do budoucna i kulturní vývoj oblasti.

Obec	Potřeba
Bohuslavice	Výstavba cyklostezek a polních cest (Bohuslavice, Dolní Benešov)
Bolatice	Cyklostezky (Bolatice - Kravaře - Benešov + Bolatice - Bohuslavice)
Dolní Benešov	Vybudování cyklotras Dolní Benešov - Bolatice a Dolní Benešov - Bohuslavice
	Vybudování cyklotras Dolní Benešov - Kravaře
Hlučín	Cyklostezky
Kobeřice	Cyklostezka Kobeřice - v obci
	Cyklostezka Kobeřice - Svoboda
Kozmice	Výstavba cyklostezek Hlučín
Kravaře	Cyklotrasa Kravaře - Kouty - Zábřeh - Dolní Benešov
Oldřišov	Cyklostezka Oldřišov - Opava
Píšť	Výstavba spojovacího chodníku a cyklostezky mezi obcí Píšť a polskou obcí Owsiszczce
	Chodník - cyklostezka Píšť - Pila s návazností na obce Bělá a Závada
Rohov	Cyklostezky Rohov - Sudice, Rohov - Strahovice, Rohov - Kobeřice, Rohov - Krzyzanowice
Služovice	Rozšíření a rekonstrukce sítě cyklostezek a cyklotras
Šilheřovice	Rekonstrukce povrchu cyklostezek
Vřesina	Cyklostezka (Píšť - Vřesina - Hlučín)
Suidice	Cyklostezky Sudice Rohov, Krzanowice, Sciborzice Wielkie, Třebom, Pietraszyn

Tab. 7: Požadavky obcí na budování cyklostezek

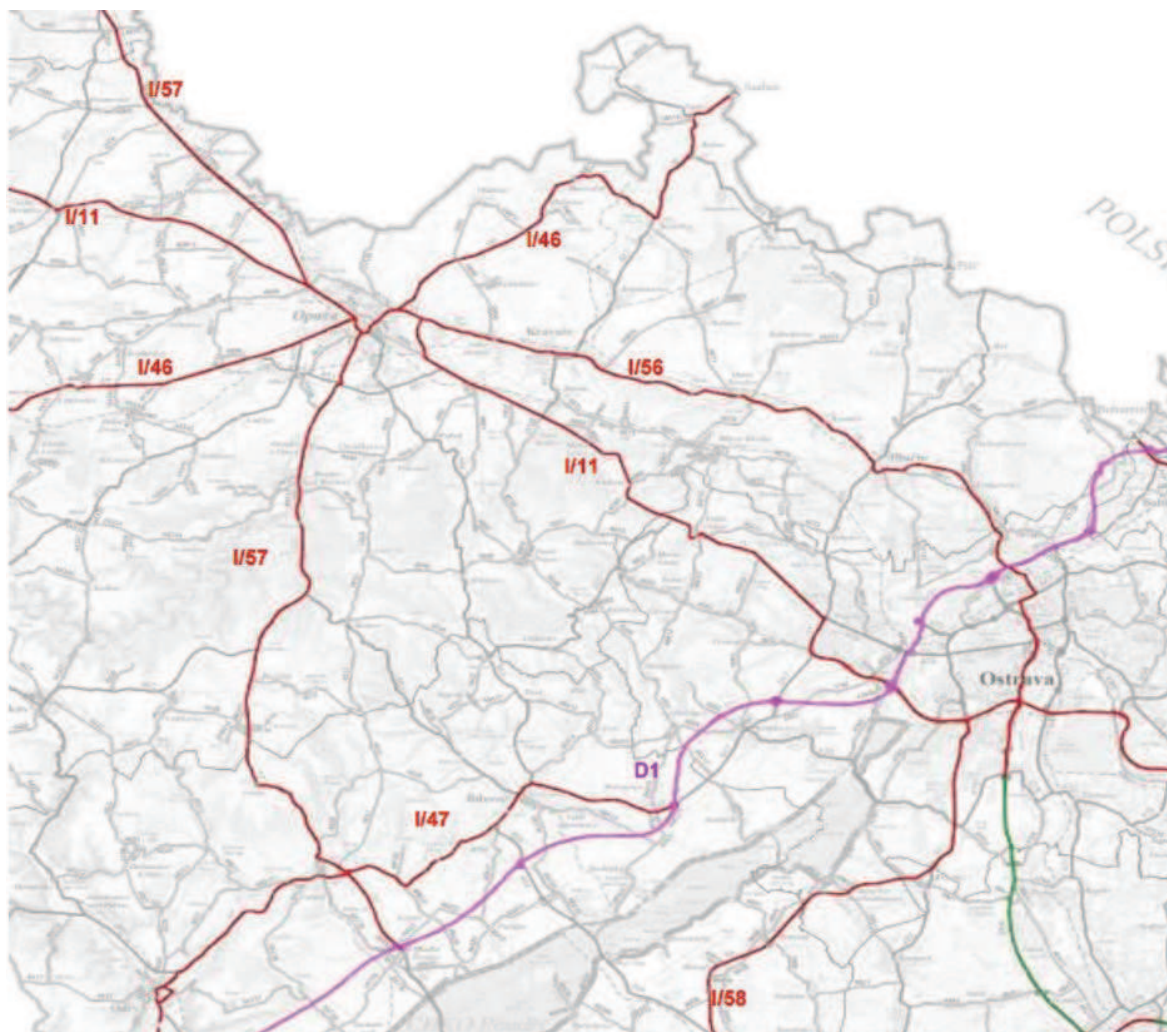
Autobusová doprava

Autobusová doprava je na řešeném území zajišťována dopravními společnostmi TQM – holding s.r.o. (směr Opava), Arriva Morava a.s. (ve směru Ostrava). Tato doprava je zařazena do integrovaného dopravního systému ODIS. V některých případech – u obcí na periferii a především o víkendech a svátcích je četnost spojů považována za nedostatečnou.

Z tohoto důvodu sdružení obcí dlouhodobě usilují o udržení frekvence spojů a zlepšení autobusové dopravní obslužnosti, především o propojení mezi obcemi, ale také napojení na městská centra Ostravu a Opavu. Je potřeba také zlepšit návaznosti spojů autobusové a železniční dopravy. Provozovatelé MHD požadují uhradit zvýšení nákladů spojené se zvýšením počtu spojů po obcích, které se k dalšímu růstu nákladů na dopravu staví rezervovaně.

Silniční doprava

V české části Euroregionu Silesia tvoří hlavní silniční tahy především komunikace I. tříd, a to silnice I/11, I/46, I/56 a I/57. Okrajově do české části Euroregionu Silesia zasahují dálnice D1 a silnice I/48. Tyto silnice jsou však velmi významné z celorepublikového i evropského hlediska a jsou zařazeny do transevropské sítě TEN-T. Napojení silniční sítě na síť TEN-T a její sekundární a terciární uzly je důležitým aspektem pro získání dotace z prostředků EU v období 2014-2020.



Obr. 7: Páteřní dopravní síť lokality Silesia v ČR, TEN-T

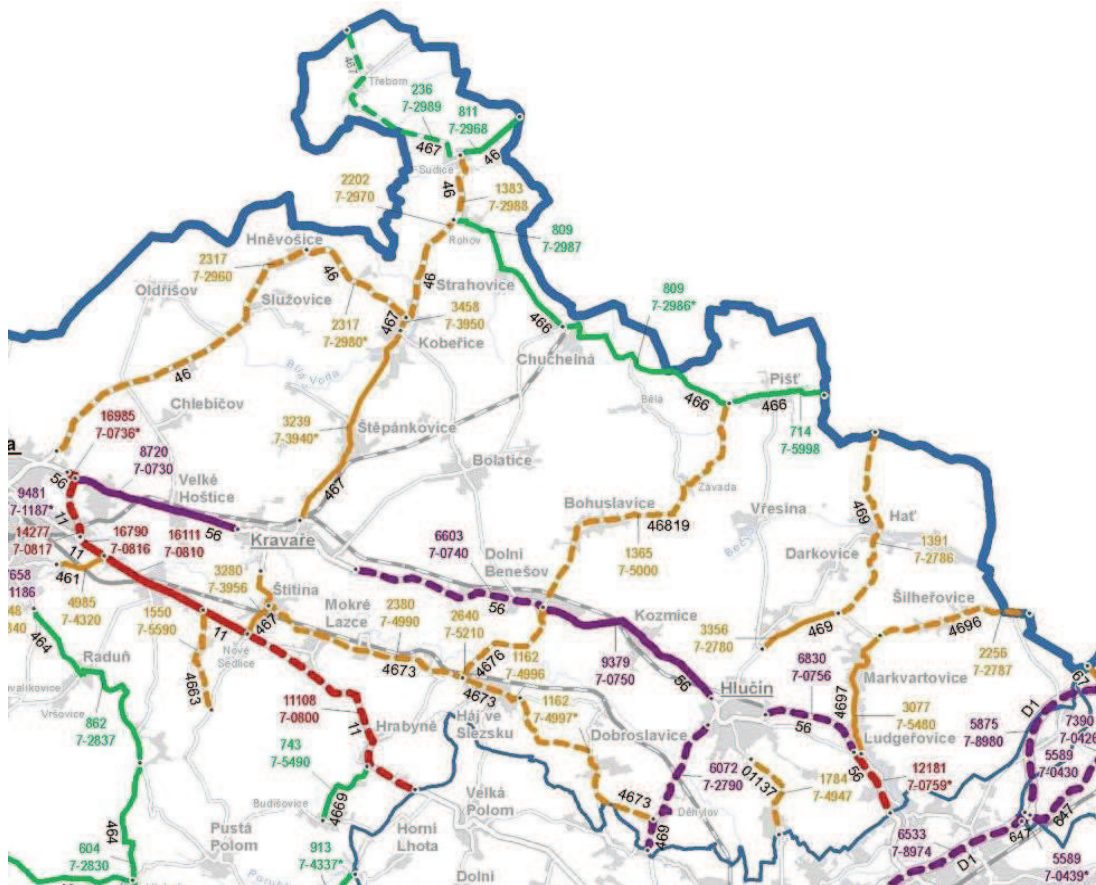
Základní spojnici mezi českou a polskou částí Euroregionu Silesia je silnice I/46 (č. 916 na polské straně), která je spojnici mezi sídelními městy euroregionu – Opavou a Ratiboří a která prochází přechodem Sudice – Pietraszyn. Již v roce 1999 a následně také v roce 2002 byla nejvyššími představiteli Euroregionu Silesia a powiatů ratibořského a hlubčického podepsána Deklarace o potřebě rekonstruovat silnici I/46. V roce 2002 byla zpracována studie proveditelnosti rekonstrukce této silnice v úseku Opava – Sudice včetně přeložky na úseku

Hněvošice – Sudice, vedené přes polské území (obchvat Ściborzyc Wielkich). V roce 2006 se v této věci konala společná českopolská jednání zástupců Euroregionu Silesia, Opolského vojvodství, Moravskoslezského kraje a Ředitelství silnic a dálnic, která však dosud nevedla k žádnému konkrétnímu řešení.

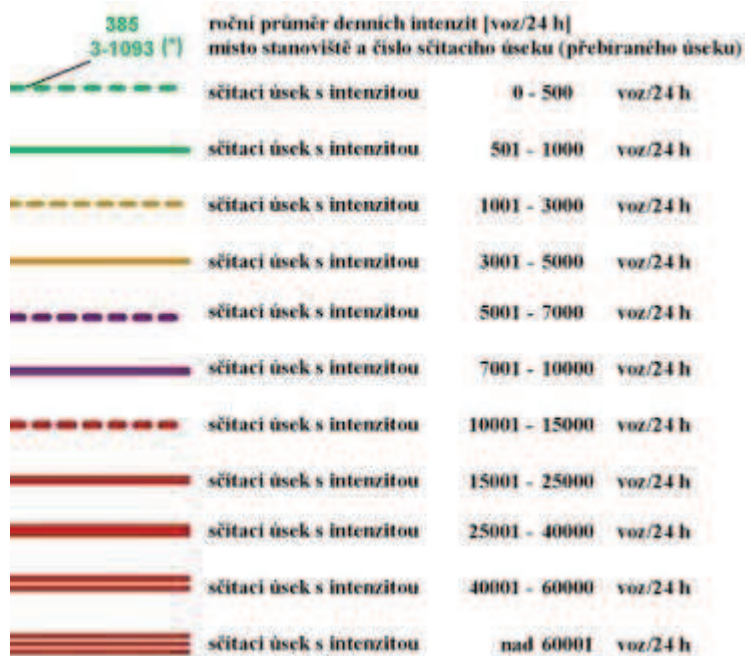
Nejvýznamnější dopravní tepnou v oblasti MAS Hlučínsko je silnice první třídy I/56, která zde tvoří spojnici mezi Ostravou a Opavou. Na této spojnici leží nejvýznamnější města MAS – Kravaře, Dolní Benešov a Hlučín. Intenzita dopravy na této silnici je cca 9000- 12000 vozidel/den, záleží na konkrétním úseku. Na tuto silnici se napojují menší komunikace II. a III. třídy, které tvoří hlavní dopravní síť zajišťující spojení jednotlivých obcí. Intenzita dopravy na těchto silnicích je nižší než 3500 vozidel za den. Spojení s Polskem je zajištěno další silnicí I. třídy (46), která vede z Opavy do Sudic. Intenzita dopravy na této komunikaci je však relativně nízká (odpovídá intenzitám na silnicích II. či III. kategorie).

Trasa silnice I/56 je v dlouhodobém výhledu významnou trasou základního dopravního skeletu v uceleném tahu silnice I/56 ve směru Opava – Ostrava – Frýdek-Místek (rychlostní silnice) – Frýdlant n. Ostravicí – Hlavatá (silnice I.tr.). Dále je nutno zduraznit, že mezi Opavou a Ostravou (centrum) a obcemi ležícími severně od této spojnice existují významné dopravní vazby, především ve vazbě na obě významná města a dálnici D47 (D1), vyvolávající poptávku po odpovídajícím dopravním napojení, které v tomto území dlouhodobě chybí a veškerá doprava je proto vedena po stávajících prutazích mnoha obcemi na trase.

Silnice I/56 prochází centry obcí, což je a vzhledem k vysokému počtu vozidel, které zde projíždějí, nevyhovující stav. K řešení tohoto problému by mohla napomoci přeložka silnice I/56. V současné době má Ředitelství silnic a dálnic zpracovány technické studie (v rámci tzv. studií dlouhých tahů), které navrhují změnu trasy stávající silnice I/56 (v úseku Opava-Ostrava) tak, aby procházela mimo zastavěné území a odpovídala parametrům čtyřpruhové rychlostní silnice (řešeno dále). Dalším úsekem, který je problematický, je silnice I/46 v obci Služovice, i zde je výhledově uvažováno o přeložce v obci Služovice.



Obr. 8: Intenzita Dopravy, zdroj ŘSD [8]



Obr.9: Legenda intenzit dopravy , ŘSD, 2010 [8]

Dle dostupných dopravně inženýrských údajů z ŘSD je provedena analýza na důležitých tazích v řešené oblasti, zejména pak I/56, I/46, II/467, III/46819, II/469 a další.

Vychází se z celostátního sčítání dopravy, které je prováděno každých 5 let (2000, 2005, 2010), celostátní sčítání za rok 2015 nebylo uskutečněno a sčítání dopravy za současný rok 2016, které proběhlo, ještě v době řešení diplomové práce nebylo k dispozici, počítalo se tedy s hodnotami ze sčítání za rok 2010, kdy bylo zjištěno dopravní zatížení silnic za 24 hodin průměrného dne v roce. Na základě těchto údajů je stanovena výhledová intenzita na komunikacích za rok 2040.

Dopravně inženýrské údaje z celostátního sčítání na komunikacích pro rok 2040 jsou stanoveny v tabulkách přílohy 2.

Výhledová intenzita se stanoví podle vztahu:

$$I_{vi} = I_{mi} \times k_{pi}$$

Kde:

I_{vi} výhledová intenzita dopravy pro danou skupinu vozidel [voz/den], [voz/h]

I_{mi} výchozí intenzita dopravy pro danou skupinu vozidel [voz/den], [voz/h]

k_{pi} koeficient prognózy intenzit dopravy pro danou skupinu vozidel [-]

Pro těžká nákladní vozidla:

Rok	Silnice	
	I	II+III
2010	1	1
2040	1,17	1,06

Tab. 8: Koeficient prognózy dopravy vozidel (TNV), stanoven dle přílohy 2 v TP 225

Pro lehká vozidla:

Rok	Silnice	
	I	II+III
2010	1	1
2040	1,69	1,62

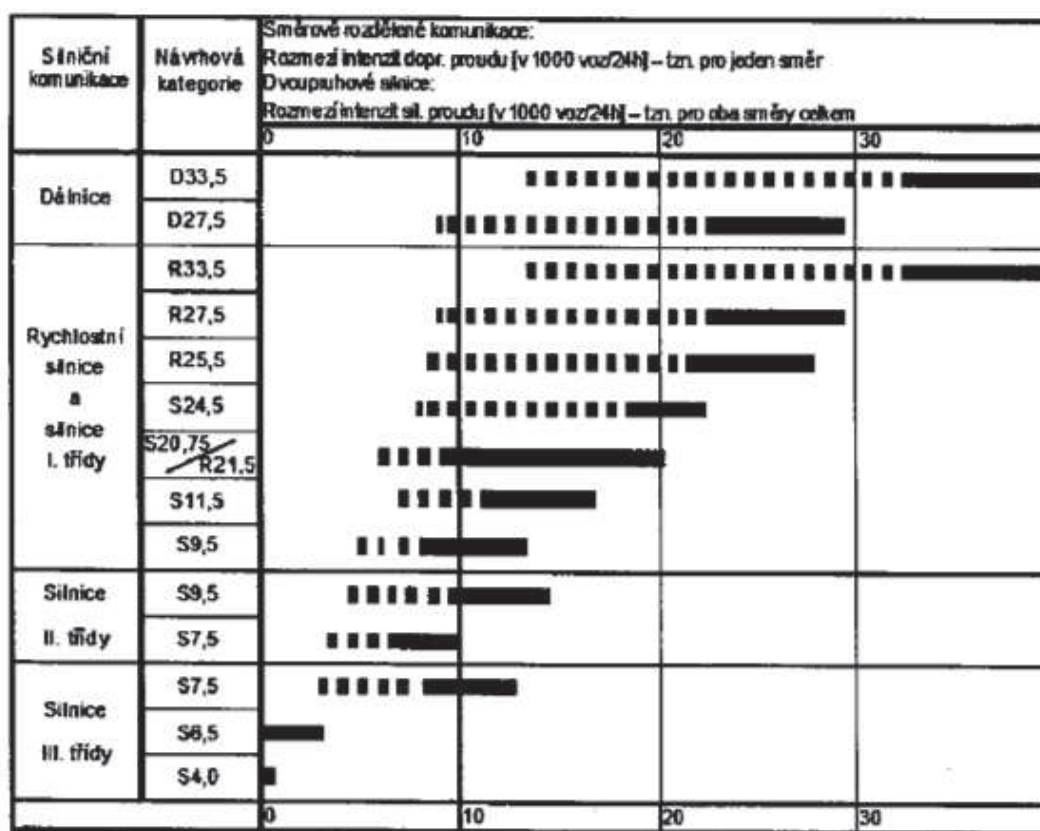
Tab. 9: Koeficient prognózy dopravy vozidel (LV), stanoven dle přílohy 2 v TP 225

Pro součet všech vozidel:

Rok	Silnice	
	I	II+III
2010	1	1
2040	1,59	1,54

Tab. 10: Koeficient prognózy dopravy vozidel (SV), stanoven dle přílohy 2 v TP 225

Výsledné hodnoty výhledových intenzit jsou uvedeny tabulkově v příloze č. 2, které byly následně porovnány dle ČSN 736101, tabulky 5 [4]



Tab. 11: Orientační rozpětí úrovně intenzit k předběžnému stanovení návrhové kategorie silnic, rychlostních komunikací a dálnic

<i>Silnice</i>	<i>Výhledová intenzita</i>	<i>Vyhovuje/nevhovuje</i>
I/46	3684	vyhovuje
I/56	21071	nevhovuje
II/466	1246	vyhovuje
III/46819	2102	vyhovuje
III/4676	4066	nevhovuje
II/467	4988	vyhovuje
II/469	5168	vyhovuje
III/4697	4739	vyhovuje
III/01137	2747	vyhovuje
III/01135	9104	vyhovuje

Tab. 12: Tabulka výhledových intenzit daných silnic v řešené oblasti

<i>Obec</i>	<i>Bezproblémový</i>	<i>Úzká vozovka</i>	<i>Most v havarijním stavu</i>	<i>Havarijní stav vozovky – výtluky, koleje</i>	<i>Nezpevněná krajnice</i>	<i>Nepřehledná křižovatka</i>	<i>U hlavních nebo frekventovaných silnic chybí chodníky</i>	<i>U hlavních nebo frekventovaných silnic chybí přechody pro chodce</i>	<i>Jiné závady</i>
Bělá				A					
Bohuslavice			A	A	A	A		A	
Bolatice		A		A		A	A		
Darkovice		A		A				A	
Děhylov			A						
Dobroslavice		A	A			A	A		
Dolní Benešov			A	A		A			
Hať		A		A			A		
Hlučín				A		A	A	A	
Hněvošice		A	A	A	A	A	A		
Chlebičov				A				A	
Chuchelná		A		A		A	A		
Kobeřice		A	A		A	A		A	
Kozmice		A	A	A	A	A	A		
Kravaře			A	A	A	A			
Ludgeřovice						A			
Markvartovice		A		A				A	
Oldřišov			A	A	A	A			
Píšť		A	A		A				
Rohov				A	A				
Služovice		A		A	A	A	A	A	

<i>Obec</i>	<i>Bezproblémový</i>	<i>Úzká vozovka</i>	<i>Most v havarijním stavu</i>	<i>Havarijní stav vozovky – výtluky, koleje</i>	<i>Nezpevněná krajnice</i>	<i>Nepřehledná křižovatka</i>	<i>U hlavních nebo frekventovaných silnic chybí chodníky</i>	<i>U hlavních nebo frekventovaných silnic chybí přechody pro chodce</i>	<i>Jiné závady</i>
Strahovice		A		A	A	A		A	
Sudice		A	A	A	A	A			
Šilheřovice		A	A	A	A		A	A	
Štěpánkovice		A		A		A			
Třebom					A				
Velké Hoštice				A				A	
Vřesina		A	A	A	A	A	A	A	
Závada		A		A		A		A	
MAS Hlučínsko	0	17	13	23	14	18	10	12	0

Tab. 13: Problematický stav dopravní infrastruktury zdroj ČSÚ [13]

Problematiku se silnicemi I., II. a III. Třídy nemůžou obce řešit samy. Vlastníkem dálnic a silnic I. Třídy je stát, vlastníkem silnic II. a III. Třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Obec tedy může ovlivňovat kvalitu a bezpečnost komunikací IV. Třídy, chodníky, přechody pro chodce, cyklostezky a cyklotrasy.

Kvalitní komunikace IV. třídy přispívají k bezpečnosti obyvatel a návštěvníků a přispívají k image obce. Dopravní infrastruktura je problémem ve všech obcích MAS - Hlučínsko. Ani v jedné obci nelze její stav označit jako bezproblémový.

Nejčastějším problémem je havarijní stav povrchu vozovek (23 obcí) – výtluky a vyjeté koleje, dalším problémem jsou nepřehledné křižovatky (v 18 obcích) a úzká vozovka (v 17 obcích). I další problémy jako nezpevněná krajnice, chybějící chodníky nebo nevyhovující chodníky či chybějící přechody pro chodce na frekventovaných silnicích představují významné bezpečnostní riziko pro obyvatele obcí. Důležité je také řešení dopravy v klidu – parkování, pro budoucí rozvoj obcí a oblastí po sociálních a hospodářských stránkách, jako takové. V Hlučínsku je velký potenciál rozvoje cestovního ruchu.

V následující tabulce jsou potřeby obcí na dopravní infrastrukturu:

<i>Obec</i>	<i>Potřeba</i>
Bělá Bohuslavice	Opravy chodníků a vjezdů, opravy místních komunikací; Opravy místních komunikací Rekonstrukce místních komunikací; Parkoviště v zastavěné části obce
Bolatice	Výstavba parkovací plocha a nové točny autobusů Borová; Oprava místních komunikací - Padoly, Lesní, Sadová, Třešňová, K lesu, Družstevní; Chodníky; Bezpečnost dopravy - inteligentní semaforey;
Darkovice	Výstavba a oprava komunikací a chodníků
Děhylov	Rekonstrukce chodníků; Rekonstrukce komunikací; Zvýšení bezpečnosti dopravy - typové projekty
Dobroslavice	Oprava místních komunikací; Chodník ulice Přerovská; Centrum obce - křižovatka
Dolní Benešov	Revitalizace osady Míru - odstavné plochy a komunikace; Rekonstrukce komunikací; Rekonstrukce chodníků; Kruhový objezd u kaple (včetně přeložek sítí)
Hať	Oprava komunikace Lomená; Opravy polních komunikací na základě KPÚ; Vybudování chodníků II. 496
Hlučín	Parkovací dům; Obchvat města; Opatření na průtahu městem I/56 - semaforey u aut. terminálu Hlučín; Rekonstrukce mostů; Opravy silnic a komunikací ve městě; Rekonstrukce komunikace za Mountfieldem; Parkoviště u sportovní haly; Oprava schodiště a chodníku kolem KD Hlučín; Propojení ul. Cihelní s Dukelskou; Chodník na ul. Okrajová; Chodník pro pěši z Malánky – hřbitov Březiny; Semaforey u ATH
Hněvošice	Rekonstrukce místních komunikací
Chuchelná	Infrastruktura pro bydlení - ul. Masarykova a Družstevní; Dokončení chodníků; Oprava místních komunikací po kanalizaci; Autobusové zastávky
Kobeřice	Oprava chodníků; Vybudování parkoviště; Opravy cest - Příkopy, Hlučinská, Záhumenní, Jasanová, Dubová; Vybudovat nové cyklostezky v intravilánu i extravilánu s napojením na již dříve vybudované; Vybudovat další bezpečné přechody pro chodce, retardéry a semaforey pro snížení rychlosti na všech vjezdech do obce; Rekonstrukce polních cest – KPÚ
Kozmice	Rekonstrukce polních cest – KPÚ; Prodloužení chodníků - ul. Poručíka Hoši; Opravy místních komunikací
Kravaře	Rekonstrukce cest a chodníků
Ludgeřovice	Obnova Farské cesty + výsadba
Markvartovice	Opravy komunikací po vybudování kanalizace
Oldřišov	Oprava místních komunikací; Oprava chodníků; Rekonstrukce polních cest - Alejní, Za Humny, Hněvošická cesta
Píšť	Obnova a rekonstrukce komunikací příhraničního prostoru obce Píšť - místní komunikace
Služovice	Chodník Služovice – Vrbka; Vybudování manipulačních ploch u bytových domů; Rekonstrukce a úpravy stávajících komunikací; Opatření pro zvýšení bezpečnosti na komunikacích v obci
Strahovice	Oprava komunikací
Sudice	Oprava komunikace Sudice - Stěbořice Velké - 1,5 km; Oprava místních komunikací
Šilheřovice	Vybudování chodníků; Rekonstrukce komunikací; Rekonstrukce autobusové zastávky a dopravní značení
Třebom	Oprava chodníků; Oprava komunikací

<i>Obec</i>	<i>Potřeba</i>
Velké Hoštice	Rekonstrukce komunikací; Obnova povrchu místních komunikací
Vřesina	Rekonstrukce komunikací; Chodníky na Chabovci; Vybudování nových přechodů; Nové autobusové zastávky
Závada	Oprava komunikací

Tab. 14: Požadavky jednotlivých obcí v oblasti dopravní infrastruktury

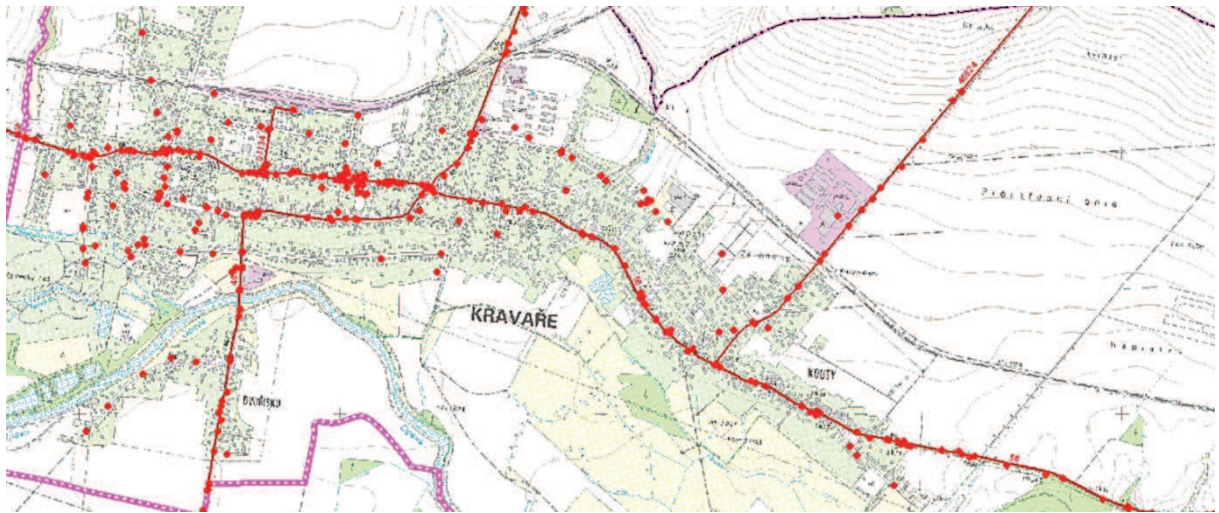
Bezpečnost dopravy a nehodovost na I/56

S tematikou bezpečnosti úzce souvisí také bezpečnost na silnicích, bezpečnost chodců a cyklistů. Cyklostezky často vedou po cestách I. a II. třídy. Neřešení těchto problémů bude mít za následek zvyšující se nehodovost, počty zraněných a usmrcených osob a zvyšující se škody na majetku.

Možnost řešení spočívají ve společném tendru obcí na dopravní zařízení a v preventivních opatřeních (semafony se zabudovaným kamerovým systémem, osvětlení přechodů pro chodce aj.), ve větší kontrole dodržování bezpečnosti na silnicích, dobudování sítě cyklostezek atd.

Záznamy o dopravních nehodách pocházejí z internetového portálu jdvm.cz - Dopravní nehody Jednotné dopravní vektorové mapy geografického informačního systému ministerstva dopravy. [2]

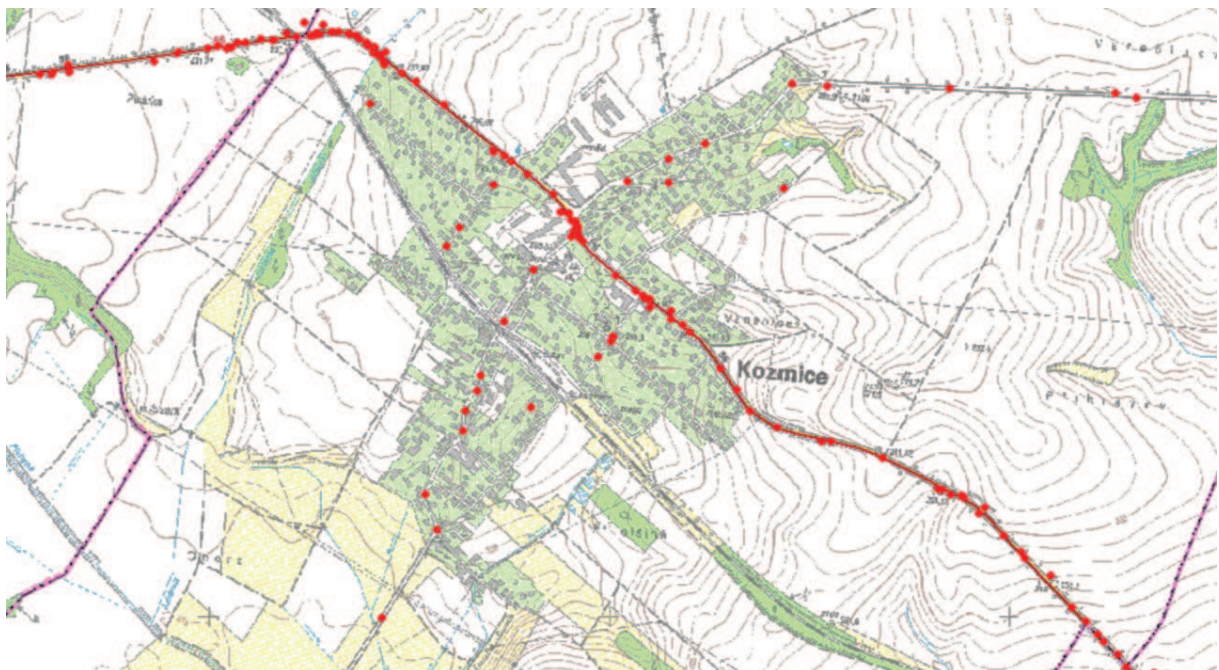
V letech 2007 až 2014 se na I/56 a jejím přilehlém okolí událo celkem 850 dopravních nehod, asi ¾ všech nehod jsou na průtahu obcemi, kde je větší kumulace dopravy a různé typy křižovatek, na kterých je větší riziku kolize. Záznamy před rokem 2007 nejsou dostupná.



Obr. 10: Nehodovost I/56, Kravaře - 103 DN [2]



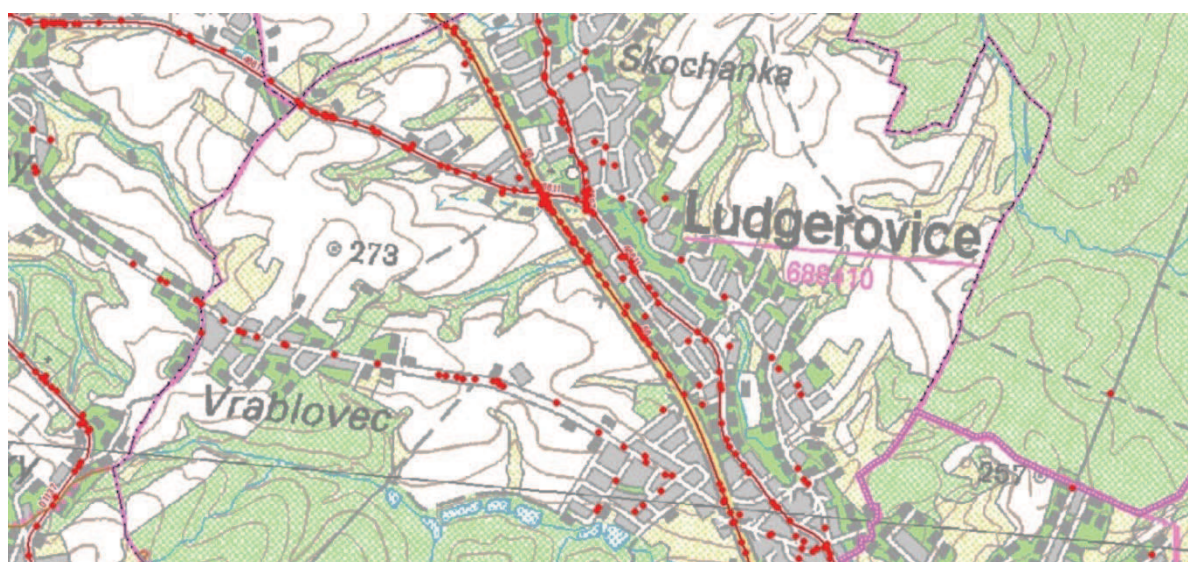
Obr. 11: Nehodovost I/56, Dolní Benešov - 128 DN [2]



Obr. 12: Nehodovost I/56, Kozmice – 74 DN [2]



Obr. 13: Nehodovost I/56, Hlučín -263 DN [2]



Obr. 14: Nehodovost I/56, Ludčeřovice -282 DN [2]

Hlavními příčinami dopravních nehod jsou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, při odbočování vlevo, proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST, při vjíždění na silnici, nesprávné otočení nebo couvání, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu.

Problém vysoké nehodovosti by kromě opatření zmíněných výše mohla řešit přeložka I/56, která by řešila také problém vysokých intenzit na průtahu obcemi i mimo ně.

Silné stránky:

- Hustá síť silnic, územím probíhají důležité komunikace spojující centra Opavu a Ostravu.
- Dobrá dopravní obslužnost, zejména pro obce v blízkosti Opavy a Ostravy.
- Vybudované cyklostezky v některých obcích, síť cyklotras.
- Probíhající opravy cest.
- Prosazování bezpečnostních prvků na komunikacích.
- Blízké napojení na dálnici.

Slabé stránky:

- Vysoká intenzita dopravy na silnicích I. třídy (I/56 a I/46), které nejsou dostatečně zkapacitněné a vedou zastavěnými částmi obcí.
- Špatný stav silnic nižších tříd, místních komunikací a některých dopravních staveb ve většině obcí.
- V některých obcích nejsou vytvořeny bezpečné podmínky pro chodce (chybějící chodníky, přechody atd.) a cyklisty (chybějící cyklostezky).
- Horší dostupnost hromadnou dopravou v obcích na periferii regionu.

Příležitosti

- Rekonstrukce silnic, realizace plánované přeložky silnic I/56 a I/46 – zvýšení bezpečnosti a snížení znečištění životního prostředí, hluku v obcích.
- Využívání nákladní železniční dopravy.
- Další rozvoj cyklo dopravy pro cesty do zaměstnání i turistické cyklostezky a cyklotrasy.
- Realizace opatření na zvýšení bezpečnosti na komunikacích.

- Modernizace a ekologizace hromadné dopravy s nižším ekologickými dopady a ekonomickými úsporami.
- Doplnění systému hromadné dopravy, zlepšení návaznosti mezi vlakovou a autobusovou dopravou na úrovni ODIS, zejména pak v periferních územích.

Ohrožení

- Odkládání oprav z důvodu nedostatku finančních prostředků znamená havarijní stav silnic a dopravních staveb.
- Nezájmem ze strany vlády ČR o vybudování rychlostní komunikace I/56
- Omezování železniční dopravy, snaha o rušení regionálních tratí.
- Zrušení některých autobusových spojů.
- Zhoršení dopravní obslužnosti s negativním vlivem na dostupnost zaměstnání, škol, úřadů atd. a na růst individuální automobilové dopravy s negativními dopady na životní prostředí.
- Růst intenzity dopravy (hlavně nákladní) a absence obchvatů znamená zhoršenou dopravní situaci, bezpečnost, větší hluk a zhoršení stavu životního prostředí v obcích a městech.

Příhraničí a POLSKO

POLSKÁ ČÁST EUROREGIONU a doprava

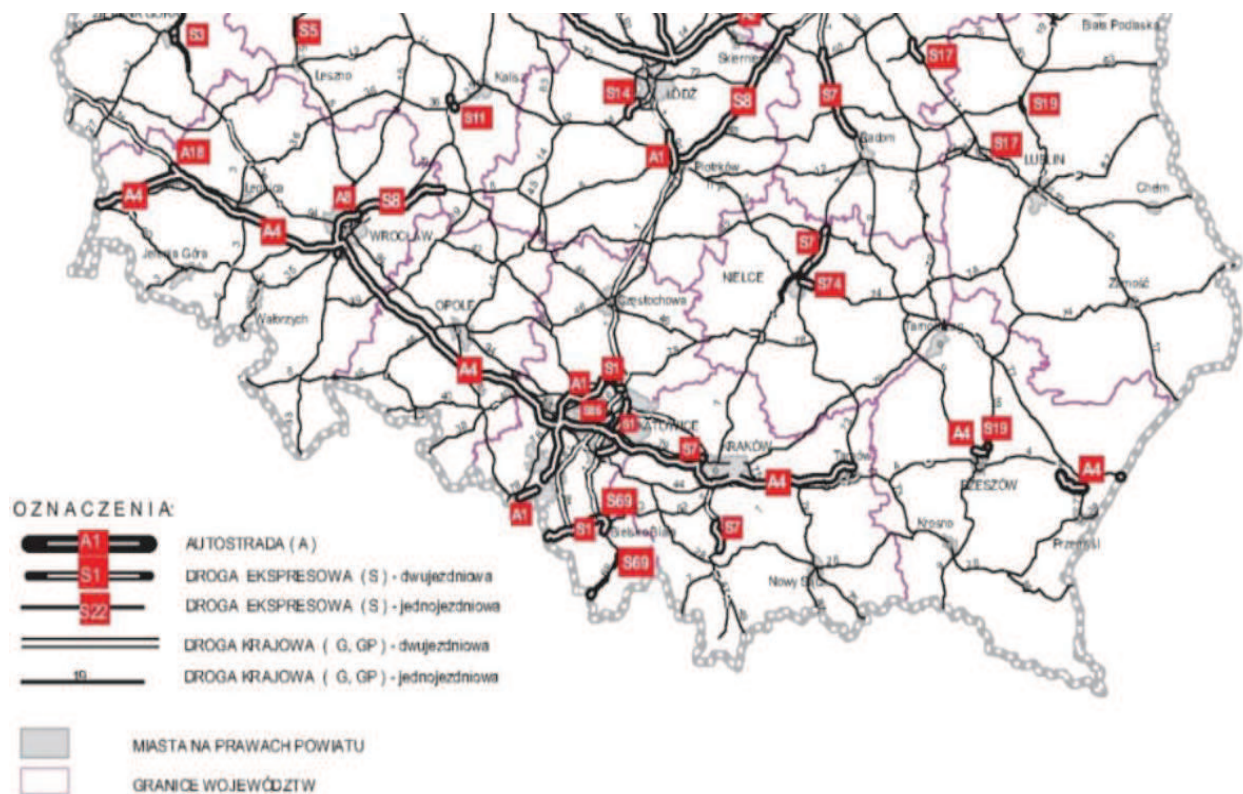
V souladu s platnými ustanoveními zákona ze dne 21. března 1985 o veřejných komunikacích (Sb. z. č. 19/2007, ust. 115) se veřejné komunikace v Polsku dělí na následující kategorie:

- státní silnice včetně: (vzor označení státní silnice, dvoumístné číslo)
- dálnice (vzor označení dálnice, písmeno A a číslice)
- rychlostní silnice (vzor označení rychlostní silnice, písmeno S a číslo)
- vojvodské silnice (vzor označení vojvodské silnice, třímístné číslo),
- okresní silnice (čtyřmístné číslo a identifikátor vojvodství)
- obecní silnice (šestimístné číslo a identifikátor vojvodství).

Veřejné komunikace se s ohledem na jejich dostupnost dělí na:

- veřejně dostupné silnice;
- silnice s omezenou dostupností, včetně dálnic a rychlostních silnic

Státní silnice tvoří vlastnictví státu. Vojvodské, okresní a obecní silnice tvoří vlastnictví příslušné samosprávy vojvodství, okresu nebo obce. Veřejné komunikace jsou spravovány příslušnými prováděcími orgány samosprávních územních jednotek nebo v případě státních silnic generálním ředitelem Generálního ředitelství silnic a dálnic.



Obr. 15: Síť státních silnic (2013), zdroj: Generální ředitelství silnic a dálnic

Podle obrázku síť státních silnic lze vypožorovat, že příhraniční oblast z Polské strany je s hustotou dopravní infrastruktury ve velmi dobrém stavu. Díky stavu českých silnic a dálnic, obzvláště pak D1, která je ve špatném stavu s velkou četností uzvírek, volí často lidé ze Slezska a Moravy cestu do Německa právě přes Polsko po A4. Díky TEN-T a Moravskoslezskému kříži páteřních komunikací proudí přes slezský region velký počet tranzitní dopravy, který se díky většímu počtu hraničních přechodů diverzifikuje.

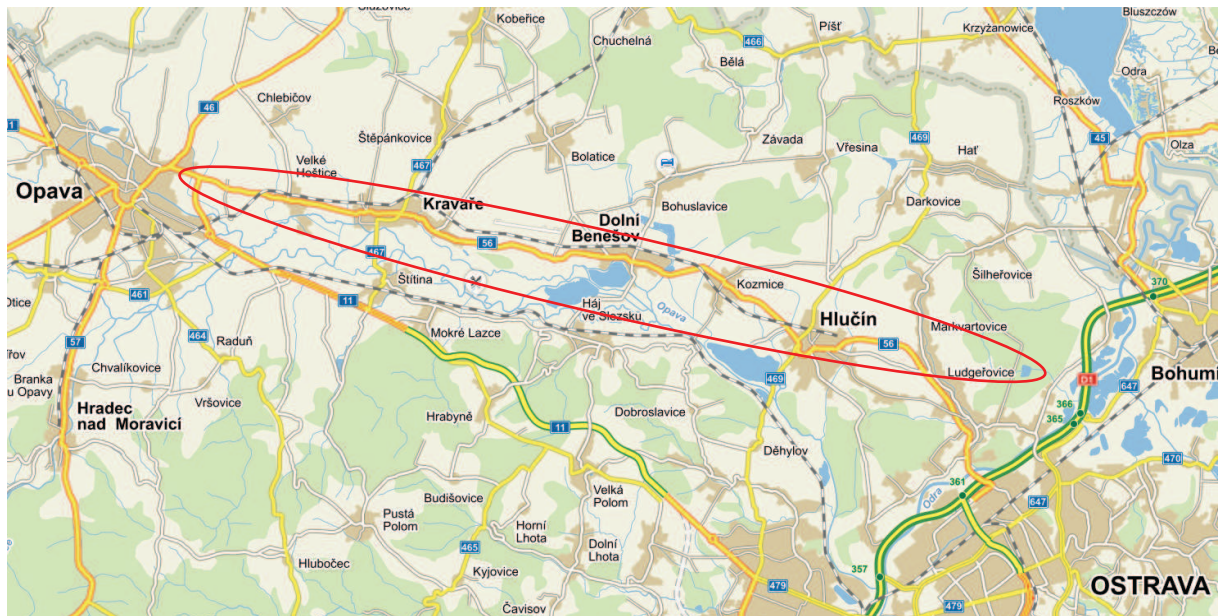
Česko-polské příhraničí je charakteristické poměrně dobře vyvinutým komunikačním systémem, má dopravní vazby na sousední území - západní, střední a východní Polsko, celou Českou republiku, Sasko a Slovensko. Silniční a železniční síť se z hlediska ukazatele hustoty řadí na první místa v polských a českých statistikách. Avšak tento systém není úplně soudržný, a to především na samotné česko-polské hranici.

5. Plánovaná přeložka I/56

Předmětem technické studie silnice I/56 je návrh přeložky silnice I/56 Dolní Benešov-Ostrava je návrh možnosti realizovat trasu rychlostní komunikaci v koridoru v ÚPN VÚC Opava a ÚPN VÚC Ostrava – Karviná ve vztahu k platným normám a legislativě.

Z dlouhodobého významu je přeložka silnice I/56 významnou trasou tahu silnice I/56 ve směru Opava-Ostrava- Frýdek-Místek-Frýdlant nad Ostravicí- Hlavatá.

Mezi Opavou, Ostravou a obcemi ležícími severně od této spojnice existují také významné dopravní vazby, především ve vazbě na polsko, ale hlavně jde o obě významná města a dálnici D1, vyvolávající poptávku po dopravním napojení, které v území dlouhodobě chybí. Stávající doprava je tedy vedena stávajícími průtazy obcemi na výše zmíněné trase.

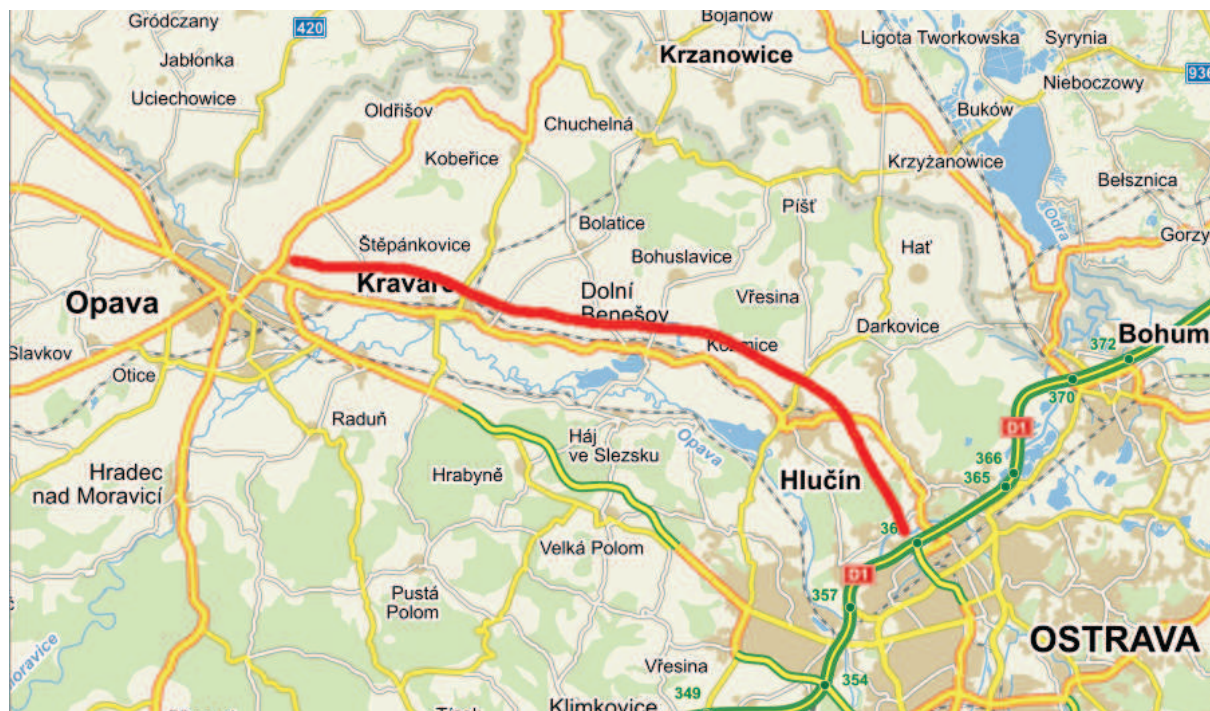


Obr. 16: Trasa Silnice I/56

Trasa přeložky silnice I/56 začíná ve východní části města Opavy v místě tzv. Kateřinského dopravního uzlu, který propojuje navrhovanou silnici I/56 s výhledovým řešením silnice I/46 a výhledovým propojením na silnici I/11 (spojka S1). Vlastní trasa přeložky silnice I/56 (R56) se odpojuje od trasy Severního obchvatu města Opavy (východní části), který bude budován etapovitě, nejdříve v polovině profilu jako silnice kategorie S11,5 a následně jako směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie S24,5/100. Navržená trasa prochází katastrálními územími Kateřinky u Opavy, Malé Hoštice, Velké Hoštice, Kravaře ve Slezsku, Štěpánkovice, Zábřeh u Hlučína v celkové délce cca 12 km a končí na rozhraní k.ú. Zábřeh u Hlučína a Dolní Benešov, kde se trasa napojuje na již zpracovaný úsek Dolní Benešov – Ostrava. Území pro vedení trasy je vymezeno především koridorem šířky 300m na každou stranu od osy komunikace (dle studie Viapont, 1993) zpracovaném do ÚPN VÚC.

Územně se pak jedná o okrajová omezení a to především:

- napojení na severní obchvat města Opavy
- stávající a plánovaná obytná zástavba obcí Opava – Malé Hoštice, Velké Hoštice a Kravaře
- žel. trať č. 317 Opava – východ – Hlučín
- letiště Zábřeh
- biocentry a biokoridory v oblasti Velkých Hoštic a Kravař
- trasou VTL plynovodu severně od obcí Opava, Velké Hoštice, Kravaře



Obr. 17: Trasa plánované přeložky I/56

Silnice I/56 v řešeném úseku v současné době prochází průtahem obcemi (Ludgeřovice, Hlučín, Kozmice, Dolní Benešov, Kravaře, Velké Hoštice) a je uspořádána jako dvoupruhová. V řešeném úseku Dolní Benešov–Hlučín je šířka zpevnění asi 6,5–7,0 metrů, což neodpovídá třídě komunikace ani stávajícím intenzitám dopravy.

Úsek Hlučín–Ostrava byl v minulosti homogenizován v kategorii S 9,5. Z výhledových intenzit dopravy vyplývá nemožnost zajištění požadované úrovně kvality dopravy na silnici s dvoupruhovým uspořádáním. Intenzity odpovídají požadované návrhové kategorii směrově rozdělené čtyř pruhové rychlostní silnice. Navíc dle vypočtených intenzit dopravy do roku 2040 je jasné, že se situace na této silnici bude zhoršovat, obzvláště v intravilánu.

Popis plánované stavby Dolní Benešov – Ostrava

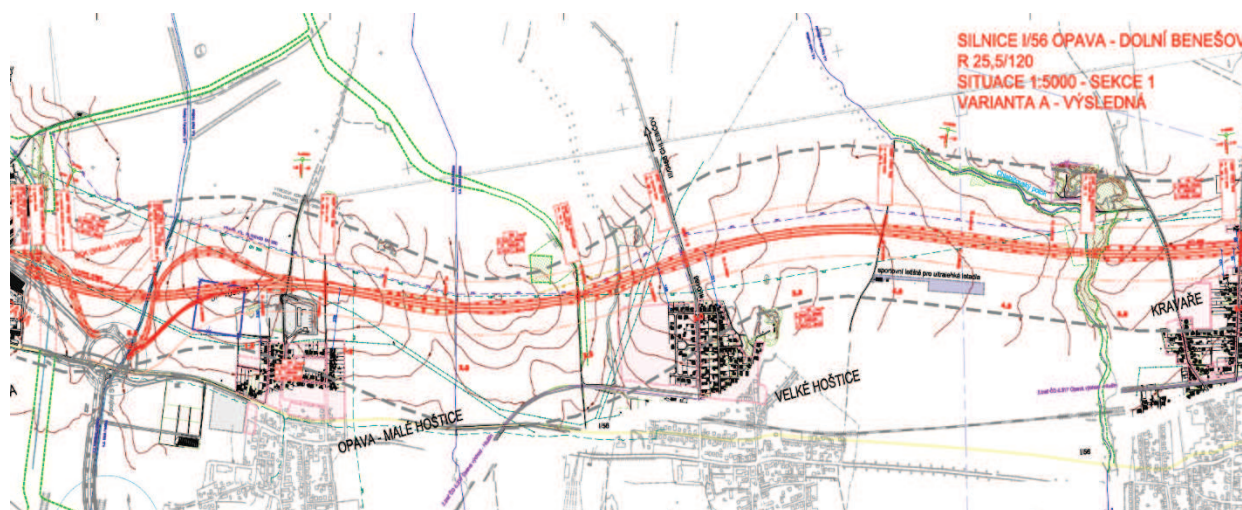


Obr. 18: Plánovaná přeložka I/56 Dolní Benešov – Ostrava [23]

Začátek úseku je situován v MÚK Dolní Benešov s přeložkou silnice III/4671 v levostranném oblouku. Trasa se odklání severně od stávající železniční trati a pravostranným obloukem kříží podjezdem silnici III/46819, dále prochází levostranným obloukem úzkým koridorem mezi rybníkem Bezedno a železniční tratí, kříží podjezdem výhledovou účelovou komunikaci do Bohuslavic, pokračuje pravostranným obloukem severně od obce Kozmice, kde kříží podjezdem silnici do Darkoviček. V dalším průběhu levostranným obloukem obchází lokální biocentra Vařešinky. Severním obchvatem se trasa pravostranným obloukem stáčí kolem Hlučina, kříží podjezdem silnici II/469 na Hať, podchází stávající silnici I/56 Hlučín–Ludgerovice a úzkým koridorem mezi dobývacím prostorem Markvartovice a biocentrem Cihelna pokračuje pravostranným obloukem do Ludgerovic, kde nadjezdem kříží větev B MÚK Ludgerovice a podjezdem přeložku silnice III/46611. Trasa pokračuje jihovýchodním směrem krátkým přímým úsekem a dále se stáčí východně okrajem Ludgerovického lesa, který spolu s rybníkem překonává estakádou. Další průběh je ovlivněn územní rezervou mezi stávající zástavbou městské části Petřkovice, kterou trasa protíná pravostranným obloukem a po překonání okraje nivy řeky Odry a silnice III/01137 nadjezdem pokračuje levostranným obloukem a dále přímým úsekem překlenuje Odru. Úprava končí v místě MÚK s dálnicí D1 dvěma protisměrnými oblouky. Silnice I/56 je vedena přes okružní pás MÚK Místecká i D1 nadjezdem. Přeložka silnice I/56 je navržena v kategorii R 25,5/120 (80) jako směrově rozdělená čtyřpruhová rychlostní silnice. Z hlediska návrhové rychlosti je trasa rozdělena na dva úseky – úsek od km 0,0 pracovního staničení do

km 12,1 je projektován na návrhovou rychlost 120 km/h (směrodatná rychlost je 130 km/h), v úseku od km 12,1 do km 16,0 (konec úpravy) je z důvodu vedení trasy okrajem městské aglomerace a průchodem úzkým koridorem mezi stávající zástavbou návrhová rychlost snížena na 80 km/h (směrodatná rychlost je 100 km/h). Celková délka přeložky je přibližně 16 000 metrů. Trasa navržené komunikace prochází mimo zastavěná území obcí přes pozemky využívané zemědělskou výrobou, lokálně kříží bez významnějšího narušení vodní toky a prvky územních systémů ekologické stability. S významným ovlivněním stávajícího využití území je však nutno počítat v úseku katastru obce Ludgeřovice, kde trasa kříží stávající rybník a protíná významnou rekreační zónu Ludgeřovického lesa. Koridor je vyměřen v ZÚR na 200 m od osy komunikace. Délka hlavní trasy by měla být 16000 m.

Popis plánované stavby Opava – Dolní Benešov



Obr. 19: Plánovaná přeložka I/56 Dolní Benešov – Ostrava [23]

Trasa přeložky silnice I/56 by měla začínat ve východní části města Opavy v místě tzv. Kateřinského dopravního uzlu, který propojuje navrhovanou silnici I/56 s výhledovým řešením silnice I/46 a výhledovým propojením na silnici I/11 (spojka S1). Vlastní trasa přeložky silnice I/56 (R56) se odpojuje od trasy severního obchvatu města Opavy, který bude budován etapovitě.

Navržená trasa prochází katastrálními územími Kateřinky u Opavy, Malé Hoštice, Velké Hoštice, Kravaře ve Slezsku, Štěpánkovice, Zábřeh u Hlučína a končí na rozhraní Zábřehu u Hlučína a Dolního Benešova. Řešený úsek silnice R56 Opava–Dolní Benešov je

tedy pokračováním severního obchvatu města Opavy (jeho východní části) Směrově v začátku úpravy pokračuje směrový oblouk předchozího úseku (severního obchvatu), za nímž následuje protisměrný pravostranný oblouk, kterým trasa obchází severně městskou část Malé Hoštice. V dalším průběhu trasa protisměrnými oblouky obchází severně obec Velké Hoštice a pokračuje východním směrem levostranným obloukem k městu Kravaře, které obchází severovýchodním obchvatem pravostranným obloukem. Následuje koncový úsek trasy vedený třemi oblouky v koridoru mezi letištěm Zábřeh a železniční tratí Opava východ–Hlučín. Tam trasa přeložky Opava–Dolní Benešov končí a navazuje na úsek Dolní Benešov – Ostrava. Přeložka silnice I/56 je navržena v kategorii R 25,5/120 jako směrově rozdělená čtyřpruhová rychlostní silnice. Na začátku úpravy bude realizován, za odpojením větví A, B MÚK Opava-východ, přechod z kategorie S 24,5/100 (severní obchvat) na kategorii R 25,5/120. Celková délka přeložky je přibližně 12 000 metrů. Na trase jsou navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky, a to MÚK Opava-východ a MÚK Kravaře (střed). MÚK Opava-východ je křižovatka s výhledovým vedením silnic I/46 a I/11 (spojka S1) situovaná v km 0,0–1,3. Navržena je jako třípaprsková, ústící do úrovně okružní křižovatky umístěné jižně od trasy R56. MÚK Kravaře se silnicí II/467 je situovaná v km 7,0 a je navržena jako deltovitá. Jižní větve A a B ústí do stykové křižovatky se silnicí II/467. Severní větve C a D ústí do navržené okružní křižovatky se šesti rameny, která zajistí napojení stávající silnice II/467, místní komunikace do části Hanůvka a účelové komunikace. Trasa navržené komunikace prochází mimo zastavěná území obcí přes pozemky využívané zemědělskou výrobou, lokálně kříží bez významnějšího narušení vodní toky a prvky územních systémů ekologické stability. Celková délka trasy je 12000 m.

Obě varianty tras silnice I/56 jsou v souladu s koridorem, který je vymezený v ÚPN VÚC Opava a Ostrava – Karviná. Vybudováním přeložky I/56 by byla původní komunikace zachována a sloužila by primárně jako spojení mezi obcemi na řešené trase.

Celá trasa je zhotovena na základě plynulosti a bezpečnosti. Z výhledových intenzit vyplývá, že do budoucna je tato přeložka potřebná a vyřešila by z dlouhodobého hlediska přetrvávající problém kapacitního a komfortního propojení dvou významných měst regionu – Ostravy a Opavy s vazbou na další cíle ve směru na stávající silnice R56 do Frýdku – Místku. Dalším významným přínosem by bylo napojení Opavska a Hlučínska na dálnici D1 (D47). Silnice I/56 je v úseku Dolní Benešov – Ostrava jako rychlostní silnice technicky realizovatelná.

6. Závěr a doporučení

Na základě získaných údajů z četných podkladů jsem došel k následujícím závěrům:

Pokud je třeba definovat problém Hlučínska a česko – polského příhraničí, které má krušnou historickou minulost, z hlediska geografické polohy – centrum středovýchodní Evropy, leží právě Hlučínsko nedaleko od významných evropských městských center a na křižovatce důležitých komunikačních tras. A přesto se řešená oblast vyznačuje charakteristikami periferního území. Hlučínsko nevyužívá dostatečně šance, která mu tato poloha přináší.

V řešené oblasti je z dlouhodobého hlediska stagnace počtu obyvatel. Malebná krajina, spořádanost, sdružení obcí Hlučínska, které se snaží plošně zajišťovat pro občany kulturní a sociální akce na podporu rozvoje regionu utváří vizi, že počet obyvatel žijících na území do budoucna poroste. Dá se říci, že území česko-polského příhraničí má vhodně vyvinutou strukturu osídlení, avšak zeměpisné podmínky ztěžují jejich vzájemné propojení, zvláště přes hranici. Obnovení přeshraničních vazeb, jak v oblasti široce pojaté komunikační infrastruktury, tak i v oblasti sociální a hospodářské, má klíčový význam pro odvracení tendence periferního území. Podstatou vnitřní soudržnosti území je vhodně vyvinutá struktura osídlení, skládající se z center s příslušnými funkcemi a sítě vazeb mezi nimi.

MAS Hlučínsko také zajišťuje svůj webový portál a MAS aplikaci. Svět se ubírá světem IT MAS Hlučínsko si je této skutečnosti vědomo, proto si také pořídili svůj mapový portál a aplikaci pro Android, iOS a Windows. Dále sdružení oplývá množstvím kvalitně zpracovaných webových stránek.

Dopravní vazby

Postupné zhoršování technického stavu dopravních sítí, především nižší třídy (vojvodské silnice, okresní a obecní silnice, místní železniční tratě) v minulosti, má do dnešního dne za následek snížení hospodářské a turistické atraktivity příhraničního území. Za účelem posílení efektu vnitřní soudržnosti území příhraničí, je nutné zajistit řádné fungování komunikační a dopravní infrastruktury s vysokými technickými parametry, a dále i postupně doplňovat o nové prvky. Taková řešení zajistí lepší obslužnost celého území a lepší hospodářskou a turistickou dostupnost území. Důležitým prvkem podmiňujícím rozvoj území příhraničí je zvýšení svobody pohybu osob a zboží. Sdružení obcí Hlučínska se snaží vzájemnou spoluprací s polskými gminami Kietrz, Krzyżanowice, Krzanowice a Pietrowice Wielkie podpořit a propagovat své specifické příhraniční území, které spojuje jak společný

historický vývoj, tak tradice, zvyky a další aspekty života. V minulosti již SOH s těmito gminami realizovalo nebo dosud realizuje projekty zaměřené na spol. propagaci a spolupráci především v oblasti cestovního ruchu.

Výhodu v dopravní infrastruktuře mají zejména obce v blízkosti Opavy a Ostravy, je zde dobrá dopravní obslužnost, a také důležitá komunikace I/56 spojující tato krajská města.

Dopravní obslužnost území MAS hromadnou dopravou je díky reliéfu, husté sídelní struktuře, poloze mezi městy Opavou a Ostravou, velikosti a spádovosti obcí na dobré úrovni. Výjimku tvoří obce v severní okrajové části území. Hlavně pro dostupnost školských zařízení, služeb lékařské a sociální péče, lékáren a úřadů je dostatečná hustota spojů hromadné dopravy a jejich návaznost důležitá, bylo by vhodné spoje MHD rozšířit. Rozhodující je MHD zejm. pro některé skupiny obyvatel – žáky škol, seniory, tělesně postižené, nemocné, matky s dětmi atd. Požadavky po zvýšení kvality se dále týkají nedostatečné bezbariérovosti, nedostatečné bezpečnosti, pohodlí a ochrany před nepřízní počasí na některých zastávkách, v některých případech špatné návaznosti hromadné dopravy, u železničních stanic a zastávek autobusů chybí možnosti zaparkování automobilu či kola. Podporované způsoby rozvoje dopravy by měly zohledňovat snižování zátěže životního prostředí a eliminovat negativní vlivy na lidské zdraví.

Ze získaných dopravně – inženýrských údajů vyplývá, že hustota dopravní sítě je na řešeném území dostatečná a odpovídá potřebám. Je jí pouze třeba doplnit o místní komunikace v ulicích s novostavbami a napojit menší území.

Dále je dle požadavků obecních samospráv i občanů potřeba, aby se opatření nadále zaměřovala na zkvalitňování stavu silnic I., II. a III. třídy, místních komunikací, křižovatek, mostů, budování odstavných a parkovacích ploch, dále také komunikací pro chodce – chodníků, přechodů, semaforů a dalších bezpečnostních prvků, které na zdejších komunikacích chybí nebo neodpovídají předpisům či požadavkům.

Další prioritou by měl být rozvoj cyklo dopravy – realizace staveb cyklostezek a zlepšení jejich stavu, také doplnění o doprovodnou infrastrukturu, jako jsou stojany, mapy, značení atp. V posledních letech se podařilo v území MAS realizovat na několika místech významné části cyklostezek a cyklotras, velká část obcí je připravena v příštích letech pokračovat s doplněním sítě infrastruktury pro cyklisty.

Dále by bylo vhodné plošně zavést inteligentní dopravní systémy pro bezpečnost silniční dopravy v obcích, vybudování sítě parkovišť- park and ride.

Přeložka I/56 je z výhledového hlediska nutností. Vysoké intenzity na průtazích obcí z Opavy do Ostravy jsou již v současné době na některých úsecích vysoké. S ohledem na intenzitu dopravy, bezpečnost chodců a cyklistů, hluk a čistotu ovzduší jsou již v územních plánech obcí vymezeny strategie zaměřené na dopravu, které se snaží řešit přeložky silnic I/46 (území Služovic, Hněvošic, Koberčic, Rohova a Sudic) a silnice I/56 (Velké Hoštice, Kravaře, Zábřeh, Dolní Benešov, Kozmice, Hlučín), jež procházejí přes centra a obytná území obcí a měst.

Navržená přeložka by řešila výše zmíněné požadavky a problémy, a také podpořila v budoucnu celkový rozkvět regionu.

Poděkování:

Tímto chci poděkovat mému vedoucímu diplomové práce panu doc. Ing. Miloslavu Řezáčovi, Ph.D. za jeho rady, shovívavost, trpělivost, čas a příkladné vedení při mé diplomové práci. Dále děkuji panu Ing. Václavu Škvainovi za informace, rady a potřebnou dokumentaci k mé diplomové práci. A nakonec děkuji mé rodině a rodičům, za pevné nervy a podporu, bez které by to nešlo.

7. Seznam použitých pramenů:

- [1] Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. 2013 [cit. 2016-11-10]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz>
- [2] Jednotná dopravní vektorová mapa. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR.
Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. 2015 [cit. 2016-03-10]. Dostupné z:
<http://www.jdvm.cz/>
- [3] BARTOŠ, Luděk, Aleš RICHTR, Jan MARTOLOS a Martin HÁLA. *Prognóza intenzit automobilové dopravy: TP 225*. 2. vyd. Plzeň: EDIP, 2012, 26 s. ISBN 978-80-87394-07-6.
- [4] ČSN 73 6102 *Projektování silnic a dálnic*, Praha: Český normalizační institut, 2007
- [5] ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*; Praha: Český normalizační institut, 2006
- [6] BARTOŠ, Luděk. *Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích: TP 189*. 2. vyd. Plzeň: EDIP, 2012, 76 s. ISBN 978-80-87394-06-9.
- [7] LOKOČ, Martin, Veronika FRÉLICOVÁ, Hana HALASOVÁ, Dagmar QUISKOVÁ. *Strategie komunitně vedeného místního rozvoje pro území MAS Hlučínsko*, březen 2015
- [8] ŘSD. *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. [cit. 2016-05-06]. Dostupné z:
<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>
- [9] *Hlučín*. [online]. [cit. 2016-05-06]. Dostupné z: <http://www.hlucin.cz/>
- [10] Sdružení obcí Hlučínska, *Sdružení obcí Hlučínska*. [online]. [cit. 2016-05-08]. Dostupné z: <http://www.hlucinsko.eu/>.
- [11] *Moravskoslezský kraj* [online]. 28. ŘÍJNA 117, 702 18 OSTRAVA, 2015 [cit. 2016-11-20]. Dostupné z: www.msk.cz
- [12] VACHTL, Martin, *Dopravní sektorové strategie 2. fáze*, SUDOP Praha, 2013
- [13] Český statistický úřad. *Český statistický úřad* [online]. 2016 [cit. 2016-11-20]. Dostupné z: www.czso.cz

- [14] *Sykrik* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: <http://sykrik.vectormap.cz/>
- [15] *Wikipedie: Hlučínsko* [online]. [cit. 2016-11-20].
Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Hlu%C4%8D%C3%ADnsko>
- [16] TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů obcemi. CDV, 2001
- [17] Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací. CDV Brno, 2001
- [18] ĎURČANSKÁ D. a kol. Mestské komunikácie. Žilinská univerzita, 2010
- [19] KAUN M. – Lehovec F.: Pozemní komunikace 20. ČVUT Praha, 2000
- [20] MAIER K., *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada Publishing, 2012. 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7.
- [21] NEČAS B., *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury moravskoslezského kraje* [online]. [cit. 2016-11-27]. Dostupné z: http://www.msk.cz/assets/doprava/kt_b-2_5.pdf
- [22] *Zásady územního rozvoje MSK* [online]. [cit. 2016-11-01]. Dostupné z: http://www.msk.cz/cz/uzemni_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-ke-stazeni-44261/
- [23] SHB a.s., *Průvodní zpráva k technické studii Silnice I/56 Dolní Benešov – Ostrava.*, Ostrava, 2007

8. Přílohy

Příloha 1 - Síť TEN-T, silniční, železniční, multimodální

Příloha 2 - Tab. 15: Tabulka výpočtu výhledových intenzit na vybraných komunikacích za rok 2040

Příloha 3 – Koncepce rozvoje dopravní struktury MSK

Příloha 4 - Uspořádání ploch a koridory na řešeném území

Seznam výkresové dokumentace

Mapa – Vymezení dotčeného území MAP

Převzatý návrh přeložky I/56 – Dolní Benešov – Ostrava

Převzatý návrh přeložky I/56 – Opava – Dolní Benešov

Seznam obrázků

Obr. 1: Mapa Česka s vyznačenou řešenou oblastí (červeně)	str. 11
Obr. 2: Vymezení oblasti Hlučínska	str. 11
Obr. 3: Rozdělení Ratibořska dle Versailleské smlouvy, 1920	str. 13
Obr. 4: 38 hlučínských obcí a měst připojených po první světové válce k ČSR	str. 14
Obr. 5: Hranice obcí	str. 18
Obr. 6: Cyklostezky v řešeném území (fialově)	str. 32
Obr. 7: Pátevní dopravní síť lokality Silesia v ČR, TEN-T	str. 34
Obr. 8: Intenzita Dopravy, zdroj ŘSD [8]	str. 36
Obr. 9: : Legenda intenzit dopravy , ŘSD, 2010 [8]	str. 36
Obr. 10: Nehodovost I/56, Kravaře - 103 DN [2]	str. 43

Obr. 11: Nehodovost I/56, Dolní Benešov - 128 DN [2]	str. 43
Obr. 12: Nehodovost I/56, Kozmice – 74 DN [2]	str. 43
Obr. 13: Nehodovost I/56, Hlučín -263 DN [2]	str. 44
Obr. 14: Nehodovost I/56, Ludgeřovice -282 DN [2]	str. 44
Obr. 15: Síť státních silnic (2013), zdroj: Generální ředitelství silnic a dálnic	str. 47
Obr. 16: Trasa Silnice I/56	str. 48
Obr. 17: Trasa plánované přeložky I/56	str. 50
Obr. 18: Plánovaná přeložka I/56 Dolní Benešov – Ostrava [23]	str. 51
Obr. 19: Plánovaná přeložka I/56 Opava – Dolní Benešov [23]	str. 52
Obr. 20: Síť TEN-T pro osobní silniční dopravu [12]	
Obr. 21: Síť TEN-T pro železniční dopravu [12]	
Obr. 22: Síť TEN-T pro žel a leteckou, (multimodální) dopravu [12]	
Obr. 23: Výřez oblasti z koncepce rozvoje dopravní infrastruktury moravskoslezského [21]	
Obr. 24: Detail na řešenou oblast z výkresu uspořádání ploch a koridorů v řešeném území[22]	

Seznam grafů

Graf č. 1: Podnikatelské subjekty podle právní subjektivity	str. 23
Graf č. 2: Podnikatelské subjekty podle převažující činnosti	str. 23

Seznam tabulek

Tab. 1: Sídlní struktura obcí, Zdroj: ČSÚ, 2012 [13]	str. 19
Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel 1991-2011 [13]	str. 20
Tab. 3: Ukazatele ekonomické aktivity a zaměstnanosti	str. 22
Tab. 4: SWOT analýza občanské vybavenosti, shrnutí [7]	str. 26

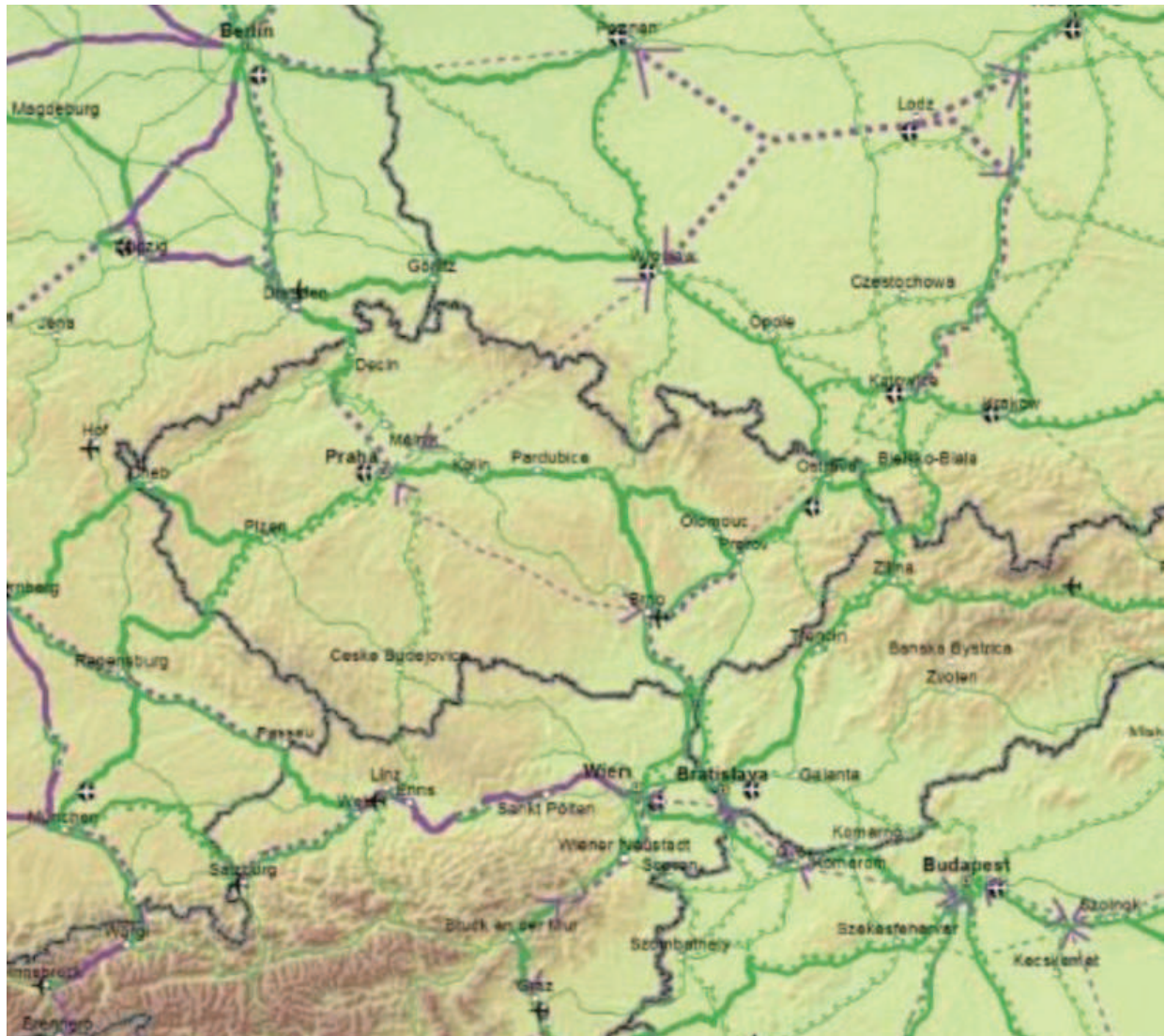
Tab. 5: SWOT analýza sociálních služeb [7]	str. 27
Tab. 6: SWOT analýza meziobecní spolupráce [7]	str. 28
Tab. 7: Požadavky obcí na budování cyklostezek	str. 33
Tab. 8: Koeficient prognózy dopravy vozidel (TNV), dle přílohy 2 v TP 225	str. 37
Tab. 9: Koeficient prognózy dopravy vozidel (LV), dle přílohy 2 v TP 225	str. 38
Tab. 10: Koeficient prognózy dopravy vozidel (SV), dle přílohy 2 v TP 225	str. 38
Tab. 11: Orientační rozpětí úrovnových intenzit k předběžnému stanovení návrhové kategorie silnic, rychlostních komunikací a dálnic	str. 38
Tab. 12: Tabulka výhledových intenzit daných silnic v řešené oblasti	str. 39
Tab. 13: Problematický stav dopravní infrastruktury zdroj ČSÚ [13]	str. 21-22
Tab. 14: Požadavky jednotlivých obcí v oblasti dopravní infrastruktury	str. 42
Tab. 15: Tabulka výpočtu výhledových intenzit na vybraných komunikacích za rok 2040	
Tab. 16: Územní rezervy ploch a koridory	
Tab. 17: územní rezervy pro záměry nadmístního významu	
Tab. 18: Ostatní koridory- plynovod VTL	

Přílohy

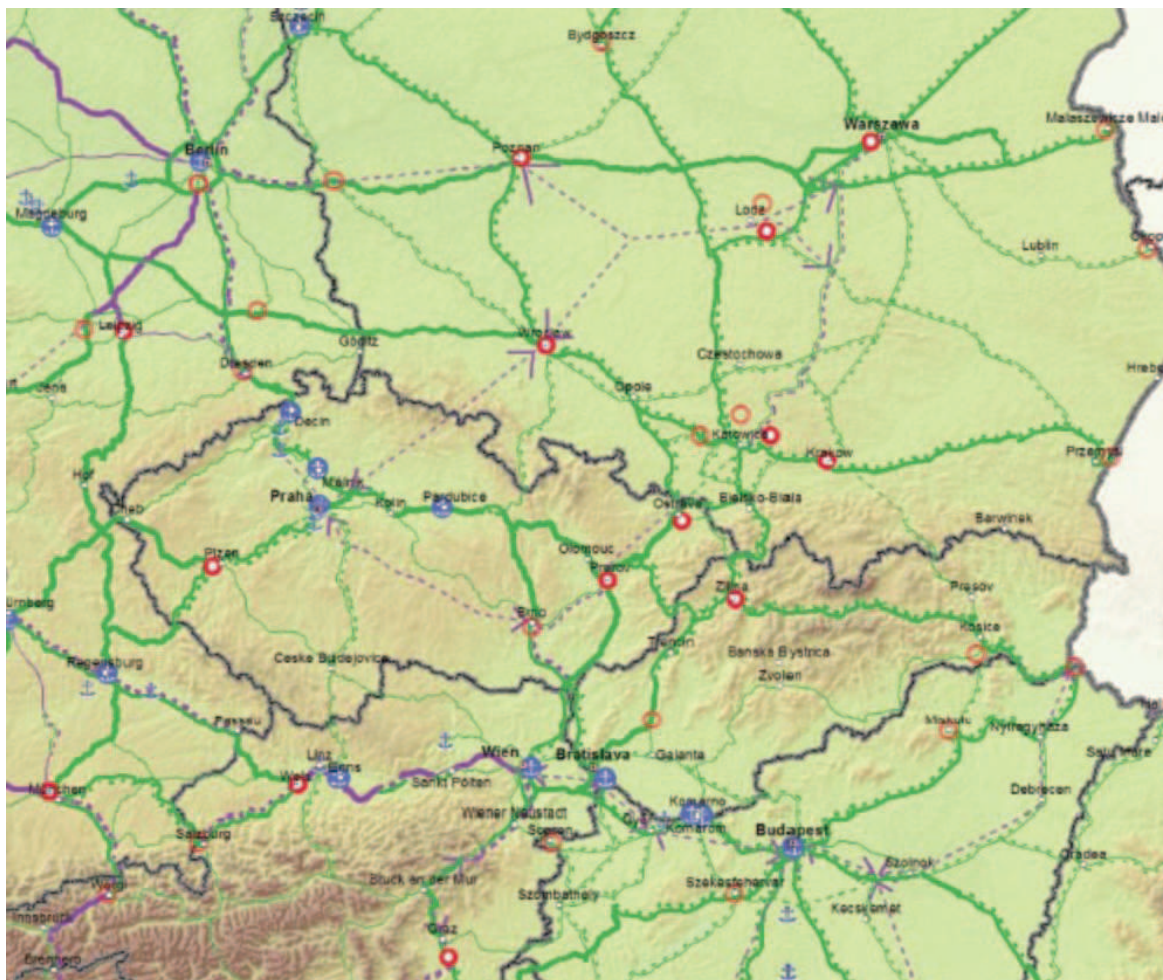
Příloha 1



Obr.20 : Síť TEN-T pro osobní silniční dopravu [12]



Obr.21 : Síť TEN-T pro železniční dopravu [12]



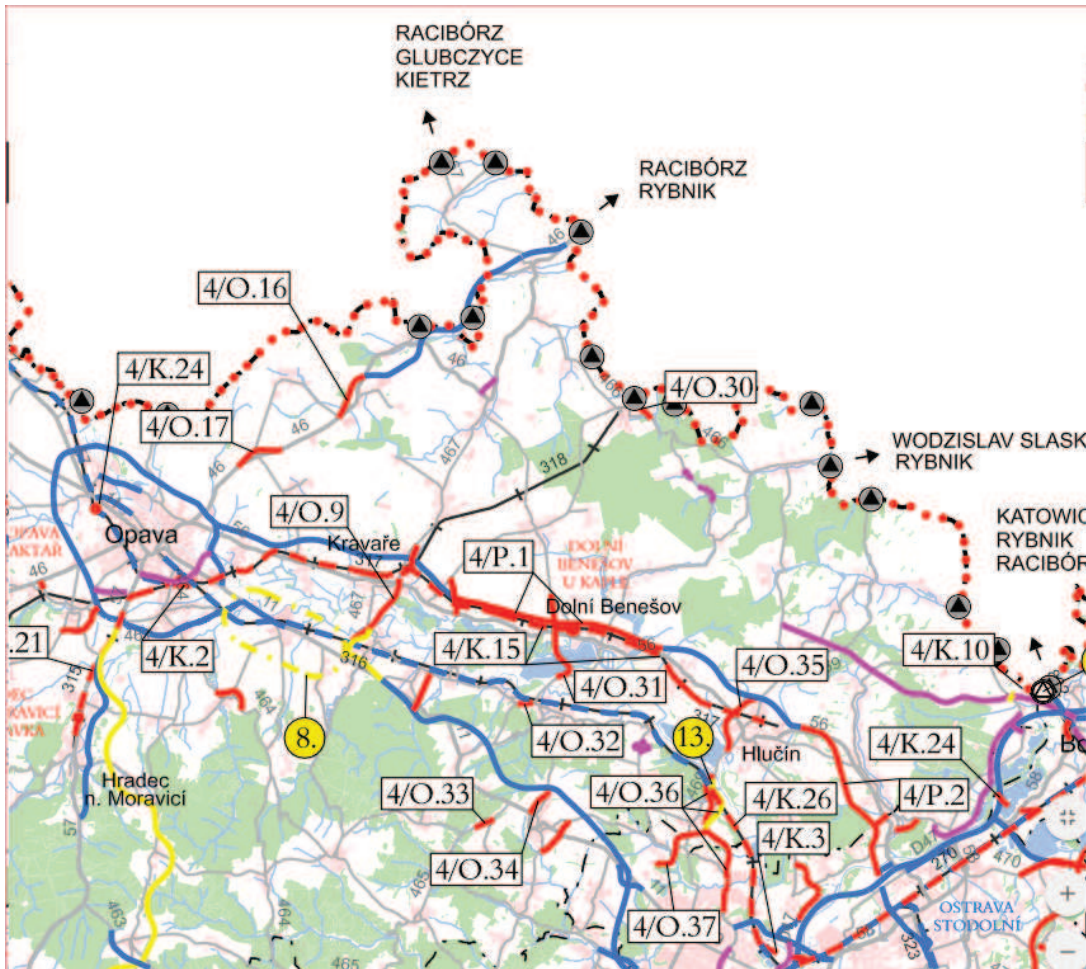
Obr.22 : Síť TEN-T pro železnicovou a leteckou, (multimodální) dopravu [12]

Příloha 2

Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
I/46					koef	LV	TV	SV
2010	1915	384	2317		I	1,69	1,17	1,59
2040	3236	449	3684		II+III	1,62	1,06	1,54
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
I/56								
2010	10999	2133	13252					
2040	18588	2496	21071					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
II/466								
2010	694	107	809					
2040	1124	113	1246					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
III/46819								
2010	1062	265	1365					
2040	1720	281	2102					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
III/4676								
2010	2187	407	2640					
2040	3543	431	4066					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
II/467								
2010	2750	455	3239					
2040	4455	482	4988					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
II/469								
2010	3324	272	3356					
2040	5385	288	5168					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
III/4697								
2010	2709	307	3077					
2040	4389	325	4739					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
III/01137								
2010	1465	242	1784					
2040	2373	257	2747					
Silnice a rok	Lehká vozidla	Těžká vozidla	Součet Vozidel					
III/01135								
2010	4936	897	5912					
2040	7996	951	9104					

Tab. 15: Tabulka výpočtu výhledových intenzit na vybraných komunikacích za rok 2040

Příloha 4



Obr. 23: Výřez oblasti z koncepce rozvoje dopravní infrastruktury moravskoslezského kraje [21]

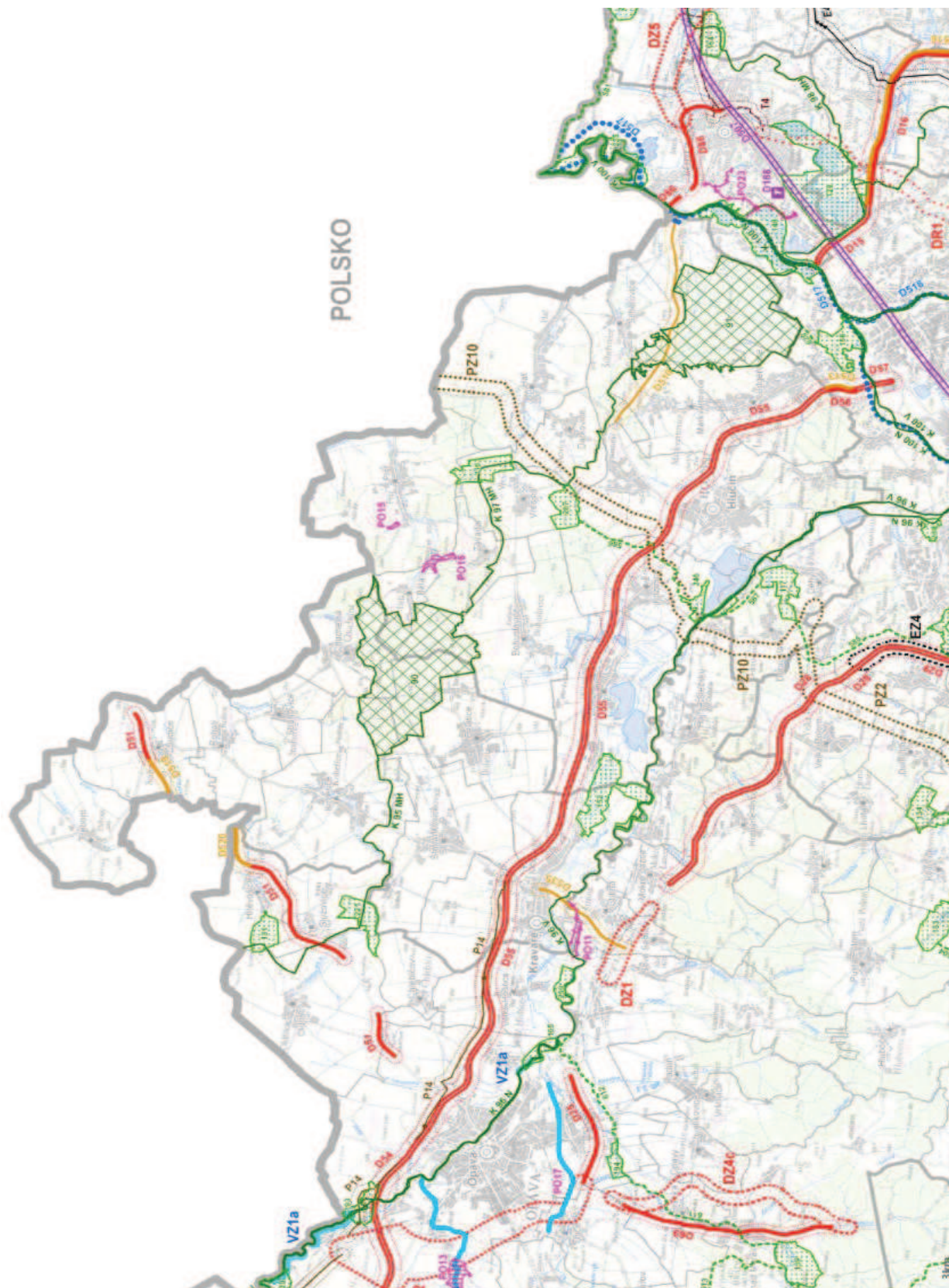
LEGENDA

	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	HRANICE STÁTNÍ
	HRANICE OKRESU
	PLOCHY ZASTAVĚNÉ
	PLOCHY ZELENÉ
	VODNÍ PLOCHY
	VODNÍ TOKY
	HRANIČNÍ PŘECHODY SILNIČNÍ
	HRANIČNÍ PŘECHODY ŽELEZNIČNÍ
	HRANIČNÍ PŘECHODY TURISTICKÉ
	STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
	STÁVAJÍCÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ DO r. 2004
	STÁVAJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ DO r. 2004
	VÝSTAVBA KOMUNIKAČNÍ SÍŤE A MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍŤE V r. 2014 - 2018
	KOMUNIKAČNÍ A ŽELEZNIČNÍ STAVBY VYBUDOVÁVANE V PŘEDCHOZÍCH ETAPÁCH
	LINIOVÁ KOMUNIKAČNÍ STAVBA
	LOKÁLNÍ KOMUNIKAČNÍ STAVBA
	NÁVRHY NOVÝCH PRVKŮ SILNIČNÍ SÍŤE VČETNĚ NÁMETU PODMÍNĚN STUDIJNÍM PROVĚŘENÍM
	LINIOVÁ ŽELEZNIČNÍ STAVBA
	NOVĚ NAVRHOVANÁ ŽELEZNIČNÍ STANICE / ZASTÁVKA
	KÓDOVÉ OZNAČENÍ STAVBY
	etapa (1... r.2004-2006, 2... r.2009-2013, 3... r.2014-2018, 4... po r.2018)
	dopravní síť (P... páteřní komunikace, O... ostatní komunikace, K... železnice)
	pořadové číslo

Poř. číslo	Název stavby
komunikační stavby páteřní sítě	
3/P.1	R67, Třanovice – Havířov
3/P.2	R67, Bohumin, Vrbovice, D 47 – Ostrava, Heřmanice, II/470
3/P.3	II/11, Opava, severní obchvat - západní část
3/P.4	SII/56, Opava – Ludgerovice, etapová výstavba
3/P.5	II/45, Bruntál, jihovýchodní obchvat
3/P.6	II/35, R48 - Valašské Meziříčí
3/P.7	II/11, Ostrava Vítkovice, etapová výstavba
3/P.8	II/57, přeložka Skrochovice
3/P.9	II/45, Zátor - Nové Heřminovy
3/P.10	II/45, Krmov, sil. II/57 - hranice ČR/Polsko
3/P.11	II/57, lokální přeložky v úseku Bartultovice - Krmov
3/P.12	II/57, lokální přeložka, Krmov
3/P.13	II/11, kompletace tahu Hrádek - Mosty u J. státní hranice
komunikační stavby ostatní sítě	
3/O.1	II/67, Karviná - Bohumin
3/O.2	II/67, Karviná, Louky
3/O.3	II/67, Český Těšín, dostavba čtyřběžících ramp MUK II/67 x R48
3/O.4	II/483, přeložka Frenštát p.R., námět na peáž se sil. II.třidy
3/O.5	II/483, přeložka Čeladná
3/O.6	II/56, Frýdek - Místek - Frydlant n.O., MUK
3/O.7	II/46, Sudice - Hněvošice – Soborzyce Wielke - Služovice, obchvaty, podmíněno
3/O.8	II/461, Opava, západní obchvat (v parametrech sil. I.třidy)
3/O.9	II/47, Odry - obchvat
3/O.10	silnice III.třidy (výhledově II.třidy), Severní spoj II. stavba, přivaděč D 47
3/O.11	sil. III. (výhledově II. třidy), Ostrava, prodl. Železárenská (centrum Karolina)
3/O.12	sil. III.4689+III/4754 (výhledová sil. II.třidy), Karviná, vazba na hraniční přechod
3/O.13	II/476, Ostrava, Polanka, nadjezd nad trati ČD
3/O.14	III/0581, Ostrava, prodl. ul. Slovenská

Příloha 5

Uspořádání ploch a koridory na řešeném území



Obr. 24: Výřez z výkresu uspořádání ploch a koridorů v řešeném území [22]

ZÁMĚRY PŘEVZATÉ DO ZÚR MSK BEZ VĚCNÉ ZMĚNY ZE SCHVÁLENÝCH ÚPN VÚC

PLOCHY A KORIDORY VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVĚB

- RYCHLOSTNÍ SILNICE
- SILNICE I. TŘÍDY - ČTYŘPRUHOVÁ
- SILNICE I. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- SILNICE II. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- SILNICE III. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATE
- ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
- ŽELEZNIČNÍ VLEČKA
- LETIŠTĚ
- DOPRAVNÍ TERMINÁL, LOGISTICKÉ CENTRUM
- LANOVKA
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ 400 KV
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ 110 KV
- VÝZNAMNÁ ROZVODNA VVN/VVN NEBO VVN/VN
- VÝZNAMNÝ ENERGETICKÝ ZDROJ
- VTL PLYNOVOD
- TEPELNÝ NÁPĚJEC
- PRODUKTOVOD
- VÝZNAMNÝ VODOVODNÍ ŘÁD PITNÉ VODY
- OCHRANNÁ HRÁZ NEBO JINÉ OPATŘENÍ
- SUCHÁ OCHRANNÁ NÁDRŽ (VČ. OCHRANNÉ HRÁZE)
- REVITALIZACE VODNÍHO TOKU

PLOCHY A KORIDORY OSTATNÍCH ZÁMĚRŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

- PLOCHA PRO EKONOMICKÉ AKTIVITY
- SILNICE I. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- LETIŠTĚ
- LANOVKA
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ 110 KV

PLOCHY A KORIDORY ÚZEMNÍCH REZERV

- SILNICE I. TŘÍDY - ČTYŘPRUHOVÁ
- SILNICE I. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- SILNICE II. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- SILNICE III. TŘÍDY - DVOUPRUHOVÁ
- VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ
- ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
- VÝZNAMNÝ ENERGETICKÝ ZDROJ
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ 400 KV
- VTL PLYNOVOD
- VÝZNAMNÝ VODOVODNÍ ŘÁD PITNÉ VODY
- ÚZEMNÍ REZERVA PRO ZABEZPEČENÍ ZÁJMU STÁTU, VYPLYVAJÍCÍ Z MEZINÁRODNÍCH ZÁVAZKŮ
- VODNÍ CESTA
- LOKALITA VHODNÁ PRO AKUMULACI VOD

ŘEŠENÍ ZÚR MSK

PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

- SILNIČNÍ DOPRAVA
- ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA
- ELEKTROENERGETIKA
- PLYNOENERGETIKA
- MALÁ VARIANTA V.N. NOVÉ HEŘMINOVY (VŽ1a)
- KORIDORY A PLOCHY PRO SOUBOR DOPROVODNÝCH TECHNICKÝCH OPATŘENÍ V KORYTĚ A ÚDOLNÍ NÍVĚ ŘEKY OPAVY VE VAZBĚ NA MENŠÍ VODNÍ NÁDRŽ NOVÉ HEŘMINOVY (VŽ1a)

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

- NADREGIONÁLNÍ BIOCENTRUM (NRBC)
- NADREGIONÁLNÍ BIKORIDOR (NRBK)
- REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM (RBC)
- REGIONÁLNÍ BIKORIDOR (RBK)

ÚZEMNÍ REZERVY

- SILNIČNÍ DOPRAVA

ADMINISTRATIVNÍ HRANICE A SÍDLA

- HRANICE ČR
- HRANICE KRAJE
- HRANICE SPRÁVNÍHO OBVODU OBCE S ROZŠÍŘENOU PUSOBNOSTÍ
- HRANICE SPRÁVNÍHO OBVODU OBCE
- KRAJSKÉ MĚSTO
- OBEC S ROZŠÍŘENOU PUSOBNOSTÍ
- OBEC

KÓDOVÉ OZNAČENÍ PLOCH A KORIDORŮ

Plochy a koridory dle ZÚR MSK

- silniční doprava
- železniční doprava
- elektroenergetika
- plynoenergetika
- vodní nádrž Nové Heřminovy a doprovodná protipovodňová opatření
- migrační koridor pro velké savce v prostoru Jabunkovské brázy (nadregionální biokoridor ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

- kód NRBC
- kód NRBK
- kód RBC
- kód RBK

Typy osy nadregionálního biokoridoru:

- vodní
- říční
- mezoříční hájové
- mezoříční bukové
- horské

Plochy a koridory záměrů převzatých bez věcné změny ze schválených ÚPN VÚC

- silniční doprava
- železniční doprava
- vodní doprava
- ostatní doprava
- vodní nádrže
- technická infrastruktura
- protipovodňová ochrana
- plocha pro ekonomické aktivity

Obr. 25: Legenda ploch a koridorů v řešeném území [22]

V souladu s ust. § 187 odst. 2 zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ZÚR MSK přebírají bez věcné změny ze schválených územních plánů velkých územních celků a jejich změn na území Moravskoslezského kraje koridory pro záměry silniční dopravy

nadmístního významu. Koridory jsou vymezeny v šířce: – 300 m od osy krajního pruhu komunikace na obě strany - pro komunikace rychlostního typu; – 200 m od osy komunikace na obě strany – pro silnice I. a II. třídy a ostatní významné komunikace.

I/56 Opava - Ludgeřovice, přeložky a homogenizace šířkového uspořádání, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy, dotčená obec - Dolní Benešov, katastrální území - Zábřeh u Hlučína

D55	ÚPN VÚC okr. Opava	D10	I/56 Opava - Ludgeřovice, přeložky a homogenizace šířkového uspořádání, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy	Opava	Kateřinky u Opavy
					Malé Hoštice
				Ostrava	Petřkovice u Ostravy
				Štěpánkovice	Štěpánkovice
				Velké Hoštice	Velké Hoštice
				Kravaře	Kravaře ve Slezsku
				Dolní Benešov	Zábřeh u Hlučína
					Dolní Benešov
				Kozmice	Kozmice
				Hlučín	Hlučín
	Markvartovice	Markvartovice			
	Ludgeřovice	Ludgeřovice			
	Bohuslavice	Bohuslavice u Hlučína			
D56	ÚPN VÚC Ostrava - Karviná	D14	I/56 úsek III/01137 – Hlučín, přeložka, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy - návrh dvoupruh (územní rezerva – rozšíření na čtyřpruh viz D 513)	Ostrava	Petřkovice u Ostravy

Tab. 16: Územní rezervy ploch a koridory

Územní rezervy pro záměry nadmístního významu

D513	ÚPN VÚC Ostrava- Karviná	I/56 úsek III/01137 – Hlučín, dokončení přeložky čtyřpruhové směrově dělené silnice I. třídy - po r. 2015	Ostrava	Petřkovice u Ostravy
D510	ÚPN VÚC okr. Opava	II/466 přeložka na území obcí Markvartovice a Šilheřovice (mimo zastavěné území obcí), dvoupruhová směrově nedělená silnice II. třídy	Markvartovice	Markvartovice
			Hlučín	Darkovičky
			Šilheřovice	Šilheřovice
D519	ÚPN VÚC okr. Opava	I/46 přeložka v úseku státní hranice s Polskou republikou – Sudice (severozápadní obchvat Sudic), dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy	Sudice	Sudice
D520	ÚPN VÚC okr. Opava	I/46 přeložka v úseku Hněvošice - státní hranice s Polskou republikou (východně zastavěné části obce Hněvošice), dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy	Hněvošice	Hněvošice
			Kobeřice	Kobeřice ve Slezsku

Tab. 17: územní rezervy pro záměry nadmístního významu

PZ10 - koridor propojovacího plynovodu VVTL DN 500 Děhylov - Hat' - státní hranice ČR / Polsko Navrhovaný koridor má počátek v areálu kompresorové stanice Děhylov, mezi Děhylovem a Kozmicemi a pokračuje v souběhu se stávajícím VTL plynovodem DN 500 Děhylov – Kozmice směrem k silnici I/56. Za přechodem silnice I/56 v Kozmicích koridor opouští společnou trasu a lomí se východním směrem k samotě Vařešinky. Dále pokračuje na severovýchod, obchází západně obce Darkovice a Darkovičky a od obce Hat' je veden severním směrem až ke státní hranici.

Šířka koridoru se stanovuje – 400 m v celém úseku. Požadavky na využití území – Propojení přepravních systémů zemního plynu na území ČR a Polska. Kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru – Minimalizace vlivů na: – dotčené segmenty nadregionálního a regionálního ÚSES; – na odtokové poměry v údolní nivě Odry. – Stavebně-technické parametry a ekonomická náročnost stavby.

Ostatní plochy a koridory nadmístního významu

Koridory liniových staveb jsou vymezeny o šířce 200 m od osy vedení, zakreslené v grafické dokumentaci příslušné ÚPD VÚC. Tyto záměry jsou uvedeny v tabelárním přehledu níže a dále jsou zobrazeny v grafické části ZÚR MSK - výkres A.2 „Plochy a koridory nadmístního významu, ÚSES a územní rezervy“.

P14	ÚPN VÚC okr. Opava	E16	Stavební úpravy VTL plynovodu DN 300 Hlučín – Opava – Brumovice na DN 500/PN40	Kravaře	Kravaře ve Slezsku
				Velké Hoštice	Velké Hoštice
				Opava	Držkovice
					Palhanec
					Jarkovice
					Vávrovice
					Malé Hoštice
				Kateřinky u Opavy	
				Neplachovice	Neplachovice
				Holasovice	Loděnice
Holasovice					
Brumovice	Skrochovice				

Tab. 18: Ostatní koridory- plynovod VTL