

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Katedra geografie

# **INTEGROVANÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VE MĚSTĚ GLUCHOLAZY**

vypracovali: Mikuláš Fišer, Vojtěch Kubeša,

Paulina Szarzec , Sara Wojciech

## **Cíl**

Cílem projektu je navrhnout kompaktní model pro výměnu cestujících ve městě Glucholazy, kteří pro přesun používají autobusovou a železniční dopravu. Centrum města představuje jeden z klíčových doplňkových prvků přeshraniční dopravní infrastruktury, což představuje uzlový bod v konceptu integrované dopravní sítě příhraniční oblasti.

## **1. Úvod**

Integrovaná doprava, konkrétně návaznost železničních a autobusových spojů představuje v dnešní době důležitou roli v rámci cestování. Je to stěžejní prvek nejen ve velkých městech nebo v hlavních dopravních uzlech. Nejčastějším problémem je velká vzdálenost mezi autobusovým a železničním nádražím, a to je i problém města Glucholazy. V rámci projektu je zohledněn geografický kontext, zejména dopravní aspekt a samotný vývoj konceptu urbanismu a architektury Integrované dopravní infrastruktury v Glucholazech.

## **2. město Glucholazy**

Lázeňské město se rozkládá nad řekou Bělou v nedalekém Opolském vojvodství. Leží na pomezí Zlatohorské vrchoviny, Žulovské pahorkatiny a Opavské pahorkatiny. První zmínka je už z roku 1249. V okolních kopcích se těžilo zlato. Největší rozmach města byl v období těžby zlata a rudného bohatství, jejich okolí přilákalo již ve 13. století pozornost vratislavského biskupa i moravského markraběte.

Od středověku se zde tedy intenzivně dolovalo, především v 15. Století zde vzkvétala těžba zlata. K nejpozoruhodnějším pozůstatkům této činnosti patří štola Tří králů z 16. století, která v délce více jak 5 km spojovala město se Zlatými Horami.

V 19. století v Glucholazech po vzoru gräfenberského vodního léčitele Vincenze Priessnitzze vznikly lázně. Jeho unikátní léčbu studenou vodou však po několika letech vystřídala metoda vyvinutá Fr. Sebastianem Kneippem. Dnes se v Glucholazech rychle rozvíjí především cestovní ruch. Kromě historického jádra města láká návštěvníky za městem se zdvihající masiv Góry Parkowe a hornatý terén s bohatými často unikátními druhy rostlin a živočichů. V blízkosti se nachází Otmuchovské a Niské jezero na jedné straně, hřebeny Jeseníků na druhé straně a v neposlední řadě také hraniční umístění města z něj vytváří ideální východisko a turistické centrum jižní oblasti Opole.

### 3. Železnice v Glucholazech

#### 3. 1 Historie železnice

Údolí horské říčky Bělé se stalo již ve 14. století důležitou dopravní cestou mezi Moravou a Slezskem. Zde vedla i historická poštovní cesta mezi Vídní a Wrocławí, jež zahrnovala Glucholazy, Vidnavu a Zlaté Hory, kde byla v roce 1698 otevřena první pošta ve Slezsku. Roku 1842 zahájila činnost i pošta v lázních Gräfenberk (Jeseník) a v roce 1876 byla tato poštovní trasa mezi Zábřehem a Jeseníkem prodloužena až na nádraží v Glucholazech, které bylo otevřeno již v roce 1875 na trati z Nisy do Krnova.

Koncesi na plánovanou železniční trať z Hanušovic do Glucholaz dostala v roce 1885 rakouská společnost místních drah ÖLEG s tím, že v úseku z Dolní Lipové postaví i dvě odbočné tratě, a to do Bernartic na státní hranici (s prodloužením do Javorníku) a z Písečné na státní hranici do Velkých Kunětic.

Práce na hlavním tahu byly zahájeny 3. listopadu 1886, a to ve třech stavebních úsecích. Pruská část v úseku Glucholazy – státní hranice byla postavena již v roce 1887 v km 52,5 až 57,0 o délce 4,5 km. Dnes zmiňovaná druhá část z Dolní Lipové na státní hranici a dále do Glucholaz byla slavnostně dána do provozu 26. února 1888. Poslední úsek z Hanušovic do Dolní Lipové dokončili z důvodu stavebních prací v těžko přístupném terénu přes Ramzovské sedlo až 1. října 1888. Glucholazy se tak staly důležitým železničním uzlem, protože se tu setkávaly hned tři železniční tratě – do Krnova, do Nisy a do Hanušovic.

V Dolní Lipové (dnešní Lipová-lázně) byla vybudována kruhová výtopna s točnou a zázemím pro zbrojení a údržbu lokomotiv pro zajištění provozu na vedlejších tratích. Ty byly dány do provozu následovně: Dolní Lipová – Bernartice 2. července 1896 a Velká Kraš – Vidnava 6. srpna 1897. V téže roce byla prodloužena trať z Bernartic do Javorníku. Další odbočná trať měla vzniknout dle koncese pro firmu ÖLEG z Písečné přes Supíkovice do Velkých Kunětic. Ta však zůstala jen na papíře. Byla však otevřena místní dráha z Mikulovic do Zlatých Hor (31. října 1896). U této příležitosti byly v Mikulovicích postaveny i nová staniční budova, skladiště, vodárna a rozšířeno kolejiště.

Výstavba tratě v tomto koutu Jesenicka dala příležitost rozvoji jak textilního průmyslu a papírenství, tak hlavně lázeňství. Nad městem Jeseník, dříve Frývaldov, byly vystavěny pro zvýšený zájem klientů nové lázeňské domy, vilová čtvrť pod nádražím a v roce 1899 zavedeny i turistické vlaky z Krnova do Dolní Lipové přes Glucholazy, které se rovněž staly vyhledávaným lázeňským místem. Pro zvýšení dostupnosti a atraktivity těchto výletů byly zavedeny i zlevněné jízdenky.

Od 9. prosince 2006 mohou lidé nastupovat a vystupovat i v polské stanici Glucholazy. Ještě v roce 2008 projednávala městská rada i variantu vybudování nové zastávky s názvem Glucholazy Centrum, avšak bez reálného výsledku.

### **3. 2 Peážní trať Mikulovice – Jindřichov ve Slezsku**

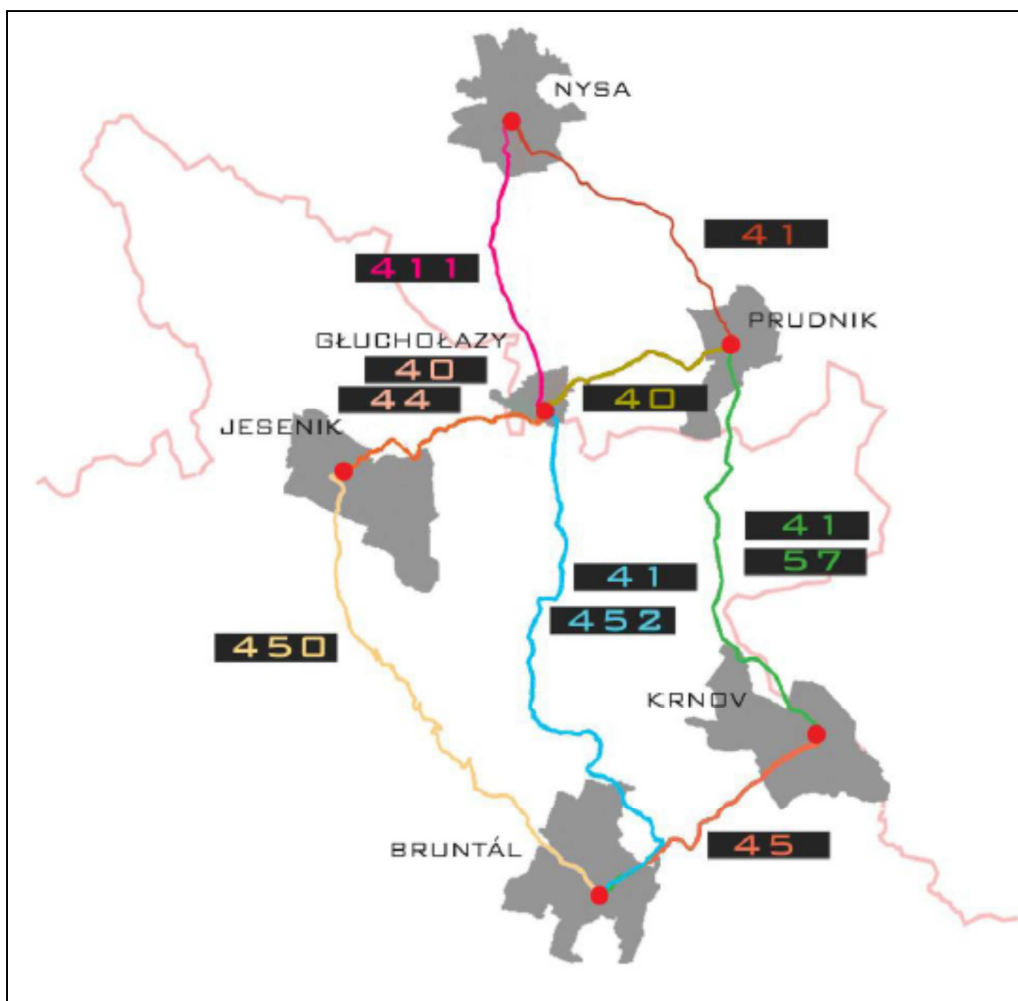
Současný provoz čtyř párů osobních vlaků na peážní trati mezi Mikulovicemi a Jindřichovem ve Slezsku, vedoucí přes polské Glucholazy je vážně ohrožen. Český stát platí za 17 kilometrů dlouhou trať polské straně poplatky, avšak ta údržbu tratě prakticky nezajišťuje, takže provoz na trati není zcela bezpečný. Ministerstvo dopravy ČR v loňském roce ustoupilo od financování provozu na této trati s ohledem na jeho vysokou nerentabilitu a veškeré záležitosti s tím související převzaly kraje Olomoucký a Moravskoslezský, jež uvedená trať spojuje. Kvůli napjatému rozpočtu však Moravskoslezský kraj od této záležitosti od 15. června 2014 odstupuje a v současné době se hledají nová východiska.

Využitelnost jednoho vlaku je zhruba 10 – 15 cestujících, v pátky a neděle, resp. pondělí, zde jezdí studenti a zaměstnanci úřadů Moravskoslezského kraje, a tak využitelnost stoupá až na sto cestujících. Jestliže se nepodaří vyjednat s polskou stranou potřebnou dohodu, hrozí zastavení provozu na trati a provoz tak bude nahrazen autobusovou dopravou. V tom případě je zvažováno několik variant autobusové dopravy: přímé linky mezi Jeseníkem a Ostravou, linka Jeseník – Krnov a obsluha obcí kolem Zlatých Hor. Vše záleží na propočítání financí, které má Olomoucký kraj k dispozici. Další, zatím však pouze teoretickou možností, je vybudování tunelu pod pohraniční horou Biskupská kupa, čímž by se umožnilo vedení železnice z Mikulovic do Jindřichova ve Slezsku mimo polské území.

### **4. Geografická analýza**

Výměnný uzel v Glucholazech není jediný problém, který se vyskytuje v euroregionu Praděd. Mezi další úskalí lze zařadit; špatný technický stav železnic na polské straně, názorným příkladem je peážní trať z Mikulovic do Jindřichova ve Slezsku. Dalším problémem je uzavření železniční tratě pro přepravu osob č. 297 (Nowy Swietow – Glucholazy), která je přímou příčinou nefunkčnosti veřejné dopravy mezi polskými a českými městy, tudíž přes stanici Glucholazy projíždějí jen vlaky z českého území. V neposlední řadě, je to již vzpomínaná dlouhá vzdálenost mezi autobusovým a vlakovým nádražím (netýká se měst Bruntál a Nysa) a nedostatek železničního spojení Nysa – Glucholazy a Prudnik – Glucholazy.

Centrální poloha Glucholaz v euroregionu Praděd umocňuje důležitost dopravního uzlu, jelikož ve městě se střetávají silnice první třídy či regionálního významu (viz. obrázek 1). Z české strany se jedná o silnici první třídy I/44 (Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice – Glucholazy) a silnici druhé třídy II/445 (Šternberk – Karlova Studánka – Vrbno pod Pradědem - Zlaté Hory). Na silnici II/445 pak z polské strany navazuje provinční silnice DW411 (Nysa- Nowy Swietow – Glucholazy) a rovněž na českou silnici I/44 se napojuje národní silnice DK40 (Pyskowice – Wiekszyce – Prudnik- Glucholazy)



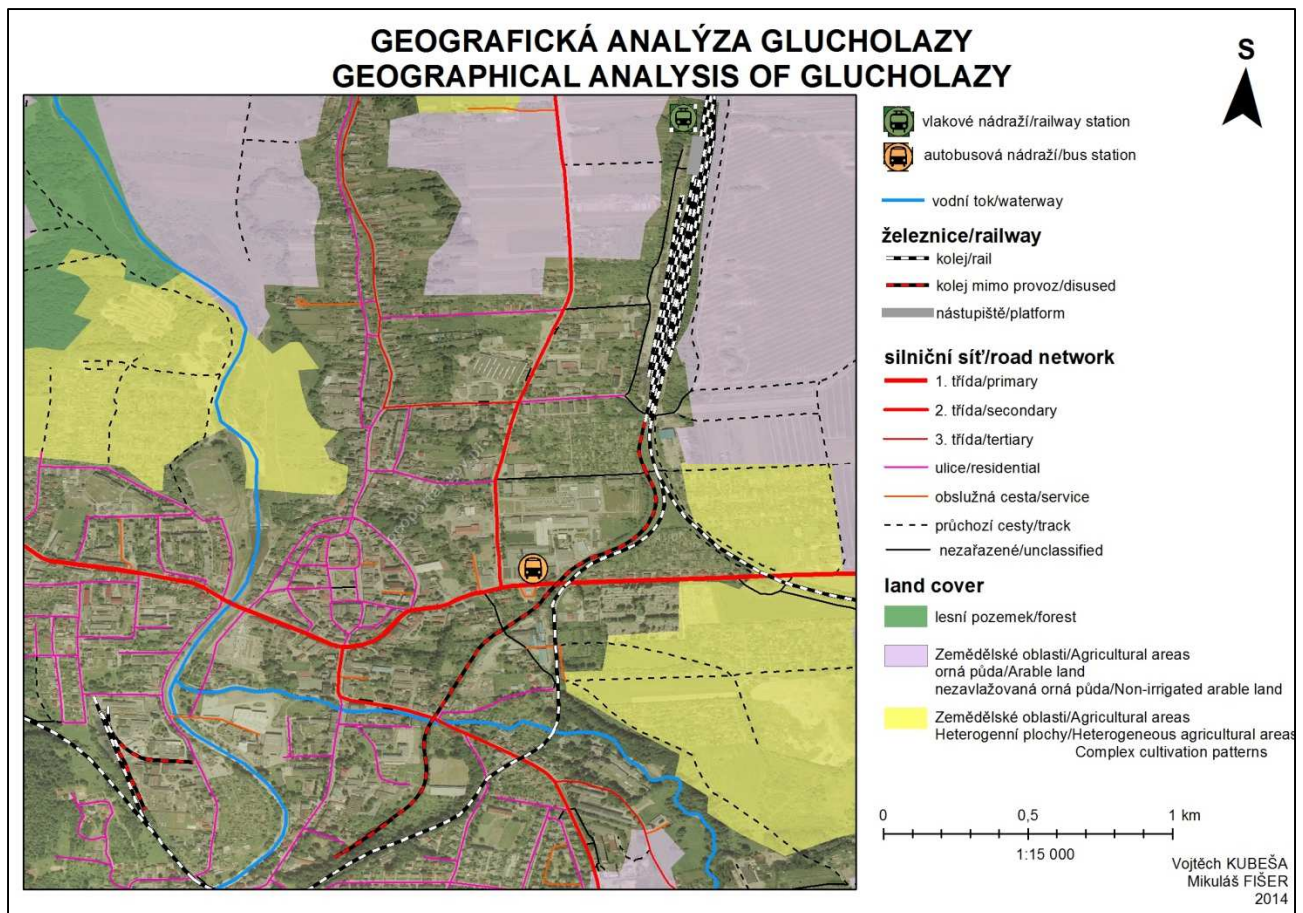
Obrázek 1: Významné silnice na území euroregionu Praděd

zdroj: Paulina Szarzec, Sara Wojciech; 2014



Co se týče dopravní infrastruktury v samotném městě Glucholazy, hlavní dopravní tepnou je národní silnice DK40, jež je na obrázku 3 označena jako silnice 1. třídy a na kterou se napojuje silnice DW411. Centrum je logicky tvořeno rezidentními a obslužnými silnicemi. Schéma dále poskytuje soustavu využívaných i již uzavřených železnic. Ve městě byly využívány tři železniční stanice. Avšak v dnešní době existuje, díky českým spojům, jen stanice Glucholazy. Železniční stanice Glucholazy – město chátrá a stanice Glucholazy – Zdrój byla zbourána.

Obrázek 2: zdroj: mapy: googlemaps.com, 2014

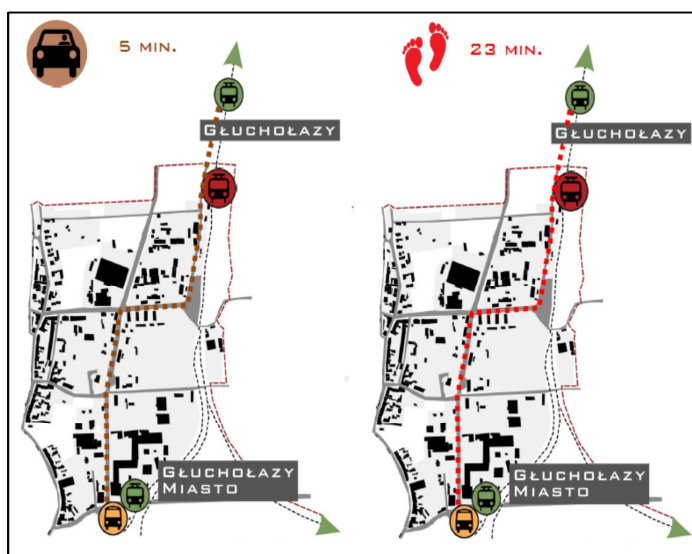


Obrázek 3: Geografická analýza města Glucholazy

zdroj: Vojtěch Kubeša, Mikuláš Fišer; 2014

Okolo zastavěného území se nacházejí v malém zastoupení lesní pozemky, dále pak heterogenní plochy zemědělské oblasti a zemědělské oblasti s ornou a nezavlažovanou ornou půdou.

## 5. Urbanistická analýza



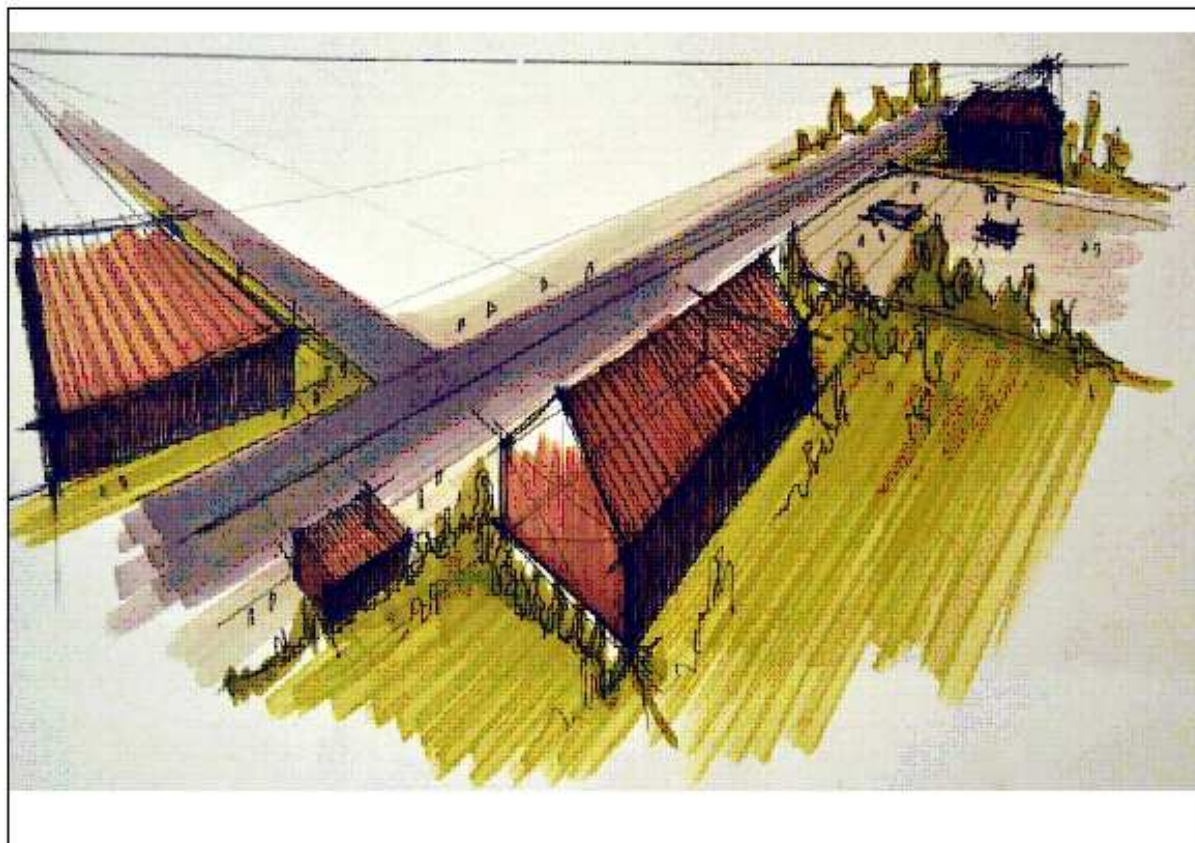
Obrázek 4: Vzdálenost mezi stanicemi

zdroj: Paulina Szarzec, Sara Wojciech; 2014

Nadcházející urbanistické schéma znázorňuje polohu železničních stanic pro osobní dopravu (zelená ikona) a pro nákladní dopravu (červená ikona). Oranžová ikonka představuje polohu autobusového nádraží. Můžeme si všimnout velké vzdálenosti mezi oběma stanicemi, kdy cesta automobilem trvá pět minut a cesta chůzí až 23 minut.

## 6. Propojení autobusového a vlakového nádraží

Vzhledem k velké vzdálenosti je navrženo propojení autobusového a vlakového nádraží, kdy nové stanoviště autobusů vznikne na místě současného nákladního nádraží. Jedním z návrhů pro využití dosavadního autobusového nádraží jsou zařízení pro obyvatele města.



Obrázek 5: Návrh propojení autobusového a vlakového nádraží

zdroj: Paulina Szarzec, Sara Wojciech; 2014

## 7. Závěr

Záměrem projektu bylo propojení autobusového a železničního nádraží za účelem lepšího dopravního spojení, neboť Glucholazy jsou důležitým dopravním uzlem. Železniční stanice bude zrekonstruována a autobusové nádraží bude vybudováno místo nákladního železničního nádraží. Jelikož se nádraží budou nacházet na periférii města, je otázkou, do jaké míry bude přesun efektivní a to ze dvou důvodů. Prvním důvodem je trend nádraží v centru měst, pro lepší dostupnost by bylo třeba vytvořit kvalitní návaznost městské hromadné dopravy. Druhým důvodem je samotná vytíženost železnice, kdy denně projede stanicí osm spojů, a to z české strany. Proto je třeba primárně vyřešit problémy železnice, jako je například její revitalizace a snažit se o obnovu vlakového spojení mezi městem Glucholazy a ostatními polskými městy.

## 8. Zdroje

- 1) ekonomika.idnes (2013), *Česko platí Polákům za jejich trať miliony, koleje ale dál chátrají* [cit. 2014- 6- 11]. dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/problem-chatrajici-zeleznicni-trati-pres-polske-glucholazy-plt-/eko-doprava.aspx?c=A130902\\_1972230\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://ekonomika.idnes.cz/problem-chatrajici-zeleznicni-trati-pres-polske-glucholazy-plt-/eko-doprava.aspx?c=A130902_1972230_olomouc-zpravy_stk)
- 2) Jeseník – oficiální stránky lázeňského města (2014), *Glucholazy* [cit. 2014- 6- 11]. dostupné z: <http://www.jesenik.org/obcan/37938-glucholazy.html>
- 3) odborové sdružení železničářů (2014), *O peáži přes Glucholazy by měla znovu jednat česká strana s Polskem* [cit. 2014- 6- 11]. dostupné z: [http://www.osz.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3330:obzor-2014-17-o-peai-pes-glucholazy-by-mla-znovu-jednat-eska-strana-s-polskem&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55](http://www.osz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=3330:obzor-2014-17-o-peai-pes-glucholazy-by-mla-znovu-jednat-eska-strana-s-polskem&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55)
- 4) openstreetmap.org (2014), *Glucholazy* [cit. 2014- 6- 11]. dostupné z: <http://www.openstreetmap.org/search?query=glucholazy#map=12/50.3150/17.3836>
- 5) turistika.cz (2014), *Glucholazy* [cit. 2014- 6- 11]. dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/glucholazy>
- 6) železničář (2014), *Jak vznikala peážní trať přes tehdy pruské Glucholazy* [cit. 2014- 6- 11]. dostupné z: [https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/jak-vznikala-peazni-trat-pres-tehdy-pruske-glucholazy/-2215/24,0,/,/](https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/jak-vznikala-peazni-trat-pres-tehdy-pruske-glucholazy/-2215/24,0,/)