

**MASARYKOVA UNIVERZITA**  
**PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA**  
**GEOGRAFICKÝ ÚSTAV**

---



**PROVÁZANOST SOCIOEKONOMICKÝCH VAZEB  
PŘES KRAJSKÉ HRANICE NA PŘÍKLADU KRAJŮ  
PARDUBICKÉHO A OLMOUCKÉHO**

Diplomová práce

**Václav DOKOUPIL**

Vedoucí práce: doc. RNDr. Milan JEŘÁBEK, Ph.D.

BRNO 2017

# Bibliografický záznam

<b>Autor:</b>	Bc. Václav Dokoupil Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita Geografický ústav
<b>Název práce:</b>	Provázanost socioekonomických vazeb přes krajské hranice na příkladu krajů Pardubického a Olomouckého
<b>Studijní program:</b>	Geografie a kartografie
<b>Studijní obor:</b>	Sociální geografie a regionální rozvoj
<b>Vedoucí práce:</b>	doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.
<b>Akademický rok:</b>	2016/2017
<b>Počet stran:</b>	89 + 1
<b>Klíčová slova:</b>	provázanost, krajská hranice, veřejná doprava, dojíždka, Pardubický kraj, Olomoucký kraj

## Bibliographic entry

**Author:** Bc. Václav Dokoupil  
Faculty of Science, Masaryk University  
Department of Geography

**Title of Thesis:** Coherence of socio-economic linkages across regional borders on the example of regions Pardubice and Olomouc

**Degree programme:** Geography and Cartography

**Field of Study:** Social Geography and Regional Development

**Supervisor:** doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.

**Academic Year:** 2016/2017

**Number of Pages:** 89 + 1

**Keywords:** interconnection, regional boundary, public transport, commuting, Pardubice region, Olomouc region

## **Abstrakt**

Předkládaná diplomová práce se zabývá provázaností socioekonomických vazeb přes hranice krajů Pardubického a Olomouckého. Pozornost je přitom zaměřena především na veřejnou dopravu a dojížděku do zaměstnání a škol. Cílem práce je určit, zda dochází k interakcím mezi uvedenými kraji a případně definovat jejich intenzitu a specifické souvislosti v území. Na základě analýzy dostupných dat byla vytvořena grafická podoba mezikrajské propojenosti z hlediska počtu spojů veřejné dopravy a dojížděkových proudů obyvatel. Následně byl proveden kvalitativní výzkum přímo v terénu, který proběhl formou strukturovaných rozhovorů s představiteli obcí poblíž krajské hranice, vybraných obcí s rozšířenou působností, zástupci krajské samosprávy a Koordinátorem integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Cílem výzkumu bylo zjistit doplňující informace, které vedly k vytvoření uceleného pohledu na studovanou problematiku.

## **Abstract**

This diploma thesis deals with the interconnection of socio-economic links across the boundaries of the regions Pardubice and Olomouc. Its focus lies primarily on public transport and commuting to work and to school. The aim of the thesis is to determine whether there are interactions between these regions and, eventually, to define their intensity and their specific contexts in the territory. Based on an analysis of available data, a graphic representation of interconnection was created in terms of number of public transport links and commuting flows of the population. Subsequently, a qualitative research was carried out directly in the field, in the form of structured interviews with representatives of municipalities near the regional border, selected municipalities with extended powers, representatives of the regional administration and the Coordinator of the Integrated Transport System of the Olomouc Region. The aim of this research was the discovery of complementary information leading to the formation of a comprehensive view of the studied subject.



**Masarykova univerzita**

**Přírodovědecká fakulta**



## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

**Student:** Václav Dokoupil  
**Studijní program:** Geografie a kartografie  
**Studijní obor:** Sociální geografie a regionální rozvoj

Ředitel Geografického ústavu PpF MU Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu MU určuje diplomovou práci s tématem:

**Provázanost socioekonomických vazeb přes krajské hranice na příkladu krajů Pardubického a Olomouckého**

**Coherence of socio-economic linkages across regional borders on the example of regions Pardubice and Olomouc**

### **Zásady pro vypracování:**

1. Úvod, rešerše, cíle práce, metodika, vymezení modelového území
2. Teoretické zarámování – administrativní členění, hranice, propojenost
3. FG a SG charakteristika se zaměřením na dopravu
4. Vývoj administrativního členění hranic v modelovém území (1949-2015)
5. Vybrané SG procesy a jevy a jejich ovlivnění hranicí
- 5.1 Veřejná doprava
- 5.2 Vyjíždka za prací, vzděláním (1991, 2001, 2011)
- 5.3 Vytížení silniční sítě (sčítání ŘSD 2010, 2015??)
- 5.4 Pohled představitelů relevantních institucí (veřejná správa, dopravci)
6. Syntéza – zhodnocení vývoje – centrifugální či centripetální síly?
7. Závěr

Rozsah grafických prací: podle potřeby  
Rozsah průvodní zprávy: cca 60 až 80 stran

Seznam odborné literatury:

BURDA, T. (2014): Význam změn správních hranic v procesu formování vnitřních periferií na území Česka od poloviny 19. století. Praha, Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Vedoucí práce doc. RNDr. Leoš Jeleček, CSc.

BURDA, T. (2010): Kraje a jejich hranice 1850 - 2000. In Geografie pro život ve 21. století: Sborník příspěvků z XXII. Sjezdu České geografické společnosti. Ostrava, s. 771 – 777

JEŘÁBEK, M., DOKOUPIL, J., HAVLÍČEK, T. (2004): České pohraničí: bariéra nebo prostor zprostředkování? Vyd. 1. Praha: Academia, 296 s., ISBN 80-200-1051-3

NOVOTNÁ, M. (2005): Problémy periferních oblastí. [Ed.]: Novotná, Marie. Praha: Univerzita Karlova, 184 s. (Edice Katedry sociální geografie a regionálního rozvoje. ISBN 0-86561-21-6


KUBÍNOVÁ, K. (2007): Vliv administrativních hranic na polarizaci prostoru: příklad vnitřní periferie středočesko-západočeského pomezí. Diplomová práce. UK v Praze, PFF, KSGRR, Praha, 78 s. + příl.

ŠERÝ, M., ŠIMÁČEK, P. (2013): Vnímání hranic obyvatelstvem regionů s rozdílnou kontinuitou socio-historického vývoje jako důležitý aspekt jejich regionální identity. Geografie, 118, č. 4, s. 392–414.

MAREK, P. (2015): Vnímání reliktní hranice na příkladu severní části česko-moravské zemské hranice. Brno, 2015. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.

VYHNÁLKOVÁ, L. (2013): Spádovost za službami v okrese Svitavy. Brno, Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce RNDr. Jaroslav Maryáš, CSc.

Publikace ČSÚ – Dojížděka do zaměstnání a do škol, SLDB 1991, SLDB 2001, SLDB 2011

Jazyk závěrečné práce: čeština  
Vedoucí diplomové práce: doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.  
Podpis vedoucího práce:   
Datum zadání diplomové práce: listopad 2015  
Datum odevzdání diplomové práce: do 4. května 2017

RNDr. Vladimír Herber, CSc.  
pedagogický zástupce ředitele ústavu

Se zadáním diplomové práce souhlasím, jsem si vědom(a), že zadání práce je závazné.

Zadání práce převzal(a):  dne 10. 11. 2015

## **Poděkování**

Na tomto místě chci poděkovat doc. RNDr. Milanu Jeřábkovi, Ph.D., který mi při tvorbě diplomové práce věnoval svůj čas během konzultací, kde jsem obdržel množství cenných rad a impulzů k zamyšlení. Touto cestou děkuji také své rodině, která mne během celého studia podporovala. Zvláště manželce Sašce, která se mnou měla při tvorbě práce svatou trpělivost. Poděkování patří také všem účastníkům výzkumu, kteří byli ochotni poskytnout informace prostřednictvím rozhovorů.

## **Prohlášení**

Tímto prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDr. Milana Jeřábka, Ph.D. a s využitím informačních zdrojů, které jsou v práci citovány.

Brno, 4. 5. 2017

.....  
Václav Dokoupil

## OBSAH

Seznam zkratk .....	9
<b>1 ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
1.1 Cíl práce .....	11
1.2 Rešerše literatury .....	12
1.3 Metodika a zdroje dat .....	15
1.4 Vymezení modelového území .....	19
<b>2 TEORETICKÝ RÁMEC .....</b>	<b>21</b>
2.1 Hranice a region .....	21
2.2 Vývoj administrativního uspořádání na území Česka .....	25
2.3 Geografická poloha – periferie obecná a vnitřní .....	28
<b>3 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA MODELOVÉHO ÚZEMÍ SE     ZAMĚŘENÍM NA DOPRAVU .....</b>	<b>31</b>
<b>4 VÝVOJ ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ A HRANIC V MODELOVÉM     ÚZEMÍ (1949–2017) .....</b>	<b>38</b>
<b>5 VYBRANÉ SG PROCESY A JEJICH OVLIVNĚNÍ HRANICÍ .....</b>	<b>40</b>
5.1 Veřejná doprava .....	40
5.2 Dojíždění do zaměstnání a škol .....	47
5.3 Vytíženost dopravní sítě v roce 2010 .....	54
5.4 Denní ekonomický potenciál center v roce 2017 .....	56
<b>6 PŘÍPADOVÁ STUDIE .....</b>	<b>59</b>
6.1 Společné otázky pro obce a centra SO ORP .....	61
6.2 Obce v blízkosti krajské hranice .....	67
6.3 Vybrané obce s rozšířenou působností .....	69
6.4 Krajské úřady a organizátor veřejné dopravy .....	73
<b>7 SYNTÉZA – ZHODNOCENÍ VÝVOJE .....</b>	<b>79</b>
<b>8 ZÁVĚR .....</b>	<b>81</b>
<b>9 POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE .....</b>	<b>83</b>
Seznam tabulek, obrázků a příloh .....	89
Přílohy .....	90



## Seznam zkratek

AEBR	Asociace evropských hraničních regionů
ČSÚ	Český statistický úřad
DSO	Dobrovolný svazek obcí
EU	Evropská unie
IDOS	Informační dopravní systém
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR
NDR	Německá demokratická republika
NUTS2	Nomenklatura územních statistických jednotek
ODSH	Odbor dopravy a silničního hospodářství
OPM	Obsazená pracovní místa
OREDO	Integrátor regionální dopravy
PNO	Podíl nezaměstnaných osob
PÚR	Politika územního rozvoje
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
URL	Urbánní a regionální laboratoř
VDB ČSÚ	Veřejná databáze Českého statistického úřadu
VÚSC	Vyšší územní samosprávné celky
ZÚR	Zásady územního rozvoje

# 1 ÚVOD

Život člověka je formován hranicemi, které v odlišné intenzitě a různých měřítkových úrovních zasahují do jeho každodenních aktivit. Pohybujeme se v dynamickém světě, který se neustále vyvíjí na základě interakcí mezi lidmi a jejich okolím. Následující text je zaměřen právě na socioekonomické vazby obyvatel a jejich ovlivnění hranicí. Zájem o okolí hranice vždy přitahoval zvýšenou pozornost a vedl k zamyšlení: „Co je v sousedním území? Panují tam stejné, nebo odlišné podmínky?“ V případě administrativních hranic, kterým je věnována tato práce, se logicky nabízí také množství otázek. Vymezování regionů je složitým procesem, v němž je nutné brát ohled na specifické charakteristiky daného území. Snaha o jasnou definici průběhu hranice se odvíjí především od jednotlivých metod regionalizace. Nejjednodušší způsobem je vymezení regionu na základě jeho odlišných, specifických vlastností, díky kterým se odlišuje od svého okolí. Dalším kritériem může být intenzita převažujících vazeb, které se omezují pouze na konkrétní území. V neposlední řadě mohou být regiony definovány například na základě funkčních vztahů nebo homogenitou hodnot předem zvolených ukazatelů.

Během bližšího pozorování zkoumaného regionu se můžeme setkat s celou řadou regionálních procesů, k jejichž uchopení je zapotřebí podrobnější analýzy dat, a často také práce v terénu, vedoucí k bližšímu poznání souvislostí. Regionální geografie je často spojena se studiem vztahu jádro-zázemí. V každém regionu dochází ke změnám v pohybu informací, zboží a obyvatel. Tyto dynamické procesy přispívají k postupnému formování silnějšího jádra, kde je zpravidla koncentrována většina aktivit v daném území. Každé centrum disponuje svým zázemím, utvářeným na základě dostupnosti a spádovosti. S rostoucí vzdáleností od jádra postupně vzájemné interakce slábnou až do chvíle, kdy začnou směřovat jinam. A právě zde dochází k formování hranic mezi regiony v tom smyslu, v jakém jsou uchopeny v předkládané práci.

Současné krajské uspořádání je v podvědomí obyvatel Česka ukotveno různými způsoby. Krajská hranice může rozdělovat (na první pohled) homogenní území, nebo oddělovat dva územní celky, které se navzájem odlišují ať v rovině kulturní, etnické, ekonomické, či jakékoli jiné. Samotná existence a intenzita vzájemných interakcí napříč hranicí je rozdílná a závisí na specifických podmínkách lokality, na kterou se zaměřujeme.

## 1.1 Cíl práce

Krajské hranice nepředstavují faktickou bariéru v pohybu, jak k tomu může nastat například v případě hranic státních. Jejich vymezení však i přesto může mít dopad na lidské aktivity. Administrativní hranice často mohou přímo či nepřímo ovlivňovat pohyb kapitálu, denní rytmy obyvatel jednotlivých regionů, snadnost přepravy do různých míst apod. V rámci rozsahu předkládaného textu není možné obsáhnout všechny možné formy a druhy přeshraničních (mezikrajských) interakcí s dostatečnou podrobností, aby bylo docíleno adekvátní kvality výstupů. Budou tedy vybrány dílčí procesy, které budou detailně rozebrány na úrovni jednotlivých obcí modelového regionu. **Cílem diplomové práce je tedy určit, zda dochází k interakcím přes hranice krajů Pardubického a Olomouckého a definovat jejich intenzitu.**

K dosažení uvedeného cíle bude zapotřebí využít nejenom dostupných kvantitativních dat, ale i doplňujících informací, získaných z vlastního šetření. Důraz bude kladen především na analýzu propojenosti mezi studovanými kraji z hlediska mobility jejich obyvatel do zaměstnání a škol. Dojízdka za prací může být ovlivněna nabídkou pracovních míst, lokalizací významných zaměstnavatelů, dopravní dostupností, úrovní nejvyššího dosaženého vzdělání a množstvím jiných faktorů. Právě doprava bude jednou z důležitých oblastí výzkumu. Na mobilitu obyvatel má samozřejmě vliv přítomnost kvalitní infrastruktury, která umožňuje zejména individuální automobilovou dopravu. Neméně důležitá je však také role veřejné hromadné dopravy, která bude dalším bodem zájmu předkládané práce. Stanovenému postupu odpovídá jak členění vlastní práce, tak i definování základních výzkumných otázek:

- *Jaká jsou hlavní centra pracovní dojížděky?*
- *Jaká je intenzita veřejné dopravy a dojížděky za prací mezi Pardubickým a Olomouckým krajem?*
- *Jak se vyvíjel počet spojů veřejné hromadné dopravy vedoucí přes krajskou hranici od 90. let do současnosti?*
- *Co patří mezi hlavní překážky rozvoje regionů v blízkosti krajské hranice?*
- *Odpovídá současné krajské členění skutečné spádovosti v území?*

Úvahy nad zmiňovanou problematikou však podněcují k dalším, velmi zajímavým otázkám: „Může mít současný stav pracovních nebo dopravních proudů spojitost s podobou vymezení krajské hranice v minulosti, například v letech 1949–1960, nebo 1960–2001 (viz kapitola 2.3)? Nebo je tato možnost nepravděpodobná, vzhledem k době, která uplynula od posledních administrativních změn, které se v území odehrály? Může směřovat spádovost za prací do jiných regionů? V návaznosti na základní výzkumné otázky byly formulovány také následující hypotézy:

- *Jako hlavní centra dojížděky budou fungovat především centra SO ORP;*
- *Lze předpokládat, že v blízkosti krajské hranice nebude intenzita dojížděky za prací a dopravních vazeb nikterak vysoká;*
- *Počet spojů veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici postupně klesá;*
- *Rozvoji periferních oblastí brání nedostačující dopravní infrastruktura;*
- *Současná podoba krajských hranic až na případné lokální odchylky odpovídá spádovosti v území.*

## **1.2 Rešerše literatury**

Literatury zabývající se přeshraniční problematikou je velké množství. Většina autorů se však zpravidla zaměřuje na měřítkovou úroveň států, kde jsou hranice zkoumány z pohledu toho, zda představují bariéru, nebo jsou zprostředkovatelem vzájemných vztahů v území. V českém prostředí se výzkumu hranic a problematice pohraničí z geografického pohledu věnují (věnovali) např. Dokoupil ze Západočeské univerzity v Plzni, Havlíček, Chromý a Jančák z Univerzity Karlovy v Praze, Halás z Univerzity Palackého v Olomouci, Siwek z Ostravské univerzity, a v neposlední řadě geografové Řehák, Trávníček a Jeřábek z Masarykovy univerzity v Brně (dříve působil na Univerzitě J. E. Purkyně v Ústí nad Labem). Zvoleným zájmovým územím, nebo jeho částí se zabývala Vyhnálková (2013), která analyzovala procesy obslužné spádovosti v regionu Svitavy, kam spadá i SO ORP Moravská Třebová. Vztah mezi intenzitou meziobecní spolupráce a způsobem tematizování hranic (obecních, krajských a zemských) v území pohledem představitelů vybraných obcí východní části Pardubického kraje pozorovali Osman, Šerý a Černák (2016). Dle jejich zjištění jsou původně německá města (Moravská Třebová, Lanškroun) oddělena od ostatních a žádná výraznější spolupráce zde nebyla deklarována.

Pojmy jako hranice a region jsou oblastí zájmu také pro mnoho autorů ze zahraničí. Mezi nejznámější patří finský geograf Paasi (2002), který popisuje základní druhy konceptualizace regionu, problematiku chápání regionu jako ohraničeného prostoru a dynamiku regionálních procesů. David Newman (2006) se naopak zaměřuje na hranice, které považuje za linii oddělující jednotlivé lidské aktivity. Tato linie však závisí na lokálním kontextu, kdy na jedné straně může docházet k otevírání hranic a ztrátě jejich významu, a na straně druhé k jejich postupnému uzavírání.

Ucelený a jasný pohled na problematiku hranic a pohraničí poskytují Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol. (2004) v knize s názvem *České pohraničí: bariéra nebo prostor zprostředkování?*. V jejím úvodu se setkáme s teoretickým vymezením základních pojmů, jako jsou hranice, region a provázanost přeshraničních vztahů, kterým se věnuje také předkládaná práce. Marada a Květoň (2006) se zabývali hodnocením dopravních vztahů přes hranice krajů v letech 2001 a 2011. Na základě konfrontace dojížděkových proudů s nabídkou spojů veřejné dopravy se snažili odpovědět na otázku, zda jsou dopravní vazby ovlivněny vznikem krajů. Základní členění regionů a metody regionalizace popisuje Hampl (2005), který se v publikaci *Geografická organizace společnosti v České republice* věnuje také vývoji sociogeografických systémů a sídelní diferenciaci. Se studiem hranic v této diplomové práci úzce souvisí také jednotlivé příspěvky ve sborníku autorky Novotné z roku 2005 s názvem *Problémy periferních oblastí*. Z jednotlivých příspěvků je zajímavý článek Mikšátkové (2005), která na příkladu státních hranic popisuje, do jaké míry je dopravní obslužnost a nedostačující propustnost hranice omezujícím faktorem pro formování přeshraničních kontaktů. Havlíček, Chromý, Jančák a Marada (2005) se zaměřili na vztah mezi jádrem a periferií a jednotlivými metodami vymezení periferních oblastí. Takovými územími se zabývají především Havlíček a Chromý (2001) Musil a Müller (2008), kteří zkoumají příčiny a souvislosti vzniku vnitřních periferií. Na základě jejich specifických sociálně-ekologických znaků provedli podrobnou regionalizaci, ze které mimo jiné vyplývá, že vnitřní periferie jsou často lokalizovány poblíž krajských hranic. Problematikou vnitřních periferií se zabýval také Váně (2009), který dospěl k obdobným závěrům. Z jeho šetření v okrese Příbram mimo jiné vyplývá, že mezi důvody vzniku vnitřních periferií zpravidla patří nepříznivá geografická poloha, odlehlost regionálních center a historické administrativní změny (Váně, 2009, s. 110).

Pro studium změn vymezení regionů a územní správy byla pro předkládanou práci výrazným přínosem disertační práce Tomáše Burdy (2014) s názvem *Význam změn správních hranic v procesu formování vnitřních periferií na území Česka od poloviny*

19. století. Nemalou pozornost přitom kladl na posouzení významu krajských hranic v procesu polarizace prostoru, přičemž určoval, jakým způsobem hranice ovlivňuje regionální rozvoj a zda hranice působí jako bariéra z hlediska dopravní obslužnosti. Z dílčích výstupů vyplývá, že největší změny v socioekonomických procesech lze pozorovat v takových regionech, kde v minulosti docházelo k častým změnám územní správy a v územích vnitřních periferií poblíž krajských (např. Pardubický kraj) a reliktních (region Moravskotřebovska) hranic (Burda, 2014, s. 291). Reliktními hranicemi se zabývali Šerý a Šimáček (2013) a Marek (2015). Ve svých analýzách se zaměřovali na regionální identitu obyvatel a jejich percepci hranic administrativních i dříve používaných zemských. Změnami v administrativním uspořádání se zabýval také Jeleček (2000) a Martin Ouředníček, který byl vedoucím výzkumného projektu s názvem *Zpřístupnění historických prostorových a statistických dat v prostředí GIS*, jehož cílem bylo mimo jiné vytvořit podkladové vrstvy vývoje administrativních hranic na území Česka (URL, 2013).

Na podobu přeshraničních vazeb má výrazný vliv také doprava, která je jedním z mnoha faktorů regionálního rozvoje. Dopravní dostupnost řeší z různých úhlů pohledu například geografové Kraft z Jihočeské univerzity, Vondráčková, Marada a Květoň z Univerzity Karlovy v Praze a Seidenglanz z Masarykovy univerzity. Pro potřeby předkládané práce patří mezi důležité zdroje informací práce Marady, Květoňe a Vondráčkové (2010) s názvem *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Zde se autoři formou mikroregionálních analýz zabývají souvislostmi mezi významem středisek osídlení a dopravní dostupností, typologií středisek z hlediska veřejné dopravy, a především metodikou pro dílčí dopravně-geografické výzkumy. Hned v úvodu jejich studie si pokládají zajímavou otázku, která do jisté míry souvisí s tematikou předkládané práce: „*Je využití vlastního automobilu současným trendem životního stylu, nebo individuální doprava spíše supluje nedostatečně pružnou veřejnou dopravu?*“ (Marada, Květoň, Vondráčková, 2010, s. 19). Podrobnější pohled na dopravní obslužnost poskytuje Seidenglanz (2007), který provedl výzkum v oblastech Znojemska, Moravskobudějovicka a Kyjovska na základě stanovení polohové diferenciace obcí. Jako jednu z možných překážek v dopravní dostupnosti zde vidí nedostatečnou provázanost autobusových a vlakových spojů. Z jiné perspektivy lze na dopravní vazby nahlížet i díky příspěvku Seidenglanze (2010). Jako metodu hodnocení vztahu počtu spojů veřejné dopravy a počtu obsazených pracovních míst zde použil ukazatel denní ekonomický potenciál (DEP), který bude využit i v této práci.

Rozmístění obsazených pracovních míst použili jako dílčí hodnotící ukazatel také Hampl a Marada (2015), kteří posuzovali regionální diferenciaci a růst koncentrace pracovních příležitostí v Česku v letech 1991–2011. Pracovní příležitosti výrazným způsobem určují podobu dojížděkových proudů, které jsou určovány s využitím dat ze *Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB)*, které s desetiletou periodicitou realizuje Český statistický úřad (dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol). Těmito daty se ve své práci zabývali například Hampl a Müller (2011), kteří je využívali při analýze vývoje rozmístění pracovních míst a obyvatelstva. Zároveň však provedli porovnání metodiky a kvality provedení jednotlivých censů. Dojížděce za prací se věnoval také Tonev (2013). Na příkladu srovnání několika lokálních trhů práce se zabýval změnami v prostorových vzorcích denní dojížděky za prací.

### **1.3 Metodika a zdroje dat**

Předkládaná diplomová práce kombinuje teoretický i aplikovaný přístup k výzkumu. V úvodních teoretických kapitolách jsou s využitím relevantní literatury ukotveny základní principy a pojmy, které se vztahují ke studované problematice provázanosti, propojenosti a vývoji hranic regionů. Následný výzkum je proveden ve dvou rovinách. Tou první (kvantitativní) je analýza stávající (i minulé) situace v modelovém území formou vybraných charakteristik s využitím dostupných dat. Mezi zvolené ukazatele patří počet spojů mezi obcemi (veřejná doprava), dojížděkové proudy (dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol) a vytížení dopravní infrastruktury. Jako doplňkový ukazatel bude použit denní ekonomický potenciál vybraných center v modelovém regionu (viz níže). Druhá, velice důležitá (kvalitativní) rovina výzkumu, spočívá ve vedení strukturovaných rozhovorů se zástupci veřejné správy. Cílem této aplikované části bude potvrzení/vyvrácení poznatků zjištěných na základě kvantitativní analýzy. Vysokou přidanou hodnotu budou mít případná zjištění doplňkových informací, která povedou ke konstrukci uceleného obrazu o studované problematice. Modelové území je vymezeno na základě správních obvodů ORP (bezprostředně sousedících s krajskou hranicí), které na území Česka fungují od 1. 1. 2003 (Burda, 2014). Jednotlivé analýzy se týkají také roků 1991 a 2001, kdy tyto celky ještě neexistovaly. Toto však na relevantnost a vypovídající schopnost předkládané práce nemá vliv. Pro korektnost jsou však v přílohách uvedeny změny ve vymezení obcí (vznik, zánik, sloučení), které se v modelovém regionu odehrály v období od roku 1991 do současnosti, přičemž údaje byly získány na základě *Databáze demografických údajů za obce ČR*, poskytované Českým statistickým úřadem.

Největšími změnami prošlo zkoumané území v letech 1992-2010, kdy na území celého Česka docházelo k opětovnému vzniku obcí, které prošly procesem slučování v období před rokem 1989. V případě zkoumaného území tak nově vzniklo 14 obcí, převážná většina z nich je situována v SO ORP Moravská Třebová, Šumperk a Zábřeh. Podrobná tabulka je uvedena v Příl. 2.

- **Veřejná doprava**

Základním předpokladem pro vznik jakýchkoliv interakcí je dopravní dostupnost, kterou lze posuzovat na základě individuální či hromadné dopravy (Chváta, 2013). Využití individuální dopravy (např. z dat ze Sčítání dopravy publikovaného *Ředitelstvím silnic a dálnic*) pro hodnocení vazeb v prostoru v sobě zahrnuje několik omezení. Tím hlavním je skutečnost, že neznáme začátek ani konec daného přepravního proudu (Marada, Květoň, Vondráčková, 2010). Pro potřeby předkládané práce však postačuje samotná informace o vytiženosti měřeného úseku (počet vozidel za 24 hodin). Prvním krokem v rámci kvantitativní analýzy tedy bude posouzení provázanosti krajů Pardubického a Olomouckého z hlediska veřejné dopravy, a to na základě počtu autobusových a vlakových spojení v letech 1989, 1999 a 2017. Zvolené časové intervaly neodpovídají jednotlivým rokům SLDB použitým v analýze pracovních proudů. Důvodem je absence ucelené podoby autobusových jízdních řádů v tomto období, a proto byly zvoleny roky 1989 a 1999, které reprezentují přechod ze socialistického na kapitalistický systém, potažmo přechod do nového tisíciletí a změny v ekonomice i společnosti. Pro získání počtu spojů ze současnosti byly využity elektronické jízdní řády (dostupné na adrese: [www.portal.idos.cz](http://www.portal.idos.cz)). S využitím uvedených dat jsou brány v potaz všechny spoje mezi obcemi v modelovém regionu, které vedou přes krajskou hranici. U menších sídel s větším počtem zastávek autobusu často není jasně patrné, kde se nachází centrum obce. V těchto případech jsou uvažovány „reprezentativní“ zastávky typu „náves“, „škola“ apod. Jako referenční den pro určení počtu spojů byla zvolena středa. Důvod pro volbu tohoto dne lze najít také v metodice výzkumu Marady, Květoně a Vondráčkové (2010, s. 34). „*Vyjádřena je tak nabídka veřejné dopravy ve všední den, který je nedotčený různými výjimkami v jízdním řádu týkajících se většinou pátku a víkendových dní.*“ Počet spojů hromadné dopravy mezi zvolenými centry je jednoduchý a účelný nástroj, kterým lze definovat dopravní propojenost. Jedním z mála jeho nedostatků je nejasnost určení skutečné vytiženosti spojů vyjádřené počtem osob (Marada, Květoň, Vondráčková, 2010), která však není předmětem předkládané práce.



Na základě takto zjištěných informací bude možné **identifikovat intenzitu propojenosti přes hranice krajů Pardubického a Olomouckého z hlediska počtu spojů veřejné dopravy.**

Jako doplňková metoda pro hodnocení hierarchie center v modelovém regionu z hlediska jejich lokálního významu v současnosti, byl zvolen ukazatel denního ekonomického potenciálu (DEP), který ve své práci použil Seidenglanz (2010). Tento ukazatel se používá při posuzování míry polycentricity sídelního systému a jejího benefitu pro zvolená centra, která byla vymezena na základě metodiky v práci Sýkory a Mulíčka (2009). Výsledná hodnota denního ekonomického potenciálu (ve výpočtu označen jako  $P_i$ ) se získá podle následujícího vzorce:

$$P_i = M_i + \sum \frac{M_j}{T_{ij}^\alpha},$$

kde  $M_i$  je počet obsazených pracovních míst<sup>1</sup> v centru  $i$ ,  $M_j$  je počet obsazených pracovních míst ve všech centrech, která mají dopravní vazbu na centrum  $i$ ,  $T_{ij}$  je prostorová odlehlost center  $i$  a  $j$ , vyjádřená intenzitou jejich dopravních vazeb (počtem autobusových a vlakových spojů mezi dvojicí center), která je násobena indexem dle přepočtu v Tab. 1 (Seidenglanz, 2010). Denní ekonomický potenciál je uvažován jako popis současné situace, ačkoli jeho dílčí část (počet OPM) vychází z dat z roku 2011 (aktuálnější data však nejsou dostupná). Za jednotlivé spoje veřejné dopravy byly uvažovány spoje s maximálním počtem jednoho přestupu (na rozdíl od analýzy veřejné dopravy v kapitole 5.1).

**Tab. 1** Frekvence veřejné dopravy jako míra prostorové odlehlosti dvojic center a způsob výpočtu denního ekonomického potenciálu

Veřejná doprava - počet spojů	Index	Výpočet DEP
50 a více	0,5	$M_j * 0,5$
40 - 49	0,4	$M_j * 0,4$
30 - 39	0,3	$M_j * 0,3$
20 - 29	0,2	$M_j * 0,2$
10 - 19	0,1	$M_j * 0,1$
5 - 9	0,05	$M_j * 0,05$

Zdroj: Seidenglanz, 2010

<sup>1</sup> Počet obsazených pracovních míst (OPM) – součet počtu zaměstnaných osob a salda dojížděky v rámci dané obce (ČSÚ, 2011).

- **Vytížení silniční sítě**

K hodnocení vytíženosti dopravní sítě budou využita data z Celostátního sčítání dopravy 2010, která poskytuje Ředitelství silnic a dálnic ČR s periodicitou 5 let (dostupné na <http://scitani2010.rsd.cz>). Výstupem jsou informace o intenzitě dopravy v konkrétních úsecích, měřené počtem vozidel různých kategorií za 24 hodin. Sčítání v roce 2010 proběhlo na všech dálnicích, silnicích I. a II. třídy a vybraných úsecích III. třídy. Nebyla tak pokryta kompletní silniční a dálniční síť na území Česka. Oproti sčítání z roku 2005 došlo k několika změnám. Sčítání bylo nově provedeno v rozlišení na 13 kategorií vozidel, na dálnicích byla využita data z automatických detektorů dopravy a změnil se způsob započítání nákladních souprav do výsledků. Původně byly počítány za dvě vozidla, nově jsou rozlišovány na kategorie návěsová souprava, nebo nákladní vozidlo s přívěsem (ŘSD, 2010). Výsledky sčítání dopravy z roku 2015 stále nejsou dostupné v kompletní podobě, proto nemohly být nejnovější informace zahrnuty do výzkumu.

- **Analýza vyjížd'ky a dojížd'ky za prací a škol v letech 1991, 2001 a 2011**

Třetím krokem v určování přeshraniční provázanosti bude výzkum vyjížd'ky a dojížd'ky za prací a do škol. Data pro tyto účely poskytuje Český statistický úřad (dále jen ČSÚ). Mezi použité zdroje patří především *Sčítání lidu, domů a bytů 1991* (SLDB 1991), *Sčítání lidu, domů a bytů 2001* (SLDB 2001) a *Sčítání lidu, domů a bytů 2011* (SLDB 2011), ale také data z *Veřejné databáze* (VDB ČSÚ). Postupně bude definována a následně porovnána intenzita pracovní vyjížd'ky z obcí modelového regionu, na jejímž základě budou určena lokální centra dojížd'ky.

V rámci jednotlivých censů jsou evidovány všechny proudy o velikosti alespoň 10 osob, v předkládané práci však budou z důvodu přehlednosti výsledných map uvažovány pouze proudy o velikosti 30 osob a více. Výzkum je zaměřen na modelové území, s výjimkou hlavních proudů nebudou ostatní proudy vedoucí mimo území zkoumaného regionu zohledněny. S ohledem na zjednodušení a lepší interpretaci výsledků byla pracovní a školní vyjížd'ka (dojížd'ka) sečtena do jednoho proudu. Cílem této části práce je určit, zda dochází k dojížd'kovým proudům mezi Pardubickým a Olomouckým krajem a případně popsat jejich intenzitu a prostorové vzorce.

Mezi metodické problémy lze řadit především kvalitu dostupných dat ze sčítání lidu (zejména SLDB 2011), která negativním způsobem ovlivňuje možnost srovnatelnosti s ostatními roky sčítání. Důvodem byly zásadní metodické změny v porovnání s SLDB 2001, o kterých mluví například Petr Tonev (2013) ve své disertační

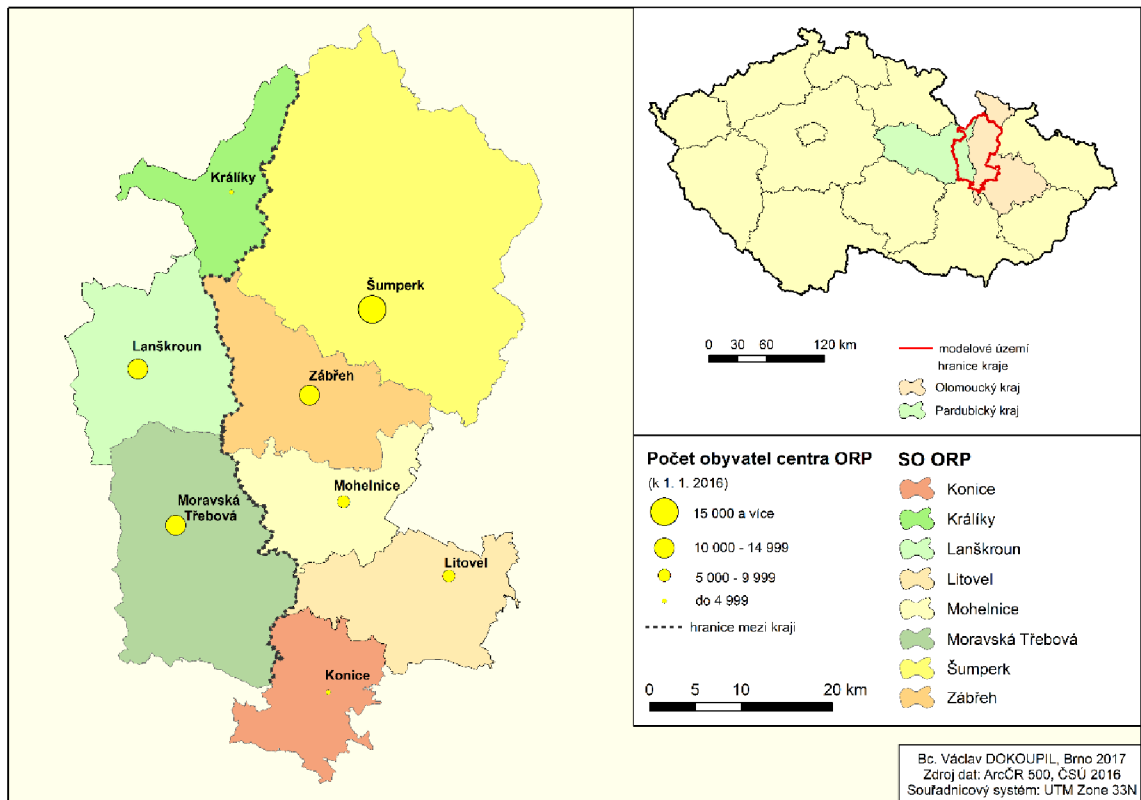
práci: „Definitivní výsledky SLDB 2011 jsou publikovány nikoliv podle trvalého místa bydliště, ale podle místa obvyklého pobytu. Pro dojíždku za prací a do škol by tento způsob vyhodnocení výsledků sčítání znamenal podstatné omezení srovnatelnosti s předchozími censy“ (Tonev, 2013, s. 27).

Ostatní dva roky sčítání (SLDB 1991 a SLDB 2001) jsou často označovány za velmi spolehlivé a ucelené zdroje informací. I zde se však můžeme setkat s drobnými metodickými problémy (například vymezení počtu pracovních míst a dojíždky za prací), které však nebrání objektivnímu hodnocení (Hampl, Müller, 2011). V rámci sčítání v roce 1991 byly údaje o dojíždce evidovány u osob ekonomicky aktivních, a to včetně osob hledajících zaměstnání (nezaměstnaných). Nově byla pracovní dojíždka v tomto roce šetřena za všechny obce (dříve pouze za stanovená centra dojíždky). Sčítání z roku 2001 je často uváděno v kontextu kvality dat jako nejkompexnější, neboť uvádí také periodicitu dojíždky a dojíždějící v rámci obce (Tonev, 2013). Zmíněné nedostatky (rozdílná kvalita a možnost srovnání) jednotlivých censů jsou nezpochybnitelné, avšak pro potřeby předkládané práce akceptovatelné, neboť srovnatelný zdroj informací z hlediska rozsahu a komplexnosti dat není dostupný.

#### **1.4 Vymezení modelového území**

Zájmové území bylo zvoleno jako příhraniční pás na styku krajů Pardubického a Olomouckého. Zkoumaný region je definován jako soubor všech správních obvodů ORP, které bezprostředně přimykají ke krajské hranici. Celkem se jedná o osm SO ORP, mezi které patří: Králíky, Lanškroun a Moravská Třebová (ležící v Pardubickém kraji) a Šumperk, Zábřeh, Mohelnice, Litovel a Konice, které shodně patří ke kraji Olomouckému (ČSÚ, 2016a).

Vymezení modelového území vychází z cíle práce, kterým je popis provázanosti vybraných socioekonomických vazeb přes krajské hranice, a jejich případných souvislostí s historickým vývojem administrativního uspořádání. Přitom právě množství změn v průběhu hranic v minulosti může mít vliv na podobu a intenzitu přeshraničních vazeb a meziobecní spolupráce v současnosti (Osman, Šerý a Černák, 2016). Aktuálnímu vymezení krajských hranic předcházela dlouhá a složitá vývoj (viz kapitola 2.3), během kterého docházelo na území Česka k častým změnám v jejich průběhu. Na území zkoumaného regionu se hranice krajů jen od roku 1950 změnila třikrát (URL, 2013).



*Obr. 1 Vymezení modelového území podél krajské hranice*

## 2 TEORETICKÝ RÁMEC

Předkládaná práce je zaměřena na analýzu provázanosti vybraných socioekonomických vazeb přes hranice krajů Pardubického a Olomouckého. Této problematiky se týká hned několik dílčích pojmů, kterým je zapotřebí věnovat patřičnou pozornost. Je nutné začít u hranic, kterými jsou následně vymezeny dílčí regiony. Zvýšený zájem bude upřen zejména k administrativním hranicím, jejich vývoji v čase a přeshraničním vazbám mezi regiony, které jsou těmito hranicemi ovlivněny.

### 2.1 Hranice a region

- **Hranice**

Je velice obtížné definovat jednotnou teorii hranice. Avšak během posledních desetiletí dochází k výraznému růstu pozornosti o moderní pojetí studia hranic. Geografové často charakterizovali hranice jako jasně definované a viditelné linie, které oddělují politické, sociální a ekonomické prostory. Postupem času, zejména od poloviny 19. století však dochází k přechodu od tradiční společnosti ve společnost moderní. To přispělo k posílení významu kulturních a společenských hranic, což mělo pozitivní vliv na vývoj prostorových struktur (Chromý, 2000).

Teprve během posledních let se ukazuje, že se často jedná o dynamický pohraniční proces (nikoli hranici jako takovou), který ovlivňuje naše každodenní životy v různých měřítkových úrovních společenské aktivity (Newman 2006, s. 144). V nejobecnější rovině lze geografickou hranici definovat jako linii, která odděluje regiony, nebo jiné specifické území či jednotky (Chromý, 2010). Pojmy jako hranice, pohraničí a příhraniční region jsou velmi frekventované nejen v geografické literatuře, ale i v literatuře historické, sociologické, politologické a další (Dokoupil 2004, s. 29).

V rámci geografického výzkumu se můžeme setkat s celou řadou podobou hranic a jejich vymezení. Jedním z mnoha typů jsou takové hranice, které reálně existují a lze je pozorovat v prostoru. Mezi takové lze řadit například hranice státní, fyzickogeografické, nebo administrativní. Podobným způsobem nahlíží na definici hranice Heigl (1978), který uvažuje hranici jako linii, která odděluje území s administrativní, hospodářskou, či politickou jednotou. Dalším typem jsou hranice kulturní, symbolické a etnické, které nejsou viditelné, ale mají vliv na prostorové uspořádání a vazby. Například reliktní zemská hranice bývá často zaměňována za hranice administrativní (Šerý, Šimáček, 2013). Mezi možnostmi, jak klasifikovat hranice, patří

možnost jejich rozlišení na fixní, či myšlenou hraniční linii. Hraniční linií mohou být ohraničeny sociogeografické, nebo spádové regiony. V tomto případě se jedná o hranici, která je vymezena na základě geografické regionalizace. Příkladem fixní linie jsou jednotlivé státní útvary, či dílčí administrativní jednotky. Takové jednotky jsou definovány hranicí na základě právního aktu, čili se jedná o hranice politické (Burda, 2014). Chápání významu hranice se tak v průběhu času všeobecně proměňuje. Hranice byla po dlouhou dobu vnímána jako bariéra, jejímž účelem je bránit v pohybu. Toto pojetí se však postupem času mění z bariéry na místo, kde může docházet ke spolupráci vedoucí ke tvorbě přeshraničních vazeb (Gatlung, 1994). Se stejnou myšlenkou přichází ve svém příspěvku také Pavel Chromý, který říká, že „vedle funkce hranice jako hraniční linie nelze opomenout též funkci „filtru“ a funkci hranice jako kontaktní zóny. Z hlediska příhraničních území má největší význam posledně jmenovaná funkce – kontaktní zóny (Chromý 2000, s. 69). Příhraniční území je často ovlivňováno charakterem a vlastnostmi hranic. Maier (1990) tak definoval hranice dle jejich propustnosti na uzavřené, částečně otevřené a otevřené.

V širším pojetí význam hranic a jejich vliv na rozvoj regionů deklaruje také Evropská unie. Prostřednictvím Asociace evropských hraničních regionů (AEBR) je podporováno vzájemné propojování obou stran politických a administrativních hranic, vedoucímu k ekonomické stabilitě a posilování sociálních vazeb (AEBR, 2016).

- **Region**

Pod pojmem region můžeme chápat území, které se od svého okolí odlišuje určitými společenskými znaky na základě stanovených kritérií, mezi která patří např. stupeň homogenity (sociální, kulturní, či fyzicko-geografická kritéria) a hledisko funkčnosti (Hampl, 2000). Dle základní kategorizace lze rozlišovat regiony homogenní a nodální. Homogenní region je vymezen na základě podobných vlastností (např. region s podobnými hospodářskými podmínkami). Nodální (funkční) region je založen na vzájemné interakci mezi centrem a zázemím, kdy se poměruje především intenzita těchto vazeb. Typickým příkladem je např. region dojížděky do práce a škol (Anděl, 1996).

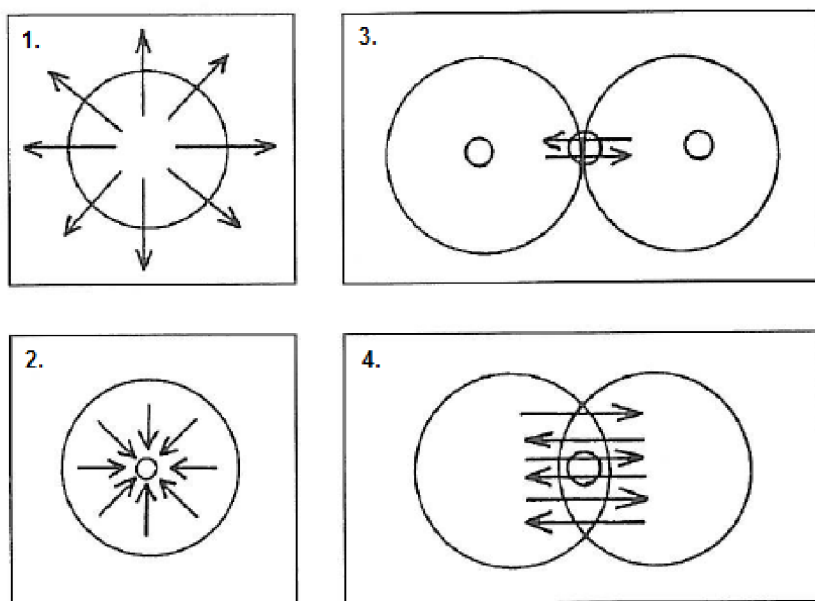
Pro stanovení hierarchie regionů je nejdříve nutné definovat výchozí zásady sociogeografické regionalizace. Tou první je vymezení elementárních funkčních regionů (mikroregionů 1. stupně). „*Kritériem jejich vymezení je převládající směr pracovní vyjížděky z jednotlivých obcí (nestředisek) do vybraných středisek*“ (Hampl, 2005, s. 79).

Z druhé zásady plyne, že na vyšších hierarchických úrovních jsou nejvýznamnější vztahy mezi samotnými středisky. Třetí zásadou je požadavek územní celistvosti a čtvrtou pak požadavek dostatečné velikosti jádra a samotného regionu (Hampl, 2005).

**Mikroregiony 1. stupně** jsou primárně vymezovány jako regiony pracovní dojížděky (případně podle obslužného spádu), přičemž požadovaná minimální velikost celého regionu je 15 000 obyvatel, což přibližně odpovídá nodální velikosti pracovních obvodů. **Mikroregiony 2. stupně** jsou vymezovány na základě kritéria populační velikosti. Důležitou roli přitom hrají samotné vztahy mezi středisky – jednoznačně byla vybrána taková střediska, která si podřizovala jiný mikroregion 1. stupně (Hampl, 2005). Pod pojmem **mezoregiony** jsou označovány územně rozsáhlé jednotky, které jsou vázány na složitější vztahy obyvatelstva, firem a institucí v daném území. Integritu řady mezoregionů často zajišťuje systém vzájemně propojených středisek (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987). Čtvrtou a v kontextu Česka zároveň nejvyšší hierarchickou úrovní jsou **makroregiony** (Hampl, 2005).

Samotný proces regionalizace by měl probíhat na základě výzkumných procesů, tedy sběru dat. Takto vymezené regiony lze označit jako „disciplinárně centrované“ (Passi, 2002). Jako příklad tohoto druhu konceptualizace lze uvést vymezení správních regionů SO ORP. Předkládaná práce se zaměřuje na území, které se nachází poblíž hranice. Jak již bylo zmíněno výše, jednotlivé druhy hranic lze dělit na uzavřené, částečně otevřené a otevřené. Na toto rozdělení navázal Strassoldo – Graffenberg v roce 1974 (In: Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol., 2004, str. 50), když definoval jednotlivé systémy fungování příhraničního regionu:

- příhraniční region jako **otevřený systém** (1.), kde má hranice vyšší propustnost a je jednostranně orientována;
- příhraniční region jako **uzavřený systém** (2.), který je silně centralizovaný a ohraničený, s nepropustnou hranicí a silným postavením jádra;
- příhraniční region jako **systém mostu** (3.), kde místy dochází ke vzájemným interakcím, přičemž zůstává zachována regionální identita obou území;
- příhraniční region jako **systém kontaktního území** (4.), kde hranice ztrácí význam bariéry a dochází tak ke spolupráci se sousedním regionem.



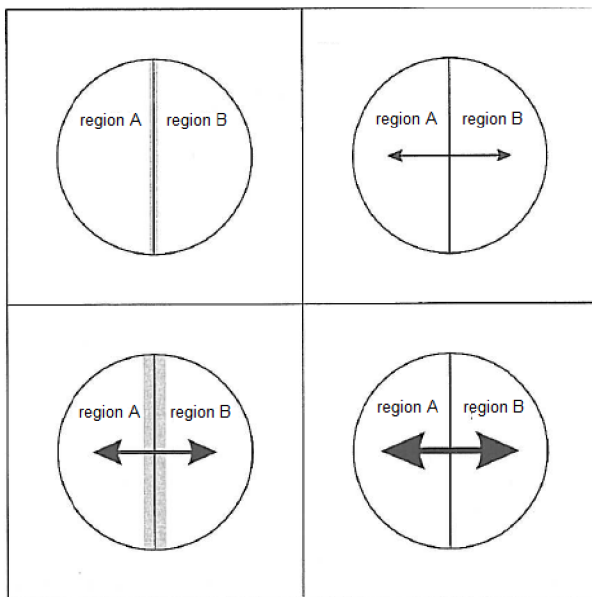
**Obr. 2** Systém fungování příhraničního regionu podle Strassoldo-Graffenberg 1974

Zdroj: Jeřábek, Havlíček, Dokoupil a kol., 2004 (upraveno)

Efekt propustnosti hranice má tedy pro formování příhraničního regionu výrazný význam. Otevřenost či uzavřenost hranice určuje míru filtračního, nebo naopak koncentračního efektu v pohraničí. Jejich vliv se poté projevuje v procesech odehrávajících se v daném území. Mezi pozitiva můžeme zařadit například posilování obslužné a dopravní infrastruktury, což zvyšuje potenciál příhraničního regionu. Negativními důsledky naopak může být příliš vysoká tranzitní funkce, kdy dochází k poškozování socioekonomických a environmentálních hodnot v území vlivem koncentračního hraničního efektu. Na míře zmíněných hraničních efektů se podílí také symetričnost/asymetričnost hranice. Za symetrickou považujeme takovou hranici, která odděluje dva regiony s podobnými, např. ekonomickými charakteristikami. Je-li ekonomická vyspělost regionů rozdílná, poté se jedná o hranici asymetrickou (Dokoupil, 2004). S novými přístupy k analýze příhraničních regionů přišel v roce 1994 Martinez (In: Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol., 2004, str. 54), který na základě jeho modelů rozlišuje v příhraničí tyto typy hraničních efektů:



- efekt **odcizení** (1.), kdy hranice plní funkci bariéry; v tomto případě nedochází mezi dvěma sousedními regiony k žádným interakcím;
- efekt **koexistence** (2.), hranice se vzhledem k silícím vazbám postupně „otevívá“ a mezi regiony tak může docházet k omezeným kontaktům;
- efekt **kooperace** (3.), pro posílení spolupráce je důležitá doplňkovost ekonomických a sociálních charakteristik na územích sousedních regionů, postupně dochází k pravidelným vazbám;
- efekt **integrace** (4.), hranice pozbývá jakéhokoli významu z hlediska intenzity provázanosti vazeb mezi regiony.



*Obr. 3 Hraniční efekty podle Martinezova modelu 1994  
Zdroj: Jeřábek, Havlíček, Dokoupil a kol., 2004 (upraveno)*

## 2.2 Vývoj administrativního uspořádání na území Česka

Současnou geografickou podobu konkrétního území (státu, regionu či lokality) nelze úplně pochopit a vysvětlit bez znalosti jeho vývoje v minulosti (Jeleček 1996). Na poli geografického výzkumu dochází během posledních desetiletí k postupnému přesunu od řešení obecných otázek geografické organizace společnosti směrem k hodnocení specifických socioprostorových mechanismů. K tomuto účelu se stále častěji využívá metod historické geografie (Burda, Janoušek, Chromý, 2014). Také současné krajské uspořádání vzniklo na základě dlouhého historického vývoje.

- **Před rokem 1848**

Vývoj administrativních hranic na území Česka do podoby, v jaké ji známe dnes, byl velmi dynamický a dlouhodobý. Za první systém územní správy je považována hradská soustava z 13. století. V dalších stoletích se tento systém transformoval do podoby existence krajů, coby středního správního článku pod zeměmi Koruny české (od počátku 16. století). V roce 1761 došlo v rámci tereziánských reforem ke sloučení územní správy pod spojenou rakouskou a českou dvorskou kancelář. Před rokem 1848 bylo možné napočítat 16 krajů (plus Praha jako samostatný kraj) v Čechách, 6 krajů na Moravě a dva kraje ve Slezsku (Burda, 2014).

- **Změny mezi lety 1848-1918**

Výsledkem přechodu z absolutistického k demokratickému systému byla správní reforma rakouského císařství z období 1849–1850. Došlo ke snížení počtu krajů (v Českých zemích redukce na 11 krajů) a při jejichž vymezování se poprvé uplatnilo také etnické hledisko. Mezi další změny patřilo především zavedení obcí, coby základní a nejnižší jednotky územní samosprávy. Jejich vymezení mělo základ ve sčítacích okrscích Josefského katastru z 80. let 18. století. Jako nejnižší jednotky státní správy nově vznikly také okresy (Jeleček, 2000).

Dne 12. května 1855 byly zavedeny nové okresní a krajské úřady. Stávající kraje byly rozděleny na menší území, vzniklo tedy 21 nových krajů - v Čechách 13 (plus Praha jako samostatný kraj), na Moravě 6 a Slezsko, coby samostatný kraj (Jeleček, 2000). Další významná změna se udála po roce 1860, kdy došlo ke zrušení krajského uspořádání. V roce 1868 byly obnoveny politické a soudní okresy a samospráva na úrovni jednotlivých obcí. Mezi lety 1868–1949 tak krajské členění zmizelo z povědomí společnosti a zůstalo pouze předmětem reformních snah a politického vyjednávání (Burda 2014).

- **Územní správa po roce 1918**

Se vznikem samostatného Československa v roce 1918 byl přejat i stávající správní systém v hierarchii obec – okres (330 soudních a 145 politických okresů) – země (Čechy, Morava, Slezsko). V roce 1920 byl přijat tzv. Župní zákon, který měl celé Československo rozdělit na 23 župních území. Toto členění však vlivem mnoha problémů (socioekonomických a etnických) fungovalo přechodně jen na Slovensku, v Česku župy nevznikly vůbec (Jeleček, 2000). Proto byl v roce 1927 přijat zákon č. 125/1927, díky kterému vzniklo nové zemské uspořádání v podobě čtyř zemí – země Česká, země

Moravskoslezská, Slovenská krajina a země Podkarpatská (Burda, 2014). Okupace Německem na základě Mnichovské dohody z roku 1938 a vznikem Protektorátu Čechy a Morava (k 15. 3. 1939) došlo k dílčím změnám, kdy byly ustanoveny tzv. „dohlížecí okresy“ a v Sudetech vzniklo několik nových správních žup, které byly kontrolovány z Německa (Burda, 2010).

Po osvobození Československa došlo z hlediska územní správy k návratu k předválečnému uspořádání. Postupně se připravovaly nové koncepce územní správy, na kterých měl významný podíl také pražský geograf Jaromír Korčák (prostřednictvím své studie z roku 1934). Od 1. února 1949 vešlo v platnost krajské členění na základě přirozených mezoregionálních jednotek. Na území Česka tak bylo tak zřízeno celkem 13 krajů (v celém Československu 19) a zároveň zrušeno zemské dělení. Toto z mnoha pohledů kvalitně rozdělené uspořádání však platilo jen 11 let, a to v období mezi roky 1949–1960, kdy došlo k centralizaci po vzoru ostatních socialistických zemí (např. zrušení zemí v NDR a změna počtu vojvodství v Polsku) a vzniku osmi, co do rozlohy výrazně větších krajů (na území dnešní ČR). Celková redukce se projevila také na okresní úrovni, kdy byl počet okresů snížen z původních 179 na 76. **Nově vzniklé kraje nebraly ohled na předchozí uspořádání, nerespektovaly etnické a socioekonomické vazby a vedly k destrukci přirozených regionálních vazeb** (Jeleček, 2010).

- **Vývoj po roce 1990**

Po revoluci v listopadu roku 1989 se naplno začaly projevovat snahy o demokratizaci nejen politické správy země, ale také správy z územního hlediska. Prioritou bylo nahrazení nevyhovujících „velkých krajů“ (Burda, 2014). Se vznikem samostatné České republiky (1. 1. 1993) nastalo poměrně dlouhé období vyjednávání o nové podobě územně-správního členění. V úvahu připadal návrat k zemskému uspořádání, modifikace členění z roku 1990 se vznikem regionu Střední Morava, nebo zřízení 14 krajů: Praha, Středočeský, Budějovický (současný Jihočeský), Plzeňský, Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Jihlavský (dnes Kraj Vysočina), Brněnský (současný Jihomoravský kraj), Zlínský, Olomoucký a Ostravský (dnes Moravskoslezský). Výsledkem jednání bylo přijetí zákona č. 347/1997 sb. o vzniku vyšších územně samosprávních celků. Na jeho základě bylo zřízeno 13 nových krajů a samostatně Hlavní město Praha, které k 1. 1. 2001 začaly v území reálně fungovat. Jako problematické se ukázalo zejména vymezení Kraje Vysočina, kde bylo možné pozorovat výrazné odstředivé tendence v jeho okrajových částech (Burda, 2010).

**„Přirozené tendence k přesunům území mezi kraji existovaly i jinde, především v blízkosti historické zemské hranice na rozhraní krajů Pardubického a Olomouckého, kde se jednalo o Svitavsko, Moravskotřebovsko a Jevíčko“** (Burda, 2014, s. 96). Nově vzniklé kraje byly definovány na základě respektování zachování hranic okresů v období před rokem 1960. To se postupem času ukázalo jako zásadní nedostatek. Kromě zmíněných problémových území se ozývaly i další regiony, které např. na základě dojížděky do zaměstnání a škol spádovaly k jiným krajským centrům. K 1. 1. 2005 tak bylo možné pozorovat první změny v hranicích krajů, kdy se měnila příslušnost např. u 28 obcí Kraje Vysočina, Jihomoravského a Moravskoslezského kraje (Burda, 2010). Důležitým krokem bylo také přenesení výkonu státní správy z úrovně okresů na menší územní jednotky. Pro tento účel bylo 1. ledna 2003 vytvořeno 205 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, tzv. SO ORP (Burda, 2014).

### **2.3 Geografická poloha – periferie obecná a vnitřní**

Regiony, které se nacházejí v blízkosti hranice, jsou charakteristické velkou měrou různorodostí. Ta je ovlivněna jak stupněm jejich heterogenity a rozvoje, ale také odlišným potenciálem (poloha, hospodářství, lidský kapitál, historický vývoj apod.). Forma a intenzita přeshraniční spolupráce je ovlivňována charakterem jednotlivých příhraničních regionů (Jeřábek, 2004, s. 172). Podoba a intenzita přeshraničních aktivit je ovlivněna také původem a příčinou vzniku hranice. V tomto ohledu je dobré neopomenout následný vývoj hranice, a zda příčiny jejího vzniku přetrvávají v myslích lidí jakožto nositelů přeshraniční spolupráce (Mikšátková, 2005). Meziobecní a meziregionální spolupráce může být ovlivňována nejen současnými, ale také historickými hranicemi. V našich podmínkách je to způsobeno mimo jiné tím, že správní hranice jsou v porovnání s těmi státními nepoměrně mladší, a navíc v jejich případě dochází k častějším změnám. Regiony a územní celky se postupem času vyvíjely ve vazbě na aktivitu jejich obyvatel, která byla motivována na základě různých zájmů. Tímto způsobem vzniklé hranice lze označit jako historicko-geografické a některé z nich vymezují přirozené či spádové regiony i v současnosti (Osman, Šerý, Černák, 2016). Spádové regiony jsou určovány dojížděkou do zaměstnání, nebo např. za službami. Samotná střediska spádovosti mohou být určena na základě statistických, nebo dynamických charakteristik, které je často nutné určit metodami kvalitativního výzkumu (Vyhnálková, 2013).

Lidské životy se čím dál více stávají komplexní, ovlivňované četnými sociálními a ekonomickými vazbami. Z toho důvodu je důležité změnit naše chápání hranic z pohledu pevných linií, vytvářejících jasnou bariéru pohybu, na pohraničí, které stimuluje obyvatele na obou stranách hranice ke vzájemné spolupráci (Newman, 2006, s. 150). Jedním z důležitých faktorů, které ovlivňují uspořádání prostorových interakcí a vazeb ve společnosti, je doprava (Seidenglanz, 2010). Souvislost dopravy a faktoru vzdálenosti je podstatou tzv. distance–decay modelu, na základě kterého lze zjednodušeně říci, že s klesající vzdáleností mezi sídly (regiony) roste intenzita dopravních vztahů (Haggett, 2001). Pojem prostorová interakce v souvislosti s dopravou používal mezi prvními americký geograf E. L. Ullman, který definoval tři podmínky pro vznik prostorových interakcí mezi lokalitami či regiony: regionální doplňkovost, možnost intervence a přepravitelnost (Ullman, 1973). Prostorové interakce jsou ukazatelem toho, že mezi regiony dochází ke vzájemným vztahům, které mohou být generovány na základě pohybu osob (Johnston et al., 2000). *„Údaje, které nejspolehlivěji evidují interakci středisek, jsou jednak průběžná evidence obyvatel (migrace), ale také Sčítání lidu, domů a bytů, které sleduje pohyb obyvatel za prací a školami, ovšem s relativně dlouhou periodicitou deseti let.“* (Marada, Květoň, Vondráčková, 2010, s. 17).

Z hlediska konkrétních tematických oblastí, které jsou vhodné pro kooperaci mezi obcemi, je ideálním příkladem veřejná doprava, která už svojí podstatou překračuje hranice územní samosprávy i celých regionů (Maeltsemees et al., 2013). Veřejná doprava je pouze jedna z mnoha dílčích možností, jak docílit překonávání bariér hranic a přispívat tak k regionálnímu rozvoji. *„Ten lze chápat jako proces změn, k nimž dochází postupně a které přinášejí narůstání efektivnosti a účelnosti, pokud jde o využívání zdrojů a uskutečňování možností podmiňujících pohyb z původního stavu do stavu žádoucího“* (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011, s. 213). Význam hranice je tak stále aktuální a důležitou roli bude hrát i v budoucnu. Společnost by se měla zaměřit na to, do jaké míry hranice přispívá k regionálnímu rozvoji, nebo rozvoji naopak zabraňuje (Chromý, 2000).

- **Periferie**

Zvýšenou míru pozornosti je potřeba věnovat také okrajovým částem regionů, zejména těch správních. Většina takových území je typická přítomností zaostávajících a problémových oblastí čili periferií (Burda 2014, s. 29). Příhraniční regiony velmi často patří mezi periferní oblasti. Nelze však se všeobecnou platností říci, že každé území v blízkosti hranice je zároveň periferií (Havlíček, Chromý, Jančák, Marada, 2005). Pokud

jsou hranice správních regionů lokalizovány uvnitř státního území, pak se jedná o periferie vnitřní (Burda 2014, s. 29). Jedná se o takové území, které se hospodářsky nerozvíjí, ztrácí obyvatelstvo, demograficky stárne, má nižší sociálně-ekonomickou úroveň a horší technickou i sociální infrastrukturu než ostatní regiony, mají starý bytový fond a objevují se v nich specifické sociální problémy spojené s exkluzí. Jejich vymezení spočívá na základě 17 různých indikátorů, např. vysoký podíl nezaměstnaných osob, nízký počet zaměstnavatelů, vysoký podíl obyvatel nad 60 let a mnoho dalších (Musil, Müller, 2008).

Průběh administrativních hranic se poměrně často mění, což vede k obtížnějšímu hledání nástrojů k překonávání negativních hraničních efektů (Musil, Müller, 2008). Meziobecní spolupráce je tím výraznější tam, kde v minulosti docházelo k menšímu počtu změn administrativních či jiných hranic (Osman, Šerý, Černák, 2016). Pokud je však prostředí stabilní, pak je možné negativní hraniční efekty překonat poměrně snadno, čímž je podpořena možnost přeshraniční spolupráce. Naopak proměnlivé prostředí (území s častými změnami průběhu hranice) přispívá k neexistenci, nebo nemožnosti použití nástrojů k překonávání hraničních efektů a dochází tak ke snaze napojovat se na centra aktuálních regionů. Tato integrace na centrum pak vede k umocnění efektu hranic a posílení marginality území (Musil, Müller, 2008). Během studia perifernosti se v minulosti kladl důraz spíše na ekonomické aspekty. Postupem času se však stále větší váha při výzkumu přisuzuje sociálním a kulturním souvislostem, pro které však neexistuje dostatečná datová základna. Z toho důvodu jsou nutná terénní sociologická šetření, jejichž realizace je náročná a výstupy použitelné pouze na mikroregionální úrovni (Havlíček, Chromý, 2001).

Se životem v periferních oblastech je často skloňovaným pojmem také dopravní obslužnost. Mezi proměnné, ovlivňující stav dopravy v blízkosti hranic patří faktory ekonomické (efektivita, poptávka), institucionální (přístup krajů a obcí k financování regionální dopravní obslužnosti), dopravní (stav infrastruktury), geografické (poloha, velikost sídel) a individuální (výsledná volba samotných uživatelů). Největším problémem periferních oblastí je vznik tzv. „bludného kruhu“, do kterého veřejná doprava upadá. Malá populační velikost obsluhovaných sídel často vede ke snížení poptávky a k ekonomické ztrátě spojů. Pro poskytovatele dopravy tak vyvstává nutnost dotací (zvyšování nákladů). Snaha o zvýšení rentability nezřídka vede také k rušení málo využívaných spojů, s čímž je ale spojeno také snížení atraktivnosti nabídky dopravní obslužnosti pro koncové uživatele. Tím se kruh uzavírá a vrací se zpět ke snížení poptávky po nabízených dopravních službách (Marada, Květoň, 2006).

### 3 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA MODELOVÉHO ÚZEMÍ SE ZAMĚŘENÍM NA DOPRAVU

- **Fyzicko-geografická charakteristika**

Mezi aspekty, které mohou působit na perifernost území a jsou výsledkem dlouhodobého vývoje vnitřních a vnějších vztahů, patří vlivy fyzickogeografické (nadmořská výška, členitost terénu), geometrické (poloha, vzdálenost od center), sociálně-demografické (struktura obyvatelstva), ekonomické (nezaměstnanost, úroveň dopravní infrastruktury) a politické – např. administrativní uspořádání (Havlíček, Chromý, Jančák, Marada, 2005, s. 6).

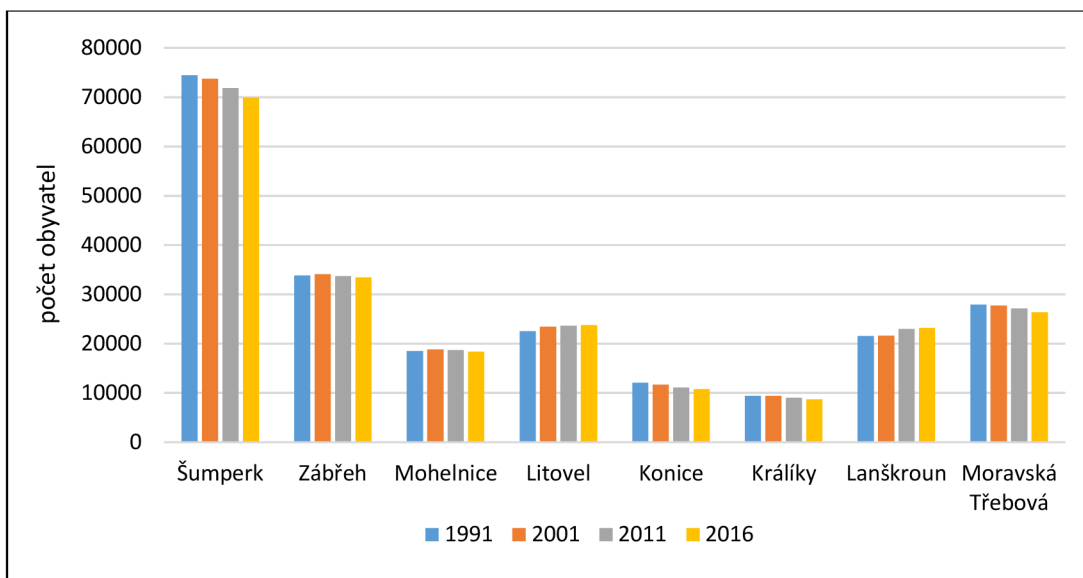
Z geomorfologického hlediska náleží modelové území do provincie Česká vysočina a jeho převážná část patří do Krkonoško-jesenické subprovincie, která se dále dělí mimo jiné na Orlickou a Jesenickou oblast. Z Orlické oblasti na území zkoumaného regionu zasahují geomorfologické celky Orlické hory, Podorlická pahorkatina a zejména Kladská kotlina (města Králíky a Štítý). Z Jesenické oblasti sem zasahují především celky Zábřežská vrchovina (na rozhraní Pardubického, Olomouckého a Jihomoravského kraje), Mohelnická brázda, Hanušovická vrchovina (východní část modelového regionu), Králický Sněžník, Rychlebské hory a část Hrubého Jeseníku. Jihovýchodní část zkoumaného území (SO ORP Moravská Třebová a SO ORP Lanškroun) spadá do geomorfologického celku Svitavská pahorkatina. Nejjižnější cíp modelového regionu (část SO ORP Konice) náleží k celku Hornomoravský úval. (Demek et. al, 1987).

- **Socio-ekonomická charakteristika**

Celková rozloha modelového regionu činí 2 589 km<sup>2</sup>. Na tomto území se nachází 179 obcí, ve kterých k 1. lednu 2016 žilo kolem 215 tis. obyvatel. Největším městem byl k uvedenému datu Šumperk s počtem 26 478 obyvatel, následovaný Zábřehem s počtem obyvatel 13 792 (ČSÚ, 2016a). Z hlediska nezaměstnanosti jsou na tom nejlépe SO ORP Lanškroun (3,0 %), Litovel (3,6 %) a Konice (3,7 %). Naopak nejhorší situace na trhu práce je v SO ORP Moravská Třebová, kde podíl nezaměstnaných osob<sup>2</sup> dosahuje hodnoty 8,4 %, což je téměř dvojnásobek průměrné úrovně nezaměstnanosti v modelovém území (MPSV, 2016a).

---

<sup>2</sup> Podíl nezaměstnaných osob (PNO) vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15–64 let ze všech obyvatel ve stejném věku (MPSV, 2016b).



**Obr. 4** Vývoj počtu obyvatel ve správních obvodech ORP v modelovém regionu

Zdroj: ČSÚ, 2016a

Moravskotřebovsko (potažmo celý okres Svitavy) patří dlouhodobě k nejproblémovějším regionům Pardubického kraje, a to z pohledu nezaměstnanosti, vzdělanostní struktury, úrovně kvalifikace pracovní síly aj. Důvodem je specifický historický vývoj v dané lokalitě. Silnou pozici zde vždy měl textilní průmysl, zastoupený velkými zaměstnavateli jako Hedva, Kras apod. Po roce 1989 však v rámci průmyslové transformace a růstu zahraniční konkurence došlo k výraznému úpadku tohoto odvětví, což mělo výrazně negativní vliv na místní trh práce. K postupnému obratu a zlepšení situace došlo až novém tisíciletí díky příchodu zahraničních investorů a celkové změně orientace na zpracovatelský (automobilový) průmysl (Dokoupil, 2015).

**Tab. 2** Socioekonomická charakteristika modelového území

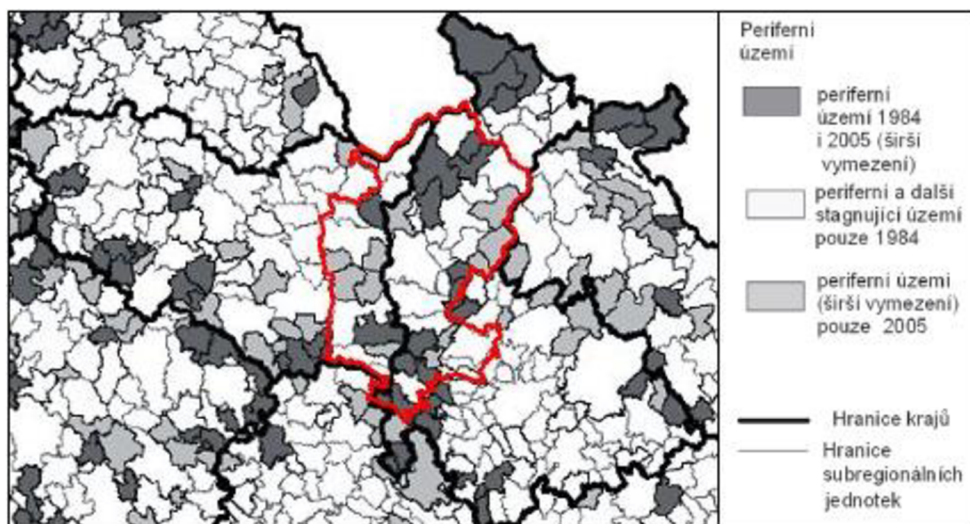
SO ORP	počet obcí	počet obyvatel k 1. 1. 2016	rozloha (ha)	hustota zalidnění (obyv./km <sup>2</sup> )	PNO (%) k 31. 12. 2016
Králíky	5	8 719	15 864	55	4,1
Lanškroun	22	23 206	27 515	84	3,0
Moravská Třebová	33	26 346	41 725	63	8,4
Šumperk	36	69 940	85 743	82	6,8
Zábřeh	28	33 452	26 724	125	5,3
Mohelnice	14	18 393	18 838	98	5,0
Litovel	20	23 771	24 750	96	3,6
Konice	21	10 824	17 810	61	3,7
<b>celkem</b>	<b>179</b>	<b>214 651</b>	<b>258 969</b>	<b>83</b>	<b>4,9</b>

Zdroj: ČSÚ 2016a, Integrovaný portál MPSV, 2016a

\* Podíl nezaměstnaných osob (PNO) vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15-64 let ze všech obyvatel ve stejném věku. Tento ukazatel v roce 2012 nahradil dříve zveřejňovanou míru registrované nezaměstnanosti, která poměřovala všechny dosažitelné uchazeče o zaměstnání pouze k ekonomicky aktivním osobám (Integrovaný portál MPSV, 2016b).



Některé části modelového regionu (zejména SO ORP Moravská Třebová, Konice a Šumperk) vykazují znaky vnitřní periferie, jak je vymezili Musil a Müller (2008). Jejich lokalizace se příliš nemění, většina z nich se jak v 80. letech, tak v roce 2005 nacházela zpravidla podél krajských hranic, což je případ i zkoumaného území v rámci předkládané práce.



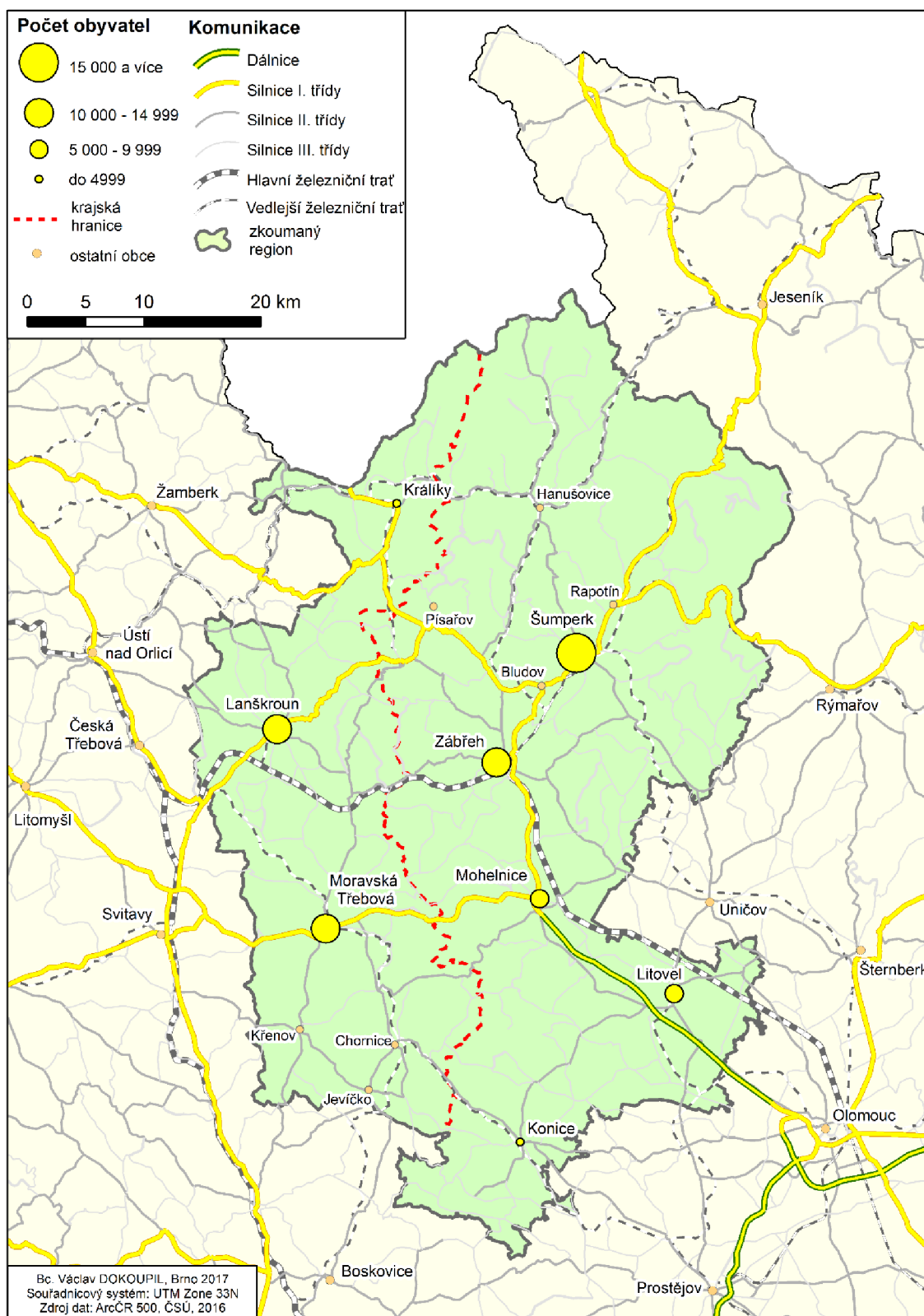
**Obr. 5** Výřez z mapy vnitřních periferií

Zdroj: Musil, Müller, 2008 (Upraveno, červenou linií vyznačeno modelové území.)

- **Dopravní analýza**

Silniční síť v modelovém regionu je tvořena převážně komunikacemi nižšího řádu, tedy silnicemi II. a III. třídy. Mezi nejdůležitější a nejvíce vytížené komunikace, které protínají krajskou hranici mezi Pardubickým a Olomouckým krajem, patří především silnice I. třídy č. 35, vedoucí ze Svitav přes Moravskou Třebovou a dále do Mohelnice. Druhou významnou komunikací je silnice I. třídy č. 43, která zajišťuje spojení mezi Brnem na jihu a Polskem na severu (postupně přes Letovice, Svitavy, Lanškroun, Štítý a Králíky). Další komunikací v rámci daného řádu je silnice I. třídy č. 11, která je spojkou mezi Hradcem Králové a Ostravou. V modelovém území vede přes Červenou Vodu, kolem města Štítý a dále přes Šumperk do Opavy, která už se nachází v Moravskoslezském kraji. Poslední komunikací I. třídy je silnice č. 44, která vede z Mohelnice a před Šumperkem se napojuje na silnici I. třídy č. 11. Jediným spojením s dálničními parametry je úsek dálnice D35 mezi Mohelnicí a Olomoucí o celkové délce cca 30 kilometrů. Za Olomoucí se dálnice dále stáčí směrem na východ a u Lipníku nad Bečvou se napojuje na dálnici D1 (ŘSD, 2017a). Vyjma zmíněného úseku dálnice D35 je tak studované území napojené na okolní regiony pouze prostřednictvím často přetěžovaných komunikací nižšího řádu. V kontextu Pardubického kraje patří silnice

I. třídy č. 35 vedoucí postupně přes Vysoké Mýto, Litomyšl, Svitavy a Moravskou Třebovou mezi nejvyužívanější komunikace v Česku. „Lidé nejen z Pardubického kraje proto netrpělivě sledují přípravu spásného úseku dálnice D35“ (Pardubický deník, 2016).



Obr. 6 Dopravní síť v modelovém území v roce 2017

Teoretickou naději na zlepšení dopravní situace v Pardubickém a Olomouckém kraji a všeobecný rozvoj zkoumaného regionu přináší *Politika územního rozvoje ČR*<sup>3</sup>, jejíž poslední aktualizace se datuje k roku 2015. Její součástí je vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os (viz Příloha 1) v takových lokalitách, ve kterých z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu existují zvýšené požadavky na změny v území (MMR, 2015). Ve vazbě na modelový region nás zajímá především rozvojová osa s označením *OS8: Rozvojová osa Hradec Králové/Pardubice-Moravská Třebová-Mohelnice-Olomouc-Přerov*. Důvodem jejího vymezení je území ovlivněné úsekem dálnice D35 v úseku mezi Mohelnicí a Olomoucí a její připravovanou částí v úseku Sedlice-Moravská Třebová-Mohelnice. Dále je území ovlivněno mimo jiné železniční tratí č. 270 Česká Třebová-Přerov (III. tranzitní železniční koridor) a zároveň zde dochází k spolupůsobení center Vysoké Mýto, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Svitavy, Moravská Třebová, Zábřeh a Mohelnice. Druhou významnou rozvojovou osou, která se týká studovaného území je *OS9: Rozvojová osa Brno-Svitavy/Moravská Třebová*. Důvodem jejího vymezení jsou obce v území ovlivněném silnicí I/43, připravovanou dálnicí D43, železniční tratí č. 260 mezi Brnem a Českou Třebovou (I. tranzitní železniční koridor) a zároveň zde dochází ke spolupůsobení center Blansko, Boskovice, Svitavy a Moravská Třebová (MMR, 2015). V jednom ze zásadních strategických dokumentů ČR se tak vazba na modelový region objevuje hned několikrát. **Největší potenciál k budoucímu rozvoji však má SO ORP Moravská Třebová, dnes paradoxně jeden z nejslabších regionů v rámci Pardubického kraje**, na jehož území dochází ke křížení rozvojových os OS8 a OS9 - zahrnující SO ORP Mohelnice a Litovel (MMR, 2015).

Na zmíněnou koncepci navazují budoucí plány Ředitelství silnic a dálnic ČR. Jedním z hlavních (a z hlediska současné nevyhovující situace nejvíce očekávaných) projektů, je dostavba dálnice D35. Dle původních plánů z roku 1963 má vést z Hradce Králové, přes Moravskou Třebovou, Mohelnici, Olomouc až do Lipníku nad Bečvou, kde se má napojit na dnešní dálnici D1. Výsledná podoba bude společně s dálnicí D11 představovat alternativní „severní cestu“, spojující Čechy s Moravou a Slezskem, což by výrazně odlehčilo dopravě na D1 (České dálnice, 2016).

---

<sup>3</sup> Politika územního rozvoje (PÚR) je nástrojem územního plánování, který určuje základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro rozvoj hodnot území. Zároveň slouží ke koordinaci dalších nástrojů veřejné správy (MMR, 2015).

Pro modelový region je klíčovou částí především úsek Staré Město-Mohelnice o délce 21 km, jehož součástí je i 1,1 km dlouhý tunel. Navrhovaná trasa je zanesena v Zásadách územního rozvoje<sup>4</sup> (ZÚR) Pardubického i Olomouckého kraje. Předpokládané zahájení stavby je stanoveno na rok 2023 s ukončením v roce 2025 (České dálnice, 2016).

Druhou významnou stavbou, která se připravuje na území zkoumaného regionu je dálnice D43. Zamýšlená trasa by měla vést z Brna směrem na sever k Moravské Třebové. U obce Staré Město (cca 3 km od Moravské Třebové) tak vznikne dálniční křižovatka, čímž dojde k napojení na dálnici D35. Plánovaná délka úseku je 78 km a předpokládaná průměrná intenzita dopravy činí 15 000 aut za 24 hodin. Výstavba dílčího úseku mezi Svitávkou a Moravskou Třebovou však má započít až po roce 2020 (České dálnice, 2016).



**Obr. 7** Současná a plánovaná podoba dálniční sítě – výřez z mapy dálniční sítě ČR k 1. 1. 2017  
Zdroj: ŘSD, 2017b (Upraveno, červenou linií vyznačeno modelové území)

<sup>4</sup> Zásady územního rozvoje (ZÚR) – územně plánovací dokumentace pro území, která stanovuje základní požadavky na účelné a hospodárné využití území, vymezení ploch a koridorů nadmístního významu a kritéria pro rozhodování o možných variantách v jejich využití. Zásady územního rozvoje se aktualizují každé 4 roky (Olomoucký kraj, 2015).

<sup>5</sup> Srovnatelná intenzita dopravy byla se dle sčítání dopravy z roku 2010 např. v úseku dálnice D35 Mohelnice-Olomouc (Sčítání dopravy, 2010).

S využitím statistické ročenky Ministerstva dopravy ČR z roku 2015 lze problematiku dopravy studovat více do detailu. Na úrovni krajů jsou zde sledovány výkony osobní i nákladní dopravy. Mezi lety 2010–2015 došlo u Pardubického i Olomouckého kraje shodně k nárůstu využívání hromadné přepravy (příjezdy a výjezdy) osob po železnici. V obou případech je převládajícím směrem dojížděky i vyjížděky Hlavní město Praha s celkovým počtem přepravených osob přesahujícím 3 miliony za rok. Využívání osobní železniční dopravy k dopravě pouze na území kraje naopak klesá. Výrazný pokles byl zaznamenán rovněž ve veřejné dopravě v rámci území Pardubického kraje, kde došlo mezi lety 2010-2015 k úbytku počtu cestujících téměř o 4 miliony přepravených osob (Ministerstvo dopravy, 2015).

*Tab. 3 Mezikrajské srovnání výkonů osobní dopravy v letech 2010 a 2015*

	2010	2015	převládající směr
<b>Pardubický kraj</b>	<b>(tis. osob)</b>		
výjezdy po železnici	2 539	3 079	Hl. m. Praha (983)
příjezdy po železnici	2 550	3 087	Hl. m. Praha (988)
veřejná doprava v rámci kraje - železnice	4 983	4 631	-
veřejná doprava v rámci kraje - silnice	15 759	11 773	-
<b>Olomoucký kraj</b>	<b>(tis. osob)</b>		
výjezdy po železnici	2 596	3 335	Hl. m. Praha (977)
příjezdy po železnici	2 560	3 288	Hl. m. Praha (961)
veřejná doprava v rámci kraje - železnice	8 715	8 619	-
veřejná doprava v rámci kraje - silnice	25 570	25 721	-

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, 2015*

## **4 VÝVOJ ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ A HRANIC V MODELOVÉM ÚZEMÍ (1949–2017)**

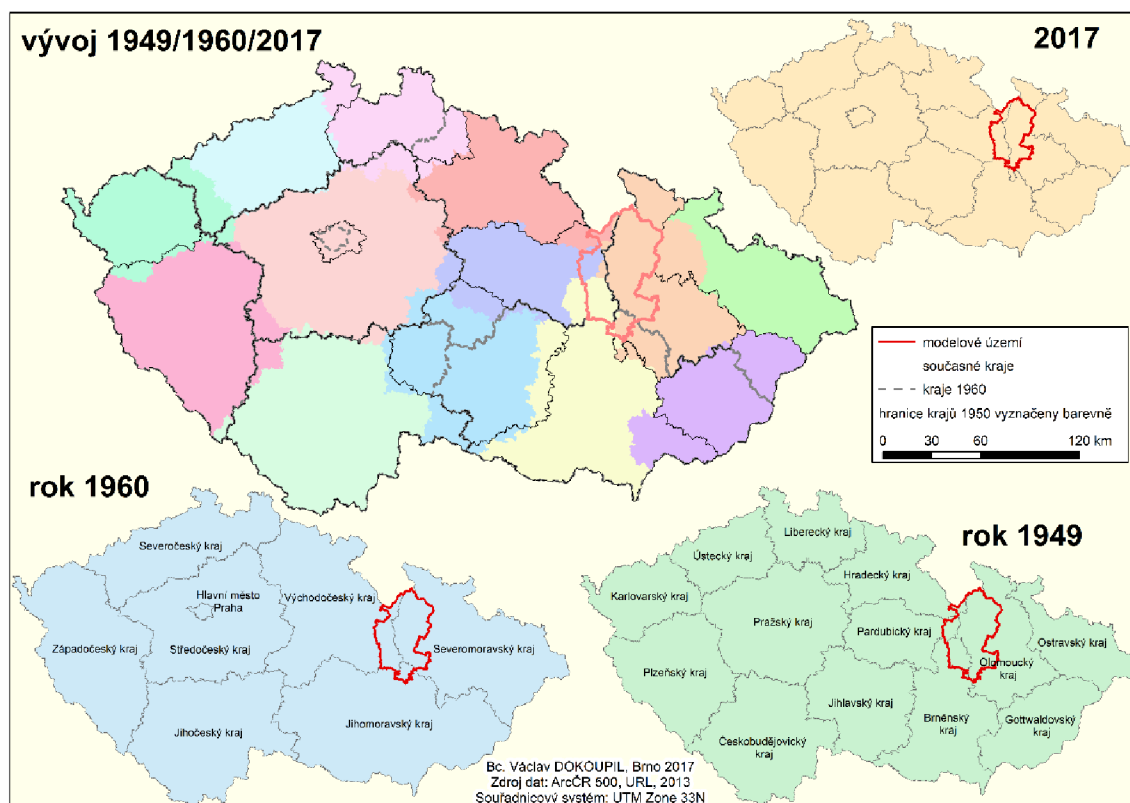
V této kapitole se zaměříme pouze na zvolené modelové území, které bylo vymezeno jako správní obvody ORP, které bezprostředně přimykají k hranici mezi kraji Pardubickým a Olomouckým. Na základě mapových podkladů z projektu vedeného Martinem Ouředníčkem, které byly publikovány Urbánní a regionální laboratoří (zkráceně URL) v roce 2013, je možné určit, že mezi rokem 1949 a současností došlo ke dvěma zásadním změnám ve vymezení krajských hranic, v rámci kterých bylo modelové území součástí různých administrativních struktur (URL, 2013).

Za výchozí rok pro komparaci změn v modelovém regionu lze považovat rok 1948, kdy byl Národním shromážděním schválen zákon č. 280/1948 Sb. o krajském zřízení (Burda, 2014). Na území dnešního Česka tak bylo zřízeno 13 krajů a toto vymezení je považováno za poměrně kvalitní, neboť se k němu (s menšími úpravami) po roce 2000 opět vrátilo (Burda, 2010). V období 1949-1960 tedy do modelového území zasahovaly hranice čtyř krajů. Na jeho jihozápadní cíp zasahoval Brněnský kraj (SO ORP Moravská Třebová a část území SO ORP Konice), na severozápadní straně kraj Pardubický (část území dnešního SO ORP Lanškroun), Hradecký kraj (část území dnešního SO ORP Králíky) a střed území s celou jeho východní částí byl tvořen krajem Olomouckým, který zasahoval na část území dnešních správních obvodů ORP Králíky, Lanškroun, Konice, a celé území SO ORP Litovel, Mohelnice, Šumperk a Zábřeh (URL, 2013).

Druhou výraznou změnu v krajském uspořádání přinesla Ústava z roku 1960, kdy na základě nové územněsprávní reformy došlo k redukci počtu krajů i okresů (z původních 179 na 76). Nově tak vzniklo 8 krajů, které byly co do rozlohy největšími krajskými územními celky v novodobé historii (Burda, 2010). Ke změnám logicky došlo i v modelovém regionu. Celá jeho západní část připadla k nově vzniklému Východočeskému kraji (SO ORP Králíky, Lanškroun a Moravská Třebová), východní část náležela ke kraji Severomoravskému (SO ORP Litovel, Mohelnice, Šumperk a Zábřeh). Nepatrným způsobem do studovaného území zasahoval také kraj Jihomoravský, k němuž náleželo území dnešního SO ORP Konice (URL, 2013).

Současná podoba krajských hranic má kořeny v roce 1997, kdy bylo zřízeno 14 tzv. vyšších územně samosprávních celků (VÚSC). Pod tímto označením se rozumí 14 krajů (včetně hlavního města Prahy), které začaly reálně fungovat k 1. lednu roku 2001, tedy až po čtyřech letech od jejich legislativního ukotvení (Burda, 2014).

Z hlediska modelového regionu tak došlo ke druhé významné změně v podobě krajských hranic. Na jeho západní stranu zasahuje Pardubický kraj (území SO ORP Králíky, Lanškroun a Moravská Třebová) a na východní stranu kraj Olomoucký (území SO ORP Konice, Litovel, Mohelnice, Šumperk a Zábřeh).



**Obr. 8** Změny v administrativním uspořádání modelového území od roku 1949

Při obecném hodnocení lze říci, že v modelovém území je z hlediska množství administrativních změn nejstabilnější jeho východní část, ležící v dnešním Olomouckém kraji (konkrétně SO ORP Šumperk, Mohelnice a Zábřeh), kterých se historické změny ve vymezení krajských hranic netýkaly. Na druhé straně byl zmíněný vývoj velmi dynamický v případě území SO ORP Moravská Třebová, Litovel a Konice. Z hlediska délky trvání jednotlivých podob krajského uspořádání mělo na modelový region největší vliv členění z let 1960–2001, na což velice výstižně navazuje úvaha Leoše Jelečka z roku 2000: „Za dlouhou dobu cíleného formování regionální identity se určité provázanosti a spádovosti pevně zformovaly. Natolik, že se jen stěží technokratický a byrokratický systém vzdá dědictví reformy 1960 a otevře prostor pro uplatnění principů občanské společnosti a regionální samosprávy“ (Jeleček, 2000, s. 4).

## 5 VYBRANÉ SG PROCESY A JEJICH OVLIVNĚNÍ HRANICÍ

### 5.1 Veřejná doprava

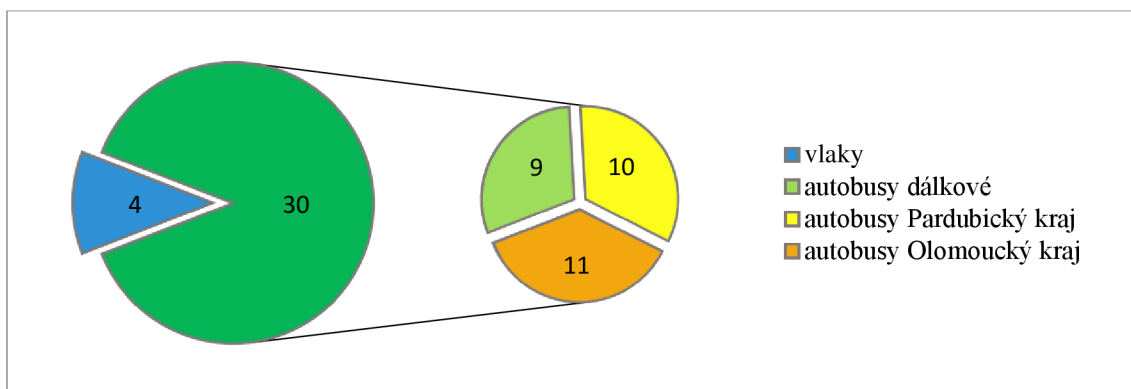
- **V roce 1989**

V roce 1989 měli obyvatelé modelového regionu k dispozici celkem 34 cestovních příležitostí (linek veřejné dopravy) k tomu, aby mohli uskutečňovat pohyb směrem přes krajskou hranici mezi Pardubickým a Olomouckým krajem (tehdy Východočeský a Severomoravský kraj). Podstata přeshraniční propojenosti autobusové dopravy spočívala ve většině případů ve skutečnosti, že **koncový bod jednotlivých linek se nacházel na území sousedního kraje**. Mezi takové body patřily například obce Červená Voda, Štítý, Cotkytle, Vranová Lhota a Kladky (Jízdní řády, 1989).

Z porovnání propojenosti mezi vymezenými centry v roce 1989 vycházelo nejlépe Jevíčko, odkud bylo možné využít přímého spojení jak k cestě do Zábřehu (8 spojů), ale také do Šumperka (8 spojů) a do Mohelnice (8 spojů). K nejsilnějšímu propojení z hlediska regionálních center docházelo mezi obcemi Moravská Třebová a Mohelnice (18 spojů), dále pak Králíky a Hanušovice (9 spojů) a Moravská Třebová a Litovel (8 spojů). Otázkou zůstává, proč nebyl realizován větší počet dopravních spojů mezi centry Lanškroun a Šumperk, vezmeme-li v úvahu, že zde existovalo přímé napojení po silnici I. třídy (Jízdní řády, 1989).

Nejvíce přímých spojů v pracovních dnech (tam i zpět) bylo mezi takovými dvojicemi obcí, které byly obsluhovány železniční dopravou. V severní části území byl nejvytěžovanějším dopravním spojením vedoucím přes krajskou hranici úsek Červená Voda-Štítý (31 spojů, z toho 19 vlakových), který se nachází na železniční trati č. 25 (Dolní Lipky-Štítý). Druhým z vysoce frekventovaných spojení byl úsek na trase Žichlínek-Krasíkov-Tatenice-Hoštejn-Zábřeh, který je součástí železniční trati č. 270 (Praha-Bohumín). V součtu s autobusovými spoji byl nejvytíženějším úsekem Tatenice-Hoštejn, kde za den projelo 32 spojů (z toho 20 vlakových). Jako třetí nejvíce frekventované území z hlediska mezikrajských vazeb vystupovala jižní část zkoumaného území, konkrétně spojení mezi Chornicemi a Konicemi. Také zde se nacházela železniční trať (č. 271 na trase z Třebovic v Čechách do Prostějova). Ve zmíněném úseku denně projelo celkem 25 spojů, z toho 17 vlakových (Jízdní řády, 1989).





**Obr. 9** Členění linek veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici v roce 1989  
Zdroj: Jízdní řády 1989

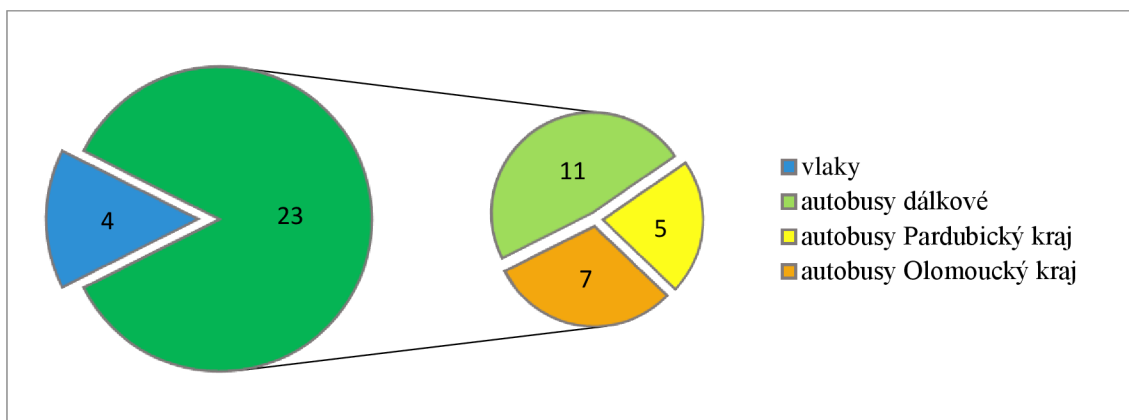
- **V roce 1999**

V roce 1999 došlo ke snížení intenzity vazeb veřejné dopravy v nejvíce frekventovaných úsecích (např. Červená Voda-Štítý), kdy žádná z přeshraničních vazeb nedosahovala intenzity 30 spojů za den. Z porovnání propojenosti mezi vymezenými centry vyšlo opět nejlépe Jevíčko, odkud bylo možné využít přímého spojení jak k cestě do Zábřehu (6 spojů), do Šumperka (6 spojů) a do Mohelnice (6 spojů).

K nejsilnějšímu propojení z hlediska regionálních center docházelo mezi obcemi Moravská Třebová a Mohelnice (15 spojů), dále pak Králíky a Hanušovice (8 spojů). V roce 1999 se na celkovém počtu spojů vedoucích přes hranice krajů Pardubického a Olomouckého podílelo celkem 27 cestovních příležitostí (linek autobusové a vlakové dopravy). **Z uvedených údajů je tak patrné, že celkově došlo v porovnání s rokem 1989 k úbytku počtu cestovních příležitostí mezi jednotlivými centry i ostatními obcemi** (Jízdní řády, 1999).

Prostorové vzorce rozložení jednotlivých spojení veřejné dopravy přes krajskou hranici zůstaly podobné s rokem 1989 pouze z hlediska železniční dopravy (její popis viz výše). Prvním výrazným rozdílem v autobusové dopravě bylo omezení provozu linek vedoucích ze Zábřehu do Králíků, resp. ze Zábřehu do Červené Vody. Výsledkem byla ztráta přeshraničních vazeb obcí Olomouckého kraje (Zábřeh, Rovensko, Bludov, Bohutín, Olšany apod.) do Červené Vody a Králíků ležících v Pardubickém kraji. Mezi roky 1989 a 1999 naopak vzrostl počet dálkových autobusových linek (např. linka č. 930224 vedoucí ze Šumperka do Brna, linka č. 720295 vedoucí z Brna do Jeseníku aj.), což mělo za následek nárůst počtu přeshraničních vazeb mezi obcemi Jevíčko, Chornice Městečko Trnávka, Vranová Lhota, Zvole, Postřelmov, Bludov atd. (Jízdní řády, 1999).

Uvedený fakt však nic nemění na skutečnosti, že **oproti roku 1989 došlo v obecném pohledu k oslabení intenzity přeshraničních vazeb z hlediska veřejné dopravy** (Jízdní řády, 1999).



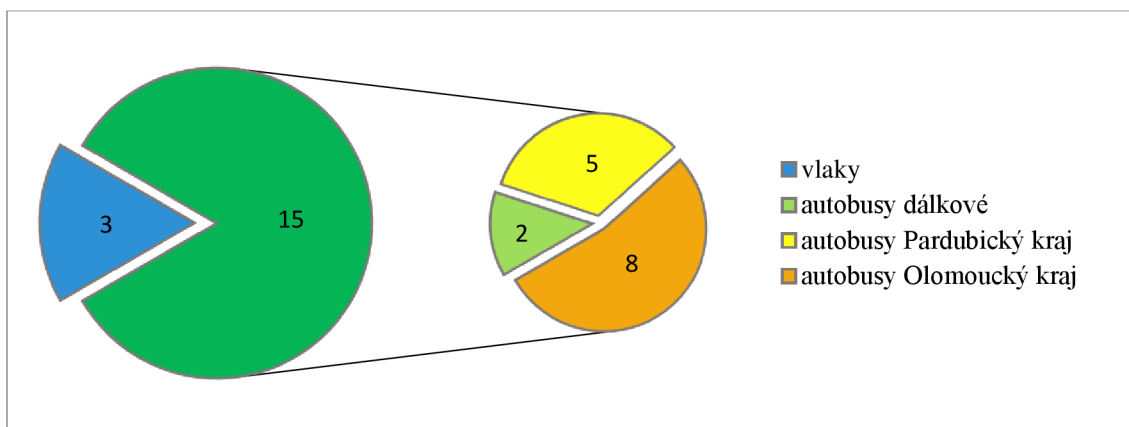
**Obr. 10** Členění linek veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici v roce 1999

Zdroj: Jízdní řády 1999

- **V roce 2017**

V roce 2017 mají obyvatelé modelového regionu k dispozici celkem 18 cestovních příležitostí (linek veřejné dopravy) k tomu, aby mohli uskutečňovat pohyb směrem přes krajskou hranici mezi Pardubickým a Olomouckým krajem. V porovnání propojenosti mezi vymezenými centry oproti roku 1999 ztratilo svůj význam Jevíčko, odkud v současnosti vede přímý spoj pouze do Konice (6 spojů). K nejsilnějšímu propojení z hlediska regionálních center dochází mezi obcemi Králíky a Hanušovice (18 spojů), dále pak mezi obcemi Moravská Třebová a Mohelnice (14 spojů). **Celkově však lze oproti předchozím rokům sledovat pokračující pokles cestovních příležitostí. Ve srovnání s rokem 1989 došlo ke snížení počtu linek veřejné dopravy, zajišťujících přepravu osob přes krajskou hranici** (IDOS, 2017).

V případě autobusových linek došlo oproti roku 1999 k výraznému poklesu počtu dálkových cestovních příležitostí. Z tohoto důvodu přestaly být obsluhovány ve vztahu k přeshraničním spojům obce, jako jsou např. Postřelmov, Bludov, Zvole apod. **Do poskytování veřejné dopravy se v porovnání s předchozími sledovanými roky stále více zapojují také soukromí autobusoví dopravci**, např. na trase linky č. 700026 mezi obcemi Králíky a Štítý aj. (IDOS, 2017).



**Obr. 11** Členění linek veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici v roce 2017

Zdroj: IDOS, 2017

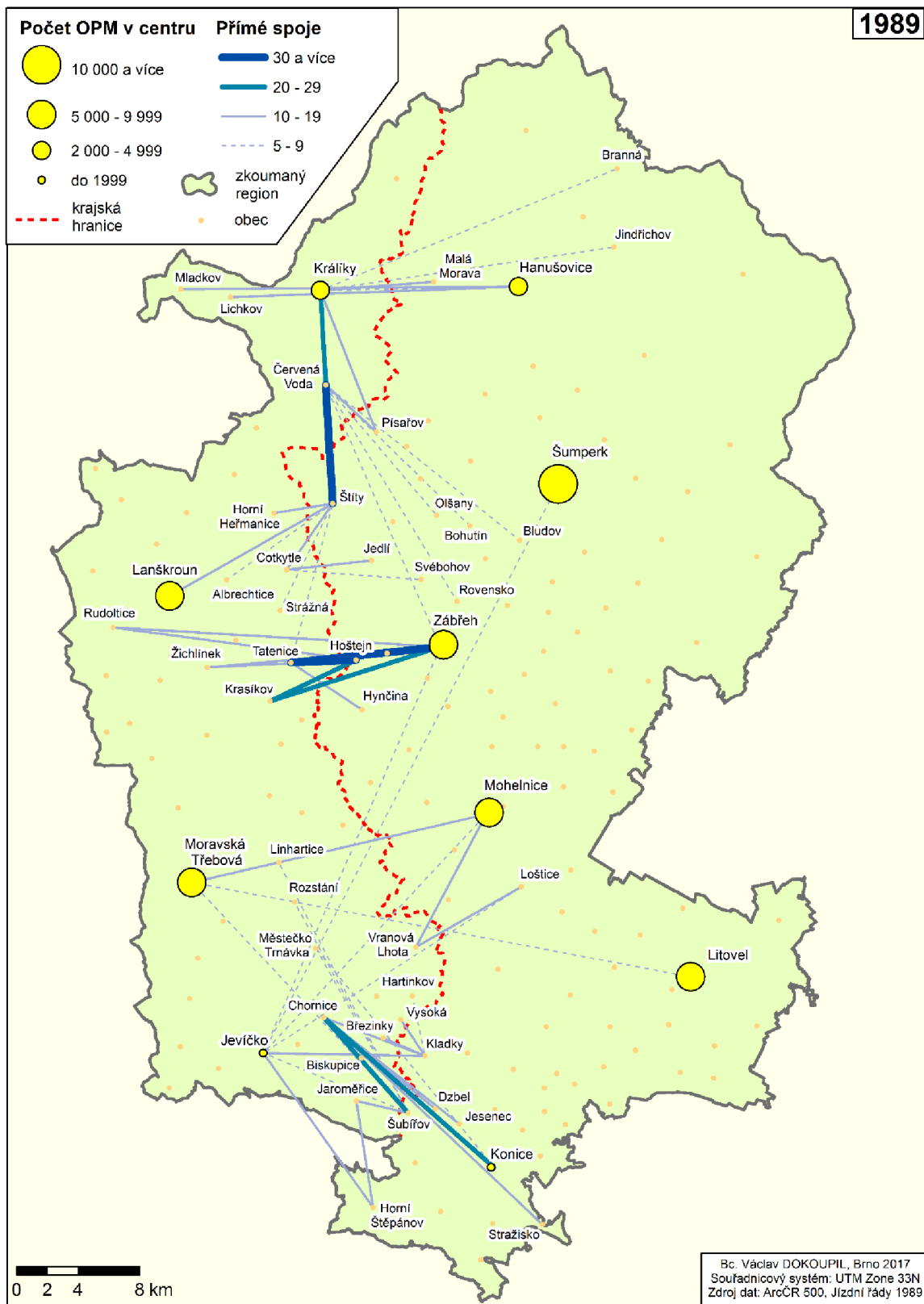
Nejvytíženějším úsekem je v roce 2017 spojení mezi obcemi Červená Voda a Štítý, kde v pracovních dnech projede v obou směrech celkem 36 spojů veřejné dopravy. Ke změnám došlo také v železniční dopravě. Oproti předchozím rokům začala nově fungovat železniční trať č. 17 na trase Česká Třebová-Dzbel-Velké Opatovice. Díky tomu může docházet k přeshraničním vazbám mezi obcemi Anenská Studánka, Trpík, Kunčina, Moravská Třebová, Městečko Trnávka, Chornice, Šubířov a Dzbel. Z důvodu zrušení provozu veřejné dopravy na trati č. 271 na trase Prostějov-Chornice ztratily obce jako Konice, Jesenec a Stražisko možnost využívání veřejné železniční dopravy (IDOS, 2017).

Velmi zajímavou souvislost je možné pozorovat ve srovnání současné podoby přeshraničních vazeb z hlediska počtu spojů veřejné dopravy (Obr. 12) s vymezením tarifních zón dopravních systémů Pardubického a Olomouckého kraje. **Tarifní zóny z větší části respektují krajské hranice, v některých místech však zasahují i na území sousedního kraje. A právě v těchto oblastech je situována většina přeshraničních vazeb** (OREDO, KIDSOK, 2017).

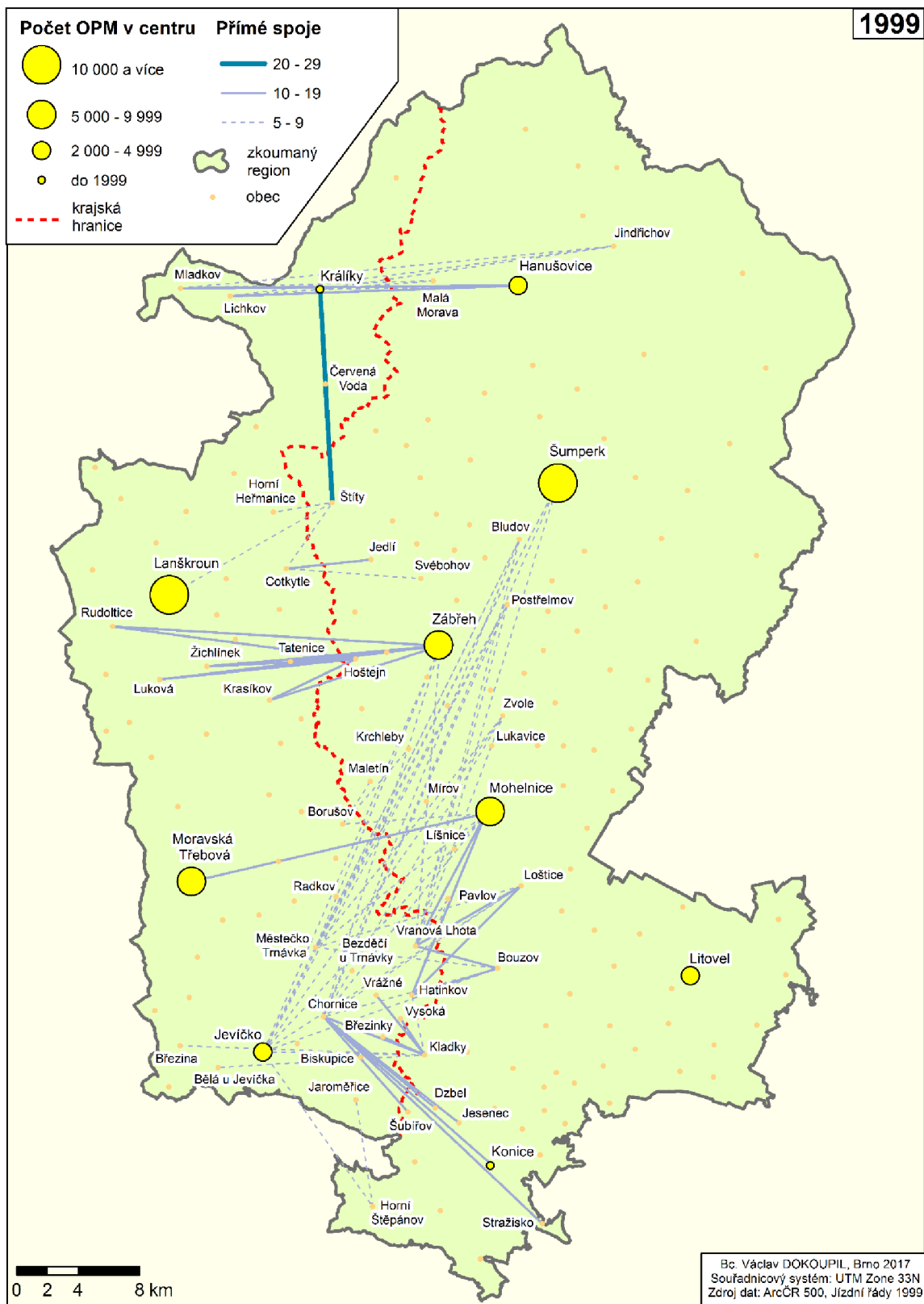
**Tab. 4** Tarifní zóny zasahující na území sousedního kraje

Pardubický kraj		Olomoucký kraj	
číslo zóny	sousední území	číslo zóny	sousední území
997	Malá Morava	92	Králíky
998	Hanušovice	91	Červená Voda
999	Štítý	15	Cotkytle
894	Studená Loučka	96	Moravská Třebová
896	Mohelnice	95	Gruna
897	Kladky	86	Vranová Lhota
797	Dzbel		

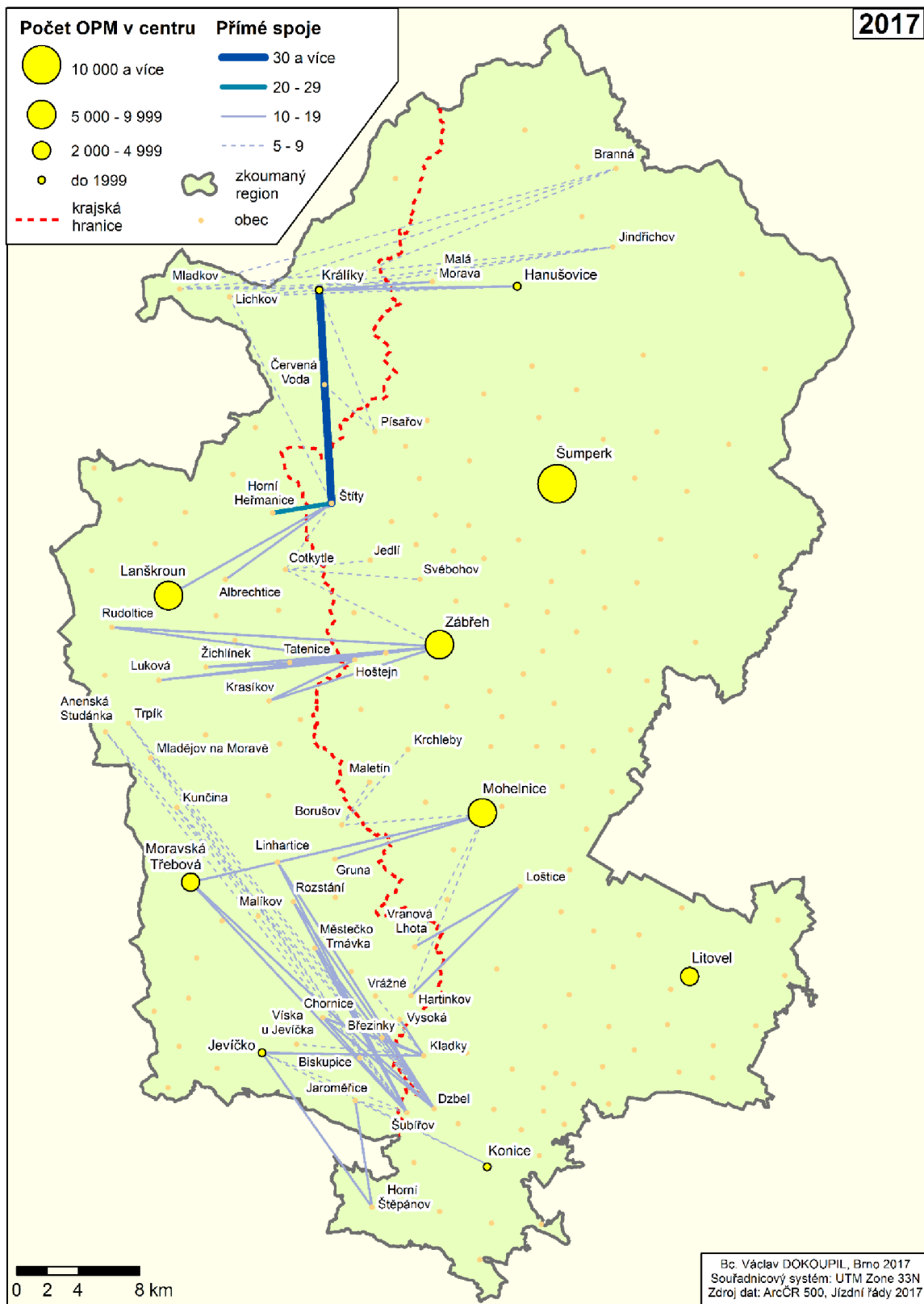
Zdroj: OREDO, KIDSOK, 2017



*Obr. 12 Autobusové a vlakové spoje vedoucí přes krajskou hranici v roce 1989*



*Obr. 13 Autobusové a vlakové spoje vedoucí přes krajskou hranici v roce 1999*



*Obr. 14 Autobusové a vlakové spoje vedoucí přes krajskou hranici v roce 2017*

## 5.2 Dojížd'ka do zaměstnání a škol

- **V roce 1991**

Dojížd'kové proudy vykazovaly v roce 1991 na území krajů Pardubického a Olomouckého odlišné prostorové vzorce z hlediska jejich rozmístění a intenzity (ačkoliv je toto hodnocení zčásti ovlivněno volbou modelového území – více v kapitole 1.3). Z celkového počtu vyjíždějících osob v jednotlivých obcích bylo v průměru 70-80 % tvořeno pracovní vyjížd'kou. V případě center SO ORP Králíky, Lanškroun a Moravská Třebová (Pardubický kraj) nedochází k nijak výrazné vzájemné propojenosti pohybu obyvatel za prací a do škol. Ve východní části modelového regionu (území náležící k Olomouckému kraji) je situace opačná. Jednotlivá centra jsou zde vzájemně propojena silnými dojížd'kovými proudy (celkem, tj. součet obou směrů 1 213 osob mezi městy Litovel a Olomouc, 1 136 mezi Šumperkem a Zábřehem a 1 022 mezi Šumperkem a Bludovem). Nejvýznamnějším spádovým centrem byl Šumperk (i vzhledem k jeho populační velikosti a počtu obsazených pracovních míst), do kterého dojíždělo celkem přes 12 000 obyvatel z okolních obcí (z toho přes 8 000 za prací). V počtu dojíždějících poté následovala města Zábřeh (přes 4 500 dojíždějících), Lanškroun (přes 3 600 dojíždějících) a Mohelnice (necelých 3 500 dojíždějících). U většiny center bylo také možné pozorovat jistou spádovost směrem na Brno, která však byla z převážné většiny tvořena dojížd'kou do škol (zejména vysokých). **Předmětem předkládané práce je však výzkum přeshraniční propojenosti mezi uvedenými kraji. Jedinou vazbou přes hranice krajů byly slabé (méně než 50 dojíždějících) proudy dojížd'ky mezi Písařovem a Červenou Vodou (44), mezi městy Moravská Třebová a Olomouc (Olomouc navíc není součástí modelového území) a mezi obcemi Cotkytle a Štítý s velikostí proudu 35 osob (SLDB, 1991).**

V poměrném zastoupení vyjíždělo za prací nejvíce osob z obcí Damník (84 %), Jaroměřice (83 %), Horní Štěpánov (82 %) a Velké Losiny (81 %). Nízký podíl pracovní vyjížd'ky byl naopak v obcích Kamenná (37 %), Jindřichov (47 %), Mladějov (50 %) a Králíky (57 %). Dle poměrného vyjádření účelu dojížd'ky lze odhadnout, zda daná obec plnila spíše pracovní, nebo vzdělávací funkci (SLDB, 1991).

V kontextu modelového regionu v případě malých a středně velkých obcí zpravidla převažovala pracovní funkce, kdy do obce z celkového počtu dojíždějících směřovalo zpravidla více než 90 % osob za prací. Odlišná situace byla ve velkých městech, která díky kvalitě a rozsahu poskytovaných služeb logicky tvořila spádová centra pro dojíždějící za prací i vzděláním. Mezi taková centra patřilo například město Moravská Třebová, kam za prací směřovalo jen 55 % z celkového počtu dojíždějících osob, výraznou část dojížděky tedy tvořila mládež připravující se na povolání, resp. navštěvující zdejší vzdělávací zařízení (SLDB, 1991).

- **V roce 2001**

Prostorové vzorce rozmístění dojížděkových proudů v modelovém regionu zůstaly podobné jako v roce 1991, kdy bylo možné pozorovat výraznější propojenost center v případě Olomouckého kraje. Na území Pardubického kraje však došlo k výraznému nárůstu velikosti vazeb např. mezi dvojicemi měst Lanškroun-Králíky a Lanškroun-Moravská Třebová (z dojížděkového proudu o velikosti 72 osob v roce 1991 na 310 osob v roce 2001). Lze tak pozorovat zvýšení lokálního významu města Lanškroun, které bylo spádovým centrem pro větší počet obcí v jeho okolí. Tato skutečnost měla jistě souvislost také s nárůstem počtu obsazených pracovních míst, který se zde oproti roku 1991 zvýšil o 43 % (SLDB, 2001).

Mezi možné příčiny lze zařadit průmyslovou transformaci po roce 1989. S rozvojem podnikání přicházely do regionu nové firmy, což vedlo ke zvyšování počtu pracovních příležitostí ve městě a jeho okolí (viz kapitola 6). Nejvýznamnějším spádovým centrem byl nadále Šumperk, do kterého dojíždělo celkem přes 10 600 obyvatel z okolí (z toho přes 7 300 za prací). V počtu dojíždějících poté následovala města Lanškroun (přes 6 900 dojíždějících), Zábřeh (přes 4 800 dojíždějících), a Mohelnice (necelých 3 400 dojíždějících). U většiny center se také zvýšila spádovost směrem na Prahu a Brno (dojížděka do vysokých škol). K další dílčí změně ve srovnání s rokem 1991 došlo v případě města Jevíčko, kde vzrostl počet obsazených pracovních míst o více jak 30 %, což vedlo k posílení jeho regionálního významu a zániku vzájemných dojížděkových vazeb mezi obcemi v jeho okolí (SLDB, 2001).



Rostoucí průmyslová diverzifikace a růst intenzity využívání individuální dopravy obyvatel rovněž přispěly ke skutečnosti, že **v porovnání s rokem 1991 výrazně vzrostl počet dojížděkových proudů přes hranice krajů Pardubického a Olomouckého** (SLDB, 2001).

*Tab. 5 Přeshraniční vazby mezi Pardubickým a Olomouckým krajem v roce 2001*

Dvojice obcí	Velikost proudu (osob)
Lanškroun-Zábřeh	300
Lanškroun - Šumperk	169
Červená Voda-Štítý	85
Červená Voda-Písařov	67
Lanškroun-Štítý	65
Lanškroun-Postřelmov	58
Malá Morava-Králíky	38
Loštice-Vranová Lhota	33

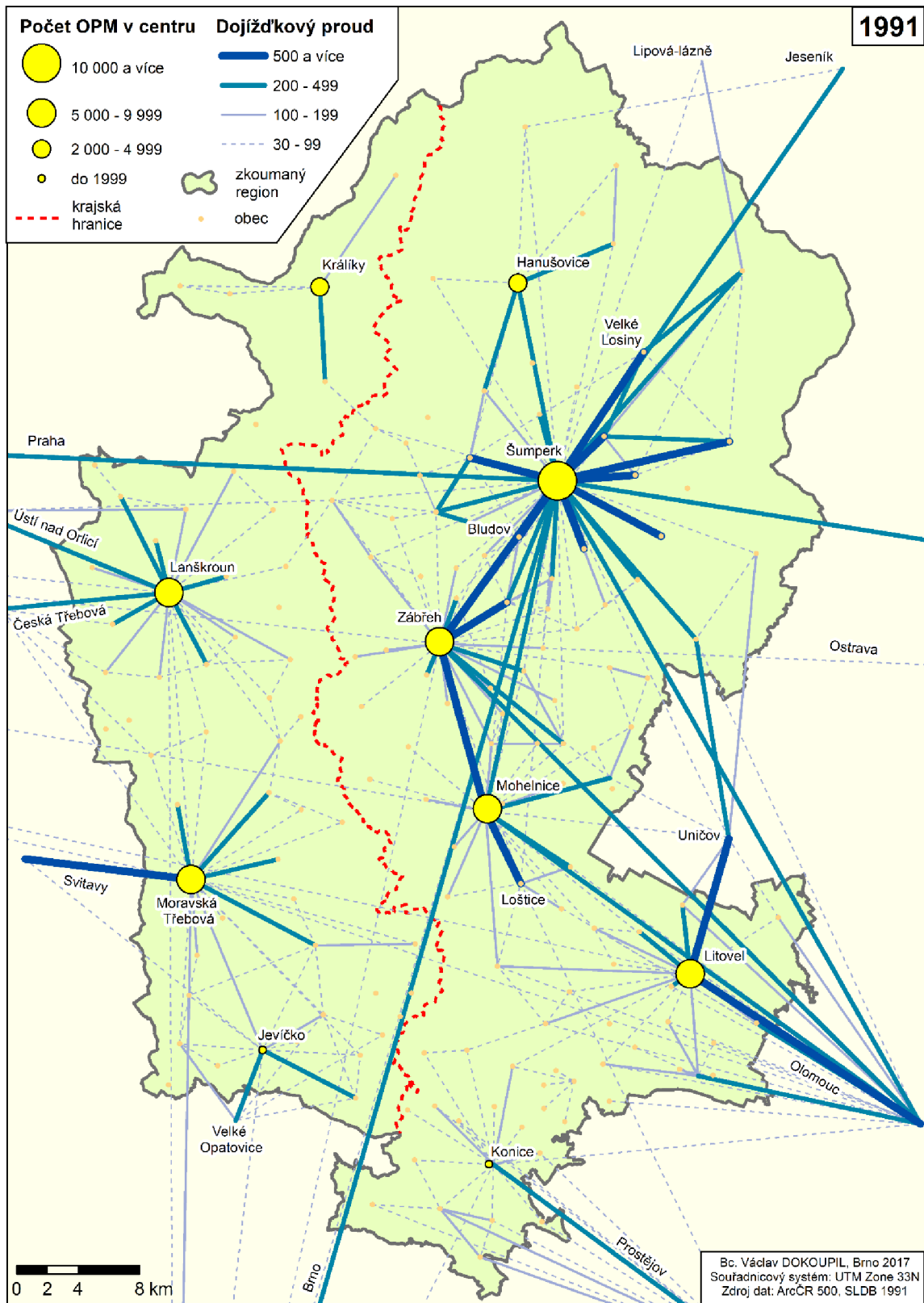
*Zdroj: SLDB, 2001*

- **V roce 2011**

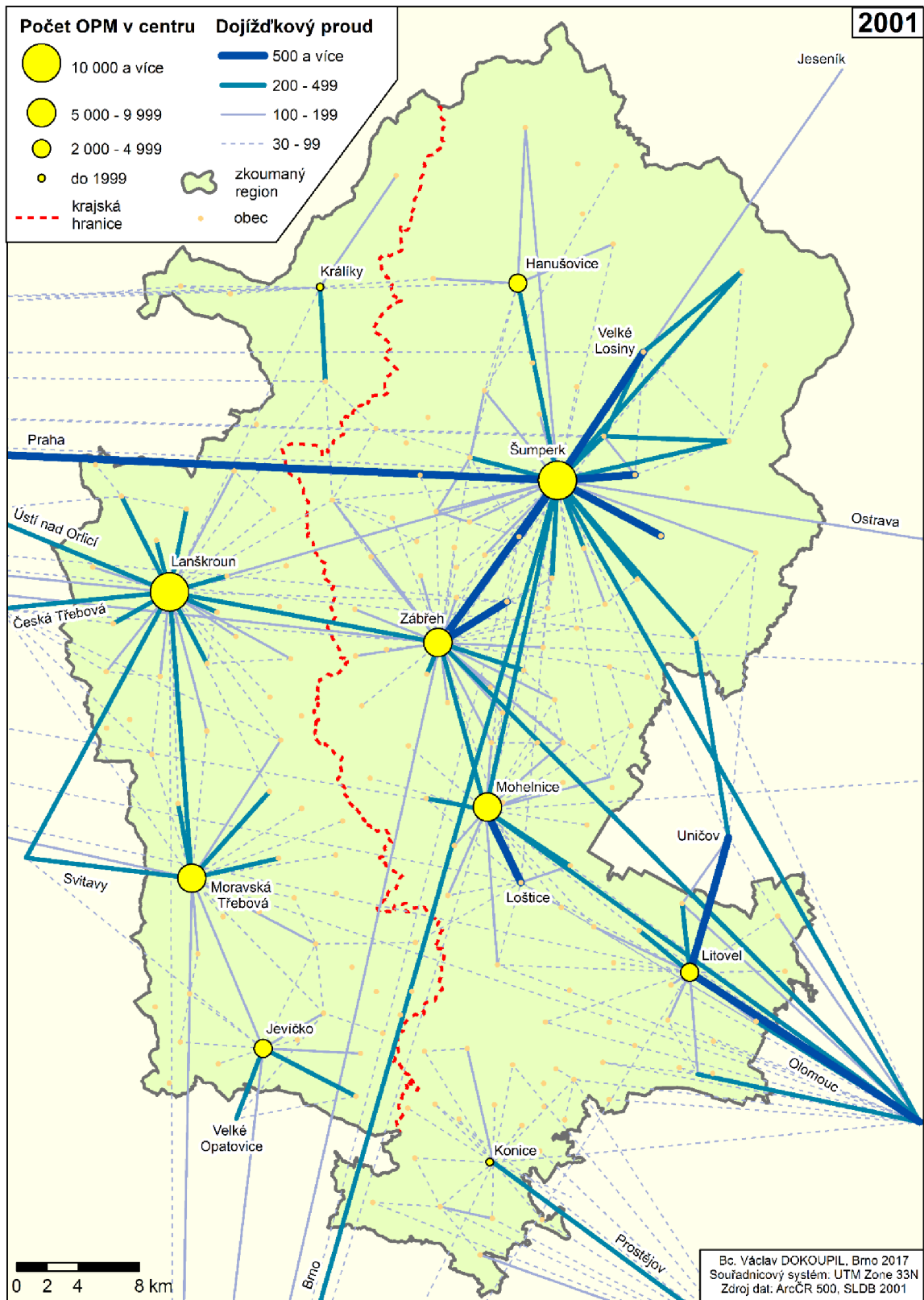
Srovnatelnost dat ze sčítání lidu mezi roky 2001 a 2011 je z důvodu metodických změn velmi problematická, na což upozorňují autoři jako např. Tonev (2013). Nicméně i přesto je nutné, pokusit se alespoň o vystižení základních změn a rysů v dojížděce do zaměstnání a škol mezi roky 2001 a 2011. K tomu výrazným způsobem napomohly také informace získané z provedených rozhovorů, kde představitelé měst a obcí charakterizovali převládající směry pracovní dojížděky v jejich regionu. V první řadě je důležité zmínit okolnosti na trhu práce. Rok 2011 byl obdobím, ve kterém bylo možné v území stále pozorovat určité dozvuky a následky hospodářské krize z let 2007/2008. Například v Pardubickém kraji se míra nezaměstnanosti zvýšila z 5,4 % (v roce 2007) na 8,4 % v roce 2011 (MPSV, 2016a). Uvedená situace tak měla vliv na pokles počtu obsazených pracovních míst v centrech modelového regionu. Nejmarkantnější rozdíl bylo možné pozorovat ve městech Lanškroun, Moravská Třebová, Jevíčko a Hanušovice (např. počet OPM v Lanškrouně klesl z 10 009 v roce 2001 na 6 360 v roce 2011). Statistiky z roku 2011 také ukazují, že nejdůležitějším spádovým centrem byl v regionu Šumperk s počtem 7 685 dojíždějících osob, z toho 5 416 za práci (SLDB 2011).

Z dalších významných center lze jmenovat Lanškroun s počtem 3 232 dojíždějících (z toho 2 519 za práci), Zábřeh s počtem 2 989 dojíždějících (z toho 1 885 za práci), a Mohelnice s počtem 2 883 dojíždějících (z toho 2 266 za práci). Z uvedených měst jsou pracovními centry zejména Lanškroun a Mohelnice, kde z celkového objemu dojížděky tvoří 78 % dojížděka za práci (SLDB, 2011).

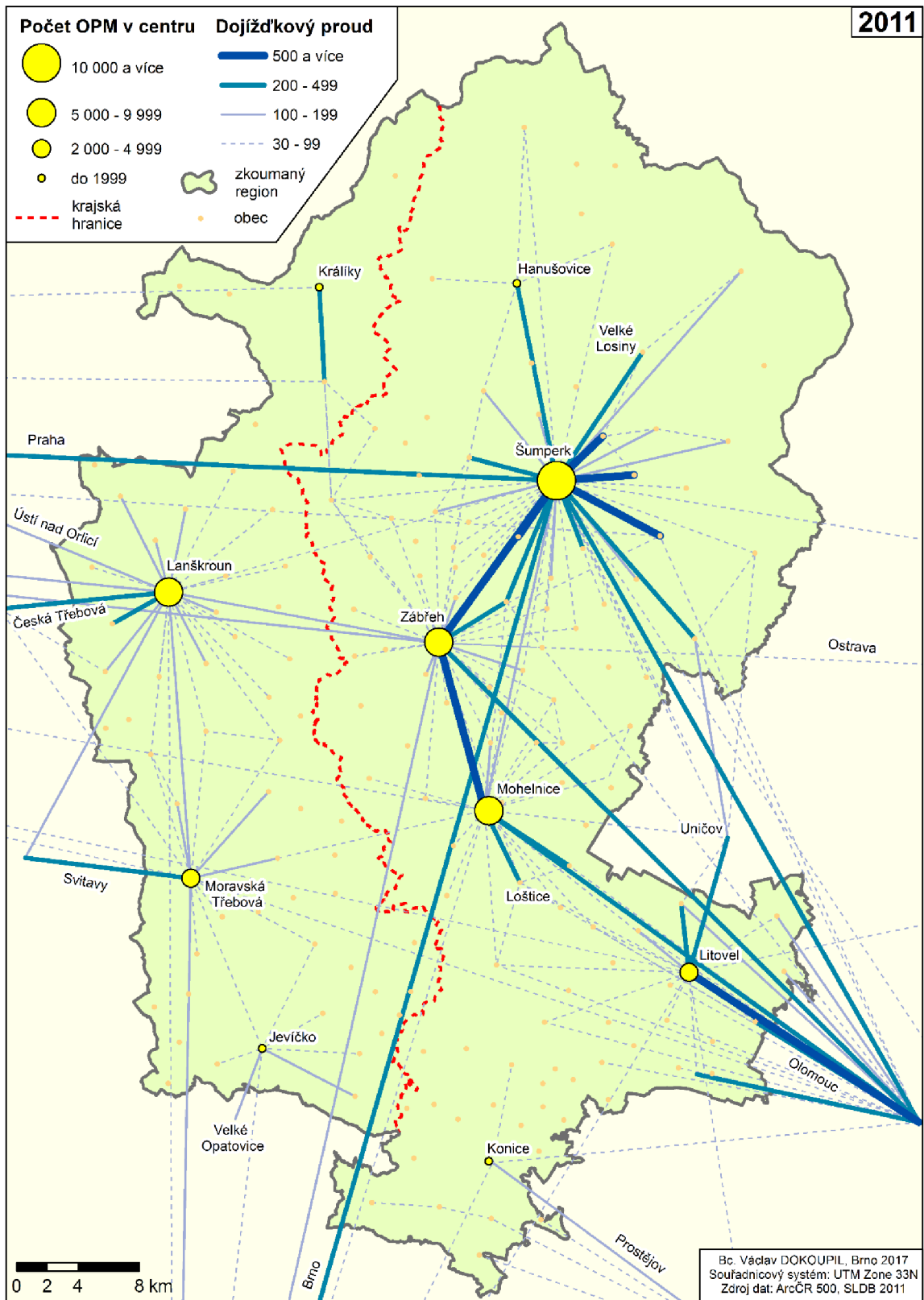
**Z hlediska přeshraničních vazeb v modelovém regionu došlo oproti roku 2001 k poklesu intenzity i celkového počtu dojížděkových proudů.** Nejsilnější interakcí byla dojížděka mezi městy Lanškroun a Zábřeh (165 osob), dále pak Červená Voda-Štítý (67), Lanškroun-Šumperk (60), Moravská Třebová-Mohelnice (37), Králíky-Štítý (33) a Červená Voda-Písařov (31). Z informací získaných během rozhovorů s představiteli obcí však plyne, že počet dojížděkových proudů je ve skutečnosti vyšší, protože uvádějí také pracovní vazby Králíky-Hanušovice, Lanškroun-Štítý, Kladky-Jevíčko, Vranová Lhota-Loštice a další (podrobně v Tab. 7). **Uvedenou hypotézu potvrzují data poskytnutá Českým statistickým úřadem, ze kterých vyplývá, že v průměru více než 30 % obyvatel nevedlo místo svého pracoviště, což je zásadní problém při interpretaci dat ze Sčítání lidu z roku 2011.** Tím může být způsobena nižší intenzita nebo úplná absence některých dojížděkových vazeb v mapových výstupech.



Obr. 15 Dojíždka do zaměstnání a škol v roce 1991



Obr. 16 Dojíždka do zaměstnání a škol v roce 2001



Obr. 17 Dojíždka do zaměstnání a škol v roce 2011

### 5.3 Vytíženost dopravní sítě v roce 2010

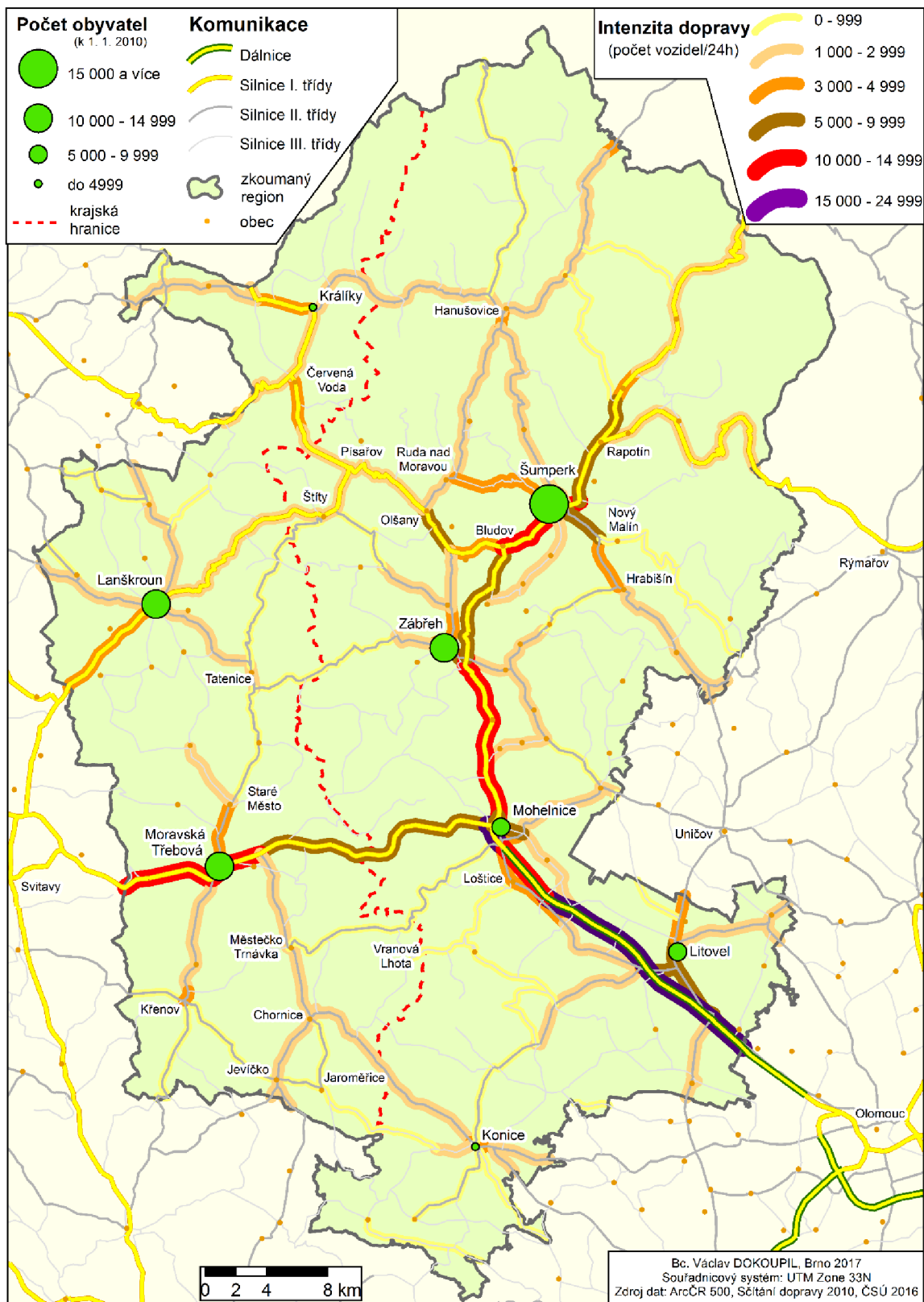
Při pohledu na míru intenzity dopravy je patrné, že mezi nejvíce vytížené patřily logicky úseky dálnic a silnic I. třídy. V modelovém území se v hierarchii dopravní infrastruktury i celkové vytíženosti řadí nejvýše úsek dálnice D35 vedoucí z Mohelnice do Olomouce, kudy projede v průměru přes 15 000 vozidel za den (z toho 11 000 osobních a 4 000 nákladních). Největší měrou je provozem na silnicích ovlivňováno město Mohelnice. Ze západní strany modelového regionu sem vede silnice I. třídy č. 35, která je s počtem necelých 10 000 vozidel za den zároveň nejvytěžovanějším úsekem komunikací vedoucích přes hranici mezi Pardubickým a Olomouckým krajem. Ze severní strany vede do města silnice I. třídy č. 44, kudy za den projede přes 10 000 vozidel (z toho přes 8 000 osobních). Tato silnice vede také kolem města Zábřeh, kudy denně projede 8 500 vozidel, a u obce Bludov se napojuje na silnici I. třídy č. 11, která následně prochází městem Šumperk. I v Šumperku lze pozorovat vysokou úroveň dopravní zátěže. Po zmíněné silnici č. 11 projede denně přes 10 400 vozidel, z toho 8 700 osobních (ŘSD, 2010).

**Tab. 6** Vytíženost dopravních komunikací vedoucích přes krajskou hranici v roce 2010

komunikace	úsek	vytíženost komunikace (vozidel/24 hod.)			
		osobní vozidla	těžká motorová vozidla	motocykly	celkem
I. třídy č. 35	M. Třebová-Mohelnice	6 276	3 392	32	9 700
I. třídy č. 11	Červená Voda-Písařov	2 632	569	54	3 255
II. třídy č. 366	Chornice-Konice	1 225	394	34	1 653
II. třídy č. 312	Králíky-Hanušovice	1 069	213	19	1 301
I. třídy č. 43	Lanškroun-Štítý	1 029	193	14	1 236
III. třídy č. 36620	Jaroměřice-Konice	877	171	9	1 057
II. třídy č. 315	Tatenice-Zábřeh	770	132	28	930
II. třídy č. 644	M. Trnávka-Mohelnice	474	79	22	575
III. třídy č. 37322	Vranová Lhota-Loštice	328	75	15	418
II. třídy č. 368	Tatenice-Štítý	153	47	4	204

Zdroj: ŘSD, 2010

Z uvedené tabulky vyplývá poměrně zajímavé zjištění, které stojí za povšimnutí. Ne vždy v modelovém území platí vztah, že s rostoucí úrovní řádu označení a kvality komunikace roste také její vytíženost. Z uvedených lze uvést například silnici II. třídy č. 366 mezi městy Chornice a Konice, kudy denně projede o 200 vozidel více než po silnici I. třídy vedoucí ze Štítů do Lanškrouna. Ještě zajímavější je situace na úseku silnice II. třídy mezi městy Mohelnice a Litovel, po které za den projede více než 3 500 vozidel a kterou někteří řidiči upřednostňují jako alternativu před úsekem dálnice D35, díky čemuž se vyhnou placení dálničních poplatků (ŘSD, 2010).



Obr. 18 Vytíženost dopravní sítě v roce 2010

## 5.4 Denní ekonomický potenciál center v roce 2017

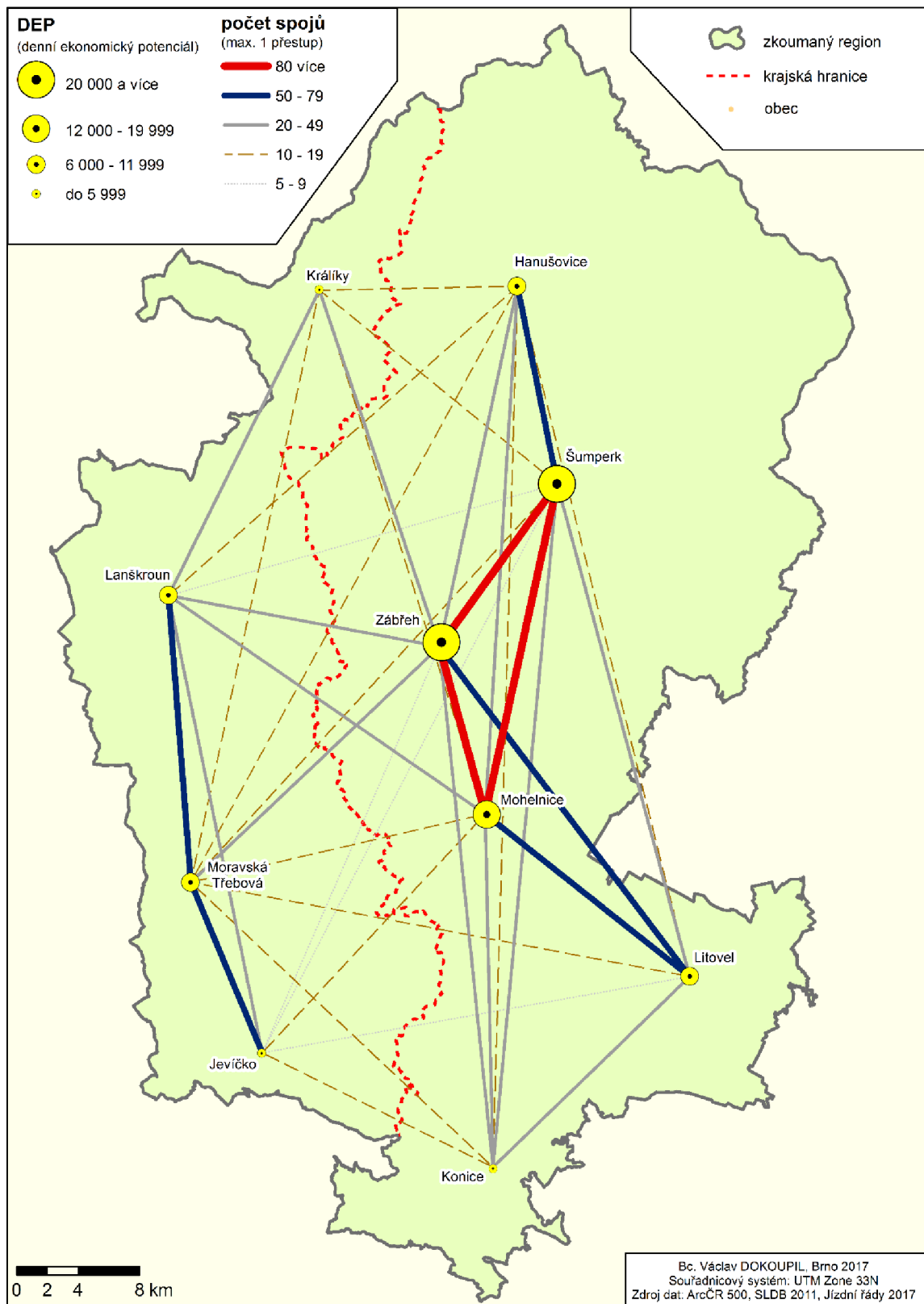
Jako souhrnný doplněk k výše zmíněným analýzám dojížděky do zaměstnání a škol a dopravní propojenosti slouží ukazatel denního ekonomického potenciálu (DEP), jak jej použil např. Seidenglanz (2010). Jeho výsledná hodnota je odvozena z počtu obsazených pracovních míst (OPM) a přepočtené dopravní dostupnosti zvoleného centra do ostatních center v regionu. V tomto ohledu byly uvažovány spojení s maximálně jedním přestupem.

Nejvyšších hodnot DEP ze zkoumaných měst dosahuje město Zábřeh, a to hned z několika důvodů. V modelovém regionu zaujímá centrální pozici a do všech ostatních regionálních center odtud vede spoj veřejné dopravy (nejvíce do Šumperka, kam v součtu obou směrů jezdí 140 spojů denně). **Na výbornou dopravní dostupnost má vliv nejen zmíněná geografická poloha, ale také přítomnost dopravní infrastruktury pro oba základní druhy dopravy – silniční i železniční. Zábřeh je s okolními městy rovněž provázán silnými dojížděkovými proudy** (SLDB, 2011, IDOS, 2017).

Právě dostupnost do ostatních center s využitím veřejné dopravy způsobuje, že ačkoli populační velikost Šumperka (největší město modelového regionu) je téměř dvojnásobná (Zábřeh 14 000 obyvatel, Šumperk 26 700 obyvatel), z hlediska DEP je Šumperk až na druhém místě (hodnota DEP pro Šumperk je 22 900, zatímco pro Zábřeh 23 700). K uvedené dvojici je nutné zahrnout i město Mohelnice, které společně se Šumperkem a Zábřehem tvoří pomyslný trojúhelník center s nejvyšší hodnotou DEP (Mohelnice 18 300) a počtem spojů do ostatních center zkoumaného regionu. Druhou skupinu tvoří města Lanškroun, Moravská Třebová, Hanušovice a Litovel, která z hlediska polohy společně tvoří vnější oblouk okolo zmiňovaného „trojúhelníku“ měst v okolí Zábřehu. Hodnota DEP pro tuto čtveřici měst se pohybuje okolo hranice 10 000. Přibližně polovičního regionálního významu nabývá město Jevíčko (DEP 5 200), kde dochází k poměrně frekventované vazbě s Moravskou Třebovou (70 spojů za den v obou směrech dohromady) z hlediska autobusové dopravy (SLDB, 2011, IDOS, 2017).



**Z přeshraničních vazeb je nejvýraznější dopravní propojenost mezi městy Moravská Třebová a Zábřeh (47 spojů za den) a to zejména díky existujícímu železničnímu napojení (přes Českou Třebovou). Dalšími výraznějšími přeshraničními vazbami jsou dvojice měst Králíky-Zábřeh (36 spojů), Lanškroun-Zábřeh (41 spojů) a Lanškroun-Mohelnice (29 spojů). Důležitost vlivu veřejné dopravy na konstrukci ukazatele DEP lze jasně demonstrovat na dvojici měst Lanškroun a Zábřeh, která jsou si z hlediska počtu obsazených pracovních míst podobná (OPM Lanškroun 6360, OPM Zábřeh 6 036), nicméně vzhledem k počtu spojení veřejné dopravy do ostatních center je výsledná hodnota DEP města Zábřeh více než dvojnásobně vyšší, než v případě Lanškrouna - DEP Lanškroun 10 024, DEP Zábřeh 23 732 (SLDB, 2011, IDOS, 2017).**



*Obr. 19 Denní ekonomický potenciál vybraných center v roce 2017*

## 6 PŘÍPADOVÁ STUDIE

V průběhu měsíce dubna 2017 byly provedeny strukturované rozhovory s představiteli obcí obou krajů, krajských úřadů a organizací zajišťujících veřejnou dopravu. **Cílem výzkumu bylo získat doplňující informace a lépe pochopit souvislosti studované problematiky přímo v území.** Bylo osloveno celkem šest obcí podél krajské hranice mezi Pardubickým a Olomouckým krajem (Králíky, Hanušovice, Cotkytle, Štítý, Vranová Lhota a Kladky), čtyři centra správních obvodů, resp. obcí s rozšířenou působností (Lanškroun, Zábřeh, Moravská Třebová a Mohelnice), krajské úřady krajů Pardubického i Olomouckého, organizace zajišťující dopravní obslužnost v Olomouckém kraji (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, dále jen KIDSOK) a dva zástupci autobusových dopravců (ICOM Transport a.s. a ARRIVA Morava a.s.).

Kritériem pro volbu obcí bylo, aby tvořily dvojice v těsném sousedství (každá vždy na opačné straně krajské hranice). Bylo také dbáno na to, aby byla zastoupena jak severní, střední, tak i jižní část zkoumaného regionu. V uvedených obcích byl vždy osloven přímo starosta, v jednom případě byl rozhovor veden s vedoucím Odboru rozvoje města. Na krajských úřadech se podařilo kontaktovat vedoucí pracovníky Odboru dopravy a silničního hospodářství (dále jen ODSH). Z řad organizací zajišťujících veřejnou dopravu byl proveden rozhovor s vedením společnosti KIDSOK, p. o. Nikdo z dvojice oslovených dopravců se schůzkou nesouhlasil. Celkem se tak podařilo realizovat 13 rozhovorů, jejichž délka se zpravidla pohybovala mezi 30-90 minutami. Znění otázek bylo koncipováno tak, aby jejich zaměření korespondovalo s cílovou skupinou dotazovaných subjektů. Veškeré informace v této kapitole (pokud není uvedeno jinak) byly získány na základě strukturovaných rozhovorů s představiteli oslovených obcí/úřadů.

- **Společné otázky pro obce a centra SO ORP**

- 1 *Jak lidé vnímají krajskou hranici?*
- 2 *Jak byste charakterizoval/a území v blízkosti krajské hranice?*
- 3 *Dochází podle vás ke vzájemným vazbám/propojenosti přes krajskou hranici?*
- 4 *Jak hodnotíte stav dopravní infrastruktury ve vašem regionu?*
- 5 *Je obec dostatečně dostupná z hlediska počtu spojů veřejné dopravy?*
- 6 *Považujete současnou podobu krajské hranice za ideální?*

- **Otázky pro obce v blízkosti krajské hranice**

- 7 *Je poloha obce poblíž krajské hranice výhodou, či nevýhodou?*
- 8 *Je v obci dostatek pracovních příležitostí?*
- 9 *Kam dojíždějí obyvatelé za prací?*
- 10 *Co by obci nejvíce pomohlo k dalšímu rozvoji?*

- **Otázky pro centra SO ORP**

- 11 *Jaká je situace na trhu práce ve vašem regionu?*
- 12 *Kdo patří mezi největší zaměstnavatele a jaký je vývoj průmyslu po roce 1989?*
- 13 *Vnímáte okolní města jako konkurenci, nebo dochází ke spolupráci?*
- 14 *Jaký vliv na region bude mít plánovaná výstavba úseků dálnic D35 a D43?*

- **Otázky pro krajské úřady a organizátora veřejné dopravy**

- 15 *Považujete současnou podobu krajské hranice za ideální?*
- 16 *Jak hodnotíte situaci v oblasti veřejné dopravy?*
- 17 *Platí tvrzení, že každý kraj zajišťuje dopravu výhradně na svém území?*
- 18 *Podle čeho jsou určovány trasy jednotlivých linek autobusové dopravy?*
- 19 *Jak byste popsal/a dialog mezi krajem a dopravci v oblasti poskytování veřejné dopravy?*
- 20 *Jaká je konkurence mezi dopravci ve vašem kraji?*
- 21 *Jaký vliv na poskytování a kvalitu veřejné dopravy má podniková doprava?*
- 22 *Projevuje se nějak vyšší individuální mobilita obyvatel na vytíženosti spojů?*
- 23 *Jaké jsou vyhlídky do budoucna vzhledem k plánovaným dopravním stavbám?*
- 24 *Dojíždějí obyvatelé za prací i do sousedního kraje?*

## 6.1 Společné otázky pro obce a centra SO ORP

- **Vnímání krajské hranice**

První otázka směřovala k tomu, zda (a následně jakým způsobem) lidé vnímají krajskou hranici. Zde se potvrdil logický předpoklad, že s rostoucí vzdáleností od hranice klesá i povědomí lidí o její existenci. Nejvíce se to ukázalo v případě center správních obvodů ORP, která jsou od krajské hranice nejdále. Z čtveřice oslovených center lidé hranici vnímají pouze v Zábřehu a Mohelnici, avšak ze zajímavého úhlu pohledu: „*Za kopcem se nachází Moravská Třebová, to už je Česko.*“ (MěÚ Mohelnice). Zde se ukazuje charakteristická historicko-administrativně podmíněná rozpolcenost Moravské Třebové, která sice spadá do Pardubického kraje – administrativně tedy patří k „Čechám“, ale dle reliktní zemské hranice náleží stále k Moravě (Marek, 2015). Podobným způsobem na hranici nazírají obyvatelé v Zábřehu: „*Starousedlíci a lokální patrioti hranici určitě vnímají. Hlavně v historických souvislostech. Dodnes je mrzí, že Tatenice a Moravská Třebová už nepatří k Moravě. Současná hranice je tak jen posunutou hranicí zemskou, lidé ji stále chápou spíše jako hranici mezi Čechami a Moravou, než jako hranici mezi Pardubickým a Olomouckým krajem*“ (MěÚ Zábřeh). Ostatní obce se nacházejí blíže ke krajské hranici a jejich obyvatelé ji proto různým způsobem vnímají častěji (4 z 6). V obcích Cotkytle a Králíky obyvatelé chápou hranici ve spojitosti se spádovostí. Starší občané byli zvyklí jezdit za prací a lékaři spíše do Olomouckého kraje, zatímco mladší generace spáduje spíše do kraje Pardubického. Netradičním způsobem vnímají krajskou hranici obyvatelé obce Vranová Lhota, kterým automaticky vyvstane asociace se správou a údržbou silnic, kdy se silnice za značkou (oznamující konec Pardubického a začátek Olomouckého kraje) vyznačují lepším technickým stavem. V historickém kontextu vnímají hranici také obyvatelé Štítů: „*Lidé o hranici vědí. Jsme na pomezí Čech a Moravy. Hranice je tvořena katastrálním územím obce. Když zaběhneš 100 metrů za obec, tak už jsi v Čechách a opačně*“ (MěÚ Štíty).

- **Charakteristika pohraničního území**

V druhé otázce měly „obce“ za úkol obecně charakterizovat území poblíž krajské hranice. Téměř polovina respondentů nedokázala taková území jakkoli charakterizovat/vystihnout. Všichni se zaměřovali výhradně na specifický lokální kontext, nežli na chápání pohraničí v obecné rovině. Například v Lanškrouně charakterizují území v blízkosti krajské hranice jako významné přírodní a terénní prvky (hřebeny, kopce, kotliny) a souvislost s obtížností jejich překonávání automobilem v zimních měsících. V některých obcích Olomouckého kraje (Hanušovice, Zábřeh a Štítý) vnímají okolí krajských hranic jako periferii, čili území, které je z pohledu zájmů a financování ze strany Olomouckého kraje okrajové, marginální. Tento pohled doplňují představitelé obce Zábřeh, kde území poblíž krajské hranice vnímají jako periferii a charakterizují jej ve dvou rovinách. *„Zaprvé, obce u hranic se cítí být na pokraji zájmu, příliš daleko od centra. Podle nich Olomoucký kraj končí u Litovle, na ně už se tolik nemyslí. Zadruhé, je tam špatná dostupnost, hlavně z hlediska technického stavu komunikací“* (MěÚ Zábřeh). V obci Štítý přidávají pohraničnímu pásu další význam, kdy si ho spojují s územím Sudet, které bylo dříve obýváno německým obyvatelstvem. Poválečné vysídlení způsobilo zprerhání společenských vazeb, jejichž obnova potrvá velmi dlouho. Tím došlo k „vymření“ společenského a kulturního života v oblasti, kde přestaly fungovat různé folklorní spolky a uskupení, které se doposud nepodařilo obnovit. Sudety se týkají také města Moravská Třebová, kde však kulturní život „nevymřel“ a každoročně zde dochází ke společným česko-německým akcím.

- **Přeshraniční vazby**

K vlastnímu tématu práce se přímo dostává otázka č. 3, která zjišťuje, zda dochází k jakýmkoli vazbám přes krajskou hranici. V Lanškrouně dochází k meziobecní spolupráci směrem k Olomouckému kraji prostřednictvím dobrovolných svazků obcí (DSO) Lanškrounsko a Severolanškrounsko, avšak pouze v omezené míře a s minimálním přeshraničním přesahem. V souvislosti s přeshraničními vztahy se zde znovu objevuje problematika Sudet: *„Avšak máme zde také historické území, které se nazývalo Hřebečsko. Na historické bázi tedy funguje spolupráce s Moravskou Třebovou, Mohelnicí a se Zábřehem, kdy nás spojují vysídlení Němci. Dochází tak ke vzájemnému potkávání obyvatel a pamětníků ve městě Göppingen, které je našim patronem.“* (MěÚ Lanškroun).

Propojenost obcí v historických souvislostech (Sudety, odsun Němců) s městy Lanškroun a Moravská Třebová následně potvrdili také představitelé v Zábřehu. Každodenně zde dochází také k mezikrajským vazbám v případě pracovní mobility, kdy lidé ze Zábřehu dojíždějí do zaměstnání do Lanškrouna (AVX Czech Republic, s.r.o.). V Moravské Třebové lze z hlediska vazeb přes hranici krajů sledovat pouze spádovost obyvatel za službami do města Olomouc. Zajímavou historicky podmíněnou souvislost lze však pozorovat na jihu zkoumaného regionu, kde přeshraniční vazby nepřevažují ani směrem k Pardubickému, ani k Olomouckému, nýbrž k Jihomoravskému kraji: „*Pokud se bavíme o přeshraničním styku, tak nejintenzivnější je to na jihu. Například Jevičko-Velké Opatovice, tam je vidět to tíhnutí k Brnu, už jen díky podobnému jazyku. Tam je čilá přeshraniční výměna. Možná zde stále přetrvává souvislost s Brněnským krajem, který kdysi zasahoval až k Moravské Třebové.*“ (MěÚ Moravská Třebová).

U obcí poblíž krajské hranice převažují zejména dvě formy přeshraničních vazeb. V případě obcí Králíky, Štítý a Hanušovice je to dojížděka do zaměstnání a škol, což do jisté míry odpovídá také výstupům analýzy dojížděkových proudů na základě SLDB (viz kapitola 5.2). Představitelé obcí Kladky, Cotkytle a Vranová Lhota vidí jako nejintenzivnější formu přeshraniční spolupráce naopak dopravu, což opět koresponduje s výsledky studie dopravních spojů (např. kapitola 5.1). Netradiční souvislost hranice s Olomouckým krajem vnímají v obci Cotkytle, konkrétně z hlediska působnosti církvi. Obec se nachází v Pardubickém kraji, přesto však spadá do Olomoucké diecéze (společně s obcí Králíky aj.) Územní působnost Římskokatolické církve tak nerespektuje správní členění krajů a zůstává v podobě jako těsně po roce 1945.

- **Dopravní infrastruktura**

Vnímání dostupnosti a kvality sítě dopravní infrastruktury je různé a závisí na konkrétní poloze dané obce v území. Většina menších sídel poblíž hranice je se současným stavem spokojena, nebo nepovažuje za důležité jej řešit. Výjimku tvoří například obec Kladky, kde špatnou kvalitu silnic přisuzují jejich periferní poloze a nezájmu Olomouckého kraje situaci řešit. V případě center správních obvodů (ORP) panuje spokojenost v Zábřehu a Lanškrouně, kde výrazné zlepšení stavu komunikací v porovnání s minulostí vedlo ke zkrácení cestovní doby v individuální dopravě. O poznání horší situace panuje dle zástupců místních samospráv v případě měst Moravská Třebová a Mohelnice, což je patrné také z mapy vytížení silniční sítě (viz kapitola 5.3).

V Mohelnici vnímají pozitivně pouze jižní dopravní spojení, zastoupené úsekem dálnice D35 směrem na Olomouc. Severní spojení je problematické a chybí zde obchvat městské části Libivá, kterou prochází vytížená komunikace I. třídy č. 44, kudy denně projede přes 10 000 vozidel. Dopravní situace je však komplikovaná především ve Východních Čechách, kde jsou silnice I. třídy (a nejen ty) přetěžovány a patří k nejproblémovějším v Česku (Sčítání dopravy, 2010). Obce v tomto regionu již dlouho volají po změně, konkrétně po dobudování plánovaných dálničních úseků (Pardubický deník, 2016). V obdobném kontextu na situaci upozorňují i představitelé města Moravská Třebová: „*Dokud sem nebude dotažena dlouhodobě plánovaná dálnice D35, která dle plánů již 10 let měla stát, tak se špatná dopravní situace v regionu nezlepší...silnice I. třídy směr Brno je dlouhodobě přetížená, to je katastrofa...objem osobní i nákladní automobilové dopravy roste a kapacity komunikací se nezvyšují, nejsou stavěné na takovou zátěž...bez alternativního propojení mezi Čechami a Moravou (D35) se dopravě neuleví.*“ (MěÚ Moravská Třebová).

- **Veřejná doprava**

Zajímavé poznatky byly zjištěny ohledně problematiky dopravní propojenosti mezi kraji ve vazbě na veřejnou dopravu (otázka č. 5). **Všechny dotazované obce (s výjimkou obce Cotkyně) v souvislosti s počtem spojů zmínily tzv. „optimalizaci dopravy Pardubického kraje“ z roku 2011.** O co se jedná? Na začátku června 2011 schválila Rada Pardubického kraje optimalizaci veřejné dopravy, jejímž cílem bylo zefektivnění linek autobusové a vlakové dopravy, což mělo kraji dle plánů ušetřit výdaje za dopravu v řádu desítek milionů korun. Samotným výkonem optimalizace a organizováním celého systému veřejné dopravy v regionu byla pověřena společnost OREDO s. r. o. Podstata celé akce spočívala zjednodušeně v omezení některých vlakových linek, jejich nahrazení autobusovými linkami, a celkové změně trasy linek v některých dílčích částech systému veřejné dopravy (Pardubický kraj, 2011).

Dle reakcí představitelů oslovených obcí byly důsledky těchto změn zpravidla negativní. Mezi nejčastěji skloňované problémy patřilo zejména výrazné omezení vlakové dopravy a velmi špatná komunikace kraje s jednotlivými obcemi i Pardubickým a Olomouckým krajem mezi sebou.

Důsledkem nedostatečné komunikace tak docházelo k poměrně zvláštním situacím, například v regionu Štítecka: „*Nejhorší věc, se kterou jsme se setkali, byl tzv. paragraf před zastávkou. V reálu to znamenalo to, že linka Králíky-Lanškroun, která*



*v oblasti Štítů vedla zčásti územím Olomouckého kraje, v jednotlivých obcích nezastavovala vůbec, nebo mohl nastoupit jen takový cestující, který si koupil jízdenku až do některé obce ležící v kraji Pardubickém.*“ (MěÚ Štíty).

Autobusové linky, které měly rušení vlakových spojů kompenzovat, nekorespondovaly s denními rytmy obyvatel regionu (zejména dojíždka do zaměstnání a do škol). Často se také stávalo, že autobusové spoje v některých oblastech jezdily v nedostatečné míře, jinde zase docházelo k jejich „přehuštění“, kdy velká část autobusů v konkrétních úsecích jezdila nevyužívaná, vozy byly zpravidla prázdné. Množství názorů se také shoduje na tom, že optimalizace dopravy byla špatně promyšlená, zejména z důvodu neznalosti lokálních podmínek (např. kopcovitost terénu, kdy časové rozvržení linek autobusové dopravy neodpovídalo reálným možnostem jízdy, zejména v zimním období), denních rytmu obyvatel apod. Nevhodná situace se postupem času zlepšuje v důsledku množství připomínek a následných úprav. Alespoň z pohledu počtu spojů veřejné dopravy tak mezi obcemi panuje částečná spokojenost.

V některých oblastech jsou však negativní důsledky optimalizace patrné dodnes. V několika obcích (např. v Lanškrouně, Štítech a Králíkách) rovněž zmiňují alternativu dopravy na principu kombinace osobního automobilu a vlaku. Tuto formu dopravy si někteří obyvatelé navykli využívat v návaznosti na dopady změn během optimalizace dopravy, kdy autobusové linky nezajišťovaly spojení v dostupném čase. V tomto ohledu představuje strategickou úlohu dopravní terminál v České Třebové. Dle jejich názoru lidé v regionu využívají především jeho podzemního parkoviště, kde lze ponechat automobil a při dalších cestách pokračovat vlakem. Souvislost optimalizace dopravy a úbytku počtu spojů železniční dopravy připomínali také představitelé města Zábřeh: *„Na rušení železničních linek se nedíváme jen z ekonomického hlediska. Železnice je pro lidi jakýsi symbol, symbol dostupnosti. Železnice tvoří ucelenou síť, a postupným omezováním dílčích částí sítě dochází k omezování jejího významu“* (MěÚ Zábřeh). Najdou se i veskrze pozitivní důsledky zmíněné optimalizace dopravy. V obci Králíky je přínosem např. zavedení pravidelné linky Králíky-Lanškroun: *„...Tím se otevřely možnosti pro žáky z Králíků ke studiu na gymnáziu v Lanškrouně...Ke zhoršení však došlo v případě přeshraničních vazeb směrem na Hanušovice a dál na Moravu. Důvodem je omezení vlakových linek a s tím spojená nutnost přestupu v Zábřehu či Ústí nad Orlicí, což je časově náročné.“* (MěÚ Králíky). Mezi dvojicí měst Moravská Třebová a Mohelnice projíždí dle jízdních řádů v obou směrech dohromady celkem 15 spojů za den (s max. 1 přestupem). Představitelé obou měst se shodují, že intenzita této přeshraniční

vazby je nedostatečná a propojení mezi Pardubickým a Olomouckým krajem obecně problematické. Dle vyjádření Pardubického kraje se tato situace v budoucnu zlepší a dojde k posílení některých spojů, například právě linky mezi Moravskou Třebovou a Mohelnicí (ODSH Pardubického kraje).

- **Současná podoba hranice**

Otázka č. 6 byla položena v tom smyslu, zda je současná podoba průběhu krajské hranice ideální a respektuje tak přirozené vztahy a spádovost v území. Více než polovina „dotázaných obcí“ zastává názor, že by se podoba hranice měnit neměla. Je více než zajímavé, že dvě ze tří obcí, které by změnu uvítaly, se nacházejí v SO ORP Moravská Třebová. Tedy v území, kterým prochází zemská hranice, jak již bylo zmíněno výše. V prvním případě se jedná o Moravskou Třebovou, kde by její představitelé uvítali návrat krajského členění z roku 1960, tedy tzv. „velké kraje“. Důvodem této myšlenky však nejsou problematické vztahy v území, či spádové proudy, ale údajná neefektivita výkonu územní správy. *„Inspirací pro toto tvrzení je doporučovaný nomenklaturní systém EU, dle kterého je minimální počet obyvatel, pod kterým má smysl organizovat region či kraj 1 milion obyvatel. Z toho důvodu by bylo administrativně efektivnější a finančně méně náročné zřízení krajů o velikosti NUTS2, tedy např. velikost bývalého Východočeského kraje6“* (MěÚ Moravská Třebová). **Druhým a z hlediska argumentace nejzajímavějším příkladem nevhodného vedení krajské hranice je obec Vranová Lhota, která náleží k Pardubickému kraji, ale dle spádovosti za prací a službami má blíže do kraje Olomouckého.** *„Předchozí starosta se o připojení k Olomouckému kraji velmi snažil. Bohužel to neopadlo. Přitom 98 % občanů by bylo jednoznačně pro změnu. Důvodem je i hrdost občanů, jakožto Moravanů. Sice jsme zařazeni jako Východní Čechy, ale vždycky to patřilo k Malé Hané. Hlavním důvodem je však spádovost – lékaři, zaměstnání, snazší dostupnost Olomouce v porovnání s Pardubicemi“* (OÚ Vranová Lhota). Třetím příkladem je obec Králíky. Nejedná se však o samotné město, nýbrž o část obce Horní Hedeč, která leží na pravém břehu řeky Moravy východně od Králíků, v bezprostřední blízkosti krajské hranice. I zde je podle představitelů obce hlavním důvodem spádovost, kdy pro obyvatele části Horní Hedeč je nepraktické „přes kopec“ dojíždět za úřady v rámci

---

<sup>6</sup> Území Východočeského kraje bylo z pohledu současného uspořádání tvořeno částí Libereckého kraje, Pardubickým a Královéhradeckým krajem a částí Kraje Vysočina. Území NUTS2 Severovýchod je tvořeno celým územím krajů Libereckého, Královéhradeckého a Pardubického (ČSÚ, 2016b).

Pardubického kraje, když to mají spádově snazší do Hanušovic, tedy do kraje Olomouckého.

## **6.2 Obce v blízkosti krajské hranice**

- **Výhody/nevýhody polohy**

Pro šest obcí v blízkosti krajské hranice byly připraveny další 4 otázky, jejichž účelem je zjištění podrobnějších informací o pohybu obyvatel a potenciálu k rozvoji obcí. Otázka č. 7 tak byla zaměřena na vnímání vlastní polohy. Z celkového počtu 6 obcí vnímají svoji geografickou polohu pozitivně pouze Štítý. Jako hlavní benefit vidí příležitost ke kooperaci jak s Pardubickým, tak s Olomouckým krajem. Dalším důvodem je dobrá zkušenost se spoluprací s obcemi na obou stranách hranice (Lanškroun, Červená Voda, Králíky, Zábřeh a Šumperk). Dle představitelů Štítů je navíc spolupráce s okolními obcemi z hlediska komunální politiky jedinečnou příležitostí ke sdílení informací a znalostí, vedoucím k dalšímu rozvoji v regionu.

Neutrální postoj zaujímají k blízkosti krajské hranice obce Kladky a Hanušovice. Zbylá trojice obcí (Cotkytle, Králíky a Vranová Lhota) připomínají obtíže, spojené s periferní polohou. Mezi hlavní problémy patří shodně ve všech případech špatná dostupnost zdravotnictví, zaměstnání a služeb, které jsou zpravidla situovány ve vzdálenějších centrech.

- **Pracovní příležitosti a dojížděka za prací**

V závěru výzkumu byly obcím položeny dvě otázky (č. 8 a č. 9) vztahující se k situaci na trhu práce a případné nutnosti dojíždět za prací mimo území obce. Tato otázka byla cíleně zvolena z důvodu snahy o ověření správnosti vymezených dojížděkových proudů s využitím dat ze SLDB. Většina obcí se potýká s nedostatkem pracovních míst, a proto musí jejich obyvatelé za prací dojíždět do okolí. V obcích Kladky a Cotkytle žije méně než 400 obyvatel a chybí zde výraznější zaměstnavatel. Dle představitelů obce však není problém sehnat zaměstnání v okolí, např. v Konici, Litovli, Štítech a Lanškrouně.

Nedostatek pracovních míst je také v obci Vranová Lhota, kde je jediným velkým zaměstnavatelem Armatúrka Vranová Lhota a.s., která má v regionu dlouhou tradici v kovožpracujícím odvětví průmyslu. Postupně však stejně jako ostatní tradiční firmy ztrácí na významu a tak jsou obyvatelé zčásti i v důsledku nízkých mezd nuceni za prací dojíždět, např. do Mohelnice a Loštic. S vysokou nezaměstnaností se potýkají také

v Hanušovicích, kde dlouhodobě funguje pivovar Holba Hanušovice, který v současnosti zaměstnává okolo 100 pracovníků.

Lokalizace firem s velkým počtem zaměstnanců ovlivňuje také situaci na trhu práce v dané lokalitě. V tomto ohledu se lze s nepříznivější situací setkat v obci Štítý, kde se podíl nezaměstnaných osob drží velmi nízko. Sídli zde ryze česká společnost KLEIN Automotive s.r.o., a jak vyplývá z výsledků šetření, zaměstnání zde nacházejí nejen obyvatelé obce Štítý, ale také lidé z širokého okolí. „V současnosti zde pracuje přes 800 zaměstnanců. Celkově je v obci k dispozici 1 400 pracovních míst, přitom potřeba by bylo jen 900. Díky tomu dojíždějí za prací do obce i lidé z okolního regionu“ (MěÚ Štítý). Druhou obcí s dostatkem pracovních příležitostí jsou Králíky. Největší místní firma-OMB composites EU a.s. zde zaměstnává okolo 260 pracovníků. Obyvatelé však nezdíka volí alternativu dojížděky např. Lanškrouna, k čemuž je motivuje především lepší platové ohodnocení. Problémem je v regionu také nezaměstnanost vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, kteří zde nemohou najít adekvátní zaměstnání, resp. uplatnění. V porovnání s daty ze SLDB 2011 dochází ke shodě jen v některých případech (např. Králíky, Hanušovice, Cotklytle), v případě ostatních obcí nejsou jejich dojížděkové proudy v mapě zobrazeny vůbec. Důvodem však může být nízký počet pracovníků dojíždějících za prací (vzhledem k nízkému počtu obyvatel obcí) a také kvalita dat SLDB z roku 2011.

**Tab. 7** Zaměstnavatelé a směr pracovní dojížděky

Obec	Největší zaměstnavatel	Směr pracovního proudu	Společnost
Králíky	OMB composites EU a.s.	Štítý	KLEIN automotive s.r.o.
		Kvasiny	ŠKODA auto a.s.
Hanušovice	Pivovar HOLBA a.s.	Králíky	OMB composites EU a.s.
		Šumperk	nezjištěno
Štítý	KLEIN automotive s.r.o.	Lanškroun	AVX Czech Republic s.r.o.
		Mohelnice	Siemens s.r.o.
Vranová Lhota	Armatúrka Vranová Lhota	Mohelnice	HELLA Autotechnik Nova s.r.o.
		Loštice	A. W. spol. s.r.o.
Kladky	-	Konice	Moděva oděvní družstvo
		Jevíčko	REHAU Automotive s.r.o.
		Litovel	Alibona a.s.
Cotklytle	-	Lanškroun	AVX Czech Republic s.r.o.
		Štítý	KLEIN automotive s.r.o.
		Strážná	VISCUMA PLASTIC a.s.

Zdroj: Případová studie

- **Rozvoj obcí**

Většina oslovených obcí se shoduje na několika aspektech, které by napomohly k jejich dalšímu rozvoji. Mezi nejčastěji skloňované patří nevýhodná/periferní poloha a celková nedostupnost konkrétních lokalit, což se dá jen těžko změnit. Výrazným impulzem by rovněž byla oprava komunikací (v případě obce Kladky dostavba úseku dálnice D43) a zlepšení dopravní propojenosti z hlediska spojů veřejné dopravy. Obce, které se potýkají s nedostatkem pracovních příležitostí a vysokou nezaměstnaností (Hanušovice, Vranová Lhota), vnímají potenciál pro rozvoj svého území v podobě příchodu dalšího investora, který by pomohl zlepšit situaci na trhu práce a zvýšit motivaci potenciálních zaměstnanců. V současnosti je problémem zejména malých obcí demografické stárnutí a postupný úbytek obyvatel, spojený především s odlivem mladých vzdělaných lidí. Tento trend trápí především obec Cotkytle, pro kterou je jednou z mála šancí na stabilizaci a nastartování rozvoje obce právě motivace mladých rodin k tomu, aby v obci zůstaly.

Podobnou vizi má také obec Vranová Lhota, která přidává také další možné impulzy, které by rozvoji obce napomohly: „*Výraznou pomocí pro obec by bylo ještě větší zvýhodnění přerozdělování v rámci rozpočtového určení daní, což by přineslo více peněz do obecního rozpočtu, v současnosti jsou zvýhodněna spíše větší města... Obcím by taky pomohlo zmírnění legislativní a administrativní náročnosti ze strany státu. Také by nám pomohla větší podpora výstavby pro mladé rodiny, což nelze kvůli nedostatku vhodných ploch*“ (OÚ Vranová Lhota). Přílišné zasahování státu do výkonu samosprávy vnímají jako limitující faktor rozvoje také v obci Štítý.

### **6.3 Vybrané obce s rozšířenou působností**

Města Lanškroun, Moravská Třebová, Zábřeh a Mohelnice jsou po své bezprostřední okolí spádovými centry služeb a zejména zaměstnání. Následující sada otázek byla koncipována za účelem pochopení lokálních charakteristik trhu práce, vystižení převládajících pracovních proudů a zjištění, v jaké míře dochází k meziobecní spolupráci, vedoucí k dalšímu rozvoji.

- **Trh práce, zaměstnavatelé a vývoj průmyslu po roce 1989**

Všechna uvedená města (s výjimkou Zábřehu) deklarují dostatek pracovních míst dostupných pro jejich obyvatele. V jednotlivých centrech však lze pozorovat odlišné charakteristiky na trhu práce, které pramení z odlišného historického vývoje průmyslu. K pochopení těchto okolností slouží otázky č. 11 a č. 12. V Lanškrouně se nachází průmyslová zóna, která generuje přes 6 000 pracovních míst, což je v porovnání s počtem obyvatel Lanškrouna (10 tisíc) výrazná nabídka. Díky tomu se nezaměstnanost drží na velmi nízké úrovni, aktuální podíl nezaměstnaných osob se pohybuje okolo 3 %. „*Některé firmy zajišťují pro své zaměstnance vlastní dopravu, a sváží je tak například z Olomouckého kraje, nebo dokonce z Polska – z Klodzka. Zaměstnancům je tak zajištěn servis v podobě dopravy z domu až přímo před fabriku. Proto vnímáme hranici s Polskem více než hranici krajskou*“ (MěÚ Lanškroun). Podniková doprava patří v regionu k důležitým strategiím jednotlivých podniků. Zmíněný dovoz zaměstnanců zajišťuje vlastní dopravou firma AVX Czech Republic s.r.o., která je s počtem 2 000 pracovníků největším zaměstnavatelem v regionu. Podnikovou dopravu zajišťuje také INA Lanškroun s.r.o. a FOREZ s.r.o. se sídlem v obci Ostrov. Současná podoba průmyslové produkce má kořeny v předválečném období, kdy zde převažovalo strojírenství. Po roce 1945 se výroba soustředila do podniku Tesla, který fungoval až do revoluce v roce 1989, poté došlo k jeho úpadku. Na základě strojírenské tradice a především díky dostupnosti adekvátně kvalifikované pracovní síly v okolí Lanškrouna, se začalo dařit novým nástrojárnám, jako např. INA Lanškroun a FOREZ v Ostrově. Již v 90. letech se v průmyslové zóně usadila zmíněná firma AVX, která tak v regionu upevnila pozici odvětví elektrotechnického průmyslu (kondenzátory, součástky do mobilů aj.). Z uvedených informací je patrné že mírnou konkurenční výhodou oproti ostatním centrům Pardubického kraje může pro město Lanškroun být poměrně široká diverzifikace průmyslových odvětví. Setkáme se zde s podniky s elektrotechnickým, strojírenským i automobilovým zaměřením výroby.

V Moravské Třebové je současná situace ovlivněna odlišnými historickými souvislostmi. V regionu Moravskotřebovska a Jevíčska měl vždy silnou pozici textilní průmysl a v omezené míře také strojírenství. Po roce 1989 se vlivem změn obchodních vztahů a zahraniční konkurence začaly textilní firmy potýkat s existenčními problémy a většina byla nucena výrobu ukončit.

Symbolem úpadku se stala firma HEDVA a.s., která ještě na konci 90. let zaměstnávala téměř 2 000 pracovníků, zatímco v současnosti je zde okolo 200 zaměstnanců. Zmíněné okolnosti negativně ovlivňují problematickou situaci na trhu práce. Moravskotřebovsko patří v kontextu Pardubického kraje dlouhodobě mezi regiony s nejvyšším podílem nezaměstnaných osob (v současnosti okolo 8 %). Dalším problémem je struktura a míra kvalifikace dostupné pracovní síly. Na přelomu tisíciletí začali do města přicházet první velcí investoři, kterým byly městem poskytnuty plochy v průmyslových zónách v Linharticích a Moravské Třebové. V současnosti je největším zaměstnavatelem v Moravské Třebové společnost REHAU Automotive s.r.o. s více než 700 pracovníky (v pobočném závodu v Jevíčku pracuje dalších 200 zaměstnanců), která se zaměřuje na výrobu plastových komponent pro automobilový průmysl. Ve stejném odvětví podnikají také firmy ATEK s.r.o. (PZ 500+) a Treboplast s.r.o. Tři největší zaměstnavatelé ve městě se tak pohybují ve stejném odvětví, na což trefně poukazují také představitelé města: „*Tady v Moravské Třebové máme takové malé Plastic Valley... v automobilovém průmyslu najde v regionu uplatnění několik tisíc zaměstnanců.*“ Z oblasti strojírenství lze zmínit např. společnost Alema a.s. (PZ 130+), Nástrojárna M M, s.r.o. a Protechnik Consulting, s.r.o. (PZ 100+). **Moravská Třebová disponuje dostatkem „běžných“ pracovních míst do výroby. Výrazným problémem je však nedostatek míst s vyššími nároky na kvalifikaci a vzdělání.** „*Cílem města je, aby tady bylo více pracovních míst, která generují vyšší přidanou hodnotu a jsou lépe ohodnocená. Aktuálně pracujeme na novém strategickém plánu rozvoje města, kde je rozvoj podnikatelského prostředí klíčovou oblastí...jednoznačně podporujeme také zájem některých firem, které by rády ve městě vytvořily pracoviště oddělení výzkumu a vývoje, k čemuž je zapotřebí vysoce kvalifikovaných pracovníků*“ (MěÚ Moravská Třebová).

Ve městě Mohelnice je situace na trhu práce velmi příznivá. Dle představitelů města jsou zde nadstandardní platy, a přebytek pracovních míst, což je příležitost také pro obyvatele okolních obcí, kteří za práci dojíždějí. V Mohelnici se tak nemusí potýkat s vysokou nezaměstnaností, ale spíše s nedostatkem prostor k bydlení. V budoucnu je však plánována realizace nové bytové výstavby. Největším zaměstnavatelem v regionu je společnost HELLA Autotechnik Nova, s.r.o. (PZ 3 000+), která se zaměřuje na výrobu světelné techniky pro automobilový průmysl. Druhou největší firmou je SIEMENS (PZ 2 000), která se zabývá například výrobou elektromotorů. Obě společnosti začaly v území působit těsně po roce 1989, neustále se rozvíjí a mají tak v regionu stabilní pozici.

Specifická situace je v současnosti ve městě Zábřeh. Mezi největší zaměstnavatele patří firma HDO spol., s.r.o. produkující kovové odlitky pro automobilový průmysl a společnost SULKO s.r.o., která vyrábí plastová okna. V obou případech však počet zaměstnanců nepřesahuje hranici 500 pracovníků. Jelikož zde chybí velký zaměstnavatel, obyvatelé Zábřeha jsou nuceni za práci dojíždět. V okolním regionu je naopak přezaměstnanost, kdy si velcí zaměstnavatelé dokonce „přetahují“ zaměstnance (typické pro region Mohelnicka). Toto se týká především pracovních míst s vysokými nároky na technické vzdělání. V minulosti byl zaznamenán úbytek takto profilovaných obyvatel, neboť byly velmi často upřednostňovány obory s humanitním zaměřením. *„Město Zábřeh plní spíše rezidenční funkci. Snažíme se, aby Zábřeh byl hezkým místem pro život. Lidé do zaměstnání často dojíždějí do okolních měst“* (MěÚ Zábřeh). **Toto je velmi zajímavé zjištění, které pomáhá lépe pochopit podobu dojížděkových proudů v roce 2011** (Obr. 17). Zábřeh tak představuje centrum pracovní dojížděky zejména pro menší obce v okolí, obyvatelé města však často z důvodu lepších pracovních a především platových podmínek upřednostňují vyjížděku do zaměstnání, a to především do Šumperka a Mohelnice.

- **Spolupráce s okolními městy**

Přístup k meziobecní spolupráci (otázka č. 13) je podobný v případě center na území Pardubického kraje. V Moravské Třebové dochází pouze k nezbytně nutným, často pouze formálním kontaktům se starosty okolních měst. V Lanškrouně vedení města také nemá žádné užší vazby, či příklady fungování spolupráce na bázi společných projektů, týkajících se činnosti místních samospráv. Jedinou výjimkou jsou každoroční setkávání obyvatel Pardubického a Olomouckého kraje (Lanškroun, Moravská Třebová, Mohelnice, Zábřeh) v historickém kontextu území Sudet a pamětníků poválečného odsunu obyvatelstva.

Opačný příklad fungování meziobecní spolupráce lze pozorovat v případě města Mohelnice. *„Okolní města a vztahy s nimi vnímáme jako možnost pro inspiraci. Každé město se potýká s různými problémy a díky sdílení zkušeností se lze z určitých situací poučit...Máme dobré vztahy se Zábřehem, Litovlí, Lošticemi a Šumperkem. S těmito partnery se dobře spolupracuje.“* (MěÚ Mohelnice). Zmíněná spolupráce mezi centry na území Olomouckého kraje vede k zamyšlení, zda má nějakou (alespoň pomyslnou) souvislost s podobou dojížděkových a dopravních proudů, kde je v případě měst Olomouckého kraje patrná výraznější provázanost než v případě kraje Pardubického.



**Z uvedených informací je zřejmá také neochota, nebo možná nedostatečná motivace ke spolupráci měst přes krajskou hranici.** *„Meziobecní spolupráce s okolními centry se drží pouze v rovině formálních setkání se starosty, k realizaci společných projektů chybí jakýkoliv společný bod zájmu“* (MěÚ Zábřeh).

- **Plánované dopravní stavby**

Z provedených rozhovorů jednoznačně vyplývá, že města na území Pardubického kraje nejsou spokojena se stavem dopravní infrastruktury, zejména s přetížením komunikací I. a II. třídy. Plánovanou dálniční výstavbu by proto uvítala. Reakce představitelů Moravské Třebové na otázku, jaký vliv na region bude mít plánovaná výstavba úseků dálnic D43 a D35 (otázka č. 14), byla velmi pohotová: *„Že se izochronická mapa konečně natáhne směrem od města. Víc firem tak bude moci obsluhovat zákazníky např. z Olomouce a vyplatí se jim to víc než teď... Také bude více populární bydlet v menších sídlech, protože se do práce dostanou snadno a rychle“* (MěÚ Moravská Třebová). Případné dostavby úseku dálnice D35 by si velmi cenili také v Lanškrouně. *„S ohledem na naši průmyslovou zónu a intenzivní komunikaci s řediteli a jednateli firem by byla dostavba úseku D35 úžasná věc. Bylo by však potřeba vybudovat také přivaděč od Lanškrouna“* (MěÚ Lanškroun). Dostavbu dálničních úseků si přejí také představitelé Zábřeha, podle kterých by vedla ke zvýšení atraktivity regionu pro nově přichozí investory a odlehčení nadměrně využívaných komunikací II. třídy (například mezi Zábřehem a Lanškrounem). Zcela protichůdný názor zastávají představitelé města Mohelnice. Do jisté míry je to ovlivněno blízkostí již existujícího úseku D35 směrem na Olomouc. Celkově je zde dopravní napojení (silniční) na okolní centra dostačující. Výrazný problém však představuje intenzita dopravy ve městě. *„Nám dálnice nechybí. Z našeho pohledu je nutná potřeba obchvatu města v části Libivá, tam je situace neúnosná.“* (MěÚ Mohelnice).

## **6.4 Krajské úřady a organizátor veřejné dopravy**

V Česku je běžnou praxí, že ve většině případů má zajištění systému veřejné dopravy (dopravní obslužnosti) v každém kraji v kompetenci příslušný krajský úřad. V některých případech využívají služeb koordinátora dopravy, který plní funkci „servisní“ organizace (např. sestavuje jízdní řády). Konečné rozhodování je však vždy v rukou krajského úřadu. Tato kapitola si klade za cíl zjistit, jakým způsobem je zajišťována dopravní obslužnost v modelovém regionu z pohledu krajské správy. Jednotlivé otázky

jsou koncipovány tak, aby bylo možné vystihnout specifické souvislosti v oblasti zajišťování veřejné dopravy, systému jejího řízení a případné podmíněnosti kvalitou a dostupností dopravní infrastruktury.

- **Vliv krajské hranice na poskytování dopravní obslužnosti**

Otázkou č. 15 bylo zjišťováno, do jaké míry ovlivňuje krajská hranice dostupnost a kvalitu veřejné dopravy. Na dotaz, zda je současná podoba hranice ideální, odpověděl zástupce Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje následovně: „*Z hlediska dopravní obslužnosti ideální není. Žertem jsme zástupcům Olomouckého kraje nabídli, ať si vezmou obec Cotkylt a dají nám Štítý*“ (ODSH Pardubického kraje). Důvodem tohoto tvrzení je problematická linka Lanškroun-Králupy (na kterou v souvislosti s optimalizací dopravy upozornil také starosta obce Štítý), která z velké části vede územím Pardubického kraje, ale v určitém úseku prochází také krajem Olomouckým (region Štítecka). Přitom je více než patrné, že z hlediska dopravních spojů mají Štítý silnější vazbu na Pardubický kraj (patrné také z Obr. 14). Ačkoli je vznik této linky v rozhovorech opakovaně zmiňován jako jedno z mála pozitivních důsledků optimalizace dopravy z roku 2011 (do té doby neexistovala), tak právě kvůli jejímu vedení územím dvou krajů je zajištění veřejné dopravy v blízkosti krajské hranice problematické.

Odlišným způsobem nazírají na současnou podobu krajského uspořádání představitelé společnosti KIDSOK. V souvislosti s jejich činností se hranici snaží vnímat co nejméně. „*Spíše je důležité zaměřit se na obslužnost regionu a zajištění takových podmínek, aby obyvatelé měli motivaci využívat veřejnou dopravu co nejvíce. Z toho pak vyplynou přínosy jak společenské, tak samozřejmě ekonomické (zisky pro dopravce apod*“ (KIDSOK, p.o.).

- **Zhodnocení situace v oblasti veřejné dopravy**

Na otázku č. 16, zkoumající stav dopravy, úplně odpověděli pouze představitelé Odboru dopravy Pardubického kraje, kteří ji popsali jako stabilizovanou situaci, která však zdaleka není ideální. Optimalizace dopravy měla na území kraje katastrofální vliv z hlediska finančního i dopravního. V současnosti je problémem roztržičnost kompetencí takových případech, kdy se na dopravní obslužnosti podílí současně kraj i organizátor, nebo integrátor (v případě Pardubického kraje se jedná o firmu OREDO s.r.o.). „*Například tvorbu jízdních řádů v současnosti zajišťuje kraj. Před rokem 2011 to však bylo v kompetenci samotných dopravců, což má svoji logiku, neboť jízdní*

*řády by se měly zpracovávat tam, odkud se zajišťuje samotný provoz. Zároveň pozorujeme negativní důsledky optimalizace, kdy nabídka podstatně převyšuje poptávku“* (ODSH Pardubického kraje). Z rozhovorů je také patrné, že na území Olomouckého kraje vnímají situaci ve veřejné dopravě podstatně lépe, možná i proto, že optimalizace dopravy Pardubického kraje sem zasáhla jen okrajově.

- **Územní působnost zajišťování veřejné dopravy**

Z reakcí na otázku č. 17 shodně vyplývá, že každý kraj financuje zajišťování dopravy výhradně na svém území. Pokud dojde ke vzájemné komunikaci, resp. souhlasu sousedního kraje, vede trasa konkrétní linky i na území kraje sousedního, který pak doplácí alikvotní část nákladů na dopravu. Z informací poskytnutých ODSH Olomouckého kraje je patrné, že s Pardubickým krajem je komunikace a spolupráce přinejmenším problematická: *„Několik let se krajům nedařilo vzájemně dohodnout na tom, jaký bude rozsah dopravní obslužnosti, kdo to bude jezdit a kdo to bude platit. Například s Jihomoravským krajem existuje mezikrajská smlouva, kdy dopravu objednává Jihomoravský kraj a my na ni přispíváme, protože je díky tomu zajišťována obslužnost i na území našeho kraje“* (ODSH Olomouckého kraje).

- **Trasy linek veřejné dopravy**

Podoba vedení tras jednotlivých linek veřejné dopravy v současnosti (viz otázka č. 18) vychází podle společnosti KIDSOK vždy z historického kontextu, a to z pohledu provozního (počet vozů, řidičů apod.), ale i z pohledu potřeb jednotlivých obcí. *„Pokud je dopravní model ustálený, tak se snažíme do něj moc nezasahovat. I výsledky jednotlivých průzkumů říkají, že pokud dopravní model funguje, není potřeba jakýchkoli zásahů. Největší riziko pro veřejnou dopravu se skrývá ve velkém počtu změn v několika časových osách, to se nesmí stát“* (KIDSOK, p.o). Všeobecnou snahou by tak mělo být ponechat stávající objednávku veřejné dopravy, ve výjimečných případech dopravu posílit, či naopak omezit. Častým stimulem změn je změna časových rytmů obyvatel (například změna pracovní doby v porovnání se stavem před 20 lety).

Současná podoba trasování linek tedy vychází z vývoje v minulosti a zároveň se snaží reagovat na podněty firem či obcí (nejčastěji na posílení určitých spojů). Před každou změnou je však zapotřebí provést průzkum skutečné vytíženosti stávajících spojů. S popsáním postupem se ztotožňují i představitelé Odboru dopravy Pardubického kraje, kteří však zároveň dodávají, že na území jejich kraje tomu tak nebylo. *„Měnit by se mělo*

*vždy jen to, co nefunguje. Tady bohužel v minulosti v mnohem větší míře docházelo k transformaci a přetrasování některých linek“ (ODSH Pardubického kraje).*

- **Dialog mezi krajem a dopravci a vzájemná konkurence mezi jednotlivými dopravci**

Zástupci krajů Pardubického i Olomouckého se shodují na tom, že komunikace s jednotlivými dopravci není příliš intenzivní (otázka č. 19). Důvodem je fakt, že doposud nikdo neměl zkušenost s veřejnými zakázkami. V roce 2003 přestaly fungovat okresní úřady a veškerá administrativa včetně smluv s dopravci přešla na krajské úřady. V roce 2009 začaly kraje uzavírat smlouvy s dopravci, jak jim to udělovala evropská vyhláška. Tyto smlouvy byly uzavírány na co nejdelší dobu (zpravidla 10 let) s tím, že mezitím se vyřeší legislativní nesrovnalosti v souvislosti s vyhlášením veřejných soutěží. Fungování veřejné dopravy v Pardubickém kraji tak bude pokračovat ve stávajícím režimu až do roku 2019. V Olomouckém kraji již veřejné zakázky na poskytovatele autobusové dopravy běží, neboť stávající smlouvy končí na konci roku 2017 (ODSH Pardubického a Olomouckého kraje).

K užším vazbám s dopravci dochází v případě organizace KIDSOK, protože na ni byla Krajským úřadem Olomouckého kraje delegována veškerá činnost, spojená s organizací a zajišťováním veřejné dopravy. Představitelé společnosti tak mají lepší pozici při vyjednávání s jednotlivými dopravci. *„Zde můžeme jasně vidět výhody jedinečného fungování modelu poskytování dopravy v Olomouckém kraji. Díky tomu, že máme pod kontrolou soubor všech dílčích činností spojených se zajišťováním dopravy, tak jsme schopni zajistit efektivitu celého systému. Nemůže se například stát, že máme přehled o finančních a provozních souvislostech, ale jízdní řády a objednávku dopravy řeší odděleně krajský úřad“ (KIDSOK, p.o.).*

Jak již bylo zmíněno výše, dopravní obslužnost v případě obou krajů stále funguje v režimu veřejné služby. V současnosti tedy ke vzájemné konkurenci mezi dopravci (otázka č. 20) docházet nemůže, neboť objednávka dopravy je stabilně ukotvena ve smlouvách z roku 2009. V některých oblastech Olomouckého kraje lze pozorovat převahu jednotlivých dopravců (např. FTL a.s. v regionu Prostějovska), což je dáno spíše postupným vývojem než konkurenčním bojem. Ani v Pardubickém kraji není pro dopravce středem zájmu konkurence. Všechny společnosti zajišťující dopravu se potýkají s výrazným nedostatkem řidičů. Podle představitelů dopravního odboru za to nemohou ani tolik mzdy, jako nepřiměřená pracovní doba.

- **Podniková doprava**

Jaký vliv na poskytování a kvalitu veřejné dopravy má podniková doprava (otázka č. 21)? Odpověď všech dotázaných je shodná: „Žádný.“ Situace na trhu práce je taková, že dostupná pracovní síla není dostatečně kvalifikovaná. Významní zaměstnavatelé se proto v současnosti snaží všemi způsoby zaujmout potenciální pracovníky, často i ze vzdálenějších regionů. Jedním z lákavých benefitů jsou také firemní autobusové spoje (např. firma AVX v Lanškrouně sváží dělníky až z Polska). Jedná se o linky, které jezdí po specifických trasách a jen v určitých časech, které korespondují s pracovní dobou podniků. Z hlediska krajů se jedná o nezajímavý segment dopravy, neboť je pro ně komplikované a ekonomicky nevýhodné zajišťovat takto specifickou dopravu. Typickým příkladem podnikové dopravy je závod ŠKODA Auto a.s. v Kvasinách, který zajišťuje dopravu pro obyvatele Svitav, Litomyšle, Lanškrouna, Dolní Čermné, Králíků a Pardubic. „Po nás chtěli, abychom to všechno zahrnuli do veřejné dopravy. To jsme razantně odmítli. Nejen že se to nevyplatí, ale přeci si nebudeme odvážet lidi z Pardubického kraje do jiných krajů, když ty pracovníky potřebujeme tady, kde jich máme nedostatek.“ (ODSH Pardubického kraje).

**Tab. 8** Linky podnikové dopravy v Olomouckém kraji

Číslo linky	Název linky
930604	Šumperk-Štítý-Lanškroun
930605	Rovensko-Lesnice-Leština-Zábřeh-Kosov-Hoštejn-Lanškroun
930607	Šumperk-Libina-Uničov
930608	Zábřeh-Úsov-Uničov
890601	Uničov-Dlouhá Loučka-Rýmařov
930612	Hanušovice-Mohelnice

Zdroj: Odbor dopravy a silničního hospodářství Olomouckého kraje

- **Veřejná vs. individuální doprava**

Reakce dotázaných na otázku č. 22 byla v porovnání dvojice sledovaných krajů odlišná. Ve společnosti se můžeme často setkat s názorem, že se zrychlováním každodenních rytů obyvatel, růstem počtu automobilů v rodinách a nárůstem využívání individuální automobilové dopravy klesá zájem lidí o veřejnou dopravu. S touto myšlenkou se do jisté míry ztotožňují představitelé Pardubického kraje. V regionu dodnes doznívají důsledky často zmiňované optimalizace dopravy. „Její vliv v kombinaci s vysokými cenami jízdného způsobil, že cestující byli vyhnáni do aut, na což si postupem času zvykli...A je velmi obtížné je dostat zpět do veřejné dopravy“ (ODSH Pardubického kraje). Naopak v Olomouckém kraji je i díky odlišnému historickému kontextu v oblasti

poskytování veřejné dopravy pohled na dopravní situaci odlišný: „V posledních letech se filozofie vnímání veřejné dopravy zásadně mění. Vezměme si například železnici. Lidé daleko více využívají cestovní doby k práci, nebo odpočinku. Veřejná doprava se tak stává stále více oblíbenou. Jakmile se jedná o dojížděku do centra, tam lidé stále častěji využívají z důvodu časové úspory veřejnou hromadnou dopravu. Jediný aspekt, kde lze individuální dopravu vnímat negativně, je situace ve velkých městech, zejména z pohledu dojížděky do nákupních center a dopravě v intravilánu. Ve veřejné dopravě se tak skrývá velký potenciál do budoucna. Díky dílčím ukazatelům to lze pozorovat již dnes, kdy si lidé zařizují bydlení ve stále větší vzdálenosti od měst“ (KIDSOK).

- **Plánovaná dálniční výstavba**

Situace okolo výstavby plánovaných dálničních úseků (D35 a D43) je často diskutovaným tématem. Přípravy výstavby (projektová dokumentace, stavební povolení atd.) trvají již více než 12 let a samotná realizace se stále oddaluje. Čím je to způsobeno? Mnoho lidí odpovídá, že není dostatek financí ve státním rozpočtu. Dle oslovených představitelů krajů je však limitujícím faktorem především legislativa. Špatně postavený stavební zákon, zdouhavý proces výkupu pozemků, opakované schvalování a napadání posudků vlivu na životní prostředí, to jsou jen některé ze zmiňovaných problémů. Pokud se však oprostíme od současnosti a zamyslíme nad očekávanými důsledky výstavby dálnic na modelový region (otázka č. 23), patří mezi shodně zmiňované vyhlídky následující. **Jedním z mála vlivů na území poblíž krajské hranice bude zvýšení atraktivity regionu pro případné investory, jiným způsobem se plánovaná výstavba neprojeví.** Jednoznačně však dojde odlehčení silnic I. třídy, které nejsou koncipovány na aktuální dopravní zátěž. S tím je spojeno „uvolnění“ měst a jejich okolí. Dostavba dálničních úseků by se zřejmě projevila také v podobě snížení intenzity dopravy na dálnici D1.

- **Pracovní dojížděka**

Pro doplnění již zjištěných poznatků byla otázka na pracovní mobilitu (otázka č. 24) přes krajskou hranici položena také představitelům krajů. V Olomouckém kraji uvádějí pracovní mobilitu v oblasti Hanušovicka a především dojížděku za prací do Kvasin, která je zprostředkována podnikovou dopravou. Zmíněný podnik ŠKODA Auto a.s. připomínají také představitelé Pardubického kraje. Dle jejich názoru však mnoho lidí k dopravě využívá spíše osobní automobil, kdy se například dělníci pro cestu do zaměstnání společně domlouvají na „spolujízďe“. Z hlediska přeshraničních vazeb v modelovém území byla připomenuta vazba mezi městy Moravská Třebová a Mohelnice.

## 7 SYNTÉZA – ZHODNOCENÍ VÝVOJE

Na podobu a vývoj provázanosti socioekonomických vazeb přes krajské hranice mají vliv odlišné regionální podmíněnosti krajů Pardubického a Olomouckého. Toto se nejvíce projevuje ve veřejné dopravě. Ve sledovaném období mezi lety 1989 a 2017 zůstává lokalizace nejfrekventovanějších přeshraničních vazeb zachována (Králíky-Červená Voda-Štíty, Lanškroun-Štíty, Žichlínek-Tatenice-Zábřeh, Moravská Třebová-Mohelnice a Chornice-Šubířov). I přesto lze z hlediska spojů pozorovat jisté odlišnosti. Tou hlavní je snižování počtu cestovních příležitostí, resp. linek veřejné dopravy. V roce 1989 byly přeshraniční spoje v modelovém území zajišťovány 34 linkami, v roce 1999 jich bylo 27 a v současnosti se na dopravní obslužnosti podílí pouhých 18 vlakových a autobusových linek. Jednotlivé linky však jezdí s vyšší frekvencí během dne, jejich pokles se tedy na celkovém počtu spojů výrazně neprojevuje. **Důležitým poznatkem je souvislost lokalizace a intenzity přeshraničních vazeb veřejné dopravy s územími, kde dochází k překryvu tarifních zón integrovaných systémů Pardubického a Olomouckého kraje.** Došlo také ke zrušení provozu na některých železničních tratích (např. trať číslo 271 mezi Prostějovem a Chornicemi) a výraznému poklesu počtu linek dálkové autobusové dopravy po roce 1999. Na popsané dopravní provázanosti se rovněž větší měrou podílejí linky provozované Olomouckým krajem. Nejvýraznější rozdíly v kvalitě a rozsahu poskytování veřejné dopravy jsou spojené s tzv. optimalizací dopravy v roce 2011, jejíž důsledky byly spíše negativní a která se týkala především území Pardubického kraje.

**Z hlediska dojížděky do zaměstnání a škol je provázanost mezi sledovanými kraji velmi nízká.** Na první pohled je patrná také vyšší míra propojenosti pracovních proudů mezi centry Olomouckého kraje. V návaznosti na informace poskytnuté představiteli jednotlivých obcí lze odvodit, že důvodem je dostatek pracovních příležitostí v regionu. Konkurenční boj mezi jednotlivými firmami tak způsobuje, že lidé si mohou zaměstnavatele vybírat. Nejvýraznější přeshraniční vazbou byla pracovní dojížděka mezi Lanškrounem a Zábřehem v roce 2001 (300 pracovníků). V roce 2011 byl největší proud rovněž mezi uvedenou dvojicí měst, jeho velikost byla však téměř poloviční. Zmíněný pokles je však jednoznačně ovlivněn nízkou kvalitou dat ze SLDB 2011. Obecně je ale možné konstatovat, že počet jednotlivých přeshraničních pracovních vazeb v průběhu času roste.

V roce 1991 byly evidovány pouhé dvě vazby (Písařov-Červená Voda a Cotkytle-Štítý). Pracovní mobilita mezi sousedními kraji výrazně narostla v roce 2001. V tomto období se začaly naplno projevovat důsledky porevolučního přechodu ekonomiky k tržnímu hospodářství. Do regionu přicházely nové firmy, rostla zaměstnanost i počet obsazených pracovních míst v centrech modelového území. V tomto roce bylo možné pozorovat osm přeshraničních vazeb v dojížděcí do zaměstnání, z nichž největší byla mezi městy Lanškroun-Zábřeh (300 pracovníků), Lanškroun-Šumperk (169), Červená Voda-Štítý (85) a další. V uvedeném roce rovněž výrazně vzrostl lokální význam města Lanškroun, kde místní firmy nabíraly nové zaměstnance, a počet OPM zde tak v porovnání s rokem 1991 vzrostl o 43 %. **V roce 2011 byla na základě dat ze SLDB identifikováno celkem 6 přeshraničních vazeb. Z realizovaného výzkumu (rozhovorů) však vyplývá, že intenzita a počet vazeb byl ve skutečnosti vyšší.**

Z analýzy využitelnosti dopravní infrastruktury je patrná neúměrná zátěž na silnicích I. třídy, které na takovou intenzitu dopravy nejsou původně koncipovány. Z úseků komunikací vedoucích přes hranici krajů Pardubického a Olomouckého je nejvíce využívané spojení mezi městy Moravská Třebová a Mohelnice (silnice I. třídy č. 35), kudy denně projede přes 9700 vozidel (ŘSD, 2010). Představitelé obcí tak poukazují na potřebnost dostavby dlouhodobě plánovaných dálničních úseků. Zajímavé výsledky přinesl také ukazatel denního ekonomického potenciálu (DEP). Nejvyšších hodnot překvapivě nedosahuje Šumperk, coby největší město v modelovém území. Městem s největším potenciálem je Zábřeh, což je dáno nejen počtem OPM v centru, ale zejména strategickou polohou v regionu. S tím je spojena jeho výborná dopravní dostupnost spoji veřejné dopravy do okolních měst (zejména do Šumperka a Mohelnice, kam v součtu obou směrů denně jezdí více než 80 spojů). Přes krajskou hranici vede nejvíce nepřímých spojů (s max. jedním přestupem) mezi dvojicemi měst Lanškroun-Mohelnice, Lanškroun-Zábřeh, Zábřeh-Králíky a Moravská Třebová-Zábřeh. Je zajímavé, že spojení Moravská Třebová-Mohelnice je méně frekventované, přestože je co do počtu kilometrů blíže. Z rozhovorů rovněž vyplývá, že k přeshraniční propojenosti obcí (nejen v dopravní problematice) spíše nedochází. V modelovém území se v uvažování lidí rovněž zaměřují významy zemské a administrativní (krajské) hranice. Navíc je i v současné době patrné, že obyvatelé stále vnímají historickou spojitost s územím, kde docházelo k poválečnému odsunu německého obyvatelstva.



## 8 ZÁVĚR

V návaznosti na zjištěné poznatky lze konstatovat, že z hlediska dojížděky do zaměstnání a škol a počtu spojů veřejné dopravy dochází k interakcím mezi kraji Pardubickým a Olomouckým. Jejich intenzita je však nízká a závisí na specifických okolnostech každého ze sledovaných ukazatelů. V úvodu diplomové práce bylo stanoveno celkem pět hypotéz, které se podařilo verifikovat, resp. zcela potvrdit, nebo definovat jejich upřesnění v návaznosti na reálnou situaci ve zkoumaném území.

Obce, které jsou centry správních obvodů ORP, působí v území zároveň jako centra dojížděky. Z tohoto pohledu mají nejsilnější pozici města Šumperk, Mohelnice a Lanškroun, kde dojížděka několikanásobně převažuje nad vyjížděkou. Takto markantní rozdíl nelze sledovat naproti tomu v Zábřehu, který dle jeho představitelů plní spíše rezidenční funkci. V menších centrech (například Králíky a Konice) převažuje vyjížděka nad dojížděkou, což je spojeno s periferní polohou a jejich malým lokálním významem. Z dostupných dat a provedených rozhovorů rovněž vyplývá, že dojížděkové proudy jsou intenzivní spíše mezi většími centry, v blízkosti krajské hranice k výrazným vazbám nedochází. V oblasti veřejné dopravy dochází ke snižování počtu autobusových a vlakových linek, což je kompenzováno zvyšováním denní frekvence dopravy v některých úsecích. Mezi roky 1989 a 2017 se tak celkový počet spojů realizovaných mezi obcemi na opačných stranách krajské hranice výrazně nemění. V periferních oblastech poblíž krajské hranice brání rozvoji obcí jak kvalita dopravní infrastruktury, tak i jiné potřeby, závislé vždy na lokálních podmínkách (nedostatek investorů, demografické stárnutí aj.).

**Představitelé obcí Králíky (část obce Horní Hedeč) a Vranová Lhota rovněž poukazují na to, že současná podoba vymezení krajské hranice nerespektuje spádovost a denní rytmy obyvatel a jejich administrativně-správní zařazení v rámci stávajících krajů tak není vhodné.**

Studium problematiky provázanosti socioekonomických vazeb přes krajské hranice se ukázalo jako velmi nosné, podněcující k dalším otázkám a výzkumům. Zajímavá je spojitost samotné polohy zkoumaného regionu vzhledem k historickému území Sudet, které se v podvědomí lidí stále, byť zprostředkovaně díky setkávání německých starousedlíků, odráží. Je možné dávat do souvislosti současnou hospodářskou a společenskou úroveň regionu (zejména východní část Pardubického kraje) s poválečným příchodem obyvatelstva, které k území nemělo žádný vztah? Čím je ovlivněna nízká úroveň vzdělanosti v územích s vysokým podílem nezaměstnaných osob? Jakým způsobem zde funguje sociální politika?

Rovněž by bylo jistě zajímavé, zaměřit se na popis prostorových vzorců pracovní mobility více do hloubky. Jednotlivé firmy se stále více orientují na poskytování podnikové dopravy. Odkud lidé takto dojíždějí? Má to vliv na nezaměstnanost obyvatel v místě, kde taková firma působí? V obcích modelového regionu v posledních letech stále více roste podíl zastoupení společností působících v odvětví automobilového průmyslu (Mohelnice, Moravská Třebová, Štítý apod.). Je tento trend udržitelný i do budoucna? Jaký je vývoj poměrného zastoupení jednotlivých odvětví zpracovatelského průmyslu v minulých desetiletích? Nehrozí regionu v budoucnu podobný úpadek, jaký ho postihnul po roce 1989 ve spojitosti s „vymřením“ textilního průmyslu?

V průběhu času dochází také ke změnám v dopravě. Z osobní dopravy se postupně vytrácí dálkové autobusy, které v některých oblastech nedokáží konkurovat individuální dopravě nebo soukromým dopravním společnostem. Z výsledků šetření je více než zřejmé, že příliš radikální a časté zásahy do systému veřejné dopravy nevedou ke kýženým pozitivním výsledkům. Lidé pak navíc ztrácejí důvěru a jsou nuceni se přizpůsobit, nejčastěji tak, že začnou využívat osobní automobily. Každá dílčí změna by tak měla podléhat podrobným průzkumům a pečlivému zvážení. Jaká je skutečná poptávka po spojích veřejné dopravy? Podaří se udržet nastolený trend (zejména v Olomouckém kraji), kde vlivem inovací a zvýšení komfortu roste oblíbenost železniční dopravy? Budou efekty plánované dálniční výstavby pro region skutečně jen pozitivní? Podobných otázek se v souvislosti s analýzou přeshraničních vazeb dá vyslovit celá řada, jejich studium tak vytváří prostor pro pokračování řešení problematiky.

## 9 POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

### Tištěné prameny:

ANDĚL, J. (1996): *Sociogeografická regionalizace*. 1. vyd. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, 85 s. ISBN 80-7044-112-7.

BURDA, T. (2014): *Význam změn správních hranic v procesu formování vnitřních periferií na území Česka od poloviny 19. století*. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Regionální a politická geografie, 322 s. Vedoucí práce: doc. RNDr. Leoš Jeleček, CSc.

BURDA, T. (2010): Kraje a jejich hranice 1850–2000. In: *Geografie pro život ve 21. století: Sborník příspěvků z XXII. Sjezdu České geografické společnosti*. Ostravská Univerzita v Ostravě, Ostrava, s. 771–777.

BURDA, T., JANOUŠEK, Z., CHROMÝ, P. (2014): Historické hranice v prostředí GIS: správní regiony v Česku 1920–2012. *Historická geografie*, 40, 1, 41–72. ISSN 0323-0988

DEMEK, J., et. al. (1987): *Zeměpisný lexikon ČSR. Hory a nížiny*. Brno: Academia, 584 s.

DOKOUPIL, J. (2004): Hranice a hraniční efekt. In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček, T. a kol.: *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?* Academia, Praha, s. 47–58. ISBN 80-200-1051-3.

DOKOUPIL, V. (2015): *Transformace regionu po roce 1989 na příkladu SO ORP Moravská Třebová se zaměřením na zpracovatelský průmysl*. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, 68 s. Vedoucí práce: doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.

FSÚ (1992): *Sčítání lidu, domů a bytů 1991 – Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol*. Federální statistický úřad.

GATLUNG, J. (1994): Coexistence in spite of borders: on the borders in the mind. In Gallusser, W.A., editor, *Political boundaries and coexistence*, Bern: Peter Lang, 5-17.

HAGGETT, P. (2001): *Geography – a Global Synthesis*. Prentice Hall, London, 833 s.

HAMPL, M. (2000): Pohraniční regiony České republiky: současné tendence rozvojové diferenciaci. *Geografie-Sborník ČGS. roč. 105, č. 3*. Praha: s. 241-254.

HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 138 s. ISBN 80-86746-02-X.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 255 s.

- HAMPL, M., MARADA, M. (2015): Sociogeografická regionalizace Česka. *Geografie*, roč. 120, č. 3, s. 397-421.
- HAMPL, M., MÜLLER, J. (2011): Společenská transformace a regionální diferenciaci Česka: příklad vývoje rozmístění pracovních míst a obyvatelstva. *Geografie-Sborník ČGS*, roč. 116, č. 3. Praha: s. 211-230.
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P. (2001): Příspěvek k teorii polarizovaného vývoje území se zaměřením na periferní oblasti. *Geografie – Sborník ČGS*, 106, č. 1, s. 1–11
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M. (2005): Vybrané teoreticko-metodologické aspekty a trendy geografického výzkumu periferních oblastí. In: Novotná, M. (ed.): *Problémy periferních oblastí*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 6–24. ISBN 80-86561-21-6
- HEIGL, F. (1978): Ansätze einer Theorie der Grenze In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček, T. a kol.: *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?* Academia, Praha. ISBN 80-200-1051-3.
- CHROMÝ, P. (2000): Historickogeografické aspekty vymezení pohraničí a jeho geografické analýzy. *Geografie – Sborník ČGS*, 105, č. 1, s. 63–76.
- CHVÁTAL, F. (2013): *Vliv dopravní dostupnosti a obslužnosti na ekonomickou úroveň obcí v České republice*. Rigorózní práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, 123 s.
- JELEČEK, L. (1996): Historická geografie. *Všeobecná encyklopedie ve čtyřech svazcích. Díl 1, A/F*, Nakladatelský dům OP Diderot, Praha
- JELEČEK, L. (2000): Územněsprávní reformy v Česku v letech 1848–2000. *Geografické rozhledy*, 9, č. 5, s. 136–137. ISBN 80-85841-31-2.
- JEŘÁBEK, M. (2004): Hraniční regiony Evropské unie. In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček, T. a kol.: *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?* Academia, Praha, s. 75–85. ISBN 80-200-1051-3.
- JEŘÁBEK, M., DOKOUPIL, J., HAVLÍČEK, T. a kol. (2004): *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?* Academia, Praha, 297 s. ISBN 80-200-1051-3.
- Jízdní řády (1989a): *Oblastní jízdní řád ČSD 1989-1990: Platí od 28. května 1989 do 26. května 1990. Část 1*, Nadas. ISBN 80-7030-020-5.
- Jízdní řády (1989b): *Jízdní řád autobusových linek 1989/1990 – Severomoravský kraj*. Československá státní automobilová doprava, 1216 s.
- Jízdní řády (1989c): *Jízdní řád autobusových linek – Východočeský kraj*. Československá státní automobilová doprava, 1055 s.
- Jízdní řády (1999a): *Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Severní Morava a Slezsko*. ČSAD, 950 s.

Jízdní řády (1999b): *Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Východní Čechy*. ČSAD, 551 s.

Jízdní řády (1999c): *Jízdní řád 1998/1999*. České dráhy, 539 s.

JOHNSTON, R. J., GREGORY, D., PRATT, G., WATTS, M. (2001): *The Dictionary of Human Geography*. 4. vyd. Blackwell Publishers, Oxford, 958 s.

MAIER, J. (1990): Staatsgrenzen und ihr Einfluss auf Raumstrukturen und Verhaltensmuster. In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček, T. a kol.: *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?* Academia, Praha. ISBN 80-200-1051-3.

MÄELTSEMEESE, S., LÕHMUS, M., RATAS, J., (2013). Inter-Municipal Cooperation: Possibility for Advancing Local Democracy and Subsidiarity in Estonia. *Halduskultuur – Administrative Culture*, vol. 14, no. 1, pp. 73-97. ISSN 1736-6089.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. *Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět*. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 411-419.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Edice Geographica, ČGS, Praha, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

MAREK, P. (2015): *Vnímání reliktní hranice na příkladu severní části česko-moravské zemské hranice*. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, 89 s. vedoucí práce: doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.

MIKŠÁTKOVÁ, A. (2005): Vývoj přeshraničních aktivit v periferní oblasti Jesenicka a Bruntálska ve druhé polovině 20. století. In: Novotná, M.: *Problémy periferních oblastí*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 6–24. ISBN 80-86561-21-6

MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, 44, č. 2, s. 321–348.

NEWMAN, D. (2006): The lines that continue to separate us: borders in our „borderless“ world. *Progress in Human Geography*, 30, č. 2, s. 143–161.

NOVOTNÁ, M. (ed) (2005): *Problémy periferních oblastí*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, KSGRR, Praha, 184 s. ISBN 80-86561-21-6.

OSMAN, R., ŠERÝ, O., ČERNÁK, T. (2016): Významy "hranice" pro meziobecní spolupráci v polycentrickém sídelním systému. *XIX. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*, s. 595-604.

PAASI, A. (2002). Place and region: regional worlds and words. *Progress in Human Geography*, roč. 26, č. 6, s. 802-811.

- SEIDENGLANZ, D. (2007): *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Dizertační práce. Masarykova Univerzita v Brně, Brno, 171 s. + příl
- SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2009): The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional system. *Urban Research and Practice*, 2, č. 3. s. 287–307.
- ŠERÝ, M., ŠIMÁČEK, P. (2013): Vnímání hranic obyvatelstvem regionů s rozdílnou kontinuitou socio-historického vývoje jako dílčí aspekt jejich regionální identity. *Geografie*, 118, č. 4, s. 392-414.
- TONEV, P. (2013): *Změny v dojížděcí za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce*. Disertační práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, 127 s. Vedoucí práce: doc. RNDr. Václav Toušek, CSc.
- ULLMAN, E. L. (1973): The Role of Transportation and the Bases for Interaction. In: Blunden, J., Brook, Ch., Edge, G., Hay, A.: *Regional Analysis and Development*. The Open University Press, London, s. 52–65.
- VÁNĚ, P. (2009): *Potenciál rozvoje vnitřních periferií Česka: Příklad Příbramska*. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 144 s. Vedoucí práce: RNDr. Pavel Chromý, Ph.D.
- VYHNÁLKOVÁ, L. (2013): *Spádovost za službami v okrese Svitavy*. Diplomová práce. Masarykova univerzita, 95 s. Vedoucí práce: RNDr. Jaroslav Maryáš, CSc.
- WOKOUN, R., Mates, P., Kadeřábková, J. a kol. (2011): *Základy regionálních věd a veřejné správy*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 474 s. ISBN 978-80-7380-304-9.

## Elektronické zdroje:

AEBR (2016). Aims and tasks of AEBR. [online]. Asociace evropských hraničních regionů. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <[http://www.aebr.eu/en/profile/aims\\_tasks.php](http://www.aebr.eu/en/profile/aims_tasks.php)>.

České dálnice (2017). *Dálnice v České republice*. [online]. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/>> .

ČSÚ (2011). *Metodické vysvětlivky*. [online]. Český statistický úřad. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/csu/czso/metodika-sldb-2011>>.

ČSÚ (2016a). *Veřejná databáze*. [online]. Český statistický úřad. [cit. 15. 4. 2016]. Dostupné z: <<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uzivdotaz#k=5&pvokc=43&uroven=70&w>>.

ČSÚ (2016b). *Regiony soudržnosti (NUTS2) a kraje (NUTS3) České republiky*. [online]. Český statistický úřad. [cit. 15. 4. 2016]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/csu/czso/regiony-soudrznosti-nuts-2-a-kraje-nuts-3-ceske-republiky>>.

ČSÚ (2016c). *Databáze demografických údajů za obce ČR*. [online]. Český statistický úřad. [cit. 15. 4. 2016]. Dostupné z: <<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uzivdotaz#k=5&pvokc=43&uroven=70&w>>.

IDOS (2017). *Vývěsné jízdní řády*. [online]. Informační dopravní systém. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<http://portal.idos.cz/default.aspx>>.

KIDSOK (2017). *Mapa obcí a zón IDSOK* [online]. KIDSOK – Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<http://www.kidsok.cz/images/mapy/mapa-obci-a-zon-idsok.png>>.

Ministerstvo dopravy (2015). *Statistická ročenka dopravy 2015*. [online]. Ministerstvo dopravy ČR. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://www.mdcz.cz/Statistiky>>.

MMR (2015). *Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1*. [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. [cit. 16. 01. 2017]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebnirad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Navrh-Aktualizace-c-1-Politiky-uzemniho-rozvoje-CR>>.

MPSV (2016a). *Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska*. [online]. Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>>.

MPSV (2016b). *Změny metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti*. [online]. Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <[https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/zmena\\_metodiky](https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/zmena_metodiky)>.

Olomoucký kraj (2015). *Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje 2015*. [online]. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://www.kr-olomoucky.cz/zasady-uzemniho-rozvoje-cl-185.html>>.

OREDO (2017). *Mapa tarifních zón IREDO* [online]. OREDO – Integrátor regionální dopravy. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <[http://www.oredo.cz/files//Tarifni%20mapy%20IREDO%2020162017/Format\\_A2\\_Cele\\_IREDO/Banin.jpg](http://www.oredo.cz/files//Tarifni%20mapy%20IREDO%2020162017/Format_A2_Cele_IREDO/Banin.jpg)>.

Pardubický deník (2016). *Setkání s hejtmanem: Jak trápí kraj doprava, zdravotnictví a cestovní ruch*. [online]. [cit. 16. 12. 2016]. Dostupné z: <<http://pardubicky.denik.cz/z-regionu/dopravu-zdravotnictvi-a-cestovni-ruch-rozebereme-dnes-s-hejtmanem20161207.html>>.

Pardubický kraj (2011). *Tichý řešil optimalizaci dopravy na Moravskotřebovsku*. [online]. [cit. 16. 01. 2017]. Dostupné z: <<https://www.pardubickykraj.cz/aktuality/67352/tichy-resil-optimalizaci-dopravy-na-moravskotrebovsku?previev=archiv>>.

ŘSD (2010). *Celostátní sčítání dopravy 2010*. [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR. [cit. 1. 4. 2017]. Dostupné z: <<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>>.

ŘSD (2017a). *Silniční a dálniční síť ČR* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>>.

ŘSD (2017b). *Dálniční síť ČR* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <[https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/de115f79-2623-4dc9-b1be-befb0050cdc8/rsd-mapa-dalnice-stav-2017-01-13\\_web.pdf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/de115f79-2623-4dc9-b1be-befb0050cdc8/rsd-mapa-dalnice-stav-2017-01-13_web.pdf?MOD=AJPERES)>.

Sčítání lidu, domů a bytů (2001). *Dojíždka a vyjíždka k 1. 3. 2001*. [online]. Český statistický úřad. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/csu/czso/scitani-lidu-domu-a-bytu-dojizdka-a-vyjizdka-k-132001-wnoxqfzxc>>.

Sčítání lidu, domů a bytů (2011). *Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Česká republika*. [online]. Český statistický úřad. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ceska-republika-2011-6elqhrcwol>>.

URL (2013). *Zpřístupnění historických prostorových a statistických dat v prostředí GIS*. [online]. Urbánní a regionální laboratoř. [cit. 15. 4. 2017]. Dostupné z: <<http://www.historickygis.cz/>>.



## Seznam tabulek, obrázků a příloh

### Tabulky

Tab. 1 Způsob výpočtu denního ekonomického potenciálu.....	17
Tab. 2 Socioekonomická charakteristika modelového území .....	32
Tab. 3 Mezikrajské srovnání výkonů osobní dopravy v letech 2010 a 2015 .....	37
Tab. 4 Tarifní zóny zasahující na území sousedního kraje .....	43
Tab. 5 Přeshraniční vazby mezi Pardubickým a Olomouckým krajem v roce 2001 .....	49
Tab. 6 Vytíženost dopravních komunikací .....	54
Tab. 7 Zaměstnavatelé a směr pracovní dojížděky .....	68
Tab. 8 Linky podnikové dopravy v Olomouckém kraji .....	77

### Obrázky

Obr. 1 Vymezení modelového území podél krajské hranice.....	20
Obr. 2 Systém fungování příhraničního regionu podle Strassoldo-Graffenberg 1974.....	24
Obr. 3 Hraniční efekty podle Martinezova modelu 1994.....	25
Obr. 4 Vývoj počtu obyvatel ve správních obvodech ORP v modelovém regionu .....	32
Obr. 5 Výřez z mapy vnitřních periferií .....	33
Obr. 6 Dopravní síť v modelovém území v roce 2017.....	34
Obr. 7 Současná a plánovaná podoba dálniční sítě .....	36
Obr. 8 Změny v administrativním uspořádání modelového území od roku 1949.....	39
Obr. 9 Členění linek veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici v roce 1989.....	41
Obr. 10 Členění linek veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici v roce 1999.....	42
Obr. 11 Členění linek veřejné dopravy vedoucích přes krajskou hranici v roce 2017.....	43
Obr. 12 Autobusové a vlakové spoje vedoucí přes krajskou hranici v roce 1989.....	44
Obr. 13 Autobusové a vlakové spoje vedoucí přes krajskou hranici v roce 1999.....	45
Obr. 14 Autobusové a vlakové spoje vedoucí přes krajskou hranici v roce 2017.....	46
Obr. 15 Dojížděka do zaměstnání a škol v roce 1991 .....	51
Obr. 16 Dojížděka do zaměstnání a škol v roce 2001 .....	52
Obr. 17 Dojížděka do zaměstnání a škol v roce 2011 .....	53
Obr. 18 Vytíženost dopravní sítě v roce 2010.....	55
Obr. 19 Denní ekonomický potenciál vybraných center v roce 2017 .....	58

### Přílohy

Příl. 1: Změny ve vymezení obcí v rámci studovaného regionu v letech 1991-2017

Příl. 2: Rozvojové oblasti a rozvojové osy

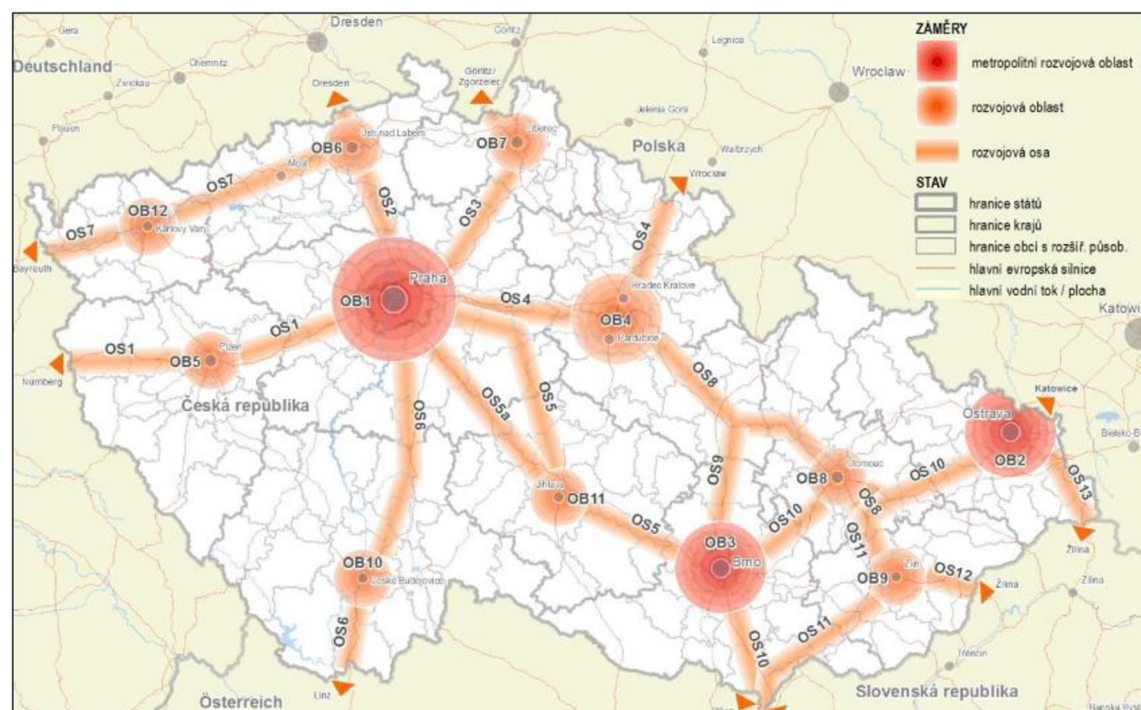
## Přílohy

**Příl. 1** Změny ve vymezení obcí v rámci studovaného regionu v letech 1991-2017

název obce	datum vzniku	změna	SO ORP (od 1. 1. 2003)
Sázava	1992	vyčlenění z Lanškrouna	Lanškroun
Bezděčín u Trnávky	1992	vyčlenění z Městečka Trnávka	Moravská Třebová
Gruna	1992	vyčlenění z Moravské Třebové	Moravská Třebová
Janůvky	1992	vyčlenění z Křenova	Moravská Třebová
Malíkov	1992	vyčlenění z Moravské Třebové	Moravská Třebová
Rychnov na Moravě	1994	změna názvu z: Rychnov	Moravská Třebová
Mladějov na Moravě	1993	změna názvu z: Mladějov	Moravská Třebová
Radkov	1992	vyčlenění z Moravské Třebové	Moravská Třebová
Petrov nad Desnou	2010	vyčlenění ze Sobotína	Šumperk
Šlégov	1992	vyčlenění z Vikantic	Šumperk
Vernířovice	1994	vyčlenění ze Sobotína	Šumperk
Drozdiv	1992	vyčlenění ze Zábřehu	Zábřeh
Vyšehoří	1992	vyčlenění z Bludova	Zábřeh
Zborov	1992	vyčlenění ze Štítů	Zábřeh
Stavenice	1992	vyčlenění z Úsova	Mohelnice
Střeň	1993	vyčlenění z Nákla	Litovel
Ludmírov	1995	změna názvu z: Ludmírov – Milkov	Konice

Zdroj: ČSÚ, 2016c

**Příl. 2** Rozvojové oblasti a rozvojové osy



Zdroj: MMR, 2015