

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Dopravně-geografické vztahy ve Šluknovském
výběžku**

**Transport and geographical relations in the
Šluknov promontory**

František Komers

Plzeň 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„*Dopravně-geografické vztahy ve Šluknovském výběžku*“

vypracoval samostatně. Veškeré použité podklady, ze kterých jsem čerpal informace, jsou uvedeny v seznamu použité literatury a citovány v textu podle normy APA (the 7th ed. APA Style).

Plzeň dne 9.8.2023

v.r. František Komers

Zásady pro vypracování práce

1. Stručně představte zkoumané území.
2. Stanovte hypotézy a výzkumné otázky.
3. Proveďte metodiku výzkumu.
4. Vymezte sledované území.
5. Zařadte území do širšího geografického kontextu.
6. Vytvořte mapovou efektivní metodu vyznačující dané území.
7. Shrňte a zhodnoťte výsledky i odpovědi na výzkumné otázky/hypotézy.

Poděkování

Děkuji panu Mgr. Martinu Kebzovi za odborné vedení práce, věcné připomínky, dobré rady a vstřícnost při konzultacích a za pomoc při vypracování bakalářské práce. Zároveň bych rád poděkoval za přiložené posudky k původní verzi práce, které přinesly užitečné rady a připomínky pro lepší uchopení a vypracování aktuální verze bakalářské práce. Tímto bych chtěl poděkovat opět vedoucímu práce a také oponentovi doc. PaedDr. Jaroslavovi Dokoupilovi, Ph.D.

Obsah

Úvod	7
1. Rozbor literatury.....	9
2. Základní faktory ovlivňující vývoj dopravy v regionu	11
3. Vybrané aspekty dopravně-historického vývoje Šluknovska	14
3.1 Obchodní stezky a císařské silnice	14
3.2 Železniční doprava a rozvoj průmyslu.....	16
3.3 Ochrana hranic a hraniční přechody.....	17
3.4 Prostupnost hranic v době pandemie infekční nemoci Covid-19	18
4. Dopravní složky ve Šluknovském výběžku	20
4.1 Železniční tratě na území Šluknovska	20
4.2 Silniční komunikace na území Šluknovska	21
4.3 Letecká doprava na území Šluknovska.....	24
5. Metodika	26
5.1 Vymezení Šluknovského výběžku.....	27
6. Zhodnocení dopravní situace na Šluknovsku	31
6.1 Základní strukturně-morfologické znaky.....	31
6.1.1 Deviatilita	31
6.1.2 Konektivita	36
6.1.2.1 Konektivita obcí ve Šluknovském výběžku v rámci železniční dopravy a autobusové dopravy	36
6.1.2.2 Konektivita vybraných obcí na území Šluknovského výběžku a významných obcí v sousedním Sasku zpracovaná pro železniční a autobusovou dopravu.....	38
6.1.3 Hustota dopravní sítě.....	39
6.1.4 Akcesibilita	41
6.2 Dojíždka v rámci měst ve Šluknovském výběžku	46
6.3 Intenzita dopravy na nejvýznamnějších silničních komunikacích Šluknovska	47
6.4 Dopravní propojenost mezi Šluknovským výběžkem a Saskem.....	61
Závěr	63
Seznam použitých zdrojů	65
Seznam tabulek	70
Seznam obrázků	72
Seznam map.....	73
Seznam příloh.....	74
Přílohy.....	75

Abstrakt.....	80
Abstract.....	81

Úvod

Doprava je a vždy byla propojovacím prvkem života lidské společnosti. V dnešní době patří mezi stěžejní odvětví celého hospodářství a je neoddělitelnou součástí ekonomického rozvoje.

Největšího rozvoje tato oblast zaznamenala na přelomu 19. a 20. století, kdy docházelo k mohutné přestavbě sídel. Ve 20. století se na celém regionu negativně projevilo několik faktorů, které tento region zásadním způsobem ovlivnily. Především se jedná o hospodářskou krizi ve 30. letech, odsun německého obyvatelstva po II. světové válce v roce 1945 a následná migrace včetně tzv. doosídlování Šluknovska novými obyvateli z vnitrozemí, či ze zahraničí.

Region Šluknovska byl do začátku 20. století jednou z nejvýznamnějších průmyslových oblastí v celém Rakousku-Uhersku. Byla to oblast s bohatou historií, hustým osídlením a s velkým množstvím továren. Vše se změnilo po II. světové válce, především kvůli odsunu většiny německého obyvatelstva z českého pohraničí. Byly uzavřeny státní hranice, zanikly některé obce a byla zrušena značná část továren, a i když bylo Šluknovsko znovu částečně dosídleno obyvatelstvem z vnitrozemí a ze zahraničí, došlo k výraznému hospodářskému a sociálnímu úpadku.

Šluknovsko bylo ve 2. polovině 20. století dlouhodobě vyloučeným (periferním) regionem s problematickou etnickou a sociální skladbou obyvatelstva. Periferní oblasti vznikají nerovnoměrným vývojem společnosti v území. Tento vývoj ovlivňují odlišné historické, politické, ekonomické, sociální, kulturní a přírodní podmínky. Tyto skutečnosti spolu s vysokým věkem obyvatelstva měly za následek vylidňování této oblasti do regionů s lepší ekonomickou situací (Novotná, 2005).

Situace se výrazně změnila až po vstupu Česka do Evropské unie (EU). 21. prosince 2007, Česko vstoupilo do Schengenského prostoru a v důsledku toho byly zrušeny hraniční kontroly. Obyvatelé Česka i Saska mohou od té doby svobodně překračovat hranice a cestovat z jedné země do druhé, což umožnilo hospodářský rozvoj celého regionu, nové pracovní příležitosti, zlepšení kvality života, rozvoj cestovního ruchu a služeb. Zásadním prvkem rozvoje se stalo vybudování kvalitní dopravní infrastruktury, která znamenala kvalitní přesun osob, zboží a informací.

EU podporuje mezistátní spolupráci a rozvoj jednotlivých oblastí, které mohou být rozděleny státními hranicemi, ale z kulturního a historického hlediska se může jednat o velice blízké regiony se společným vývojem a historií. Spolupráce mohou probíhat v oblasti ochrany životního prostředí, budoucího rozvoje regionů, nebo v rámci dopravní infrastruktury (v konvenční ekonomické teorii a plánování se infrastruktura týká základní struktury služeb a vybavení potřebných k přímému usnadnění produkčních aktivit) (Gregory et al., 2011).

Nejvýznamnější vyústěním spolupráce příhraničních regionů je vznik Euroregionu Nisa, který vznikl po rozpadu východního bloku (v roce 1991) za účelem vzájemné spolupráce, rozvoje a prosperity. Do tohoto Euroregionu se přihlásily obce Šluknovska, obce Frýdlantska spolu s příhraničními obcemi Saska a Polska (O Euroregionu Nisa, 2011).

Šluknovsko, jak tvrdí Březinová et al. (2005), je opomíjenou oblastí Česka. Kdysi bývalo významné a pevně věří, že jeho doba zase jednou přijde.

Hlavním cílem této bakalářské práce je zhodnocení celkové dopravní situace ve Šluknovském výběžku a analýza dopravní propojenosti mezi jednotlivými obcemi na Šluknovsku včetně jejich zobrazení pomocí strukturně-morfologických znaků. Mezi dílčí cíle výzkumu spadá sledování intenzity dopravy (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020), nebo zobrazení dojížděky do jednotlivých center v regionu za rok 2011. Dalším dílčím cílem práce je zhodnocení dopravní spolupráce se sousedním Saskem, hledání a určení dominantního centra v regionu z hlediska dopravy v návaznosti na zkoumané faktory a případné změny v dopravní síti (železniční a silniční), především v období 20. a 21. století.

1. Rozbor literatury

Informace pro svou bakalářskou práci autor čerpal z několika různých publikací, především z těch, které se zaměřují přímo na dopravu a její specifikace, nebo na historický vývoj regionu a rozvoj dopravních komunikací.

Kniha *Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy* od autora Hůrského J. z roku 1978 byla vhodná pro přiblížení zpracování intenzity dopravy na území Šluknovského výběžku. V práci bylo použito sčítání silniční dopravy z roku 1968 vztažené k obcím Varnsdorf a Rumburk a pro porovnání byla použita i data silniční dopravy z obcí Frýdlant v Čechách, Krnov a Kraslice.

Slovník *The dictionary of human geography* věnující se významu slov z humánní geografie (Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M., & Whatmore, S., 2011) přinesl odborné vysvětlení vybraných pojmů (dopravní infrastruktura, industrializace a studená válka).

V práci byla využita i kniha *Problémy periferních oblastí* od autorky Novotné M. (2005), která přinesla poznatky o periferních regionech a objasnila hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti oblasti.

Důležitou publikací z pohledu geografie dopravy a základních informací přímo o dopravě byla zahraniční kniha *The geography of transport systems* od autora Rodrigue J.P. z roku 2016. Kniha přinesla do práce samotnou definici dopravy, včetně upřesnění činností, kterým se doprava věnuje. Zároveň představila znaky, které určují význam a zastoupení dopravy v sídelním systému.

Další cennou knihou pro vypracování této práce byla publikace *Šluknovsko* (2005) od autorského kolektivu Březinová, T., Holenda, M., Dibelková, I., Němeček, V., & Zoul, J. Z publikace jsou převzaty základní historické informace k vývoji dopravních sítí, státních hranic, včetně historických poznatků, které ovlivnily zásadním způsobem celý region Šluknovska.

Z hlediska historických informací o regionu a dopravě byly zásadní knihy od autora Kuči K., konkrétně *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. VI. díl, Pro-Sto* a *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. VIII. díl, V-Ž*. Tyto publikace přinesly informace ohledně vybraných měst a jejich historie (Rumburk, Varnsdorf), údaje o historické trase (nová císařská silnice) a železničním spojení měst na přilehlém území Saska.

Knih *Úvod do geografie dopravy* od autora Brinkeho J. (1999) byla využita k informacím vztahujícím se ke krajině a fyzicko-geografickým podmínkám, které mají přímý vliv na rozložení dopravy a obyvatelstva v tomto regionu.

Převzaté poznatky z publikace od Marady M. (2010) *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku a Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje* (Marada, M., Květoň, V., & Vondráčková, P., 2006) se věnovaly vlivu dopravy na lidskou společnost, významu zavedení železnice jakožto výrazného činitele na rozvoj sídel a celkové ekonomické stránce regionu.

Publikace od Davida & Soukupa (2021) *České Švýcarsko známé i neznámé* přiblížila historickou trasu v oblasti Šluknovska zvanou Česká silnice.

2. Základní faktory ovlivňující vývoj dopravy v regionu

Krajina v každém regionu má svůj daný charakter a bývá ovlivňována různými určujícími prvky, které zásadním způsobem definují krajinný reliéf, jenž je hlavním aspektem pro tvorbu dopravních komunikací v krajině. Oblast Šluknovska není výjimkou, jedná se o území s převládající pahorkatinou na rozmezí Českého Švýcarska a Lužických hor, které jsou zásadním faktorem pro vedení dopravy v tomto regionu. Fyzicko-geografické podmínky jsou zde poměrně složité a po celá staletí jsou určujícím faktorem na život obyvatel a dopravu v tomto regionu. Nachází se zde místa s velkou členitostí, příkré svahy i hluboká údolí, zamrzá zde půda, v zimě tu mohou být nepříznivé sněhové podmínky i výskyt mlhy (Brinke, 1999).

Dopravní komunikace jsou většinou budovány mezi obcemi, které navzájem propojují a umožňují jejich dostupnost. Samotná doprava může existovat pouze tehdy pokud přepravuje lidi, náklad, nebo informace, jinak doprava nemá žádný účel (Rodrigue, 2016).

Výstavbou silnice, popř. železnice získávají některé obce významnější funkci v regionu, popřípadě ji posilují (Šluknov, Varnsdorf, Rumburk). Na druhou stranu obce, kde k výstavbě nedošlo, nebo jsou více vzdáleny od samotné tratě (např. neproběhlo vybudování železniční tratě u obcí Lobendava, či Doubice) na významu nezískávají, naopak spíše jejich význam upadá. Z tohoto hlediska vyplývá, že důležitým faktorem pro tvorbu komunikací v regionech je samotné obyvatelstvo. Z pohledu dopravy jsou tedy určité lokality vnímány jako více cenné (Rodrigue, 2016). Lidé budují sídla, obce a města v krajině na strategicky výhodných místech pro prosperující budoucí rozvoj. Postavení střediska v systému osídlení je dáno hlavně jeho „schopností“ koncentrovat pracovní příležitosti, progresivní aktivity a vhodné dopravní podmínky (Marada, 2010). Jako nejideálnější model dopravy si Rodrigue (2016) představuje, aby doprava byla okamžitá, bezplatná, vždy přístupná a s neomezenou kapacitou.

Dle Hůrského (1978) je veličina dopravní cesty obecně vyobrazena délkou, do níž je zahrnuta i veličina času a také směrem, nicméně záleží taktéž na stavu dané komunikace, ať již silniční nebo železniční (Hůrský, 1978). Doprava se zabývá mobilitou vázanou k široké škále různých podmínek (Rodrigue, 2016). K dopravě patří rovněž tzv. dopravní proces, který lze charakterizovat jako uspořádaný soubor operací, kterými se zajišťuje realizace přepravy (Tvrdoň et al., 2017). Součástí realizace přepravy je rovněž tzv. přepravitelnost, která se vztahuje ke snadnosti přepravy osob, zboží a informací, je ovlivňována náklady na dopravu a vlastností položky jenž je přepravována. Je-li přepravitelnost vysoká, transportované položky jsou méně omezeny vzdáleností (Rodrigue, 2016).

Dalším ukazatelem může být počet uskutečněných dopravních spojů (přímých i nepřímých) mezi obcemi. Tím je míněna především konektivita neboli dopravní propojenost, která zobrazuje spojitost jednotlivých obcí pomocí veřejné dopravy.

Jiným vhodným ukazatelem pro představení dopravy v regionu je zajisté akcesibilita (dostupnost) dílčích obcí v regionu, obvykle vztažená k vzdálenosti v kilometrech. Pro hodnocení vztahu mezi dopravní dostupností a exponovaností daného území se využívá korelační analýza, ideálně Spearmanův korelační koeficient (Novotná, 2005). Podle Marady (2010) doprava patří k nejdynamičtěji se rozvíjejícím oborům lidské společnosti a pro svůj rostoucí význam v každodenním životě obyvatel je rovněž intenzivně vnímanou problematikou širokou veřejností.

Je provozováno množství různých druhů dopravy a každá má nějaká určitá specifika. Setkáme se s mnoha klasifikacemi, které dopravu rozdělují na jednotlivé typy. Mezi základní klasifikace lze zařadit například dopravu podle typu dopravní cesty:

- *silniční dopravní prostředky (automobil, motocykl, autobus, trolejbus, jízdní kolo a potahované vozidlo)*
- *kolejové (železnice, metro, tramvaj, pozemní lanová dráha)*
- *vodní doprava (lodě, ponorky, tankery...)*
- *letecká doprava (letadla, vrtulníky...)*
- *kombinovaná doprava (Česká logistika, 2022).*

Tato klasifikace byla vhodná pro představení dopravních složek ve Šluknovském výběžku, které zde hrají významnou roli v obslužné sféře a v dostupnosti daných obcí. Zásadní dopravní cesty převzaté z této klasifikace pro tuto práci byly silniční a kolejové dopravní prostředky (v tomto případě železniční tratě), které ve šluknovském výběžku mají nejvyšší zastoupení.

3. Vybrané aspekty dopravně-historického vývoje

Šluknovska

V rámci práce bylo vhodné představit určitý historický vývoj regionu včetně historických tras, které kdysi obsluhovaly Šluknovsko, spolu s vývojem a ochranou státních hranic zvláště z hlediska prostupnosti v jednotlivých etapách především ve 20. a 21. století.

3.1 Obchodní stezky a císařské silnice

Na území Šluknovska probíhal různý vývoj z hlediska dopravy v jednotlivých časových etapách. Rozvoj dopravy v regionu přinášel nové impulzy do celého Šluknovského výběžku. Jednalo se například o nárůst počtu obyvatel, výstavbu a rozkvět obcí nebo celkový rozvoj infrastruktury (Březinová et al., 2005).

V minulosti, obce nacházející se ve Šluknovském výběžku, těžily z výhodné dopravní polohy na důležitých stezkách mezi Pobaltím a Centrální Evropou, díky tomu tudy procházely významné obchodní cesty již před stovkami let a už v raném středověku zde vedla Solná stezka z Baltu do Střední Evropy (České Švýcarsko, 2017). Na této historické obchodní cestě vznikla postupem času osada, která byla v roce 1359 povýšena na město, je zde míněno nynější město Šluknov (Město Rumburk, 2022). Podle Březinové et al. (2005) bylo celé Šluknovsko od nepaměti protkáno spoustou lesních tras, polními cestami, či stezkami, které využívali především obchodníci se sklem, nebo látkami.

Obrázek 1

Šluknovský výběžek na Müllerově mapě Čech vydané v roce 1720



Zdroj: Virtuální mapová sbírka Chartae-Antiquae, 2022

Historické cesty navazovaly na staré obchodní stezky, které propojovaly území Českolipska, Horní Lužice a Saska. Přes výběžek vedla další důležitá obchodní trasa, konkrétně z Prahy do Žitavy, která následně pak pokračovala do Míšně a dále až na sever dnešního Německa, do Hamburku (Město Rumburk, 2022). Z této strategické polohy nejvíce těžil Rumburk, město se nacházelo přímo na zmiňovaných stezkách a byl zde situován důležitý přechod přes řeku Mandavu (Kuča, 2004). Jednalo se o důležitou křižovatku cest a obchodu, díky tomu zde bylo od roku 1356 povoleno konání solných trhů (Rumburské noviny, 2005). V roce 1418 se Rumburk stal tzv. „tržním místem“, kde se pořádaly významné trhy se solí a drahými kameny (Město Rumburk, 2022).

Na Müllerově mapě Čech z roku 1720 je v celém výběžku zachycena pouze jedna trasa, stará zemská stezka, která vedla z města Görlitz (Zhořelec) přes Löbau (Lobava) do Jiříkova a Rumburku, kde se dále větvila. Jedna stezka pokračovala následně přes Krásnou Lípou a Chřibskou směrem na Českou Kamenici a Žandov, druhá vedla jihozápadně přes Jiřetín pod Jedlovou a Tolštejn směrem na Českou Lípou, ze které pokračovala do vnitrozemí Čech (Březinová et al., 2005).

Další trasou byla tzv. Česká silnice vedoucí v těsné hranici Šluknovského výběžku, při západní straně, u dnešních státních hranic se Saskem. Silnice byla součástí české, respektive lužické stezky vedoucí ze Saska, konkrétně z obce Bautzen (Budyšín) na dnešní státní hranice do obce Sebnitz, odkud pokračovala přes oblast Českého Švýcarska podél Jetřichovických stěn do obce Jetřichovice (západním směrem od Chřibské) a následně do středních Čech. Dnes na části této trasy nalezneme vybudovanou naučnou stezku mezi Zadními Jetřichovicemi a Vysokou Lípou (David & Soukup, 2021).

Za zmínku také stojí tzv. nová císařská silnice, vybudována v letech 1794-1801, která vedla z obce Jiříkov přes Rumburk, Studánku a Dolní Podluží do Nového Boru a České Lípy (Kuča, 2004). Titulu císařské silnice se podle Kuči (2004) této silnici dostalo v letech 1813-1816. V období 1816-1831 byla na císařskou silnici přestavěna i silnice z Rumburku do Litoměřic.

3.2 Železniční doprava a rozvoj průmyslu

V 1. polovině 19. století, v souvislosti s průmyslovou revolucí, začaly vznikat textilní továrny, nebo továrny se strojírenskou výrobou na území Šluknovského výběžku. Docházelo tzv. k industrializaci (proces kdy průmyslové aktivity vedou k dominantní roli v ekonomice v daném regionu, či státu) regionu (Gregory et al., 2011).

Společně se vznikem továren a rozvojem industrializace bylo zapotřebí vybudovat kvalitní železniční dopravní cesty, která k průmyslové revoluci neodmyslitelně patřily. Ve 2. polovině 19. století došlo vlivem výstavby železnice k zásadnímu zlepšení dopravní dostupnosti, nárůstu obyvatelstva a vzniku velkých průmyslových závodů podél hlavních železničních tratí a důležitých křižovatek. Železnice se tak stala katalyzátorem ekonomického rozvoje (Marada et al., 2006). Výstavba železničních tratí znamenala propojení průmyslových měst v regionu spolu s významnějšími centry ve vnitrozemí Čech a se sousedním Saskem, což přineslo obrovský profit pro celou oblast. S tím také souvisí i rozvoj obcí napojených na železnici na Šluknovsku. Podle Marady (2010) je vliv železniční dopravy na rozvoj sídel velice patrný. Existuje velké množství menších obcí, jež po napojení na železnici získaly na významu a převzaly funkci historicky významnějších obcí, které se ocitly v horší dopravní situaci. Napojení obce na železnici často později vedlo k získání administrativních funkcí. První vlak do regionu přijel v roce 1869 z Děčína, konkrétně do obce Rumburk (Gymnázium Rumburk, 2021). V roce 1871 bylo dosaženo propojení se saskou železniční sítí přes Großschönau do Zittau (Žitava) a o pět let později opačným směrem do Seifhennersdorfu (Kuča, 2011). Další významné železniční spojení se Saskem bylo umožněno v roce 1905, otevření železniční dráhy z Mikulášovic do saské obce Sebnitz (Gymnázium Rumburk, 2021).

Rozvoj obcí na Šluknovsku se odráží i na počtu obyvatel před a po připojení na železnici. Například v obci Rumburk v roce 1843 žilo 4 275 obyvatel, a v roce 1880 počet obyvatel dosahoval 10 142 obyvatel (Kuča, 2004). Ve Varnsdorfu byl nárůst ještě patrnější. V roce 1843 zde žilo 4 137 obyvatel a v roce 1880 již 15 162 obyvatel (Kuča, 2011). Na konci 19. století se Rumbursko a Varnsdorfsko stalo jednou z průmyslově nejvyspělejších oblastí z celé Rakouské monarchie, z tohoto období také pochází hustá železniční síť (Březinová et al., 2005).

Velký průmyslový a stavební rozvoj zastavila politická situace po I. světové válce v roce 1918 (konec Rakouska-Uherska). Následně ve 30. letech 20. století se projevila celosvětová hospodářská krize a nejtragičtější období regionu začalo v roce 1938, kdy se začínalo schylovat ke II. světové válce (Kuča, 2011). Prvním zásahem pro region bylo vyhnání většiny českých obyvatel a připojení Šluknovského výběžku k Německu. Později po ukončení násilného konfliktu byl region znovu připojen k Československu, nicméně tentokrát následoval odsun německého obyvatelstva. Odliv většiny sudetských Němců znamenal obrovský úpadek regionu (Březinová et al., 2005). Po roce 1948 došlo ke znárodnění továren, mnoho z nich bylo zrušeno a jejich zařízení převezeno do méně rozvinutých regionů (Kuča, 2004).

3.3 Ochrana hranic a hraniční přechody

Od roku 1843 střežila Šluknovský výběžek tzv. finanční stráž. Byl to ozbrojený sbor, který v rámci resortu ministerstva financí střežil státní hranici a patřil do struktury Stráže obrany státu. Po II. světové válce zajišťovala ostrahu státu finanční stráž (v roce 1949 byla zrušena) a Sbor národní bezpečnosti (Líšková, 2018). V padesátých letech 20. století nebyla sousední Německá demokratická republika považována za spřátelený stát, tudíž zde byla i přísná ostraha státních hranic (Líšková, 2018).

Do roku 1955 pak zajišťovala ostrahu hranic sousední pohraniční vojska NDR (Německá demokratická republika) a v roce 1956 převzala ostrahu hranic československá pohraniční stráž. Na hraniční čáře byly postaveny trojitě zátaras z ostnatého drátu, včetně “ochranného pásu”, jednalo se tzv. o neustále zkyprňovanou zemi (Město Varnsdorf, 2018). Vymezilo se tzv. “zakázané” a “hraniční” pásmo. Kvůli tomu byly na území Šluknovského výběžku zlikvidovány sídla Fukov a Zadní Doubice. Po deseti letech byly zátaras odstraněny a pohraniční stráž byla jako vojenská jednotka přemístěna. Ostrahu hranic převzalo pohraniční oddělení Veřejné bezpečnosti (Tichý & Trantina, 2021).

Po druhé světové válce se svět rozdělil na Západní a Východní blok a započala tzv. Studená válka mezi USA a SSSR (Svaz sovětských socialistických republik). Tento konflikt znamenal období mezinárodního napětí v oblasti diplomacie, politiky a vojenství od roku 1945 do pádu Berlínské zdi v roce 1989 (Gregory et al., 2011). V padesátých letech 20. století se ve výběžku nenacházel žádný hraniční přechod a až v následující dekádě docházelo na hranicích k uvolňování režimu. Po stavbě Berlínské zdi v roce 1961

ztratil útěk na území NDR smysl. Díky tomu došlo v dubnu 1965 k postupnému odstranění drátěných zátarasů na hranicích mezi dnešním Saskem a Českem (Program rozvoje obce, 2021). Na slavnostní otevření prvního hraničního přechodu pro civilisty přijel v roce 1967 na Šluknovsko tehdejší prezident Československa Antonín Novotný. Jednalo se o hraniční přechod Varnsdorf/Seifhennersdorf (Město Varnsdorf, 2018).

Po srpnových událostech v roce 1968 řada lidí opouští Československo i Šluknovský výběžek a emigruje do zahraničí, proto je hraniční přechod Varnsdorf/Seifhennersdorf uzavřen a znovu se otevírá až v roce 1970, nejprve jen pro nákladní dopravu, později i pro turisty a konečně v roce 1978 je změněn na tzv. mezinárodní dálkový hraniční přechod 1.kategorie (Město Varnsdorf, 2018).

Po rozpadu východního bloku v roce 1991, docházelo k uvolňování prostupnosti hranic, včetně hraničních přechodů mezi Českem a Saskem. Nejprve je v roce 1991 otevřen státní hraniční přechod Dolní Poustevna/Sebnitz, nicméně zatím pouze pro pěší, až v roce 1994 se otevírá i pro osobní auta. Postupně se otevírají i další hraniční přechody v regionu. V roce 1997 začínají fungovat i tyto silniční hraniční přechody: Rumburk/Neugersdorf, Rumburk/Seifhennersdorf, Jiříkov/Neugersdorf a také na severu výběžku přechod Rožany/Sohland an der Spree. Zároveň proběhlo otevření dvou železničních hraničních přechodů (Rumburk/Ebersbach-Neugersdorf a Varnsdorf/Großschönau (Zákony pro lidi, 2022).

Od 21. prosince 2007, kdy Česko plně přistoupilo k Schengenské dohodě byly zrušeny pozemní hraniční přechody. Česko, tedy i Šluknovsko, se stalo součástí území, kde nejsou na společných státních hranicích vykonávány hraniční kontroly a hranice se mohou překračovat po celé délce (kromě např. národních parků, kde je mimo značené cesty zakázán pohyb osob), jen s platným dokladem totožnosti. Příjezd na území jiného státu oznamují cedule, nebo cizojazyčné nápisy. Hraniční kontroly byly nahrazeny rozsáhlou policejní a justiční spoluprací všech států Evropské Unie (Liberecký kraj, 2010).

3.4 Prostupnost hranic v době pandemie infekční nemoci Covid-19

V roce 2020 se hranice mezi Českem a Německem zase uzavřely, tuto situaci způsobilo onemocnění Covid-19. Aby se zabránilo šíření této nemoci, od 16. 3. 2020 všem občanům ČR bylo zakázáno cestovat do zahraničí. Výjimku měli tzv. pendleři, občané, kteří pracují

v sousedním státě a denně, nebo vícekrát týdně dojíždějí za hranice za prací. Přejít hranic byl povolen pouze s „Potvrzením o výkonu zaměstnání“ a s potvrzeným negativním testem na koronavirus, přechod přes hranice na Šluknovsku byl povolen pouze na hraničním přechodu Rumburk/Neugersdorf. Největší hraniční přechody byly hlídány armádou a hranice v okolí Lipové, Vilémova a Dolní Poustevny začala také hlídat speciální policejní jednotka, protože Němci stále po cestách pro pěší překračovali hranice a putovali do Česka za nákupy, nezastavil je ani zákaz přecházení přes hranice, ani další opatření proti šíření Covidu-19 (Angermannová, 2020). Toto opatření trvalo až do května 2020 (Vanžura, 2020). Zavřené hranice zkomplikovaly život pendlerům i všem obyvatelům v pohraničních obcích, v této době zdejší podnikatelé a obchodníci ztratili až osmdesát procent zákazníků a cestovní ruch se v podstatě zastavil (Trojan, 2020).

Přechody se postupně zase otevřely, nicméně pro vstup na území Spolkové republiky Německa bylo kromě dokladů o totožnosti požadováno i potvrzení o plném očkování, prodělání nemoci Covid-19 (v posledních 180 dnech), nebo rovněž negativní výsledek testu na Covid-19 (Angermannová, 2020). Situace se v roce 2022 uklidnila a znovu veškeré hraniční přechody byly v plném provozu, jako tomu bylo před pandemií Covid-19, nicméně na podzim tohoto roku se opět zavedly intenzivnější kontroly na státních hranicích se Saskem z důvodu nepříznivého migračního vývoje (Zadrazilová & Beranová, 2022).

4. Dopravní složky ve Šluknovském výběžku

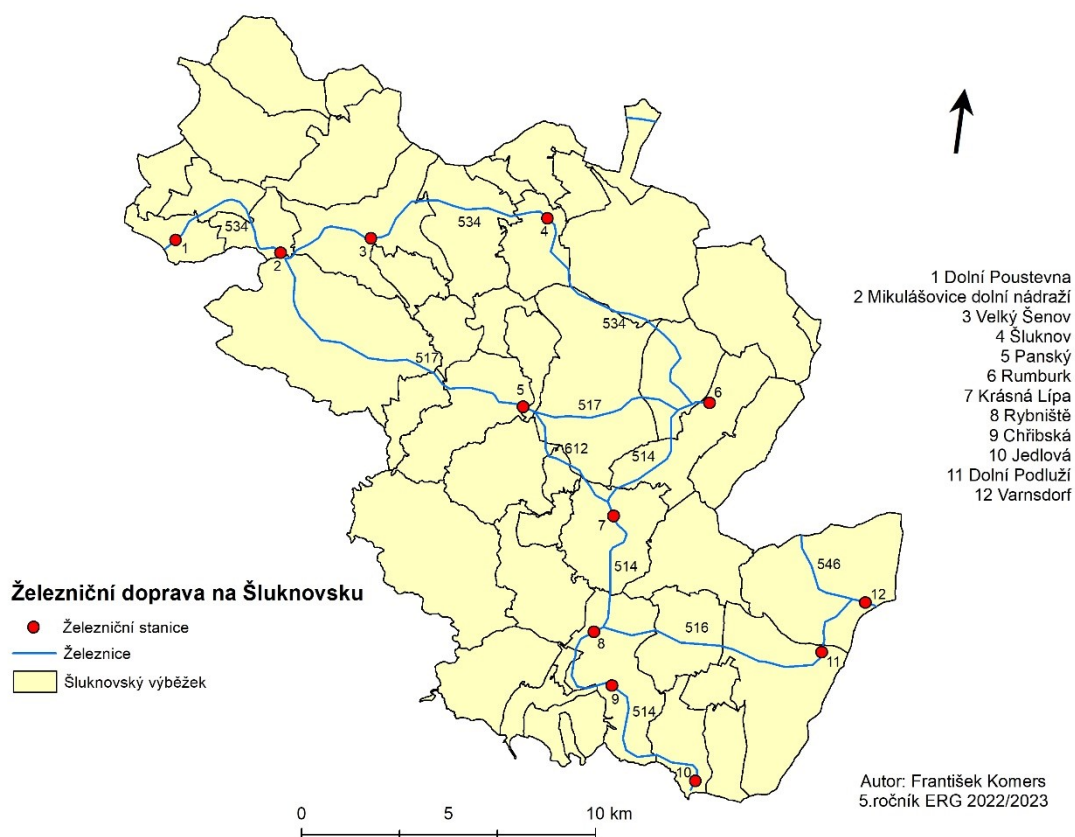
Do práce byly zpracovány základní dopravní složky (železniční, silniční doprava), jenž mají dominantní úlohu na Šluknovsku a letecká doprava, která je zde ovšem zastoupena ve výrazně menším měřítku.

4.1 Železniční tratě na území Šluknovska

V regionu Šluknovska je poměrně hustá železniční síť, která se nachází ve všech významnějších obcích. Většina tratí nebyla vybudována vcelku, ale po jednotlivých etapách v různých časových obdobích. Jiné tratě naopak v průběhu let přestaly být využívány. Ve Šluknovském výběžku bylo vybudováno sedm železničních tratí, kde každá má přiřazené konkrétní určující číslo (514, 516, 517, 534, 546, 612 a 945) (Wagula et al., 2022).

Mapa 1

Využívané železniční tratě a železniční stanice ve Šluknovském výběžku



Zdroj: Vlastní zpracování pomocí programu ArcCR500 a Wagula et al., 2023

Tabulka 1

Železniční tratě a jejich specifika na Šluknovsku

Žel. trať (číslo)	Odkud	Kam	Zahájení provozu (1.úsek)	Zahájení provozu (2.úsek)	Zahájení provozu (3. úsek)	Zahájení provozu (4.úsek)	Délka (km)	Zastavení veškeré dopravy
546	Varnsdorf st. hr. (DE/CZ)	Varnsdorf staré nádraží st. hr. (CZ/DE)	15.8.1871	15.9.1876	/	/	4,018	13.03.2015
612	Panský	Krásná Lípa	29.10.1902	/	/	/	5,407	/
534	Rumburk	Dolní Poustevna	8.1.1873	14.12.1884	15.11.1904	05.07.2014	26,271	/
517	Mikulášovice Dolní nádraží	Rumburk	29.10.1869	29.10.1902	/	/	18,194	/
516	Rybniště	Varnsdorf staré nádraží st. hr. (CZ/DE)	16.1.1869	/	/	/	11,047	/
514	Bakov nad Jizerou	Rumburk st. hr. (CZ/DE) (- Ebersbach (Sachsen))	14.11.1867	16.1.1869	1.11.1873	/	97,690 *(21,284)	12.12.2010
945	Jiříkov, výh. č.1	Jiříkov	15.05.1933	/	/	/	0,367	12.12.2010

Zdroj: Vlastní zpracování dle Wagula et al., 2023

*Délka tratě v km na území Šluknovského výběžku

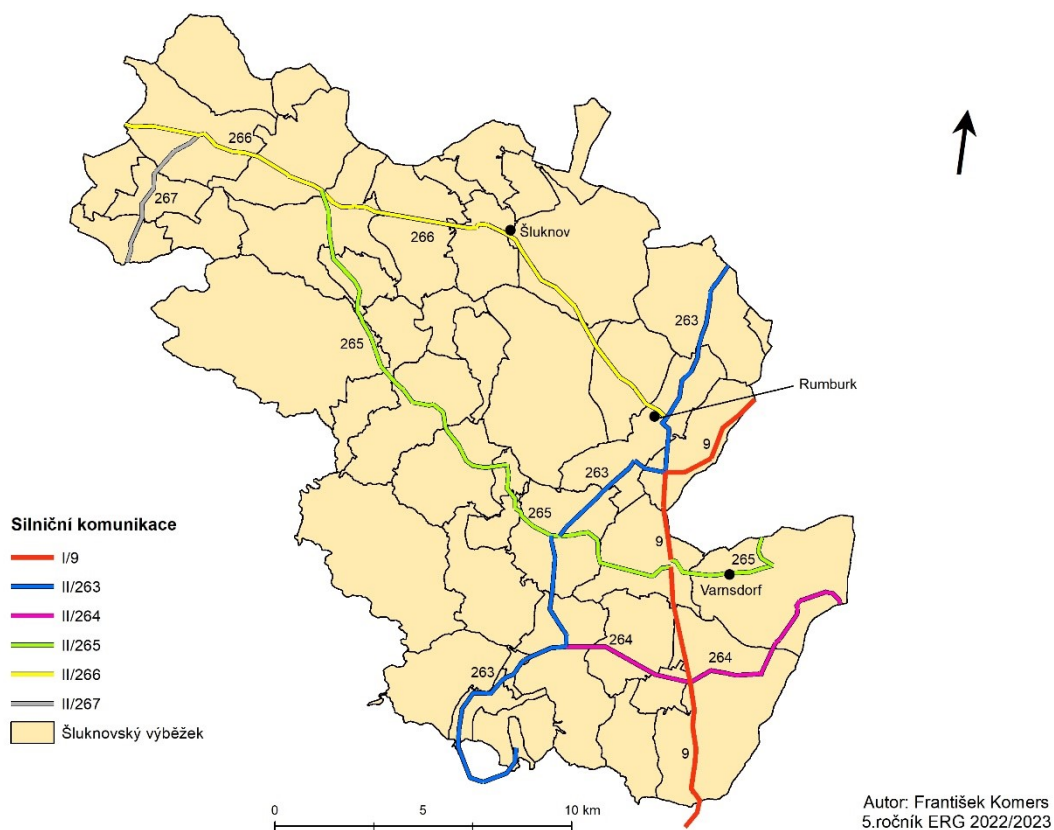
Tabulka 1 znázorňuje jednotlivé železniční tratě v regionu, zahájení jejich provozu, případně následné zprovoznění nedokončených úseků v první etapě výstavby na daných tratích označené přesným datem. Je zde uvedena délka (km) jednotlivých železnic na území Šluknovska. Celková délka tratí na území Šluknovského výběžku měří 86,588 km. Tabulka zobrazuje i místa, kde jednotlivé železnice začínají a kde končí (většinou se jedná o konkrétní obce). Některé železnice byly zkráceny, nebo byl jejich provoz zrušen úplně. Železnice č. 945 (Jiříkov, výh.č.1) není od roku 2010 využívána. Na železnici č. 514 byla veškerá doprava zrušena z města Rumburk přes Jiříkov na státní hranici (SŽDC), ostatní části železnice z Bakova nad Jizerou (ležící ve Středočeském kraji) do Rumburku jsou plně využívány. Zajímavá situace nastala u trati č. 546, kde byla vybudována zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour, jedná se o první zastávku v soukromém vlastnictví na území Česka, zastávka je na této trati v běžném provozu (Sůra, 2014).

4.2 Silniční komunikace na území Šluknovska

Na území Šluknovského výběžku se nachází množství komunikací různého významu. V práci jsou rozebrány nejvýznamnější silniční dopravní cesty, které obsluhují většinu tamních obcí, jedná se o jednu silnici I.třídy (I/9) a pět silnic II.třídy (II/263, II/264, II/265, II/266, II,267).

Mapa 2

Nejvýznamnější silniční komunikace na území Šluknovska



Zdroj: Vlastní zpracování pomocí programu ArcCR500, 2023

Tabulka 2

Nejvýznamnější silniční komunikace a jejich délka v km na území Šluknovska

Druh silnice	Délka
I/9	15,1 km
II/263	23,06 km
II/264	11,64 km
II/265	26,78 km
II/266	19,87 km
II/267	5,71 km
Celkem silnice II. třídy	87,06 km
Celkem silnice II+I. třídy	102,16 km

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému, 2023

Silnice I/9

Nejvýznamnější komunikací, která propojuje Čechy se Šluknovským výběžkem, je silnice I. třídy I/9 vedoucí z Prahy přes Mělník, Dubou a Českou Lípu do Nového Boru, ze kterého pokračuje do Šluknovského výběžku, konkrétně do Jiřetína pod Jedlovou. Silnice následně vede přes výběžek, ve východní části, až na státní hranici se Saskem. Její délka na území Šluknovského výběžku dosahuje 15,1 km. Nedaleko Rumburku se tato dopravní cesta napojuje na saskou silnici S 148, která poté pokračuje až do saské obce Löbau (Lobava) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Silnice II/263

Další významnou komunikací v regionu je silnice II. třídy II/263, která začíná v obci Kravaře, nedaleko Úštěku (východně od Litoměřic) a pokračuje přes Žandov a Českou Kamenici do Šluknovského výběžku, přímo do obce Chřibská, odkud vede směrem na Krásnou Lípu a Rumburk přes Jiříkov až na státní hranice se Saskem (Jiříkov/Ebersbach-Neugersdorf) Celková délka silnice dosahuje 23,06 km. Silnice na končí na státních hranicích, na opačné straně leží méně významná silnice, která v centru obce Ebersbach-Neugersdorf ústí do silnice B96 spojující obec Zittau (Žitava) s obcí Bautzen (Budyšín) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Silnice II/264

Silnice II/264 vychází z obce Rybniště (západně od Varnsdorfu) a vede přes Jiřetín pod Jedlovou a Dolní Podluží do obce Varnsdorf až na státní hranice Varnsdorf/Großschönau kde přechází v saskou komunikaci S 137 (Großschönau-Zittau). Celková délka této dopravní cesty je 11,64 km (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Silnice II/265

Silnice II/265 vychází ze silnice II/266 severně od Velkého Šenova. Odtud vede podél Mikulášovic do Krásné Lípy a následně až do severní části Varnsdorfu, kde je zakončena na státní hranici Varnsdorf/Seifhennersdorf. Jedná se o nejdelší zkoumanou silnici na Šluknovsku (26,78 km). Z obce Seifhennersdorf vychází silnice S 141, která pokračuje dále do obce Leutersdorf (severovýchodně od Seifhennersdorfu) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Silnice II/266

Celková délka silnice dosahuje 19,87 km. Silnice II/266 začíná na státních hranicích se Saskem na severozápadě výběžku a z Lobendavy pokračuje přes Lipovou a Šluknov až do města Rumburk, kde ústí do silnice II/263 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Silnice II/267

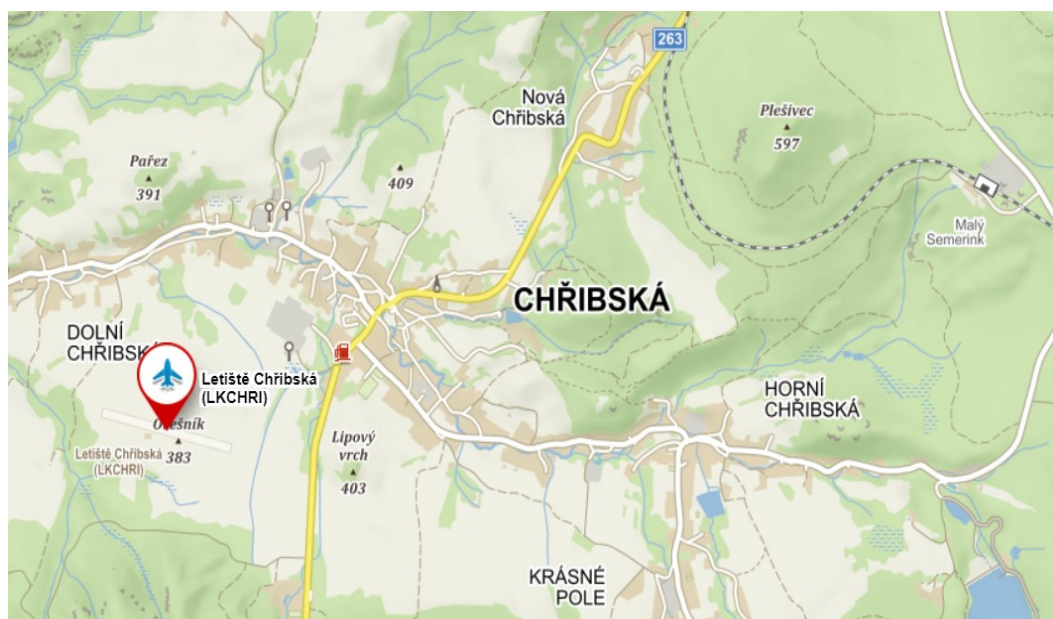
Na severozápadě regionu vede silnice II/267. Silnice začíná na státních hranicích Dolní Poustevnou/Sebnitz, odkud dále pokračuje na sever do sousední obce Lobendava, kde ústí do silnice II/267. Jedná se o nejkratší silnici II/třídy ve Šluknovském výběžku (5,71 km) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

4.3 Letecká doprava na území Šluknovska

Na území regionu Šluknovska nalezneme pouze jediné místo spjaté s leteckou dopravou. Letiště Chřibská, zkratkou LKCHRI je neveřejné letiště ležící na jižním okraji stejnojmenné obce Chřibská. Letiště má plochu 550x30 metrů, která je situovaná na zelené trávě. Vedle přistávací plochy se nachází jedna budova hangáru s přilehlým parkovištěm pro obsluhu a zákazníky letového provozu. Provozní doba je v celoročním režimu. Svoji činnost zde vykonává Letecko-modelářský klub (LMK) Varnsdorf (Řízení letového provozu České republiky, 2022). Nejbližší vzdáleným letištěm od LKCHRI je Letiště Bynovec (LKBYNO) ležící nedaleko Děčína u stejnojmenné obce Bynovec. Nejbližší mezinárodní letiště nalezneme v saském městě Drážďany, vzdálené 55 km vzdušnou čarou (Mapy.cz, 2022).

Obrázek 2

Poloha Letiště Chříbská (LKCHRI)



Zdroj: Mapy.cz, 2023

5. Metodika

Autor si pro zpracování bakalářské práce zvolil téma, které analyzuje dopravně-geografické vztahy na území Šluknovska, především od roku 2000 do roku 2023.

Pro správné naplnění vybraných hlavních i dílčích cílů bylo důležité použít vhodné metody. Pro tento účel bylo použito více metod. V práci byla primárně zjišťována struktura dopravního systému ve Šluknovském výběžku, včetně historického vývoje a návaznosti na sousední Sasko.

První důležitou metodou bylo studium odborné literatury, pomocí které byly získány informace ohledně historického vývoje regionu z hlediska dopravy, odborné výrazy a definice spjaté k dopravě, nebo konkrétní historické údaje o dopravě.

Hlavním zdrojem sekundárních dat byly elektronické zdroje a databáze. Prvně je potřeba zmínit Ředitelství silnic a dálnic ČR, ze kterého byla převzata data k intenzitě dopravy, které následně autor roztřídil a vizualizoval pomocí tabulek. Jedná se například o počet průjezdů jednotlivých typů vozidel v průběhu jednoho dne, tedy o data s kvantitativním charakterem. Zároveň bylo využito Sčítání lidu, domů a bytů 2011, které práci obohatilo daty o dojížděcí z roku 2011, nebo mapové portály Regionální informační systém (RIS) a Mapy.cz, odkud autor získal potřebná data pro výpočty strukturně-morfologických znaků (deviatilita, akcesibilita a hustota dopravní sítě). Posledním pro práci významnějším zdrojem sekundárních dat byla aplikace IDOS, která byla nezbytným zdrojem dat a umožnila výpočet konektivity dopravy, především díky přehledu počtu přímých spojů veřejné dopravy.

Pro vizualizaci dat byly kromě tabulek využity i mapové výstupy. Výsledkem těchto výstupů byla metoda kartogramu, která byla vytvořena například pro zobrazení akcesibility nebo metoda kartodiagramu, konkrétně liniového kartodiagramu, pro analyzování dopravních komunikací v regionu Šluknovska. Veškeré mapové výstupy byly zhotoveny v programu ArcGIS, ve verzi ArcMap 10.4.1. Všechny tyto metody mají napomoci k lepší orientaci v této práci.

Další užitečnou metodou byla metoda komparace, která srovnávala dopravní cesty v regionu, nebo prostorová analýza, která se zabývá rozdíly ve zkoumaném území.

V závěrečné části byla použita závěrečná syntéza, ve které autor shromáždil všechny zjištěné aspekty v rámci problematiky dopravní struktury na území Šluknovského výběžku.

5.1 Vymezení Šluknovského výběžku

Práce se zabývá a zpracovává oblast Šluknovského výběžku, kde byla pozorována a srovnávána dopravní situace na jednotlivých dopravních komunikacích, proto je důležité správné vymezení tohoto regionu. K tomuto účelu byl využit primárně program ArcMap, kam byl vložen, ze složky ArcCR500, soubor ObcePolygony, ze kterého autor vybral a vytvořil novou vrstvu, kde jsou zahrnuty zmiňované obecní a sídelní jednotky, které utvářejí Šluknovský výběžek. Zároveň autor použil mapové portály Mapy.cz a Regionální informační systém (RIS), pro účelnou vizualizaci a představu regionu, kde jsou hranice Šluknovského výběžku přesně určeny vymezenou linií.

Mapa 3

Poloha Šluknovského výběžku



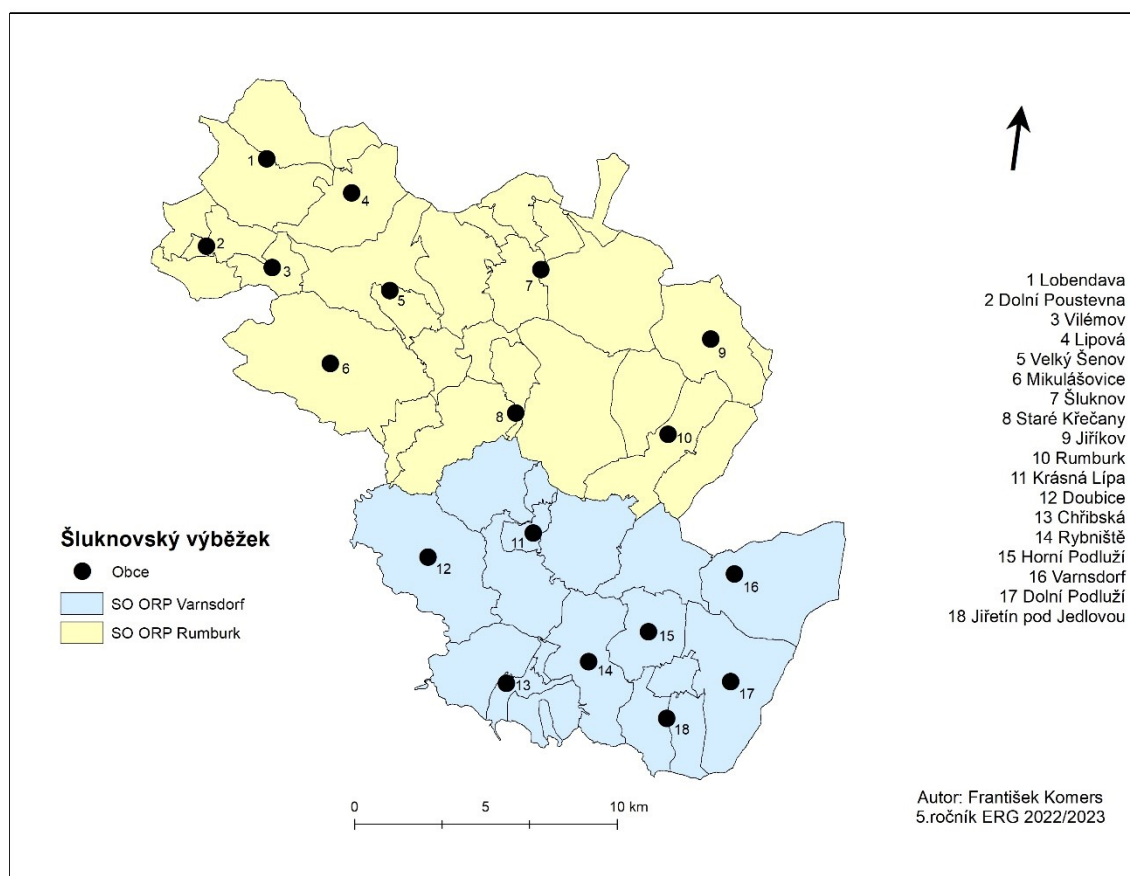
Zdroj: Vlastní zpracování pomocí ArcCR500, 2023

Šluknovský výběžek je součástí okresu Děčín, který sousedí s okresy Ústí nad Labem, Litoměřice a Česká Lípa. Rozloha Šluknovska zaujímá přibližně polovinu celého okresu Děčín. Celý okres je tvořen katastrálními územními jednotkami jednotlivých obcí a sídel, pomocí kterých lze definovat území Šluknovského výběžku. Region Šluknovska je tvořen 48 územními jednotkami, které spadají pod 18 obcí (viz. Příloha A).

Šluknovský výběžek se nachází na severu Česka a z větší části jsou jeho hranice definovány státní hranicí se Saskem. Hraniční linie vymezuje výběžek ze tří světových stran, ze západu, severu a východu. V jižní části je Šluknovsko odděleno od zbytku Čech hřebenem Lužických hor.

Mapa 4

Vymezení Šluknovského výběžku na základě SO ORP Rumburk a SO ORP Varnsdorf



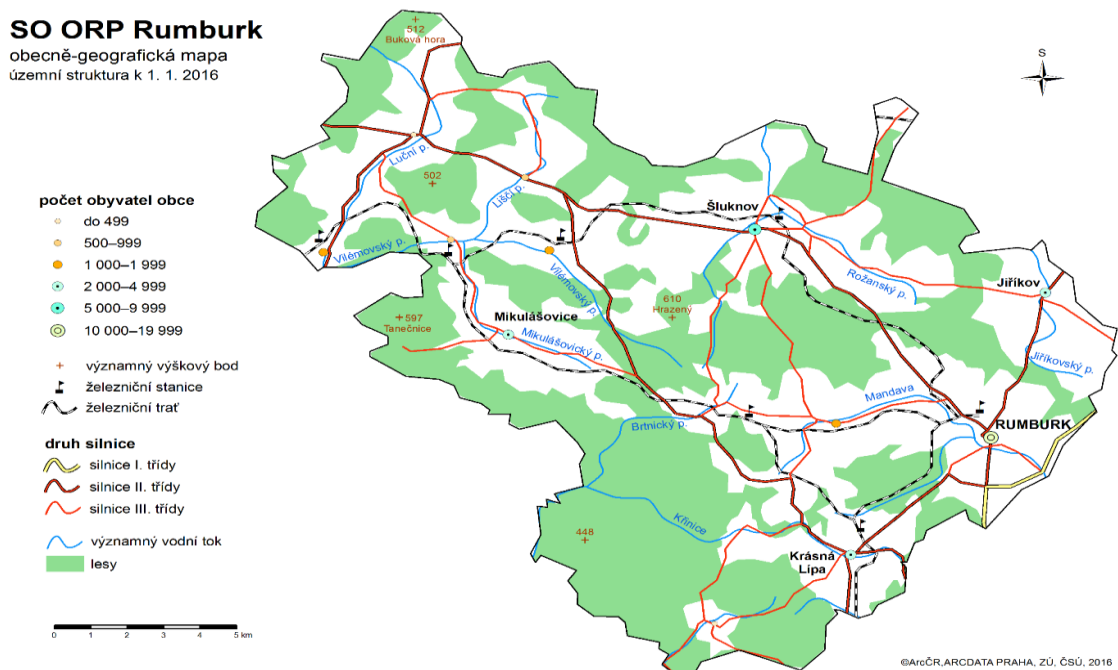
Zdroj: Vlastní zpracování pomocí ArcCR500, 2023

V oblasti jsou pouze dva správní obvody obcí s rozšířenou působností (SO ORP) Varnsdorf a Rumburk. SO ORP Rumburk dosahuje rozlohy 266 km² (Český statistický

úřad, 2019) a SO ORP Varnsdorf necelých 90 km² (Český statistický úřad, 2014), dohromady má tedy Šluknovský výběžek rozlohu 356 km².

Obrázek 3

SO ORP Rumburk k 1.1.2016



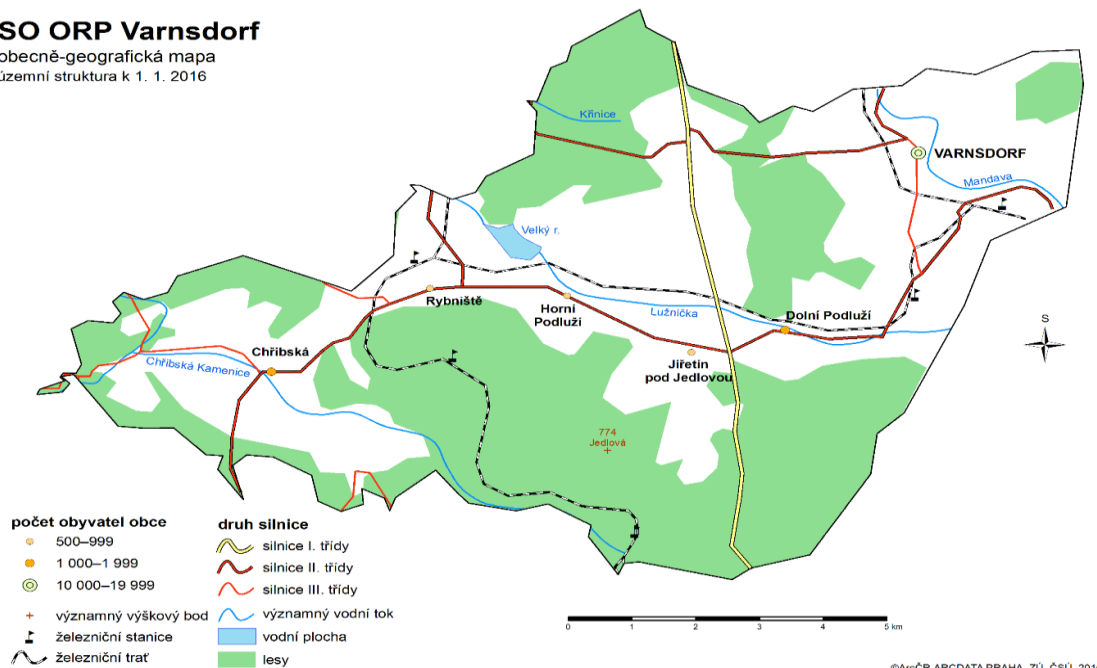
Zdroj: Český statistický úřad, 2016c

Prvním obvodem je SO ORP Rumburk, zahrnující severní část výběžku. Pod tento správní obvod obce s rozšířenou působností spadá 10 obcí: Rumburk, Šluknov, Dolní Poustevna, Mikulášovice, Velký Šenov, Jiříkov, Staré Křečany, Lobendava, Lipová a Vilémov, z toho je 6 obcí se statutem města (Rumburk, Šluknov, Dolní Poustevna, Mikulášovice, Velký Šenov, Jiříkov).

Obrázek 4

SO ORP Varnsdorf k 1.1.2016

SO ORP Varnsdorf obecně-geografická mapa územní struktura k 1. 1. 2016



©ArcCR,ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Zdroj: Český statistický úřad, 2016b

Druhý obvod SO ORP Varnsdorf naopak spravuje jižní část celého výběžku. Pod SO ORP Varnsdorf náleží 8 obcí: Varnsdorf, Krásná Lípa, Chřibská, Rybníště, Doubice, Horní Podluží, Dolní Podluží a Jířetín pod Jedlovou, z toho jsou 3 obce se statutem města (Varnsdorf, Krásná Lípa, Chřibská).

6. Zhodnocení dopravní situace na Šluknovsku

Ke zhodnocení celkové dopravní situace na Šluknovsku bylo zapotřebí zvolit vhodné ukazatele dopravy. Autor pro tento účel zvolil základní strukturně-morfologické znaky (deviatilita, konektivita, hustota dopravní sítě, akcesibilita), které představily propojenost mezi obcemi vztažené k vybraným komunikacím (železnice, silnice). Dalším cenným ukazatelem bylo pozorování intenzity provozu na vybraných komunikacích (I/9, II/263, II/264, II/265, II/266 a II/267, nebo pozorování dojížděky za rok 2011.

6.1 Základní strukturně-morfologické znaky

Strukturně-morfologické znaky výrazně pomohly ke zhodnocení dopravní situace na Šluknovsku. Pro tyto účely byly zpracovány 4 základní strukturně-morfologické znaky (deviatilita, konektivita, hustota dopravní sítě a akcesibilita).

6.1.1 Deviatilita

Deviatilita (křivolakost) je jedním ze čtyř znaků tvaru komunikace. Lze ji vyjádřit jako poměr délky komunikace mezi vybranými body (I_k) a přímkovou délkou spojnice mezi body (I_p) ($d_s = I_k/I_p$) (Hercik, 2006). Mezi nejčastější faktory, které na deviatilitu působí, jsou faktory fyzicko-geografické, socio-ekonomické a politické (Hluchníková, 2018). Pro účely mé práce autor vybral obce nacházející se na opačných stranách výběžku Dolní Poustevnu (na severozápadě), Varnsdorf (na jihovýchodě) a Rumburk (nejvýznamnější obec Šluknovského výběžku). Výpočet probíhal vydělením vzdálenosti po komunikaci s reálnou vzdáleností mezi obcemi neboli vzdáleností vzdušnou čarou. Křivolakost byla vztažena k silničním komunikacím mezi vybranými obcemi na Šluknovsku.

Tabulka 3

Deviatilita zpracovaná pro obec Dolní Poustevna v porovnání s ostatními obcemi v regionu Šluknovska (vzdálenosti v km)

Obec	Po komunikaci (Ik)	Vzdušně (Ip)	Deviatilita (Ds)
Vilémov	4,1	3,29	1,25
Lobendava	5,1	4,45	1,15
Lipová	8,1	5,79	1,4
Velký Šenov	8,3	6,77	1,23
Mikulášovice	8,3	5,6	1,48
Šluknov	14,2	11,8	1,2
Staré Křečany	19,2	14,9	1,29
Rumburk	24,5	19	1,29
Jiříkov	24,3	19,73	1,23
Krásná Lípa	22,2	17,35	1,28
Doubice	26,3	16,1	1,63
Chřibská	30,2	19,2	1,57
Rybniště	26,6	19,65	1,35
Horní Podluží	29,5	22	1,34
Jičetín pod Jedlovou	30,4	23,43	1,3
Dolní Podluží	34	24,75	1,37
Varnsdorf	32,8	24,9	1,32
Dolní Poustevna	/	/	/

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému (RIS), 2023

V tabulce 3 můžeme pozorovat, že nejvyšší vzdálenost jak po komunikaci, tak vzdušnou čarou je z Dolní Poustevny do Varnsdorfu, proto byly zvoleny jako vhodná centra pro určení deviatility (nalézají se nejdále od sebe). Deviatilita mezi těmito obcemi odpovídá číslu 1,32, což znamená malou křivolakost. Nejmenší vzdálenost po obou proměnných je do sousední obce Vilémov a deviatilita zde dosahuje hodnoty 1,25. Nejnižší křivolakost 1,15 spatříme mezi Dolní Poustevnou a Lobendavou, naopak nejvyšší křivolakost 1,63 je vůči obci Doubice na jihozápadě Šluknovského výběžku,

hlavním důvodem zde je přítomnost státní hranice a Národního parku České Švýcarsko, které znemožňují jejich přímé spojení.

Tabulka 4

Deviatilita zpracovaná pro obec Rumburk v porovnání s ostatními obcemi v regionu Šluknovska (vzdálenosti v km)

Obec	Po komunikaci (Ik)	Vzdušně (Ip)	Deviatilita (Ds)
Vilémov	20,2	16,2	1,25
Lobendava	20,5	18,5	1,11
Lipová	17	15,4	1,1
Velký Šenov	16,5	13,5	1,22
Mikulášovice	15,7	13,6	1,15
Šluknov	10,1	9,4	1,07
Staré Křečany	5,2	4,3	1,21
Rumburk	/	/	/
Jířikov	5,2	4,9	1,06
Krásná Lípa	5,9	5,4	1,09
Doubice	10,9	9,7	1,12
Chříbská	13,7	11,1	1,23
Rybniště	10,5	8,5	1,24
Horní Podluží	11,8	7,8	1,51
Jiřetín pod Jedlovou	9,6	8,7	1,1
Dolní Podluží	9,9	8,4	1,18
Varnsdorf	8,8	6,2	1,42
Dolní Poustevna	25,6	19,2	1,33

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému (RIS), 2023

Z tabulky 4 vyplývá, že většina komunikací propojujících vybrané obce s Rumburkem se výrazně vzdálenostně neliší od vzdálenosti vzdušnou čarou. Celkově zde byla naměřena malá deviatilita. Nejnižší s obcí Jiřikov (1,06) a Šluknov (1,07), což představuje minimální výchylku od ortodromy (nejkratší spojnice dvou bodů). Výjimkou je zde Horní Podluží (1,51), popřípadě Varnsdorf (1,42), které jsou paradoxně situovány blízko

Rumburku. V případě Varnsdorfu hraje roli přítomnost státní hranice, která je vlastně politickou překážkou v cestě mezi těmito obcemi, nicméně je možné propojení přes obec Seifhennersdorf v Sasku.

Tabulka 5

Deviatilita zpracovaná pro obec Varnsdorf v porovnání s ostatními obcemi v regionu Šluknovska (vzdálenosti v km)

Obec	Po komunikaci (Ik)	Vzdušně (Ip)	Deviatilita (Ds)
Vilémov	27,9	21,84	1,28
Lobendava	29,1	24,34	1,2
Lipová	25,7	21,2	1,21
Velký Šenov	24,2	18,8	1,29
Mikulášovice	23,3	18,83	1,24
Šluknov	18,8	15,38	1,22
Staré Křečany	14,1	9,49	1,49
Rumburk	8,8	6,38	1,38
Jiříkov	13,5	9,92	1,36
Krásná Lípa	9,5	7,56	1,26
Doubice	14,7	11,31	1,3
Chřibská	14,3	11	1,3
Rybniště	11,5	8,21	1,4
Horní Podluží	7,9	5,33	1,48
Jiřetín pod Jedlovou	7	5,11	1,37
Dolní Podluží	4	3,49	1,15
Varnsdorf	/	/	/
Dolní Poustevna	31,8	24,45	1,3

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému (RIS), 2023

Z tabulky 5 vyplývá, že nejkratší vzdálenost z Varnsdorfu je do nedaleké obce Dolní Podluží směrem na západ a deviatilita zde dosahuje nejnižší hodnoty ze všech zkoumaných obcí (1,15). Nízká křivolakost vychází z malého rozdílu ze vzdálenosti po komunikaci (4 km) a vzdušnou čarou (3,49 km), nejsou zde žádné politické

ani fyzicko-geografické překážky. Na druhou stranu spatříme nejvyšší křivolakost 1,49 z Varnsdorfu do Starých Křečan, tato obec se dá označit za středobod šluknovského výběžku. Vyšší křivolakost je způsobena částečně výskytem státní hranice, ale především přítomností obcí Rumburk a Krásná Lípa. Přes tyto obce vedou silniční trasy, které následně ústí do obce Staré Křečany. Nenachází se zde přímé spojení mezi Varnsdorfem a Starými Křečany, je třeba projet právě přes Rumburk, nebo Krásnou Lípu. Podobnou křivolakost 1,4 můžeme pozorovat s obcí Horní Podluží. Celkově lze tvrdit, že deviatilita mezi zkoumanými obcemi a Varnsdorfem dosahuje převážně nízkých hodnot (hodnoty nepřesahují čísla 1,5).

Tabulka 6

Deviatilita – porovnání měst

Obec	Rumburk	Varnsdorf	Dolní Poustevna
Vilémov	1,25	1,28	1,25
Lobendava	1,11	1,2	1,15
Lipová	1,1	1,21	1,4
Velký Šenov	1,22	1,29	1,23
Mikulášovice	1,15	1,24	1,48
Šluknov	1,07	1,22	1,2
Staré Křečany	1,21	1,49	1,29
Rumburk	/	1,38	1,29
Jiříkov	1,06	1,36	1,23
Krásná Lípa	1,09	1,26	1,28
Doubice	1,12	1,3	1,63
Chřibská	1,23	1,3	1,57
Rybniště	1,24	1,4	1,35
Horní Podluží	1,51	1,48	1,34
Jiřetín pod Jedlovou	1,1	1,37	1,3
Dolní Podluží	1,18	1,15	1,37
Varnsdorf	1,42	/	1,32
Dolní Poustevna	1,33	1,3	/

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému (RIS), 2023

Z tabulky 6 je možné pozorovat vypočítanou deviatilitu pro všechny tři zkoumané obce (Varnsdorf, Rumburk a Dolní Poustevna). Tabulka slouží pro vhodné porovnání křivolakosti mezi těmito obcemi vůči jiným obcím na Šluknovsku. Nejvyšší dosažené hodnoty: 1,63 mezi Doubicemi a Dolní Poustevnou, 1,57 mezi Dolní Poustevnou a Chřibskou, 1,51 mezi Rumburkem a Horním Podlužím.

Naopak nejnižší naměřené hodnoty jsou: 1,06 mezi Rumburkem a Jiříkovem, 1,07 mezi Rumburkem a Šluknovem, 1,09 mezi Rumburkem a Krásnou Lípou. Celkově lze konstatovat, že na území regionu je poměrně malá devatilita, nejmenší celkové hodnoty byly naměřené u Rumburku a nejvyšší naopak u Dolní Poustevny. Paradoxem může být skutečnost, že blíže situované obce dosahují vyšších hodnot deviatility, než ty více vzdálené vůči zkoumané obci.

6.1.2 Konektivita

Jedním z ukazatelů vzájemné propojenosti obcí je tzv. konektivita. Jedná se o stupeň intenzity dopravního propojení mezi jednotlivými dopravními uzly. Konektivita byla zkoumána pro všech 18 obcí na území Šluknovska. Data byla sesbírána pro železniční i autobusovou dopravu. V obou případech byl výpočet umožněn díky spojům veřejné dopravy (zahrnuje širokou škálu způsobů cestování se značnými rozdíly v technologiích, nákladech, provozních charakteristikách, geografickém rozsahu, podílu na trhu a socioekonomickém složení cestujících (Hanson & Giuliano, 2004)) v regionu.

U výpočtu konektivity byla rovněž použita aplikace IDOS (databázový export údajů o spojích veřejné železniční a autobusové dopravy (Marada, 2010)), jenž umožnila přehled vyskytujících se dopravních spojů, autobusových linek a vlakových souprav, mezi vybranými obcemi v regionu, pomocí kterých bylo možné vytvořit finální výpočet sumy spojů dané dopravy a celkový výpočet konektivity.

6.1.2.1 Konektivita obcí ve Šluknovském výběžku v rámci železniční dopravy a autobusové dopravy

Konektivita obcí (18) na Šluknovsku byla vypracována pomocí vlakových a autobusových spojů. Počty zjištěných dopravních spojů zároveň slouží pro vhodné porovnání mezi vybranými typy doprav v rámci jedné obce. Detailní informace vztažené ke konektivě obcí na Šluknovsku jsou zpracované v příloze B a C.

Tabulka 7

Konektivita pomocí železniční a autobusové dopravy mezi obcemi na území Šluknovského výběžku

Obec	Autobusy	Vlaky
Rumburk	16	9
Varnsdorf	16	4
Šluknov	8	9
Jiříkov	10	0
Krásná Lípa	8	5
Mikulášovice	7	10
Velký Šenov	7	8
Dolní Poustevna	6	9
Chřibská	9	5
Staré Křečany	7	3
Dolní Podluží	6	4
Vilémov	4	9
Horní Podluží	7	4
Rybniště	9	10
Lipová	7	9
Jiřetín pod Jedlovou	6	4
Lobendava	7	0
Doubice	5	0
Suma	145	102

Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

Výpočet konektivity autobusové dopravy:

$$S_{d_{\max}} = 145/2 = 72,5$$

$$S_{\max} = 18/2 * (18-1) = 153$$

$$K = 72,5/153 = \mathbf{0,4739}$$

Výpočet konektivity železniční dopravy:

$$S_{d_{\max}} = 102/2 = 51$$

$$S_{\max} = 18/2 * (18-1) = 153$$

$$K = 51/153 = \mathbf{0,3333}$$

Na území Šluknovska je hustá železniční síť, z čehož vyplývá značná propojenost jednotlivých obcí díky železnici, znázorněné v tabulce 7. Nejvíce dopravních spojů nalezneme v Mikulášovicích a Rybništi (10), dále v Rumburku, Dolním Podluží a Lipové (9), což znamená, že každá z těchto obcí je propojena železniční dopravou spolu s dalšími deseti, resp. devíti obcemi. Naopak žádné dopravní spojení nenalezneme v Jiříkově, Lobendavě a Doubicích. Je to z důvodu nepřítomnosti železniční tratě (Lobendava, Doubice), nebo přerušování využívání železniční tratě v případě Jiříkova.

V regionu Šluknovska jsou více zastoupeny autobusové linky, celkové číslo je 145 přímých dopravních spojení, tedy více než v případě železniční dopravy (102). Nejvíce jich nalezneme v největších centrech regionu, tedy v Rumburku a Varnsdorfu (16). Tyto obce jsou propojeny pomocí přímého dopravního spoje se všemi obcemi v regionu

s výjimkou Jiřetína pod Jedlovou a Doubicemi. Dále je více přímých linek v příhraničním Jiříkově (10), nebo ve Starých Křečanech (9). V každé obci nalezneme konektivitu s jinou obcí v regionu díky autobusové dopravě. Nejméně přímých linek je zavedeno do Vilémova (4).

6.1.2.2 Konektivita vybraných obcí na území Šluknovského výběžku a významných obcí v sousedním Sasku zpracovaná pro železniční a autobusovou dopravu

Do práce byly rovněž zařazeny výpočty konektivity mezi vybranými obcemi ležícími na Šluknovsku (Varnsdorf, Rumburk, Jiříkov, Dolní Poustevna) a většími okolními středisky nacházejícími se v sousedním Sasku (Seifhennersdorf, Ebersbach-Neugersdorf, Neusalza-Spremberg, Schirgiswalde-Kirschau, Neustadt in Sachsen, Sebnitz a Zittau). Podrobnější tabulky konektivity mezi obcemi na Šluknovsku a v Sasku jsou v příloze D a E.

Tabulka 8

Konektivita pomocí železniční a autobusové dopravy mezi vybranými obcemi na území Šluknovského výběžku a významnými obcemi v sousedním Sasku

Obec	Autobusy	Vlaky
Varnsdorf (V)	4	2
Rumburk (R)	5	2
Jiříkov (J)	2	0
Dolní Poustevna (DP)	3	2
Seifhennersdorf (Seif)	4	1
Ebersbach-Neugersdorf (E-N)	2	3
Neusalza-Spremberg (N-S)	1	3
Schirgiswalde-Kirschau (S-K)	0	3
Neustadt in Sachsen (NiS)	1	0
Sebnitz (S)	1	2
Zittau (Z)	0	5
Suma	23	23

Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

Výpočet konektivity autobusové dopravy:

$$S_{d_{\max}} = 23/2 = 11,5$$

$$S_{\max} = 11/2 * (11-1) = 55$$

$$K = 11,5/55 = \mathbf{0,2090}$$

Výpočet konektivity železniční dopravy:

$$S_{d_{\max}} = 23/2 = 11,5$$

$$S_{\max} = 11/2 * (11-1) = 55$$

$$K = 11,5/55 = \mathbf{0,2090}$$

V tabulce 8 jsou představeny vybrané obce na území Šluknovska a příhraničí Saska. Celkový počet dopravních spojů je totožný jak u autobusové dopravy (23), tak u dopravy železniční (23). Nicméně autobusových linek je více mezi českými obcemi, železničních naopak mezi těmi saskými. Podobně jako u dopravy železniční je i u autobusové dopravy většina měst na Šluknovsku propojena pouze s jedním centrem v Sasku. Pouze Rumburk má díky autobusové dopravě přímé dopravní spojení se dvěma obcemi Seifhennersdorf a Ebersbach-Neugersdorf. V obcích Zittau a Schirgiswalde-Kirschau nenalezneme žádné přímé dopravní linky se zkoumanými obcemi v případě autobusové dopravy.

6.1.3 Hustota dopravní sítě

Hustota dopravní sítě vyznačuje množství dopravních komunikací, různého charakteru (silnice, železnice, vodní doprava apod.) na zkoumaném území neboli tzv. průměrné nasycení regionu dopravními cestami (Čerba, 2004). Hustota se vypočítá jako poměr mezi délkou komunikací (v kilometrech) a počtem obyvatel (na 10 000 obyvatel), nebo jako poměr mezi délkou komunikací a rozlohou území (km²). Pro přesnější zobrazení výsledku je vhodné tyto dva výpočty zkombinovat. K celkovému výpočtu je potřeba znát délky jednotlivých typů komunikací, celkovou rozlohu daného území a počet obyvatelstva žijícího v regionu. Rozloha Šluknovského výběžku (356 km²) vychází z plochy SO ORP Varnsdorf a SO ORP Rumburk. Celkový počet obyvatelstva s registrovaným pobytem na území Šluknovska v roce 2011 byl 54 368 obyvatel a v roce 2021 to bylo 51 462 obyvatel (Veřejná databáze, 2021).

Výpočet pro hustotu dopravní sítě byl proveden pro silnice I. třídy, silnice II. třídy, železnice a silnice celkem (součet I. + II. třídy), pomocí objektivnějšího ukazatele dopravní sítě ($h=l/(\sqrt{sp})$) (Čerba, 2004).

l = celková vzdálenost komunikace

s = plocha území

p = počet obyvatel území

Tabulka 9

Hustota dopravní sítě na území Šluknovského výběžku

Typ komunikace	Vzdálenost (Km)	Hustota dopravní sítě (km/km ²)
Dálnice	0	/
Silnice II. třídy	87,06	0,02034
Silnice I. třídy	15,1	0,00353
Silnice celkem	102,16	0,024
Železnice	86,56	0,0202
Vodní doprava	0	/

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz, 2023

Tabulka 9 se věnuje hustotě dopravní sítě na území Šluknovska. Celková délka silnic I. a II. třídy ve Šluknovském výběžku je 102,16 km, tedy hustota dopravní sítě dosahuje hodnoty 0,024. Výrazně zde dominují silnice II. třídy (87,06 km), které zastupují 0,02034 plochy regionu. Podobně jsou na tom železnice, celková vzdálenost železnic nabývá 86,56 km a hustota dopravní sítě je ustálena na 0,0202. Dálnice a vodní doprava nejsou v regionu Šluknovska zastoupeny.

Pro určité porovnání byla do práce rovněž zpracována hustota dopravy pro okres Šumperk, který se nachází v příhraniční oblasti podobně jako Šluknovský výběžek. Rozloha okresu Šumperk: 1313,06, počet obyvatel: 118 725 (2021) (Veřejná databáze, 2021).

Tabulka 10

Hustota dopravní sítě v okrese Šumperk

Druh komunikace	Délka dopravních sítí (km)	Hustota dopravní sítě (km/km ²)
Dálnice	6	0,00048
Rychlostní silnice	5,4	0,00043
Silnice I. třídy	105,06	0,0083
Silnice II. třídy	182,3	0,0145
Silnice celkem	706,9	0,056
Železnice	134,6	0,0107
Vodní cesty	0	/

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz, 2023

Oproti Šluknovskému výběžku jsou v okrese Šumperk zastoupeny rychlostní silnice (5,4 km), rovněž zde nalezneme 6 km dálnic, nicméně zabírají malé procento z celkové délky silnic, hustota dopravní sítě dosahuje 0,00043, respektive 0,00048. Celková vzdálenost silnic je 706,9 km na území okresu, což představuje hodnotu 0,056, tedy výrazně více než u Šluknovského výběžku (0,024). Železnice jsou v regionu zastoupeny 134,6 km (0,0107), tedy zabírají menší rozlohu než v případě Šluknovska (0,0202). Vodní cesty zde opět nejsou zastoupeny.

6.1.4 Akcesibilita

V dopravních sítích existuje hierarchie spojení a uzlů v síti, s níž úzce souvisí tzv. akcesibilita neboli dostupnost uzlu v rámci sítě. Patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím prostorovou organizaci a strukturu kulturní krajiny. Dostupnost uzlu v síti lze posuzovat z různých hledisek:

- *podle počtu přímých spojení v síti*
- *podle součtu spojení uzlu se všemi uzly dané sítě*
- *podle součtu vzdáleností ke všem ostatním uzlům v síti*

Pomocí těchto hledisek je určován hierarchický řád uzlu a zároveň i míra dostupnosti uzlu v síti (Hercik, 2006).

Dostupnost byla zpracována pro silniční a železniční komunikace mezi obcemi v regionu z hlediska vzdálenosti mezi obcemi, časové dostupnosti a dostupnosti pomocí spojů veřejné dopravy. Silniční cesty se nalézají na území všech obcí v regionu Šluknovska.

Tabulka 11

Vzdálenosti po silničních komunikacích mezi obcemi na území Šluknovska (km)

Obec	R	V	Š	J	KL	M	VŠ	DP	Ch	SK	Dpo	Vi	HP	Ry	Li	JpJ	Lo	D
Rumburk	/	8,8	10,1	5,2	5,9	15,7	16,5	24,5	13,7	5,2	9,9	20,2	11,8	10,5	17	9,6	20,9	10,9
Varnsdorf	8,8	/	18,8	13,5	9,5	23,3	24,2	32,8	14,3	14,1	4	27,9	7,9	11,5	25,7	7	29,5	14,7
Šluknov	10,1	18,8	/	8,7	12,9	8,9	5,8	14,2	20,5	7,2	22,4	9,8	19,4	17,2	7	20,7	10,7	17,9
Jiřikov	5,2	13,5	8,7	/	11,1	17,6	14,7	24,3	18,7	9,6	14,4	18,4	14,9	15,4	15,7	14,3	19,5	16,4
Krásná Lípa	5,9	9,5	12,9	11,1	/	13,4	14,6	22,2	7,7	6,4	9,6	17,8	6,7	4,5	17,3	8	21	5
Mikulášovice	15,7	23,3	8,9	17,6	13,4	/	3,8	8,3	21,1	10,5	23	4,5	20,1	17,9	7,1	21,4	10,1	18,4
Velký Šenov	16,5	24,2	5,8	14,7	14,6	3,8	/	8,3	22,3	11,6	24,2	3,8	21,3	19,1	3,2	22,6	7	19,6
Dolní Poustevna	24,5	32,8	14,2	24,3	22,2	8,3	8,3	/	30,2	19,2	34	4,1	29,5	26,6	8,1	30,4	5,2	26,3
Chřibská	13,7	14,3	20,5	18,7	7,7	21,1	22,3	30,2	/	14,1	9,3	25,6	6,3	3,2	25,5	7,6	29,3	6,6
Staré Křečany	5,2	14,1	7,2	9,6	6,4	10,5	11,6	19,2	14,1	/	16	15	13,1	10,9	14,8	14,4	18,6	10,5
Dolní Podluží	9,9	4	22,4	14,4	9,6	23	24,2	34	9,3	16	/	27,5	2,7	5,8	24,2	1,7	27,6	10,6
Vilémov	20,2	27,9	9,8	18,4	17,8	4,5	3,8	4,1	25,6	15	27,5	/	25,4	22,3	3,8	26,9	4,5	22,9
Horní Podluží	11,8	7,9	19,4	14,9	6,7	20,1	21,3	29,5	6,3	13,1	2,7	25,4	/	3,1	25,8	1,8	29,2	7,7
Rybniště	10,5	11,5	17,2	15,4	4,5	17,9	19,1	26,6	3,2	10,9	5,8	22,3	3,1	/	22,7	4,6	26,1	4,6
Lipová	17	25,7	7	15,7	17,3	7,1	3,2	8,1	25,5	14,8	24,2	3,8	25,8	22,7	/	26	3,4	25,5
Jiřetín pod Jedlovou	9,6	7	20,7	14,3	8	21,4	22,6	30,4	7,6	14,4	1,7	26,9	1,8	4,6	26	/	29,4	9,2
Lobendava	20,9	29,5	10,7	19,5	21	10,1	7	5,2	29,3	18,6	27,6	4,5	29,2	26,1	3,4	29,4	/	28,9
Doubovice	10,9	14,7	17,9	16,4	5	18,4	19,6	26,3	6,6	10,5	10,6	22,9	7,7	4,6	25,5	9,2	28,9	/
SUMA	216	288	232	252	194	245	243	348	276	211	267	280	247	226	273	256	321	256
Index akcesibility	12	16	12,9	14	10,8	13,6	13,5	19,3	15,3	11,7	14,8	15,6	13,7	12,6	15,2	14,2	17,8	14,2
Hierarchický řád	16.	3.	14.	10.	18.	12.	13.	1.	5.	17.	7.	4.	11.	15.	6.	8.	2.	8.

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému (RIS), 2023

Celková suma vzdáleností mezi obcemi: **4630,2 km**

Celkový index akcesibility silniční sítě: **14,3 km** (průměr všech indexů akcesibility)

Tabulka 11 představuje vzdálenosti mezi jednotlivými obcemi na Šluknovsku. Rovněž ukazuje celkovou sumu vzdáleností od jedné obce do ostatních, ze kterých bylo možné vypracovat výsledek akcesibility v regionu pro silniční komunikace. Vzdálenost po komunikaci byla změřena mezi centry obcí po nejkratší možné silniční cestě mezi obcemi. Celková suma vychází ze součtu všech vzdáleností u každé z obcí. Index akcesibility je podílem mezi sumou a počtem zkoumaných obcí (18). Největší suma vzdáleností je u Dolní Poustevny (348 km) a Lobendavy (321 km), tedy obcí v severozápadním cípu výběžku. Naopak nejnižších hodnot dosáhly obce ve středu Šluknovského výběžku, Krásná Lípa (194 km) a Staré Křečany (211 km).

Železniční doprava spojuje pouze 15 obcí ve Šluknovském výběžku, tedy o 3 méně než doprava silniční. Na území obcí Lobendava a Doubice nenalezneme železniční trať. V obci Jiříkov je železnice zastoupena, nicméně není využívána, tedy dostupnost by byla pouze relativní.

Tabulka 12

Vzdálenosti mezi obcemi propojenými železniční tratí na území Šluknovska (km)

Obec	R	V	Š	KL	M	VŠ	DP	Ch	SK	DPo	Vi	HP	Ry	Li	JpJ
Rumburk	/	22,1	10	6,1	15,2	16,8	23,9	14,6	4,7	19,4	20	14,4	10,9	20,5	16,1
Varnsdorf	22,1	/	31,1	16	29,8	37	38,5	14,9	23,6	2,7	34,6	7,7	11,2	35,3	6
Šluknov	10	31,1	/	16,1	13,8	6,8	16,3	23,6	14,7	28,4	12,4	23,4	19,9	8,5	25,1
Krásná Lípa	6,1	16	16,1	/	13,8	21	22,5	8,5	7,6	13,3	18,6	8,3	4,8	19,3	10
Mikulášovice	15,2	29,8	13,8	13,8	/	7	8,7	22,3	10,5	27,1	4,8	22,1	18,6	5,3	23,8
Velký Šenov	16,8	37	6,8	21	7	/	9,5	29,5	17,5	34,3	5,6	29,3	25,8	1,7	31
Dolní Poustevna	23,9	38,5	16,3	22,5	8,7	9,5	/	31	19,2	35,8	3,9	30,8	27,3	7,8	32,5
Chřibská	14,6	14,9	23,6	8,5	22,3	29,5	31	/	16,1	12,2	27,1	7,2	3,7	27,8	9,9
Staré Křečany	4,7	23,6	14,7	7,6	10,5	17,5	19,2	16,1	/	20,9	15,3	15,9	12,4	15,8	17,6
Dolní Podluží	19,4	2,7	28,4	13,3	27,1	34,3	35,8	12,2	20,9	/	31,9	5	8,5	32,6	3,3
Vilémov	20	34,6	12,4	18,6	4,8	5,6	3,9	27,1	15,3	31,9	/	26,9	23,4	3,9	28,6
Horní Podluží	14,4	7,7	23,4	8,3	22,1	29,3	30,8	7,2	15,9	5	26,9	/	3,5	27,6	1,7
Rybníště	10,9	11,2	19,9	4,8	18,6	25,8	27,3	3,7	12,4	8,5	23,4	3,5	/	24,1	5,2
Lipová	20,5	35,3	8,5	19,3	5,3	1,7	7,8	27,8	15,8	32,6	3,9	27,6	24,1	/	29,3
Jiřetín pod Jedlovou	16,1	6	25,1	10	23,8	31	32,5	9,9	17,6	3,3	28,6	1,7	5,2	29,3	/
SUMA	214,7	310,5	250,1	185,9	222,8	272,8	307,7	248,4	211,8	275,4	257	223,8	199,3	259,5	240,1
Index akcesibility	14,3	20,7	16,7	12,4	14,9	18,2	20,5	16,6	14,1	18,4	17,1	14,9	13,3	17,3	16
Hierarchický řád	12.	1.	7.	15.	10.	4.	2.	8.	13.	3.	6.	10.	14.	5.	9.

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Mapy.cz a Regionálního informačního systému (RIS), 2023

Celková suma vzdáleností mezi obcemi díky železniční trati: 3679,8 km

Celkový index akcesibility v rámci železniční sítě: 16,4 km (průměr všech indexů akcesibility)

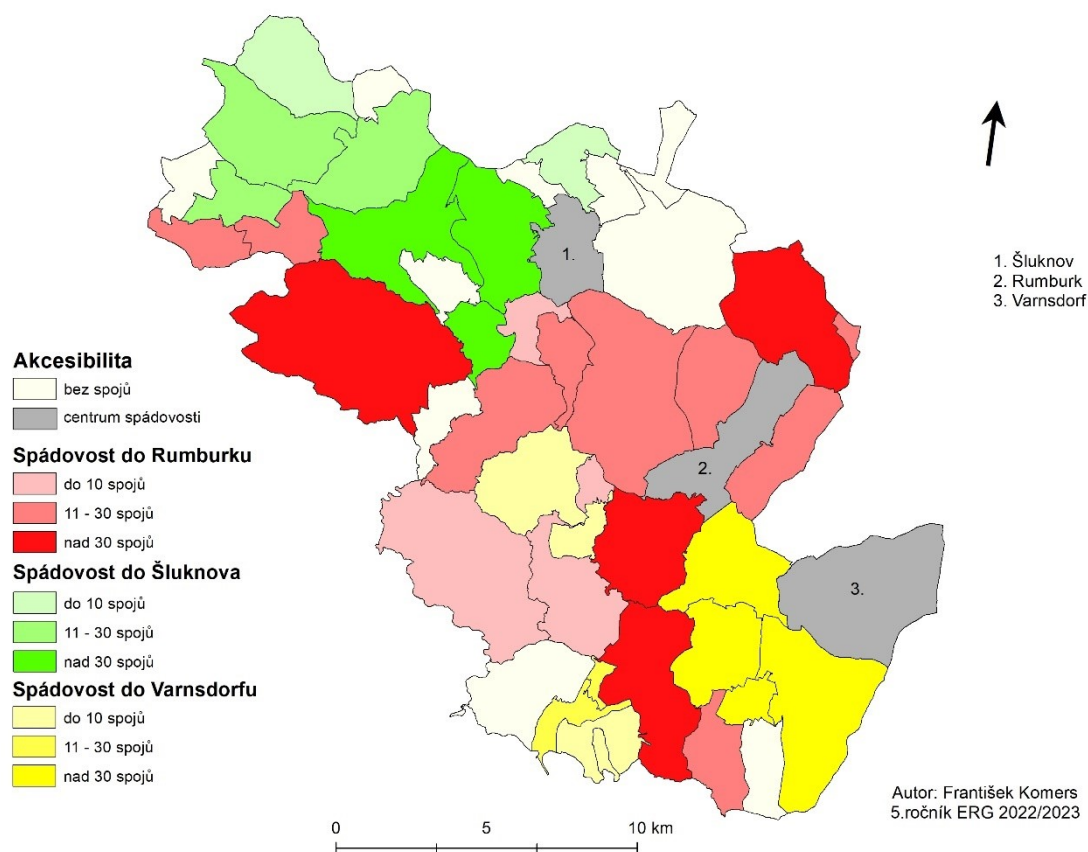
Tabulka 12 zobrazuje vzdálenosti mezi obcemi, které spojuje železniční trať na území Šluknovska. Největší index akcesibility, tedy největší sumu vzdáleností vůči ostatním obcím mají Varnsdorf (310,5 km) a Dolní Poustevna (307,7 km), ležící v jihovýchodním, respektive severozápadním cípu, tedy na opačných koncích Šluknovského výběžku.

Na druhou stranu, nejnižší naměřené hodnoty jsou v obcích nacházejících se v jižní části Šluknovska, Krásná Lípa (185,9 km) a Rybníště (199,3 km).

Akcesibilitu je možnou zobrazit i pomocí počtu spojů veřejné dopravy (zahrnuta autobusová i železniční). Pro tento účel byla vybrána tři hlavní centra regionu (Rumburk, Varnsdorf a Šluknov) a konkrétní den (středa 6.8.2023). Pomocí softwaru IDOS byly sečteny všechny přímé spoje během 24 hodin mezi zkoumanými obcemi do hlavních center.

Mapa 5

Akcesibilita do tří hlavních center regionu (Rumburk, Varnsdorf a Šluknov) vztahovaná k počtu přímých spojů veřejné dopravy



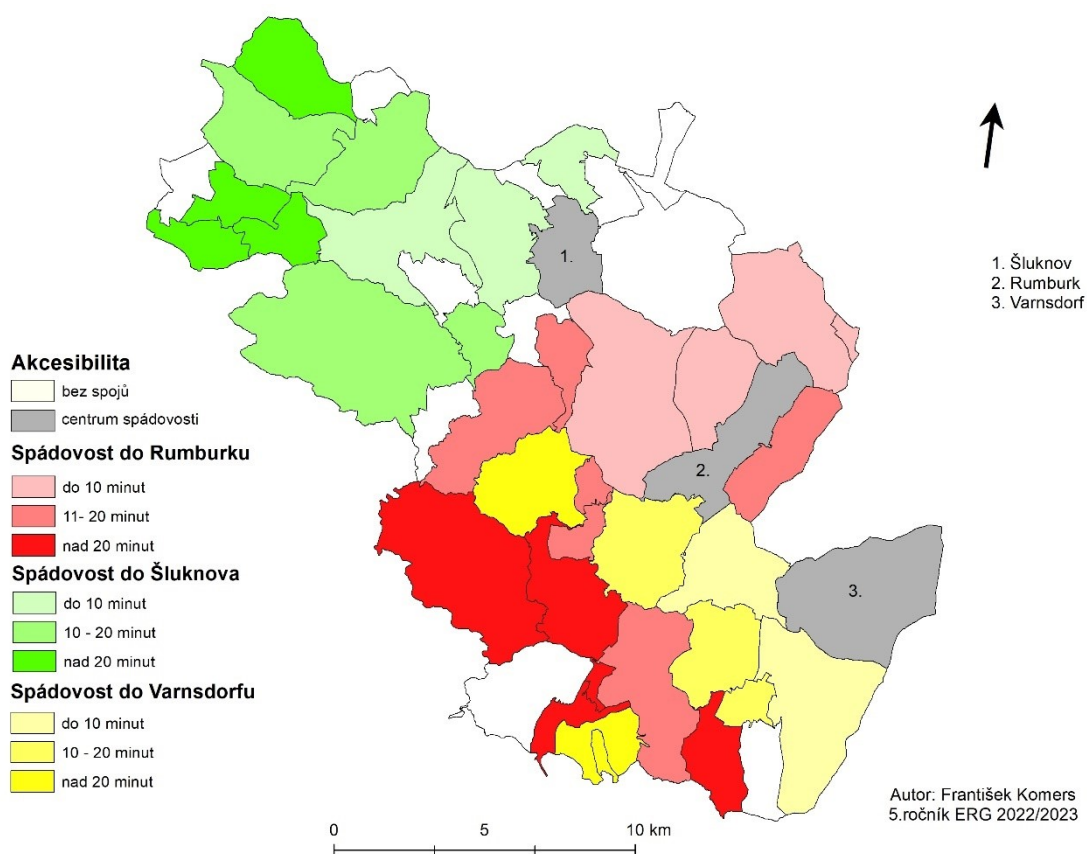
Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

V mapě 5 lze pozorovat tři hlavní obce regionu (Rumburk, Varnsdorf a Šluknov). Spádovost do Rumburku je označena červenou barvou, do Šluknova zelenou barvou a do Varnsdorfu žlutou barvou. Bílou barvu představují obce (10) bez přímých spojů veřejné dopravy do hlavních center regionu. Nejvíce sytá barva ukazuje nejvíce, a naopak

nejméně sytá nejnižší počet přímých spojů. Některé regiony mají více přímých spojů do vzdálenějšího centra a liší se od regionů znázorněných pomocí časové dostupnosti (viz. Mapa 6). Celkový nejvyšší počet přímých spojů dopravy je veden do obce Rumburk, nejnižší naopak do obce Varnsdorf.

Mapa 6

Akcesibilita do tří hlavních center regionu (Rumburk, Varnsdorf a Šluknov) z hlediska doby trvání přímých spojů veřejné dopravy



Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

Mapa 6 zobrazuje časovou spádovost v minutách do Rumburku, Varnsdorfu a Šluknovu ze všech sídel na Šluknovsku. Zelená barva značí spádovost do obce Šluknov, červená do obce Rumburk a žlutá do obce Varnsdorf. Je zde možné pozorovat rozdíly mezi akcesibilitou pomocí přímých spojů veřejné dopravy a časovou dostupností ve Šluknovském výběžku (viz. Mapa 5). Většina regionů má nejkratší časovou dostupnost do nejbližšího centra, najdeme zde však i výjimky, některé regiony mají kratší

časovou dobu k dosažení vzdálenějšího centra než ty blíže orientované. U dostupnosti pomocí přímých spojů veřejné dopravy jsou rovněž některé regionu více propojeny se vzdálenějším centrem.

6.2 Dojížd'ka v rámci měst ve Šluknovském výběžku

Dojížd'ka za prací spadá do geografické mobility obyvatelstva a společně s migrací zastupují jeden z hlavních typů prostorové mobility. Dojížd'ku chápeme jako dočasný, avšak opakující se pohyb zpravidla probíhající mezi bydlištěm a pracovištěm (Krejčí, 2021). Data spjatá k dojížd'ce dopravy byla zpracována pro rok 2011 za města na Šluknovsku (Rumburk, Varnsdorf, Šluknov, Jiříkov, Mikulášovice, Dolní Poustevna, Velký Šenov, Chřibská a Krásná Lípa).

Tabulka 13

Dojížd'ka spjatá k městům ve Šluknovském výběžku (2011)

Město	Pzo	Dzc	Ds	Vzc	Vs	Sdz	Opm
Rumburk	4279	1256	587	1058	373	198	4477
Varnsdorf	5745	768	876	1065	399	-297	5448
Šluknov	1869	262	171	505	196	-243	1626
Jiříkov	1207	178	3	440	211	-262	945
Mikulášovice	717	66	3	244	88	-178	539
Dolní Poustevna	636	134	28	164	115	-30	606
Velký Šenov	668	183	78	317	125	-134	534
Chřibská	483	61	32	113	48	-52	431
Krásná Lípa	1078	294	30	251	99	43	1121

Zdroj: Vlastní zpracování díky Sčítání lidu, domů a bytů 2011, 2023

Pzo – Počet zaměstnaných osob

Ds – Dojíždějící studenti

Vs – Vyjíždějící studenti

Opm – Obsazená pracovní místa

Dzc – Dojíždějící do zaměstnání celkem

Vzc – Vyjíždějící do zaměstnání celkem

Sdz – Saldo dojížd'ky do zaměstnání +/-

Tabulka 13 zobrazuje dojíždějící a vyjíždějící za jednotlivá města ve Šluknovském výběžku v roce 2011. Spatříme zde i počet zaměstnaných osob, obsazená pracovní místa, nebo saldo dojížd'ky do zaměstnání +/- . Nejvyšší saldo dojížd'ky do zaměstnání je zastoupeno u města Rumburk (198 obyvatel), nejnižší naopak u města Varnsdorf (-297 obyvatel).

Pro určité porovnání byla do práce vložena data za dojížděku v rámci ostatních měst v okrese Děčín (Benešov nad Ploučnicí, Česká Kamenice, Jílové a Verneřice), včetně okresního města Děčín.

Tabulka 14

Dojížděka v rámci ostatních měst v okrese Děčín (2011)

Město	Pzo	Dzc	Ds	Vzc	Vs	Sdz	Opm
Benešov nad Ploučnicí	1404	251	58	560	163	-309	1095
Česká Kamenice	1970	280	149	573	179	-293	1677
Děčín	18 851	2702	1231	2753	972	-51	18 800
Jílové	2124	166	126	923	233	-757	1367
Verneřice	432	33	11	88	31	-55	377

Zdroj: Vlastní zpracování díky Sčítání lidu, domů a bytů 2011, 2023

Pzo – Počet zaměstnaných osob

Ds – Dojíždějící studenti

Vs – Vyjíždějící studenti

Opm – Obsazená pracovní místa

Dzc – Dojíždějící do zaměstnání celkem

Vzc – Vyjíždějící do zaměstnání celkem

Sdz – Saldo dojížděky do zaměstnání +/-

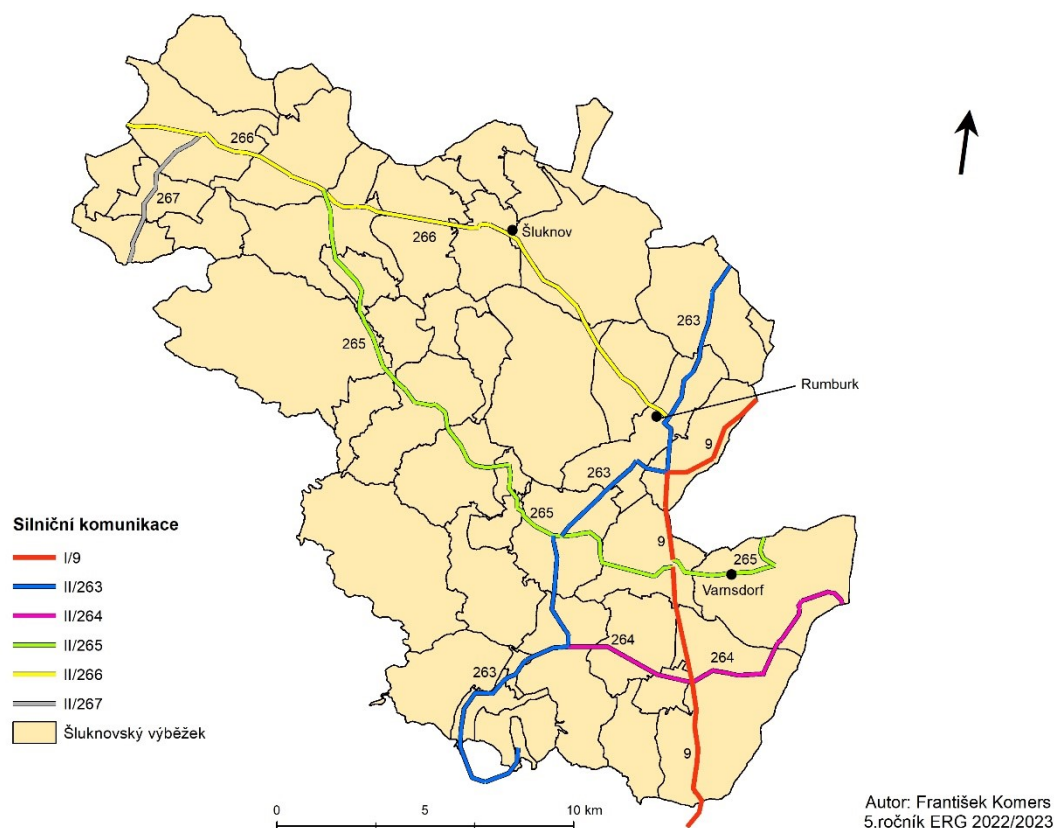
Tabulka 14 představuje vybraná data za dojížděku ve městech v okrese Děčín v roce 2011, která nepatří do Šluknovského výběžku (Benešov nad Ploučnicí, Česká Kamenice, Děčín, Jílové a Verneřice). Jsou zde zobrazena stejná data jako v případě Šluknovského výběžku (vyjíždějící, dojíždějící, počet zaměstnaných osob, saldo dojížděky do zaměstnání +/- a obsazená pracovní místa). Nejvyšší saldo dojížděky do zaměstnání bylo dosaženo u města Děčín (-51 obyvatel) a nejnižší naopak ve městě Jílové (-757 obyvatel).

6.3 Intenzita dopravy na nejvýznamnějších silničních komunikacích Šluknovska

Jedním z ukazatelů dopravy je také její intenzita. Intenzitu dopravy vyznačuje, kolik vozů různého charakteru je možné spatřit během určitého zkoumaného období na daném úseku komunikace. Úseky mají naměřenu průměrnou denní intenzitu dopravy (RDPI) pro různé typy vozidel s různým charakterem (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020). Mapa 7 představuje nejvýznamnější silnice ve Šluknovském výběžku, pro která byla intenzita dopravy zpracována.

Mapa 7

Nejvýznamnější silniční komunikace na území Šluknovska



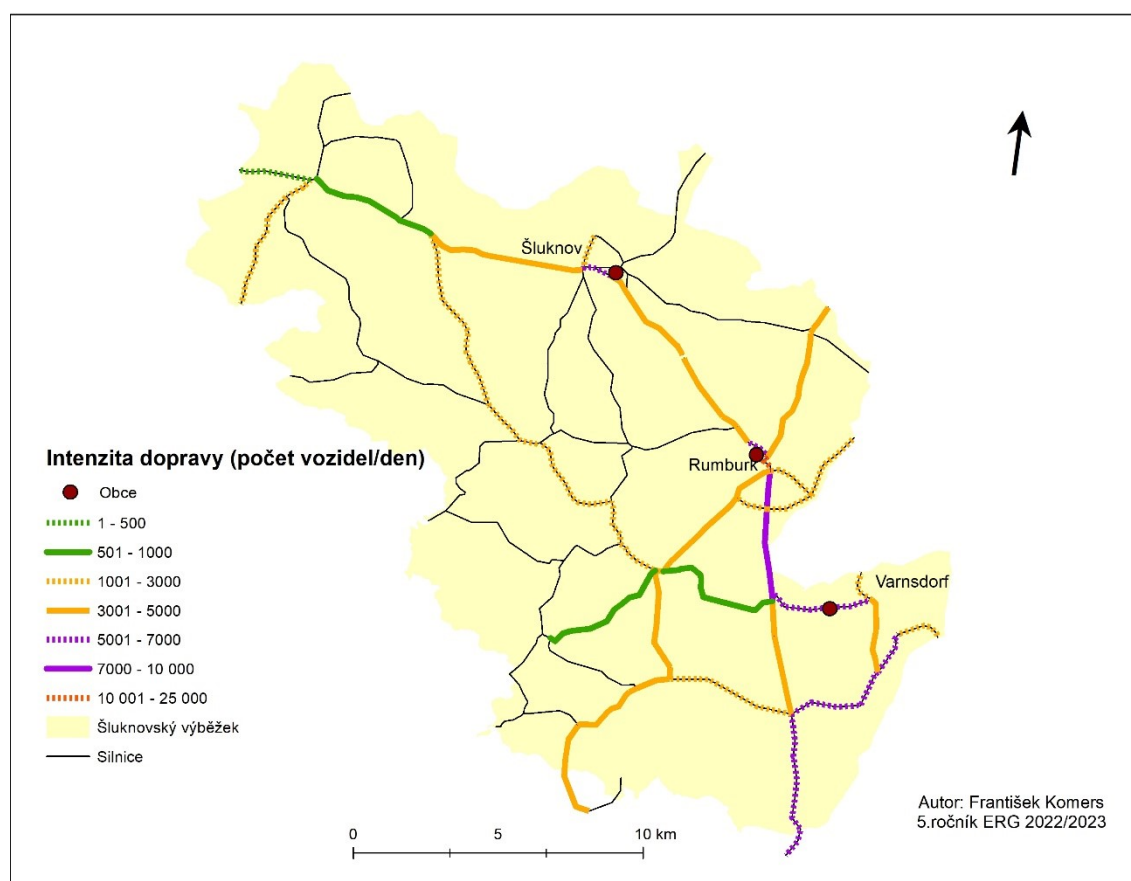
Zdroj: Vlastní zpracování pomocí programu ArcCR500, 2023

Centralita dle intenzity individuální osobní dopravy určuje tzv. přitažlivost měst (Hůrský, 1978). Již v minulém století zkoumal Hůrský (1978) intenzitu dopravy v jednotlivých regionech v Česku. Na území Šluknovského výběžku se věnoval dvěma hlavním centrům regionu, obcím Varnsdorf a Rumburk. Hůrský (1978) podle výsledků sčítání silniční dopravy v roce 1968 roztřídil zkoumané obce na šest jednotlivých kategorií (za a: 14 000+, b: 13 999-8000, c: 7999-5000, d: 4999-3500, e: 3499-2750, f: 2749-), kde každá z kategorií značila počet vozů, které v jeden daný den do konkrétní obce přijely, či odjely. Obce Rumburk i Varnsdorf spadaly do šesté kategorie s 2749 vozidly a méně. Stejným způsobem dopadly také například příhraniční města Frýdlant v Čechách v sousedním Frýdlantském výběžku, Kraslice na západě Čech nebo Krnov na severní Moravě.

Na Šluknovsku nalezneme jednu silnici I. třídy (I/9) a pět silnic II. třídy (II/263, II/264, II/265, II/266 a II/267). V každé tabulce věnované určité silnici na území Šluknovska jsou změřené počty jednotlivých typů vozidel, které se v daném úseku pohybovaly. Pro porovnání byly použity údaje, které byly k dispozici, za roky 2000, 2005, 2010, 2016 a za rok 2020 (v tento rok probíhala pandemie onemocnění Covid-19). Mapa 8 představuje vizualizaci intenzity provozu za rok 2020 ve Šluknovském výběžku, pomáhá k představě o intenzitě provozu na jednotlivých úsecích dané silnice.

Mapa 8

Vytíženost silnic z hlediska dopravních prostředků za 24 hodin k roku 2020



Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Následují vysvětlivky k tabulkám 16, 18, 20, 22, 24 a 26

TV – Těžká motorová vozidla celkem

O – Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy

M – Jednostopá motorová vozidla

SV – Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)

Následují vysvětlivky k tabulkám 15, 17, 19, 21, 23 a 25

Hr. okr. – hranice okresu
X s – kruhový objezd
Vyús. – vyústění komunikace
Zaús. – zaústění komunikace
St. hr. – státní hranice

z.z. – začátek obce
k.z. – konec obce
ul. – ulice
ČR – Česká republika
SRN – Spolková republika Německo

Silnice I/9

Silnice I/9 je tvořena šesti úseky (4-1169, 4-1170, 4-1176, 4-1180, 4-1186 a 4-1187), které na sebe přímo navazují, Ačkoliv je silnice I/9 nejvýraznějším tahem na Šluknovsku, tak zde nespátříme nejvyšší naměřenou průměrnou intenzitu dopravy, tu nalezneme na silnici II/263, konkrétně na úseku Rumburk, x s 26330 - Rumburk vyús. 266 (viz. tabulka 18).

Tabulka 15

Jednotlivé úseky na silnici I/9

Úsek	Od	Kam
4-1169	hr. okr. Č. Lípa a Děčín	x s 264
4-1170	x s 264	Studánka, vyús.265
4-1176	Studánka, vyús.265	Studánka, vyús.265
4-1180	Studánka, vyús.265	zaús.263
4-1186	vyús. 263	x s 26330
4-1187	x s 26330	st. hr. ČR-SRN

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 15 představuje 6 úseků utvářejících silnici I/9, včetně názvů začátku a konce jednotlivých úseků.

Tabulka 16*Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici I/9*

Úsek		4-1169	4-1170	4-1176	4-1180	4-1186	4-1187
2000	TV	1855	1320	/	1971	42	/
	O	3953	2954	/	3289	719	/
	M	33	29	/	30	9	/
	SV	5841	4303	/	5290	770	/
2005	TV	2280	1780	1948	2770	1433	1388
	O	4433	3557	3975	6793	1262	1069
	M	31	25	9	43	17	16
	SV	6744	5362	5932	9606	2712	2473
2010	TV	1241	1140	1165	1565	766	766
	O	3419	2927	2869	4364	1508	1508
	M	24	20	31	62	7	7
	SV	4684	4087	4065	5991	2281	2281
2016	TV	1270	1078	0	1212	438	438
	O	4144	3504	0	5855	1115	1115
	M	98	72	0	115	14	14
	SV	5512	4654	0	7182	1567	1567
2020	TV	952	1187	1118	1102	384	384
	O	4908	3576	4180	6537	976	976
	M	95	52	24	95	26	26
	SV	5955	4815	5322	7734	1386	1386

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Nejvyšší naměřené intenzity provozu byly v jednotlivé roky na úseku 4-1180 (2005-9606 vozidel/den, 2010-5991 vozidel/den, 2016-7182 vozidel/den a 2020-7734 vozidel/den) až na rok 2000, kdy se jednalo o úsek 4-1169 (5841 vozidel/den). Naopak nejnižší hodnoty intenzity provozu byly zpravidla pozorovány na úseku 4-1186 a 4-1187. V jednotlivé roky se však přístupy v pozorování těchto úseků lišily. V roce 2000 úsek 4-1187 nebyl do sčítání dopravy započítán, pouze úsek 4-1186 (770 vozidel/den) a v roce 2005 bylo docíleno různých hodnot intenzity dopravy na těchto úsecích (4-1186-2712 vozidel/den, 4-1187-2483 vozidel/den).

V ostatních rocích na úseku 4-1186 a 4-1187 byly naměřeny stejné hodnoty (2010-2281 vozidel/den, 2016-1567 vozidel/den, 2020-1386 vozidel/den). Zajímavý je úsek 4-1176, kde v roce 2016 nebyly naměřeny žádné hodnoty, v roce 2000 se na tomto úseku neměřilo vůbec, a naopak v letech 2005, 2010 a 2020 měření na tomto úseku

proběhlo. V roce 2005 bylo dosaženo na tomto úseku vyšší intenzity provozu (5932 vozidel/den), než v roce 2010 (4065 vozidel/den) a 2020 (5322 vozidel/den). Absolutní nejvyšší hodnota intenzity provozu byla naměřena na úseku 4-1180 v roce 2005 (9606 vozidel/den) a té nejnižší na úseku 4-1776 v roce 2016 (0 vozidel/den).

Silnice II/263

Na této silnici se nachází nejvíce úseků v rámci silnic na Šluknovsku (přesně 13), v tabulce 17 seřazené postupně jak na sebe navazují (4-1820, 4-1810, 4-1821, 4-1822, 4-1801, 4-1800, 4-1806, 4-1807, 4-1181, 4-1195, 4-1193, 4-1190, 4-1194).

Tabulka 17

Jednotlivé úseky na silnici II/263

Úsek	Od	Kam
4-1820	Chřibská z. z.	Rybniště, zaús.264
4-1810	Rybniště, zaús.264	Krásná Lípa z. z.
4-1821	Krásná Lípa z. z.	vyús.265
4-1822	vyús.265	zaús.265
4-1801	zaús.265	Krásná Lípa k. z.
4-1800	Krásná Lípa k. z.	zaús.26330
4-1806	zaús.26330	zaús.do 9
4-1807	vyús. z 9	Rumburk z. z.
4-1181	Rumburk z. z.	Rumburk, x s 26330
4-1195	Rumburk, x s 26330	Rumburk, vyús.266
4-1193	Rumburk, vyús.266	vyús.26328
4-1190	vyús.26328	Jiříkov z. z.
4-1194	Jiříkov z. z.	st. hr. ČR-SRN

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 17 zobrazuje jednotlivé úseky (13) na silnici II/263 včetně názvu začátku a konce jednotlivých úseků.

Tabulka 18*Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/263*

Úsek		4-1820	4-1810	4-1821	4-1822	4-1801	4-1800	4-1806	4-1807	4-1181	4-1195	4-1193	4-1190	4-1194
2000	T V	800	655	625	714	488	488	133	1585	1585	2490	1032	265	265
	O	2899	2222	3352	3900	2967	2967	812	4955	4955	8690	3113	1817	1817
	M	33	26	59	56	34	34	15	39	39	87	50	18	18
	S V	3732	2903	4036	4670	3489	3489	960	6579	6579	11267	4195	2100	2100
2005	T V	931	681	665	896	620	620	316	1530	1530	2183	722	357	357
	O	3395	2475	3656	3839	3450	3450	1495	6262	6262	11548	4515	2850	2850
	M	24	23	32	32	27	27	11	40	40	62	60	25	25
	S V	4350	3179	4353	4767	4097	4097	1822	7832	7832	13793	5297	3232	3232
2010	T V	593	455	540	581	435	435	858	1099	1099	986	334	267	267
	O	2765	2246	2758	3339	2793	2793	4250	5122	5122	4651	3198	2270	2270
	M	36	27	26	40	25	25	28	48	48	59	25	27	27
	S V	3394	2728	3324	3960	3253	3253	5136	6269	6269	5696	3557	2564	2564
2016	T V	596	528	528	714	621	621	453	1072	1072	1172	398	334	334
	O	3988	3788	3788	3715	3733	3733	1912	4920	4920	9826	3548	2593	2593
	M	62	70	70	59	35	35	17	36	36	61	20	23	23
	S V	4646	4376	4376	4488	4389	4389	2382	6028	6028	11059	3966	2950	2950
2020	T V	721	527	527	654	708	708	316	840	840	1131	351	388	388
	O	3878	3678	3678	4018	3328	3328	1870	6245	6245	9250	4177	2991	2991
	M	70	38	38	40	26	26	12	51	51	84	37	27	27
	S V	4669	4243	4243	4712	4062	4062	2198	7136	7136	10465	4565	3406	3406

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 18 představuje intenzity provozu na silnici II/263 za vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020). Oproti silnici I/9 je na silnici II/263 za všechny srovnávané roky stejný počet měřených úseků. Na většině úseků ve zkoumané roky v tabulce 18 je různá intenzita dopravy, ale některé z úseků opět obsahují stejná data v rámci jednoho roku (4-1801 a 4-1800, 4-1807 a 4-1181, 4-1190 a 4-1194). Většinou je to způsobeno tím, že mezi úseky není žádná výrazná odbočka na jinou komunikaci, nebo úsek na daném místě jednoduše končí. Například na začátku obce, kde navazuje přímo na následující úsek, který vede po totožné silnici. Tím pádem všechna vozidla jedoucí na prvním úseku,

pokračují následně na úsek druhý. Také úseky 4-1810 a 4-1821 mají stejné hodnoty, ale pouze v letech 2016 a 2020. V roce 2000, 2005 a 2010 na těchto úsecích byly hodnoty odlišné, zřejmě z odlišného přístupu k měření intenzity provozu.

Nejvyšší naměřené hodnoty byly pozorovány na úseku 4-1195 (2000-11 267 vozidel/den, 2005-13 793 vozidel/den, 2016-11 059 vozidel/den, 2020-10 465 vozidel/den), pouze v roce 2010 na úseku 4-1807 a 4-1181 (6269 vozidel/den). Nejnižší naopak na úseku 4-1806 (2000-960 vozidel/den, 2005-1822 vozidel/den, 2016-2382 vozidel/den, 2020-2198 vozidel/den) a opět v roce 2010 se jednalo o jiné úseky 4-1190 a 4-1194 (2564 vozidel/den). Absolutní nejvyšší hodnoty bylo docíleno na úseku 4-1195 v roce 2005 (13 793 vozidel/den) a naopak nejnižší na úseku 4-1806 v roce 2000 (960 vozidel/den). Celkově nejvyšších hodnot intenzity provozu bylo docíleno v roce 2005 a v roce 2020, nejnižších naopak v roce 2010.

Silnice II/264

Jedná se o poměrně krátkou silnici (11,64 km), která je tvořena pouze 4 úseky (4-1721, 4-1713, 4-1716, 4-1700). Silnice začíná na státním hraničním přechodu Varnsdorf/Großschönau nedaleko nádraží Varnsdorf a přímo navazuje na saskou silnici S 137 vedoucí přes Großschönau do Zittau (Žitava). Silnice II/264 prochází jižní částí Varnsdorfu a za Dolním Podlužím se napojuje na silnici I/9, křižovatka je tvořena kruhovým objezdem (v tabulce 19 označen jako x s 9). Úseky (4-1721, 4-1713, 4-1716 a 4-1700) jsou seřazeny postupně podle návaznosti v tabulce 19.

Tabulka 19

Jednotlivé úseky na silnici II/264

Úsek	Od	Kam
4-1721	st. hr. ČR-SRN (Varnsdorf)	Varnsdorf, ul. Národní
4-1713	Varnsdorf, ul. Národní	Varnsdorf k. z.
4-1716	Varnsdorf k. z.	x s 9
4-1700	x s 9	zaús.do 263

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 19 zobrazuje 4 úseky, které jsou situovány na silnici II/264 včetně názvu začátku a konce jednotlivých úseků.

Tabulka 20*Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/264*

Úsek		4-1721	4-1713	4-1716	4-1700
2000	TV	447	944	944	334
	O	1249	3692	3692	1373
	M	47	61	61	25
	SV	1743	4697	4697	1732
2005	TV	155	1161	1161	418
	O	1099	4564	4564	1967
	M	33	63	63	43
	SV	1287	5788	5788	2428
2010	TV	243	1029	1029	315
	O	2735	2848	2848	2163
	M	43	20	20	29
	SV	3021	3897	3897	2507
2016	TV	143	460	460	334
	O	2389	3678	3678	1920
	M	36	46	46	23
	SV	2568	4184	4184	2277
2020	TV	105	704	704	329
	O	1564	4241	4241	2486
	M	13	62	62	50
	SV	1682	5007	5007	2865

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Na silnici II/264 byly v roce 2005 naměřeny nejvyšší údaje na úseku 4-1713 a 4-1716 (5788 vozidel/den), zobrazené v tabulce 20, zároveň se jednalo o absolutní nejvyšší hodnotu intenzity provozu ze zkoumaných roků na silnici II/264. Nejnižších údajů na tomto úseku bylo na druhou stranu docíleno v roce 2010 (3897 vozidel/den). Na úseku 4-1721 se tato situace vyměnila, nejvyšší intenzita provozu byla v roce 2010 (3021 vozidel/den) a nejmenší naopak právě v roce 2005 (1287 vozidel/den, tato změřená intenzita provozu byla absolutně nejnižší ze všech roků). Na posledním zkoumaném úseku 4-1700 byly nejvyšší zaznamenané hodnoty v roce 2020 (2865 vozidel/den) a nejnižší v roce 2000 (1732 vozidel/den). Celkově nejnižší naměřený provoz byl v roce 2010 a nejvyšší v roce 2005.

Silnice II/265

Silnice II/265 začíná na státním hraničním přechodu Varnsdorf/Seifhennersdorf nedaleko nádraží Varnsdorf-pivovar Kocour, tedy na severu obce Varnsdorf. Silnice propojuje Varnsdorf, Krásnou Lípu a Velký Šenov, za kterým se napojuje na silnici II/266 a pokračuje do obce Lobendava. Její celková délka je 26,78 km. Na její délce nalezneme osm úseků (4-1724, 4-1723, 4-1720, 4-1730, 4-1731, 4-3371, 4-3370, 4-1740), které jsou seřazeny opět podle návaznosti v tabulce 21.

Tabulka 21

Jednotlivé úseky na silnici II/265

Úsek	Od	Kam
4-1724	st. hr. ČR-SRN	Varnsdorf, ul.5.května
4-1723	Varnsdorf, ul.5.května	Varnsdorf k. z.
4-1720	Varnsdorf k. z.	Studánka, zaús.do 9
4-1730	Studánka, vyús. z 9	Krásná Lípa z. z.
4-1731	Krásná Lípa z. z.	Krásná Lípa, zaús.do 263
4-3371	Krásná Lípa, zaús.do 263	Krásná Lípa k. z.
4-3370	Krásná Lípa k. z.	Staré Hraběcí z. z.
4-1740	Staré Hraběcí z. z.	zaús.do 266

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 22*Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/265*

Úsek		4-1724	4-1723	4-1720	4-1730	4-1731	4-3371	4-3370	4-1740
2000	TV	61	581	581	91	91	187	187	116
	O	2010	4033	4033	745	745	666	666	330
	M	17	33	33	6	6	9	9	9
	SV	2088	4647	4647	842	842	862	862	455
2005	TV	187	1286	1286	119	119	145	145	265
	O	4799	4828	4828	624	624	770	770	1054
	M	23	41	41	9	9	8	8	13
	SV	5009	6155	6155	752	752	923	923	1332
2010	TV	122	693	693	102	102	168	168	124
	O	3552	2919	2919	700	700	804	804	485
	M	38	35	35	20	20	19	19	13
	SV	3712	3647	3647	822	822	991	991	622
2016	TV	117	575	575	143	143	176	176	176
	O	2540	3562	3562	812	812	887	887	887
	M	50	29	29	5	5	7	7	7
	SV	2707	4166	4166	960	960	1070	1070	1070
2020	TV	86	723	723	110	110	175	175	175
	O	2225	5037	5037	866	866	1066	1066	1066
	M	18	26	26	8	8	24	24	24
	SV	2329	5786	5786	984	984	1265	1265	1265

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 22 zobrazuje provoz na silnici II/265 za vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020). Nejvyšší údaje jsou znázorněny na vybraných úsecích 4-1723 a 4-1720 (2000-4647 vozidel/den, 2005-6155 vozidel/den, 2016-4166 vozidel/den a 2020-5786 vozidel/den), pouze v roce 2010 nebyly nejvyšší změřené hodnoty na těchto dvou zmiňovaných úsecích, ale na úseku 4-1724 (3712 vozidel/den).

Naopak nejnižší naměřené hodnoty vykazují úseky 4-1730 a 4-1731 (2005-752 vozidel/den, 2016-960 vozidel/den, 2020-984 vozidel/den) a rovněž úsek 4-1740 (2000-455 vozidel/den, 2010-622 vozidel/den). Absolutních nejnižších hodnot bylo dosaženo v roce 2000 na úseku 4-1740 (455 vozidel/den) a nejvyšších v roce 2005 na úseku 4-1723 a 4-1720 (6155 vozidel/den).

Silnice II/266

Silnice II/266 prochází obcemi v severní části výběžku. Začíná v centru Rumburku, odkud pokračuje do Šluknova a Velkého Šenova, nakonec prochází obcí Lipová a ústí do silnice II/267 v obci Lobendava. Silnice je tvořena 6 úseky: 4-1763, 4-1760, 4-1771, 4-1770, 4-1780, 4-1787, která na sebe navazují, představené v tabulce 23. Její celková délka dosahuje 19,87 km.

Tabulka 23

Jednotlivé úseky na silnici II/266

Úsek	Od	Kam
4-1763	vyús. z 9	Rumburk k. z.
4-1760	Rumburk k. z.	Šluknov z. z.
4-1771	Šluknov z. z.	Šluknov k. z.
4-1770	Šluknov k. z.	zaús.265
4-1780	zaús.265	zaús.267
4-1787	zaús.267	st. hr. ČR-SRN

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 24*Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/266*

Úsek		4-1763	4-1760	4-1771	4-1770	4-1780	4-1787
2000	TV	708	657	698	461	83	0
	O	3001	2991	3291	2869	561	0
	M	46	26	58	57	8	0
	SV	3755	3674	4047	3387	652	0
2005	TV	456	456	1378	582	196	20
	O	2886	2886	5597	2192	630	32
	M	12	12	41	22	27	2
	SV	3354	3354	7016	2796	853	54
2010	TV	467	467	560	420	187	89
	O	3197	3197	3232	2020	516	466
	M	33	33	35	20	11	24
	SV	3697	3697	3827	2460	714	579
2016	TV	491	491	601	523	126	1
	O	3126	3126	4086	2608	498	11
	M	32	32	53	42	44	0
	SV	3649	3649	4740	3173	668	12
2020	TV	834	807	558	835	123	5
	O	4764	3927	4662	3072	644	16
	M	30	20	44	28	9	0
	SV	5628	4754	5264	3935	776	21

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 24 analyzuje intenzitu provozu na silnici II/266 za vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020). Nejméně vozidel v průběhu jednoho dne, za všechny srovnávané roky na silnici II/266, bylo naměřeno na úseku 4-1787 (2000-0 vozidel/den, 2005-54 vozidel/den, 2010-579 vozidel/den, 2016-12 vozidel/den a 2020-21 vozidel/den). Nejvíce vozidel bylo pozorováno naopak na úseku 4-1771 (2000-4047 vozidel/den, 2005-7016 vozidel/den, 2010-3827 vozidel/den, 2016-4740 vozidel/den), kromě roku 2020, kde nejvyšších hodnot intenzity provozu bylo docíleno na úseku 4-1763 (5628 vozidel/den). Absolutně nejvyšší intenzity provozu dopravy bylo dosaženo na úseku 4-1771 v roce 2005 (7016 vozidel/den) a nejnižší na úseku 4-1787 v roce 2000 (0 vozidel/den). Celkově nejvyšší provoz na silnici II/266 byl naměřen v roce 2020 a nejnižší v roce 2010.

Silnice II/267

Silnice se skládá se dvou měřených úseků (4-1796 a 4-1790). Celková délka silnice II/267 (úsek 4-1790, měřen všechny roky) je 5,71 km a jedná se o nejkratší silnici II. třídy na Šluknovsku. Tabulka 25 zobrazuje úseky na silnici II/267 a údaje za jednotlivé roky jsou představeny v tabulce 26.

Tabulka 25

Jednotlivé úseky na silnici II/267

Úsek	Od	Kam
4-1796	st. hr. ČR-SRN	Lobendava, zaús.do 266
4-1790	Lobendava, vyús. z 266	st. hr. ČR-SRN

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Tabulka 26

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/267

Úsek		4-1796	4-1790
2000	TV	17	115
	O	83	494
	M	2	6
	SV	102	615
2005	TV	19	149
	O	98	555
	M	3	13
	SV	120	717
2010	TV	10	66
	O	38	464
	M	8	40
	SV	56	570
2016	TV	/	88
	O	/	535
	M	/	9
	SV	/	632
2020	TV	/	105
	O	/	1106
	M	/	12
	SV	/	1223

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023

Na silnici II/267 v letech 2000, 2005 a 2010 byly pozorovány dva úseky (4-1796 a 4-1790) (analyzované v tabulce 26). V roce 2016 a 2020 to již byl pouze jeden úsek (4-1790). První zmiňovaný úsek (4-1796) vede na sever od obce Lobendava přes obec Severní až na státní hraniční přechod Severní/Hilgersdorf-Steinigtwolmsdorf (málo frekventovaný úsek se statusem silnice III/třídy). Úsek 4-1790 začíná v obci Lobendava v návaznosti na silnici II/266 a pokračuje do obce Dolní Poustevna, kde ústí do saské silnice S 154A na státním hraničním přechodu Dolní Poustevna/Sebnitz, nalezneme ji tedy na severozápadě regionu. V roce 2000, 2005 a 2010 byly pozorovány na úseku 4-1796 nízké hodnoty intenzity provozu (2000-102 vozidel/den, 2005-120 vozidel/den, 2010-56 vozidel/den). Vyšší intenzity provozu byly naměřeny na úseku 4-1790 (2000-615 vozidel/den, 2005-717 vozidel/den, 2010-570 vozidel/den, 2016-632 vozidel/den a 2020-1223 vozidel/den), který byl sledován všechny zkoumané roky. Absolutní nejvyšší hodnoty intenzity provozu bylo tedy docíleno v roce 2020 na úseku 4-1790 (1223 vozidel/den) a nejnižší v roce 2010 na úseku 4-1796 (56 vozidel/den). Celkově nejvyšší intenzita provozu byla pozorována v roce 2020 a nejnižší v roce 2010.

6.4 Dopravní propojenost mezi Šluknovským výběžkem a Saskem

V Sasku, v blízkosti výběžku, se nachází rozmezí tří saských zemských okresů tzn. Landkreis: Zhořelec (Görlitz), Saské Švýcarsko-Východní Krušné Hory (Sächsische Schweiz-Osterzgebirge) a Budyšín (Bautzen). Zemský okres Budyšín zasahuje na nejsevernější hranici výběžku. Zemský okres Zhořelec sousedí s výběžkem na severovýchodě a ve východní části, v místech, kde jsou největší obce Šluknovského výběžku (Rumburk, Varnsdorf a Jiříkov). Na území Saska nalezneme také řadu významných obcí (Ebersbach-Neugersdorf, Seifhennersdorf, či Großschönau).

Nejvýznamnější silnice zajišťující dopravu mezi zmiňovanými obcemi jsou na české straně silnice I/9, II/263, II/264 a II/265. Na saské straně se jedná o silnice S 148, S 141 a S 137, (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Na západní straně Šluknovského výběžku, kde region hraničí se zemským okresem Saské Švýcarsko-Východní Krušné Hory, je pouze jediné přímé spojení po silnici, silnice II/267 (Lobendava-Dolní Poustevna na české straně, S 154A vedoucí na území Saska ze státní hranice do centra obce Sebnitz) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023).

Obce jsou propojeny i pomocí železničních tratí, jedna se nachází mezi obcemi Dolní Poustevna/Sebnitz, druhá a třetí vycházejí z obce Varnsdorf do obcí Seifhennersdorf a Großschönau a čtvrtá vede z Jiříkova do obce Ebersbach-Neugersdorf (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023). Mezi obcemi jsou pravidelně provozovány linky městské veřejné dopravy a osobní vlaky (IDOS, 2022).

Většina měst je propojena pomocí železniční dopravy s některými zkoumanými obcemi, obvykle s těmi, které jsou nejméně vzdáleny od státní hranice. Nejvíce vlakových spojů nalezneme ve městě Zittau (Žitava), ale pouze jeden spoj je veden na české území, a to do Varnsdorfu. Jiříkov nemá železniční spojení s žádnou obcí, z důvodu nevyužívané železniční trati. Větší propojenost můžeme pozorovat mezi zkoumanými středisky na saské straně. Obce Rumburk a Dolní Poustevna jsou pomocí přímého spojení propojeny pouze s jednou saskou obcí, Varnsdorf je propojen dvěma přímými spoji.

Závěr

Práce byla zaměřena na dopravní situaci a její vývoj ve Šluknovském výběžku. Hlavním cílem bylo tuto dopravní situaci pozorovat a zhodnotit pomocí vybraných ukazatelů.

Mezi obcemi na Šluknovsku a obcemi v blízkosti hranic v sousedním Sasku nalezneme dopravní propojenost pomocí silničních i železničních komunikací. Díky velkému průmyslovému rozvoji koncem 19. století zde vznikla hustá železniční síť, která dříve sloužila především nákladní dopravě. Nyní je velké množství spojů určeno pro veřejnou dopravu. Oba typy dopravy jsou využívány k přepravě po regionu, a především k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Většina železničních tratí funguje stále bez omezení, pouze na trati 945 z Rumburku na státní hranici Jiříkov/Ebersbach byl ukončen veškerý provoz a železniční dopravu zde nahradila doprava autobusová, která figuruje na silničních dopravních cestách. Právě autobusová doprava má i přes hustou železniční síť v regionu významnější zastoupení než železniční doprava. Nicméně železniční tratě jsou stále důležitou součástí regionu, ale jejich význam obecně klesá. Autobusová doprava je pružnější a lépe reaguje na případné opravy a dopravní výluky.

Kromě veřejné dopravy má v celém regionu v době školní a pracovní dojížděčky důležité zastoupení i individuální automobilová doprava, ale stejně jako autobusová doprava je omezena aktuálním technickým stavem, dopravní intenzitou a šířkovými parametry silnic. V jihovýchodní části regionu nalezneme největší hustotu železnic a silnic, nejmenší především na severu výběžku.

Kvalitní dopravní infrastruktura a dobrá dopravní propojenost se sousedním Saskem je zásadní pro celý region. Spolupráce obou regionů umožňuje rozvoj v oblasti dopravy, služeb i cestovního ruchu na celém území Šluknovska.

Bakalářská práce se rovněž věnuje intenzitě provozu na nejvýznamnějších silničních dopravních cestách v regionu (na silnicích I. a II. třídy), která je řešena v tabulkách 15-26 znázorňují intenzitu provozu pro zkoumané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020), které zároveň slouží k porovnání intenzity dopravy a jejímu vývoji ve 21. století. Některé roky lze pozorovat rozdíly v počtu představených úseků (např. v roce 2000-4 úseky na silnici I/9, ale v letech 2005, 2010, 2016 i 2020-6 úseků, nebo v roce 2000, 2005 a 2010 na silnici II/267-2 úseky a v roce 2016 a 2020 již pouze 1 měřený úsek). Zpravidla nejvyšších hodnot intenzity provozu bylo dosaženo překvapivě v roce 2005, popřípadě

v roce 2020, nejmenších naopak v roce 2010. Paradoxně lze rovněž tvrdit, že v roce 2020 provoz na většině úseků oproti roku 2016 zesílil (například na silnici II/267, kde součet vozidel dosáhl skoro dvojnásobku, nebo na silnici II/266 bylo v roce 2020 na všech úsecích naměřeno více vozidel než v roce 2016) i přes skutečnost, že se jednalo o pandemický rok, a kvůli zamezení šíření onemocnění Covid-19 nastala různá pracovní i dopravní omezení. Možná lidé z obavy z nákazy při dojíždění raději více využívali individuální automobilovou dopravu, než hromadnou veřejnou dopravu (vlaků, autobusů). Největší intenzita provozu byla logicky pozorována v centrech nejdůležitějších obcí regionu (Rumburk, Šluknov a Varnsdorf), které jsou zároveň nejzásadnějšími dopravními uzly tohoto regionu. Z obce Rumburk vycházejí všechny významné autobusové i vlakové linky a vede zde i silnice s nejvyšší intenzitou dopravy (II/263). Zajímavým dopravním uzlem je také obec Rybníště v jižní části Šluknovska (leží na železniční trati a na křižovatce silnic II/263 a II/264). V regionu je situováno i jedno neveřejné letiště, konkrétně Letiště Chřibská (LKCHRI) na úplném jihu oblasti u stejnojmenné obce Chřibská.

Celkově lze konstatovat, že v regionu nalezneme rozsáhlou dopravní propojenost mezi obcemi (145 přímých spojů pomocí autobusové dopravy, 102 přímých propojení pomocí železniční dopravy), na území všech obcí se nacházejí silniční komunikace (různého významu) a železniční tratě jsou zastoupeny kromě obcí Jiříkov, Lobendava a Doubice ve všech obcích na Šluknovsku. Některé obce jsou dostupnější ke vzdálenějším centrům i přes bližší vzdálenost k jinému centru, záleží na dostupnosti přímých dopravních linek veřejné dopravy.

Seznam použitých zdrojů

- Angermannová, A. (2020). *Zelenou hranici ve Šluknovském výběžku hlídá speciální policejní jednotka*. Deník iDNES. https://www.idnes.cz/usti/zpravy/hranice-nemecko-prechody-dolni-poustevna-policie-armada-koronavir.A191015_122724_usti-zpravy_pakr
- Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Univerzita Karlova.
- Březinová, T., Holenda, M., Dibelková, I., Němeček, V., & Zoul, J. (2005). *Šluknovsko*. Olympia.
- Čerba, O. (2004). *Kapitola 15. Geografie dopravy*. Databázové systémy GIS. <http://old.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch15.html>
- Česká logistika (2022). *Doprava*. Česká logistika. <https://www.ceskalogistika.cz/doprava/>
- České Švýcarsko (2017). *Dovolená v Českosaském Švýcarsku*. České Švýcarsko. https://www.ceskesvycarsko.cz/sites/default/files/inline-files/Dovolen%C3%BDa_v_Ceskosaskem_Svycarsku.pdf
- Český statistický úřad (2014). *Charakteristika správního obvodu Varnsdorf*. Český statistický úřad. [Charakteristika správního obvodu Varnsdorf | ČSÚ v Ústí nad Labem \(czso.cz\)](http://www.czso.cz/Charakteristika_spr%C3%A1vn%C3%ADho_obvodu_Varnsdorf_%7C_%C4%86S%C5%99_v_%C4%86Ust%C3%AD_nad_Labem_(czso.cz))
- Český statistický úřad (2016b). *SO ORP Varnsdorf*. Český statistický úřad. [851e1ac3-2b43-4af0-ba3e-3b140b83cbd6 \(3506×2481\) \(czso.cz\)](http://www.czso.cz/851e1ac3-2b43-4af0-ba3e-3b140b83cbd6_(3506x2481)_czso.cz)
- Český statistický úřad (2016c). *SO ORP Rumburk*. Český statistický úřad. [f5e53a6e-362d-4af6-9e35-d505d9b5c10a \(3506×2481\) \(czso.cz\)](http://www.czso.cz/f5e53a6e-362d-4af6-9e35-d505d9b5c10a_(3506x2481)_czso.cz)
- Český statistický úřad (2019). *Charakteristika správního obvodu Rumburk*. Český statistický úřad. https://www.czso.cz/csu/xu/spravni_obvod_rumburk
- David, P., & Soukup, V. (2021) *České Švýcarsko známé i neznámé*. Euromedia Group.
- Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M., & Whatmore, S. (2011). *The Dictionary of Human Geography*. (5th edition). Wiley-Blackwell.

Gymnázium Rumburk (2021). *Historie Šluknovského výběžku*. Osada Kopec. http://www.hemm.cz/dokumenty/dejiny_sluknovska.pdf

Hanson, S., & Giuliano, G. (2004). *The Geography of Urban Transportation*. (3rd edition). The Guilford Press.

Hercik, J. (2006). *Dopravní síť*. Univerzita Palackého v Olomouci.

https://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/dopravni_sit.pdf

Hluchníková, A. (2018). *Deviatilita individuální a hromadné dopravy v Česku-Aneta Hluchníková*. Theses.cz. [Deviatilita individuální a hromadné dopravy v Česku-Aneta Hluchníková \(theses.cz\)](https://theses.cz/id/hluchnikova)

Hůrský, J. (1978). *Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy*. Studia Geographica, GÚ ČSAV.

IDOS (2022). *Spojení*. iDNES. <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

Krejčí, T. (2021). *Dojíždka za prací: aplikace v regionálně-geografickém výzkumu*. Masarykova univerzita. https://is.muni.cz/th/x1btg/KREJCI_dizertace_KOMPLET.pdf

Kuča, K. (2004). *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. VI. díl, Pro-Sto*. Libri.

Kuča, K. (2011). *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. VIII. díl, V-Ž*. Libri.

Liberecký kraj (2010). *Doprava v Libereckém kraji*. Liberecký kraj. <https://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/dopravaLK10/032.html>

Líšková, K. (2018). *Historie finanční stráže se zaměřením na Šluknovský výběžek a rok 1938*. Výběžek.eu. <https://www.vybezek.eu/10020-financni-straz-muzeum-rbk/>

Mapy.cz (2023). *Šluknovský výběžek*. Mapy.cz.

<https://mapy.cz/zakladni?x=14.4555811&y=50.9567841&z=10&source=area&id=113813&ds=1>

Marada, M., (2010). *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Česká geografická společnost, Geographica.

Marada, M., Květoň, V., & Vondráčková, P. (2006): *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje*. Národohospodářský obzor.

Město Rumburk (2022). *Historie města Rumburk*. Město Rumburk. <https://www.rumburk.cz/cz/turista-historie-mesta.html#z241>

Město Varnsdorf (2018). *Historie v datech*. Město Varnsdorf. <https://www.varnsdorf.cz/cz/o-varnsdorfu/historie/historie-datech.html>

Novotná, M. (ed.) (2005). *Problémy periferních oblastí*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy.

Program rozvoje obce (2021). *Strategie rozvoje mikroregionu Sever*. Program rozvoje obce. <https://www.obcepro.cz/pro/25451622017483.pdf>

Regionální informační servis (RIS) (2021). *Rumburk (okres Děčín)*. Regionální informační servis. <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/562777-rumburk>

Rodrigue, J.P. (2016). *The geography of transport systems*. Routledge, Taylor & Francis.

Rumburské noviny (2005). *Poznejte Šluknovský výběžek, navštivte Rumburk*. Rumburské noviny. <http://archivrn.rumburk.cz/2005/08/08/poznejte-sluknovsky-vybezek-navstivte-rumburk/>

Ředitelství silnic a dálnic ČR (2000). *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2000*. Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2000>

Ředitelství silnic a dálnic ČR (2005). *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2005*. Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2005>

Ředitelství silnic a dálnic ČR (2010). *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2010*. Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2010>

Ředitelství silnic a dálnic ČR (2016). *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2016*. Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2016>

Ředitelství silnic a dálnic ČR (2020). *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2020*. Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

Řízení letového provozu České republiky (2022). *LKCHRI-Chřibská*. Řízení letového provozu České republiky. https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkchri_text_cz.html

Sčítání lidu, domů a bytů (2011). *Bilance dojížděky – vyjížděky do zaměstnání a školy za kraje, okresy a města*. Český statistický úřad.

<https://www.czso.cz/documents/10180/20533966/2200013708.pdf/9d4f5c76-35c0-4f03-b3ef-c017d4017228?version=1.0>

Sůra, J. (2014). *Česko má první soukromou železniční zastávku. Má lákat lidi na pivo*. Deník iDNES. https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zastavka-varnsdorf-pivovar-kocour.A140124_113936_eko-doprava_neh

Tichý, P., & Trantina, B. (2021). *Léta padesátá a šedesátá*. Šluknov. <https://www.sluknov.cz/mesto/zhistorie/leta-padesata-a-sedesata>

Trojan, F. (2020). *Nejsou Němci, nejsou kšefty. „Je to tu jak za minulého režimu,“ zlobí se podnikatelé v pohraničí*. Nezávislý český deník. <https://denikn.cz/354792/nejsou-nemci-nejsou-ksefty-je-to-tu-jak-za-minuleho-rezimu-zlobi-se-podnikatele-v-pohranici/>

Tvrdoň, L., Bazala, J., & kol. (2017). *Rozdělení a charakteristika dopravy*. Doprava logistika PROFI. <https://www.dlprofi.cz/33/rozdeleni-a-charakteristika-dopravy-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Ehizgoz3iHbpBt5X6h5Ttw8/>

Vanžura, A. (2020). *Do Německa místo přes Jiřikov přes Rumburk, nově i pro kamiony*. Děčínský deník. https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/do-nemecka-misto-pres-jirikov-pres-rumburk-nove-i-pro-kamiony-20200316.html

Veřejná databáze (2021). *Historický lexikon*. Český statistický úřad. https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=statistiky&katalog=31674&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~501-_null

Virtuální mapová sbírka Chartae-Antiquae (2022). *Müllerova mapa Čech*. Virtuální mapová sbírka Chartae-Antiquae. [NAKI maps \(chartae-antiquae.cz\)](http://NAKI.maps/chartae-antiquae.cz)

Wagula, H., Fedorowicz, S., & Ślezok, R. (2022). *945 Jiřikov, výh.č.1 - Jiřikov*. Atlas kolejowy-Atlas drah. <https://www.atlasdrah.net/infra/?id=linia&poz=1774>

Zadražilová, J., & Beranová, K. (2022). *Němečtí konzervativci navrhuji zavést kontroly na hranicích s Českem*. Novinky.cz. <https://www.novinky.cz/clanek/zahranicni-nemecti-konzervativci-navrhuj-zavest-kontroly-na-hranicich-s-ceskem-40411219>

Zákony pro lidi (2022). *Sdělení č. 47/1997 Sb., Sdělení Ministerstva zahraniční věci o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o hraničních přechodech na společných státních hranicích*. Zákony pro lidi. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-47>

Seznam tabulek

Tabulka 1

Železniční tratě a jejich specifika na Šluknovsku

Tabulka 2

Nejvýznamnější silniční komunikace a jejich délka v km na území Šluknovska

Tabulka 3

Deviatilita zpracovaná pro město Dolní Poustevna v porovnání s ostatními obcemi v regionu Šluknovska (vzdálenosti v km)

Tabulka 4

Deviatilita zpracovaná pro město Rumburk v porovnání s ostatními obcemi v regionu Šluknovska (vzdálenosti v km)

Tabulka 5

Deviatilita zpracovaná pro město Varnsdorf v porovnání s ostatními obcemi v regionu Šluknovska (vzdálenosti v km)

Tabulka 6

Deviatilita – porovnání měst

Tabulka 7

Konektivita pomocí železniční a autobusové dopravy mezi obcemi na území Šluknovského výběžku

Tabulka 8

Konektivita pomocí železniční a autobusové dopravy mezi vybranými obcemi na území Šluknovského výběžku a významnými obcemi v sousedním Sasku

Tabulka 9

Hustota dopravní sítě na území Šluknovského výběžku

Tabulka 10

Hustota dopravní sítě v okrese Šumperk

Tabulka 11

Vzdálenosti po silničních komunikacích mezi obcemi na území Šluknovsku (km)

Tabulka 12

Vzdálenosti mezi obcemi propojenými železniční tratí na území Šluknovska (km)

Tabulka 13

Dojíždka spjatá k městům ve Šluknovském výběžku (2011)

Tabulka 14

Dojíždka v rámci ostatních měst v okrese Děčín (2011)

Tabulka 15

Jednotlivé úseky na silnici I/9

Tabulka 16

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici I/9

Tabulka 17

Jednotlivé úseky na silnici II/263

Tabulka 18

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/263

Tabulka 19

Jednotlivé úseky na silnici II/264

Tabulka 20

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/264

Tabulka 21

Jednotlivé úseky na silnici II/265

Tabulka 22

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/265

Tabulka 23

Jednotlivé úseky na silnici II/266

Tabulka 24

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/266

Tabulka 25

Jednotlivé úseky na silnici II/267

Tabulka 26

Intenzita provozu ve vybrané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na silnici II/267

Seznam obrázků

Obrázek 1

Šluknovský výběžek na Müllerově mapě Čech vydané roku 1790-1800

Obrázek 2

Poloha Letiště Chřibská (LKCHRI)

Obrázek 3

SO ORP Rumburk k 1.1.2016

Obrázek 4

SO ORP Varnsdorf k 1.1.2016

Seznam map

Mapa 1

Využívané železniční tratě a železniční stanice ve Šluknovském výběžku

Mapa 2

Nejvýznamnější silniční komunikace na území Šluknovska

Mapa 3

Poloha Šluknovského výběžku

Mapa 4

Vymezení Šluknovského výběžku na základě SO ORP Rumburk a SO ORP Varnsdorf

Mapa 5

Akcesibilita do tří hlavních center regionu (Rumburk, Varnsdorf a Šluknov) vztahovaná k počtu přímých spojů veřejné dopravy

Mapa 6

Akcesibilita do tří hlavních center regionu (Rumburk, Varnsdorf a Šluknov) z hlediska doby trvání přímých spojů veřejné dopravy

Mapa 7

Nejvýznamnější silniční komunikace na území Šluknovska

Mapa 8

Vytíženost silnic z hlediska dopravních prostředků za 24 hodin k roku 2020

Seznam příloh

Příloha A

Tabulka katastrálních jednotek utvářejících území Šluknovského výběžku

Příloha B

Konektivita pomocí autobusové dopravy

Příloha C

Konektivita pomocí železniční dopravy

Příloha D

Konektivita pomocí autobusové dopravy mezi vybranými obcemi ve Šluknovském výběžku a v sousedním Sasku

Příloha E

Konektivita pomocí železniční dopravy mezi vybranými obcemi ve Šluknovském výběžku a v sousedním Sasku

Přílohy

Příloha A

Tabulka katastrálních jednotek utvářejících území Šluknovského výběžku

Pořadí	Katastrální území	Obec
1	Dolní Podluží	Dolní Podluží
2	Dolní Poustevna	Dolní Poustevna
3	Horní Poustevna	Dolní Poustevna
4	Nová Víska u Dolní Poustevny	Dolní Poustevna
5	Doubice	Doubice
6	Horní Podluží	Horní Podluží
7	Dolní Chřibská	Chřibská
8	Horní Chřibská	Chřibská
9	Chřibská	Chřibská
10	Krásné Pole u Chřibské	Chřibská
11	Jedlová	Jičtín pod Jedlovou
12	Jičtín pod Jedlovou	Jičtín pod Jedlovou
13	Rozhled	Jičtín pod Jedlovou
14	Filipov u Jiřikova	Jiřikov
15	Jiřikov	Jiřikov
16	Krásná Lípa	Krásná Lípa
17	Krásný Buk	Krásná Lípa
18	Kyjov u Krásné Lípy	Krásná Lípa
19	Vlčí Hora	Krásná Lípa
20	Zahrady	Krásná Lípa
21	Lipová u Šluknova	Lipová
22	Liščí	Lipová
23	Lobendava	Lobendava
24	Severní	Lobendava
25	Mikulášovice	Mikulášovice
26	Rumburk	Rumburk
27	Horní Jindřichov	Rumburk
28	Dolní Křečany	Rumburk
29	Nová Chřibská	Rybniště
30	Rybniště	Rybniště
31	Brtníky	Staré Křečany
32	Kopec	Staré Křečany
33	Panský	Staré Křečany
34	Staré Křečany	Staré Křečany
35	Království	Šluknov
36	Fukov	Šluknov
37	Císařský	Šluknov
38	Královka	Šluknov
39	Kunratice u Šluknova	Šluknov
40	Nové Hraběcí	Šluknov
41	Rožany	Šluknov
42	Šluknov	Šluknov
43	Studánka u Rumburku	Varnsdorf
44	Varnsdorf	Varnsdorf
45	Knížecí	Velký Šenov

46	Staré Hrabčcí	Velký Šenov
47	Velký Šenov	Velký Šenov
48	Vilémov u Šluknova	Vilémov

Zdroj: ArcCR500, 2023

Příloha B

Konektivita pomocí autobusové dopravy

/	R	V	Š	J	KL	M	VŠ	DP	Ch	SK	DPŽ	V	HP	Ry	Li	JpJ	Lo	D	SUMA
R	/	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	16
V	1	/	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	16
Š	1	1	/	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	8
J	1	1	1	/	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	10
KL	1	1	0	1	/	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	8
M	1	1	1	0	0	/	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	7
VŠ	1	1	1	1	0		/	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	7
DP	1	1	0	0	0	1	0	/	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	6
Ch	1	1	0	1	1	0	0	0	/	0	1	0	1	1	0	1	0	1	9
SK	1	1	0	0	1	1	0	1	0	/	0	1	0	0	0	0	0	1	7
DPŽ	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	/	0	1	1	0	1	0	0	6
V	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	/	0	0	0	0	0	0	4
HP	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	/	1	0	1	0	0	7
Ry	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	/	0	1	0	1	9
L	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	/	0	1	0	7
JpJ	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	/	0	0	6
Lo	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	/	0	7
D	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	/	5
																			145

Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

R – Rumburk
V – Varnsdorf
Š – Šluknov
J – Jiříkov
KL – Krásná Lípa
M – Mikulášovice

VŠ – Velký Šenov
DP – Dolní Poustevna
Ch – Chřibská
SK – Staré Křečany
DPŽ – Dolní Podluží
V – Vilémov

HP – Horní Podluží
Ry – Rybníště
Li – Lipová
JpJ – Jřetín pod Jedlovou
Lo – Lobendava
D – Doubice

Příloha C

Konektivita pomocí železniční dopravy

/	R	V	Š	J	KL	M	VŠ	DP	Ch	SK	DPŽ	V	HP	Ry	Li	JpJ	Lo	D	SUMA
R	/	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	9
V	0	/	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	4
Š	1	0	/	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	9
J	0	0	0	/	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KL	1	0	1	0	/	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5
M		0	1	0	1	/	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	10
VŠ	1	0	1	0	1		/	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	8
DP	1	0	1	0	1	1	1	/	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	9
Ch	1	0	0	0	1	1	0	0	/	1	0	0	0	1	0	0	0	0	5
SK	1	0	0	0	1	1	0	0	0	/	0	0	0	0	0	0	0	0	3
DPŽ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	/	0	1	1	0	1	0	0	4
V	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	/	0	1	1	0	0	0	9
HP	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	/	1	0	1	0	0	4
Ry	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	/	0	1	0	0	10
Li	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	/	0	0	0	9
JpJ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	/	0	0	4
Lo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	/	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	/	0
																			102

Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

R – Rumburk

V – Varnsdorf

Š – Šluknov

J – Jiříkov

KL – Krásná Lípa

M – Mikulášovice

VŠ – Velký Šenov

DP – Dolní Poustevna

Ch – Chřibská

SK – Staré Křečany

DPŽ – Dolní Podluží

V – Vilémov

HP – Horní Podluží

Ry – Rybníště

Li – Lipová

JpJ – Jiřetín pod Jedlovou

Lo – Lobendava

D – Doubice

Příloha D

Konektivita pomocí autobusové dopravy mezi vybranými obcemi ve Šluknovském výběžku a v sousedním Sasku

/	V	R	J	DP	Seif	E-N	N-S	S-K	NiS	S	Z	SUMA
Varnsdorf (V)	/	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	4
Rumburk (R)	1	/	1	1	1	1	0	0	0	0	0	5
Jiříkov (J)	1	1	/	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Dolní Poustevna (DP)	1	1	0	/	1	0	0	0	0	0	0	3
Seifhennersdorf (Seif)	1	1	0	1	/	0	1	0	0	0	0	4
Ebersbach-Neugersdorf (E-N)	0	1	1	0	0	/	0	0	0	0	0	2
Neusalza-Spremberg (N-S)	0	0	0	0	1	0	/	0	0	0	0	1
Schirgiswalde-Kirschau (S-K)	0	0	0	0	0	0	0	/	0	0	0	0
Neustadt in Sachsen (NiS)	0	0	0	0	0	0	0	0	/	1	0	1
Sebnitz (S)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	/	0	1
Zittau (Z)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	/	0
												23

Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

Příloha E

*Konektivita pomocí železniční dopravy mezi vybranými obcemi ve Šluknovském výběžku
a v sousedním Sasku*

/	V	R	J	DP	Seif	E-N	N-S	S-K	NiS	S	Z	SUMA
Varnsdorf (V)	/	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
Rumburk (R)	0	/	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Jiříkov (J)	0	0	/	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dolní Poustevna (DP)	0	1	0	/	0	0	0	0	0	1	0	2
Seifhennersdorf (Seif)	0	0	0	0	/	0	0	0	0	0	1	1
Ebersbach-Neugersdorf (E-N)	0	0	0	0	0	/	1	1	0	0	1	3
Neusalza-Spremberg (N-S)	0	0	0	0	0	1	/	1	0	0	1	3
Schirgiswalde-Kirschau (S-K)	0	0	0	0	0	1	1	/	0	0	1	3
Neustadt in Sachsen (NiS)	0	0	0	0	0	0	0	0	/	0	0	0
Sebnitz (S)	0	1	0	1	0	0	0	0	0	/	0	2
Zittau (Z)	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	/	5
												23

Zdroj: Vlastní zpracování dle IDOS, 2023

Abstrakt

Komers, F. (2023). *Dopravně-geografické vztahy ve Šluknovském výběžku (Bakalářská práce)*. Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: Doprava, Šluknovský výběžek, silnice, Rumburk, Varnsdorf

Bakalářská práce se zajímá o dopravně–geografické vztahy ve Šluknovském výběžku. Hlavním cílem práce je celkové zhodnocení dopravní situace ve zkoumaném regionu. V úvodních kapitolách práce jsou čtenáři seznámeni se základní použitou literaturou. Dále s faktory ovlivňujícími vývoj dopravy v regionu, s dopravně–historickým rozvojem dopravní sítě a dopravními složkami prezentujícími se na území regionu (především silniční komunikace a železniční tratě). Metodika představuje vymezení regionu Šluknovska a základní metodické postupy k naplnění cílů práce. Další kapitoly práce jsou zaměřeny na rozbor dopravní situace z hlediska strukturně–morfológických znaků (deviatilita, konektivita, hustota dopravní sítě a akcesibilita), na sledování intenzity dopravy ve zkoumané roky (2000, 2005, 2010, 2016 a 2020) na nejvýznamnějších silničních komunikacích v regionu a zohlednění dopravní propojenosti se Saskem.

Abstract

Komers, F. (2023). *Transport and geographical relations in the Šluknov promontory (Bachelor thesis)*. University of West Bohemia, Faculty of Economy.

Key words: Transport, Šluknov promontory, roads, Rumburk, Varnsdorf

The bachelor's thesis is interested in transport-geographic relations in the Šluknov promontory. The main goal of the work is the overall assessment of the traffic situation in the region under study. In the introductory chapters of the work, readers are introduced to the basic literature used. Furthermore, with the factors affecting the development of transport in the region, with the transport-historical development of the transport network and the transport components present in the territory of the region (mainly road communication and railway lines). The methodology represents the definition of the region of Šluknov and the basic methodological procedures to fulfill the objectives of the work. Other chapters of the thesis are focused on the analysis the traffic situation from side of structural-morphological characteristics (deviatility, connectivity, density of the transport network and accessibility), on monitoring the intensity of traffic in the years under review (2000, 2005, 2010, 2016 and 2020) on the most important roads in region and taking into account the transport connection with Saxony.