



## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V REGIONECH

### ZAMĚSTNAVATELÉ VZKAZUJÍ STÁTU: ZAPOJTE NÁS VÍCE DO VÝSTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Nedokonalá a často na Evropu nedostatečně propojená dopravní infrastruktura brzdí stále více konkurenceschopnost České republiky. A to i přesto, že většina politických reprezentací, které o budování zásadních liniových staveb rozhodují, má jasno - nedostatky v infrastruktuře posílají zemi v žebříčku konkurenceschopnosti níž, a tudíž podle plánů se stavět bude. Bohužel však často naplnění vizí vázne.

**Nenaplněné plány politiků na zdokonalování dopravní infrastruktury firmám nepomohou, naopak jim podnikání často komplikují.**

Jenže zaměstnavatelům nenaplněné sliby politiků nepomohou, naopak jim podnikání komplikují. Není proto divu, že se stále více objevují regionální akce, jako třeba naposledy letos na

sklonku léta takzvaná Luhačovická výzva, které žádají zastupitele o razantní nápravu nedostatků v dopravní infrastruktuře. Luhačovickou výzvou experti střední Moravy usilují dosáhnout nejen legislativních změn, kterými by došlo ke změně (zmírnění) mimo jiné i technických požadavků na výstavbu silnic, dálnic a železnic, čímž by mohlo dojít ke snížení nákladů při budování dopravní infrastruktury v ČR, ale i dlouhodobě stabilizovat

rozpočtové rámce SFDI (Státního fondu dopravní infrastruktury) na úrovni okolo 2,5 procenta HDP země ročně. A na čem se shodnou snad všichni, je pak to, aby se formou takzvaných

## Z OBSAHU

str. 1

Zaměstnavatelé vzkazují státu: zapojte nás více do výstavby dopravní infrastruktury

str. 3

Regionální manažer SP ČR Petr Holica se představuje

str. 4

O dopravní infrastruktuře a konkurenceschopnosti firem v rozhovoru s Petrem Kašíkem

str. 6

Přehled systémů budování dopravní infrastruktury v krajích

str. 7

Jak posuzovat úspěšnost dopravní infrastruktury?

str. 8

Střední a východní Morava bojují za rychlejší budování dopravní infrastruktury

„PPP“ projektů, tedy Public Private Partnerships, zapojili do budování dopravních cest i privátní investoři. Ti proto i ve zmíněné výzvě vzkázali vládě, aby se nebála projekty PPP naplňovat.

Nedostatečné napojení domácí dopravní infrastruktury a její vnitrostátní kvalita však stále více ovlivňují postavení země na žebříčku konkurenceschopnosti. Že jde o vážný argument, potvrdily i závěry analýzy Ministerstva dopravy ČR, které zmínilo nedostatečnou infrastrukturu jako jeden z důležitých parametrů k dosažení lepšího hodnocení konkurenceschopnosti země. A hodnocení zaměstnavatelů ohledně vyspělosti dopravní infrastruktury také nevyznívá dobře. Jde nejen o to, že komunikace jsou vedeny

pokračování ze strany 1

v nevyhovujících trasách (průtahy zastavěnými územími), dopravci se musejí potýkat s vysokou mírou vzniku dopravních kolon, zejména na příměstských a městských silničních komunikacích v důsledku přivedení silniční dopravy do aglomerací, ale městům chybějí často obchvaty a okruhy. Země se také potýká s neuspokojivým stavem kvality a kapacity železniční infrastruktury a nízkým podílem železniční a vodní nákladní dopravy na celkových „číslích“. To nakonec způsobuje problémy s životním prostředím a potíže při podnikání v železniční a vodní dopravě. A tradičním problémem České republiky je nedostatečný přístup k námořnímu přístavu vodní cestou. Rychlou nápravu ovšem laskavý čtenář čekat nemůže, chybí totiž to hlavní na cesty – peníze.

## PENÍZE, BYROKRACIE A NENAPLNĚNÉ SLIBY, TO VADÍ REGIONŮM NEJVÍCE

Zdá se, že budování dopravní infrastruktury není v tuzemsku jednoduché. Na jedné straně má stát k dispozici aktualizovanou Dopravní politiku ČR, ale jeho faktické investice zjištěním neodpovídají. Pro příklad není třeba chodit daleko. Dlouhodobé dohady ohledně pozemků s farmářkou Havránkou na D11 posunou dokončení

téměř hotové autostrády bůhví na kdy, stát také stále nemůže dokončit dálnici D8 do Drážďan přes České Středohoří a Jihočeši už na otázku, kdy bude dokončená dálnice D3 do Českých Budějovic a R3 do Rakouska, jen zklamaně mávnou rukou. „Otázek spojených s budováním infrastruktury je mnoho, zaměstnavatelům ale dochází trpělivost s planými sliby politiků a z ohlasu firem je znát, že otrávenost v regionech rychle stoupá,“ konstatoval regionální manažer Svazu průmyslu a dopravy ČR pro Karlovarský a Ústecký kraj Václav Pavelek.

Prubiřským kamenem úrazu se podle ohlasů z regionů stávají nejen ceny, ale často i zdoluhavé postupy při schvalování liniových staveb. Bohužel to všechno ovlivňuje postavení země ve světě konkurenceschopnosti. Nedávno zveřejněný přehled Světového ekonomického fóra Česku přisoudil v meziročním srovnání u konkurenceschopnosti propad o dvě místa na horší pozici. A to i přesto, že strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR zpracovaná Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR si klade za cíl posunout zemi v horizontu 10 let mezi 20 nejkonkurenceschopnějších zemí světa. Podmínkou pro to ale je neustálé vylepšování a zdokonalování dopravní infrastruktury.



FOTO: ČTK

Přestože se všeobecně ví, že kvalitní liniové stavby zásadně ovlivňují nejen míru zaměstnanosti a tím i tempo růstu hrubého domácího produktu, a jsou i motivem pro vznik nových středních a malých firem, které jsou hnacím motorem ekonomiky, moc se toho kvůli nedostatku financí na realizace staveb nemění. A pak nastupuje neúprosné rovnítko – pokud nebude kvalitní infrastruktura, nebude růst počet nových zaměstnavatelů a tím pádem ani zaměstnanost. Dokladem tohoto tvrzení je třeba neustále oddalovaná dostavba rychlostní silnice R6 do Karlových Varů, kvůli které Václavovi Pavelkovi zaměstnavatelé v kraji řekli, že se regionu velcí investoři vyhýbají obloukem. A podobně jsou na tom i další regiony, třeba střední Morava. Ta postrádá velké investice kvůli nedobudované síti železničních koridorů a rychlostních silnic. -pd-

## STANE SE ...

Bezplatné akce připravené regionálními zastoupeními SP ČR

### ŘÍJEN – LISTOPAD 2011

- **Zákon o ochraně osobních údajů - monitorování zaměstnanců, kamerové systémy** přiblíží seminář **18. října v Brně**.
- **Budoucnost patří technickým oborům** je mottem kulatého stolu **19. října v Ostravě**.
- **Nejdůležitější změny podle zákona o důchodovém pojištění, s účinností od 30. 9. 2011 a od roku 2012** představí seminář **20. října v Přerově**.
- Přijďte diskutovat o **nových trendech v dopravě** na kulatém stole **21. října v Ostravě**
- **Internet jako moderní komunikační prostředek a nástroj sociálního dialogu** vám představí seminář **25. října v Pardubicích**.
- Odhalte **taktiku kolektivního vyjednávání mezi zaměstnavateli a orgány odborových organizací** na kulatém stole **26. října v Olomouci**.

## SEMINÁŘE, KULATÉ STOLY

- **Antidiskriminační zákon a novinky v pracovním právu** uvede seminář **27. října v Liberci**.
- **Taktiky kolektivního vyjednávání mezi zaměstnavateli a zástupci zaměstnanců** můžete prodiskutovat také na kulatém stole **31. října v Mostě**.
- **Aplikace evropské legislativy REACH v denní praxi** je tématem semináře **1. listopadu v Přerově**.
- **Problematika prašných pracovišť – jak pečovat o své zaměstnance** se představí na semináři **2. listopadu v Ostravě**.
- **Za co hrozí zaměstnavatelům pokuty**, se dozvíte na semináři **2. listopadu v Praze**.
- **Novelu zákoníku práce od 1. 1. 2012** přiblíží seminář **8. listopadu v Přerově**.

-og-

Podrobnosti o výše uvedených i dalších akcích naleznete v Kalendáři akcí na [www.socialnidialog.cz](http://www.socialnidialog.cz) nebo [www.spcr.cz](http://www.spcr.cz)

## SEZNAMTE SE...

## PETR HOLICA

## REGIONÁLNÍ MANAŽER SVAZU PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR PRO MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

O členskou základnu Svazu průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) v nejstarším průmyslovém regionu země, totiž v Moravskoslezském kraji, se už tři roky, tedy od založení regionálních zastoupení SP ČR, stará Petr Holica. „V první řadě jsme především kontaktním místem pro členy v regionu a zprostředkováváme

firmám služby SP ČR,“ řekl Petr Holica ke svému působení v regionálním zastoupení. Sám považuje za velký pracovní úspěch to, že se ve spolupráci s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava podařilo vybudovat tradici kulatých stolů k problematice spolupráce univerzit s průmyslem, které se podle Holici ne vždy věnuje dostatečný prostor. V letošním roce regionální zastoupení také dojednalo partnerství se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje, v rámci kterého budou snad časem pořádány zajímavé akce a které hlavně vytváří prostor pro společný postup obou organizací při prosazování některých společných zájmů. Mezi aktivity regionálního zastoupení patří také vzdělávací akce. „Jen semináři, které pro firmy pořádáme, prošlo za poslední rok okolo tisícovky lidí,“ doplnil Petr Holica. Důvodem je i to, že semináře organizuje poutavou formou, které reflektují řadu reálných situací.

## MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Tak trochu zjednodušeně se dá říct, že průmysl to je vlastně Ostrava. Ale velká část Moravskoslezského kraje byla už za dob Rakouska-Uherska jednou z nejdůležitějších průmyslových oblastí střední a východní Evropy. Doslova průmyslovým jádrem regionu je ostravsko-karvinská průmyslová a těžební pánev, jejíž industrializace byla úzce spojena s využíváním kvalitního koksovatelného černého uhlí s navazujícím rozvojem těžkého průmyslu a hutnictví. Kraj je proto pořád celostátním centrem hutní výroby, je zde soustředěna i těžba černého uhlí téměř celé produkce ČR. Není proto divu, že v kraji mají svá sídla nejen těžaři z Ostravsko-karvinských dolů (OKD), ale i světoví oceláři z ArcelorMittal a Evrazu. Vedle tradičních odvětví se v regionu daří výrobě a rozvodu elektřiny, plynu a vody, výrobě dopravních prostředků a výrobě chemických látek, přípravků, léčiv a chemických vláken. Výrazně zastoupen je také automobilový průmysl.



FOTO: ARCHIV SP ČR

I přes útlum těžkého průmyslu a dobývání nerostných surovin v poslední době, pracuje podle několika šetření pracovních sil v kraji v průmyslových odvětvích téměř třetina obyvatel regionu. Statistiky dále uvádějí, že téměř třináct procent lidí je zaměstnáno v obchodu a opravách zboží. Jenže odvětvová struktura Moravskoslezského kraje přináší nemalé problémy, jež jsou spojeny zejména s vyšší mírou nezaměstnanosti.

Hrubý domácí produkt (HDP) Moravskoslezského kraje ke konci roku 2010 činil 351 861 milionů korun. V regionu podle krajských statistik podniká 197 069 fyzických osob, 24 422 obchodních společností, 1 606 družstev a 26 státních podniků. Statistiky krajského úřadu Moravskoslezského kraje uvádějí, že region má 20 průmyslových zón na rozloze 1 060 hektarů a působí zde 5 531 zahraničních podnikatelů.

„V členské základně Svazu průmyslu a dopravy máme nyní zhruba 130 firem, specifikem průmyslu v regionu je existence uzavřeného řetězce těžby, hutnictví a strojírenské výroby na velmi malé ploše,“ vysvětlil místní specifika Petr Holica. Pozitivem je podle něj fakt, že řada firem má chuť zapojovat se do aktivit, které postupně zlepšují život v Moravskoslezském regionu. „Regionální patriotismus je u místních lidí stále velmi výrazný“ říká Petr Holica.

-pd-

TIP NA NÁVŠTĚVU  
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

„Myslím, že náš region je natolik rozmanitý, že kdybych doporučil jen jedno místo, bylo by mi líto těch, na které jsem zapomněl,“ prohlásil Petr Holica, když měl říct podle svého názoru nějaké zajímavé místo k návštěvě. Středobodem Moravskoslezského kraje je samozřejmě krajské město Ostrava. Navzdory své pověsti špinavého, černého města je to město plné zeleně, kde si najde každý nějaké vyžití.

Jen za půlhodiny dojedete z centra města do nejkrásnějších českých hor – Beskyd. „Doporučil bych zejména výstup na nejvyšší vrchol, tedy Lysou horu,“ upřesnil Petr Holica. Podle něj za zmínku stojí industriální památky. Slavné je muzeum automobilky Tatra v Kopřivnici, hodně známou se v celorepublikovém měřítku stává Dolní oblast Vítkovic a ti, kteří se zajímají o hornictví, mohou navštívit Důl Michal nebo Hornické muzeum v Petřkovicích na Landeku. Samo místo má zajímavou a velmi dlouhou historii, vždyť na tomto kopci měli své sídliště již lovci mamutů.

Pro milovníky historických měst a zejména tradiční architektury je velkým lákadlem město Štramberk s věží Trúba, což je pozůstatek původního štramberského hradu, a městskou památkovou rezervací, která kromě centra města chrání také historickou dřevěnou zástavbu.

Hojně navštěvovaným místem jsou také Hukvaldy, známé svým hradem a také jako rodná obec hudebního skladatele Leoše Janáčka. Za návštěvu jistě stojí také zámek v Hradci nad Moravicí, který je také známý i díky hudbě - pobýval zde Ludwig van Beethoven.

## KONTAKT

Regionální zastoupení SP ČR  
pro Moravskoslezský kraj  
Petr Holica  
Studentská 6202/17, 708 00 Ostrava  
Tel: 733 643 510, E-mail: pholica@spcr.cz



## ROZHOVOR S...

PETR KAŠÍK

### NEDOSTATEČNÉ NAPOJENÍ ČESKÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA EVROPSKOU SÍŤ BRÁNÍ KONKURENCESCHOPNOSTI FIREM

**P**odle Petra Kašíka, výkonného ředitele Sva-  
zu dopravy České republiky, je stále více  
znát, že kvalitní dopravní napojení na evropské  
sítě brání lepší konkurenceschopnosti domá-  
cích firem. Ale cesta k nápravě nebude jedno-  
duchá.

**Jaké fatální problémy pociťují nejvíce podnika-  
telé v dopravě kvůli nedokonalé dopravní infra-  
strukturuře v ČR?**

Z nedokonalé dopravní infrastruktury plyne  
delší dopravní čas  
nutný pro doru-  
čení výrobku. Dů-  
sledkem toho pak  
je vyšší cena za do-  
pravu, která se promítá do ceny výrobku, a tudíž  
ovlivňuje jeho konkurenceschopnost.

**Co podle vás brání odstranění těchto nedostatků?**

Ta odpověď je zdánlivě jednoduchá - nedosta-  
tek finančních zdrojů a neochota vlastníka do-  
pravní infrastruktury hledat zdroje mimo státní  
rozpočet, například formou PPP (Public Private  
Partnerships), tedy partnerství veřejného a sou-  
kromého sektoru či dodavatelských úvěrů.

**A kvůli čemu se do budování dopravní infrastruk-  
tury nedaří více zapojit i privátní sektor? Tedy  
právě projekty PPP (Public Private Partnerships)?**

Jednoznačně jde o neochotu ze strany vlastníků  
příslušné dopravní infrastruktury nechat se řídit  
tvrdými podmínkami příslušných bank a konsorcií.

**Jaké nedostatky mají podle vás jednotlivé typy  
dopravy v tuzemsku, aby podnikání v „dopravě“  
v ČR mohlo fungovat?**

Nemyslím, že něco chybí. Podnikání v dopravě  
rozhodně v České  
republice funguje.

**Bez dokončení páteřní sítě všech druhů  
doprov se v tuzemsku neobejdeme.**

**Je podle vás využití  
a napojení na ev-  
ropské sítě a projekty dopravní infrastruktury v ČR  
dostatečné?**

Napojení není dokončeno a je brzdou větší kon-  
kurenceschopnosti českého průmyslu i dalších  
oborů, které přináší zdroje do státního rozpočtu.

**Jak se projevují nedostatky v dopravní infrastruk-  
tuře?**

Uvedu příklad - podmínky pro stabilní pro-  
vozování nákladní vodní dopravy - bez dobu-



FOTO: ARCHIV SP ČR

dování vodních děl Děčín a Přelouč je nereál-  
né.

**Existují nějaké regionální odlišnosti v jedno-  
tlivých typech dopravy v dopravní infrastrukturuře?**

Regionální odlišnosti samozřejmě existují  
a vesměs navazují na průmyslovou výrobu a tu-  
ristickou produkci toho kterého regionu.

**Je podle vás logistické a parametrické propojení  
jednotlivých typů dopravních cest v české infra-  
strukturuře optimální a co brání větší efektivitě?**

K optimálnímu logistickému a parametric-  
kému propojení jednotlivých typů dopravních  
cest je třeba dokončení páteřních sítí všech dru-  
hů dopravy. Je skutečností, že v této otázce velmi  
zaostáváme za vyspělou západní Evropou.

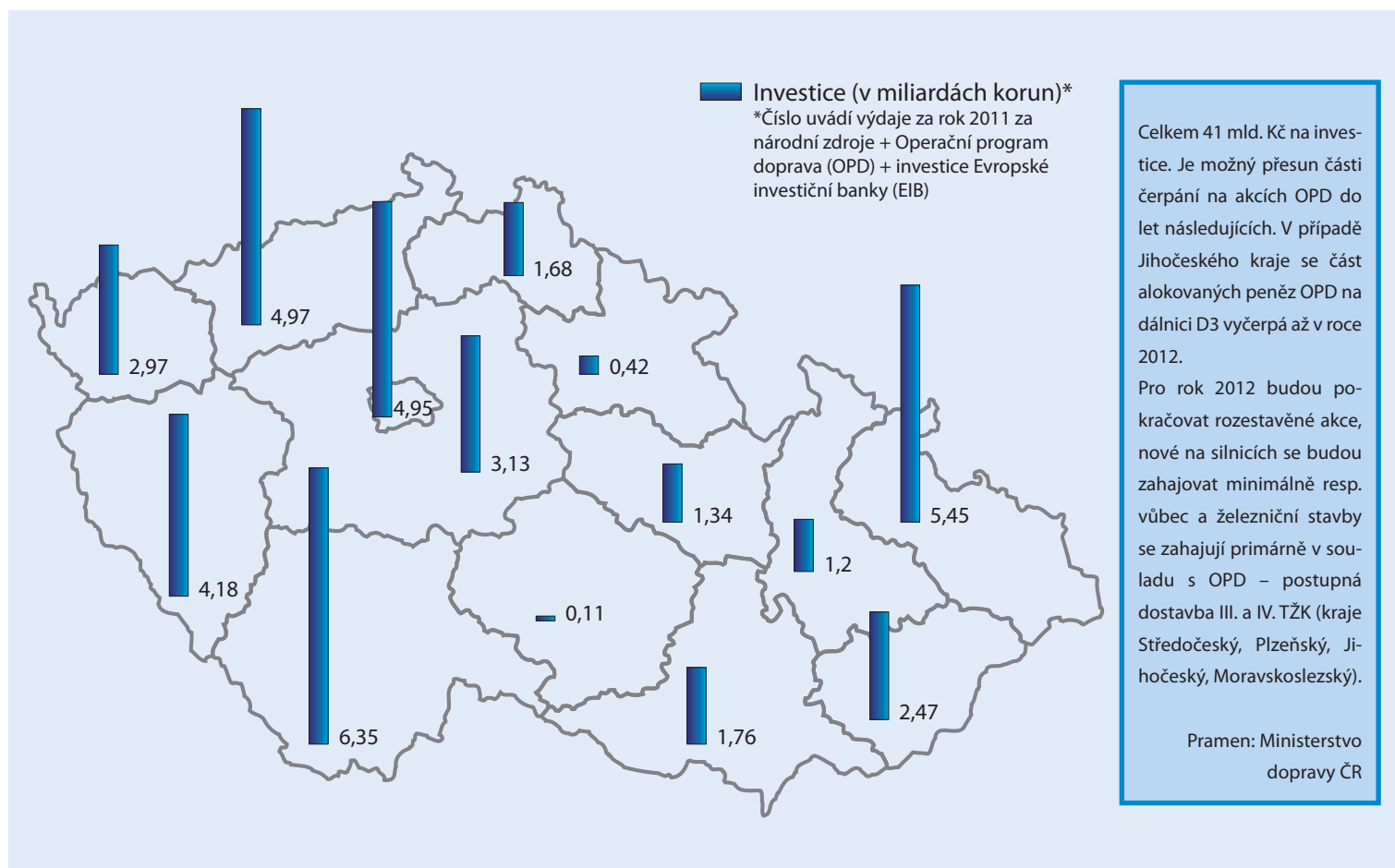
**Co by měl dělat stát, případně regionální zastu-  
pitelstva ke zlepšení stavu dopravní infrastruk-  
tury?**

Využít všech dosažitelných možností finan-  
cování dopravní infrastruktury mimo strukturu  
státního či regionálního rozpočtu, dle mého ná-  
zoru v současnosti jiná cesta není.



FOTO: ČTK

# INVESTICE DO DOPRAVNÍ STRUKTURY



## STANE SE ...

Tipy na několik zajímavých akcí v regionech

### ŘÍJEN – LISTOPAD 2011

#### ● Elektrofest Plzeň

17. veletrh průmyslové elektrotechniky, elektroniky a energetiky vystaví 18.–19. října v plzeňském Parkhotelu poslední výkřiky z energetiky, elektrotechniky a průmyslové elektroniky, regulační, kontrolní a měřicí techniky. Více na [www.omnis.cz](http://www.omnis.cz)

#### ● Knižní veletrh v Havlíčkově Brodě

21. Podzimní knižní veletrh se bude konat 21. a 22. října v Havlíčkově Brodě. Představí se na něm více než 150 českých nakladatelů. Součástí veletrhu je i festival „Knihy a svoboda“ pořádaný českým a mezinárodním PEN klubem. Více na [www.hejkal.cz/trh](http://www.hejkal.cz/trh)

#### ● Setkání manažerů v Olomouci

Krajská hospodářská komora Olomouckého kraje pořádá již druhý ročník setkání manažerů se zajímavými osobnostmi nad aktuálními ekonomickými tématy s názvem „Financování státu a související reformy“,

## DALŠÍ AKCE V REGIONECH

kteř se uskuteční v Olomouci 26. října od 14:00 hodin v budově RCO, sále Pegas.

Více na [www.setkanimanazeru.cz](http://www.setkanimanazeru.cz)

#### ● Gaudeamus v Brně

Veletrh Gaudeamus je nejvýznamnějším zdrojem informací o možnostech dalšího studia, nejenom po maturitě. Představí české i zahraniční univerzity, vysoké, vyšší odborné a jazykové školy, agentury zajišťující vzdělávání v zahraničí, instituce zabývající se přípravou na přijímací zkoušky a poradenstvím v oblasti vzdělávání. Koná se 1.–4. listopadu na brněnském výstavišti. [www.bvv.cz](http://www.bvv.cz)

#### ● Gastrofest v Českých Budějovicích

Na mezinárodním gastronomickém festivalu se představí hotely, restaurace, odborné školy, výrobní a dodavatelské firmy pro gastronomii. Veletrh se koná 10.–12. listopadu na českobudějovickém výstavišti. Více na [www.vcb.cz](http://www.vcb.cz)

-og-

## PŘEHLED SYSTÉMŮ BUDOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V KRAJÍCH

Kraj	Regionální manažer	Situace v kraji
Karlovarský a Ústecký kraj	Václav Pavelek	Dopravní infrastruktura je v obou krajích jedním z hlavních a problémových témat. Zatímco páteřní komunikace Ústeckého kraje - dálnice D8 – není stále dokončena, Karlovarský kraj naopak vede ve výstavbě cyklostezek. Velkým problémem je ale nedokončená silnice R6 do Karlových Varů, kvůli které se podle zaměstnavatelů kraji vyhýbají velcí investoři. Vyjádření, že dopravní infrastruktura je nedostatečná a nekvalitní, se přemílají již řádky let, ale nikdo nemá zájem na tom, aby se to skutečně změnilo. V kraji je proto cítit silná nechuť reprezentací a firem k politickým slibům o nápravě zanedbané infrastruktury.
Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj	Markéta Heroutová	Zaměstnavatele na severovýchodě Čech zřetelně nejvíce pálí nedokončená dálnice D11 a samozřejmě i nejasnosti nad dobudováním rychlostní silnice R35 z Turnova do Hradce Králové. Oba dopravní uzly představují významné zlepšení infrastruktury regionu. Velmi pozitivní novinkou je schválení modernizace silnice II/303 mezi Náchodem a Broumovem. Rekonstrukce této silnice, která je klíčová pro celé Broumovsko, by měla dle hejtmána Lubomíra France započít na podzim roku 2012. Všechny kraje mají koncepci dopravní infrastruktury dostupnou na webových stránkách.
Jihomoravský kraj	Ilona Staňková	Výstavba dopravní infrastruktury se naplňuje podle Generelu dopravy Jihomoravského kraje. Prioritou je optimalizace dopravních cest a rozvoje integrovaného dopravního systému tak, aby se zvýšila dopravní obslužnost. Dopravcům a přeprávcům kraj slíbil modernizaci vybraných tratí (železnic, dálnic a silnic), ale i navýšení počtu městských obchvatů a dokončení dálničního spojení s Rakouskem. Klíčovými projekty jsou rychlostní silnice R43, R52 a R55. Jako jeden z mála regionů má kraj vypracovanu i studii dobudování cyklistické infrastruktury.
Kraj Vysočina	Ilona Staňková	Region si vytýčil prioritu rychlejšího a efektivnějšího čerpání evropských peněz. Kvůli tomu, že se dlouhodobě nedaří opravovat a budovat dopravní infrastrukturu, chce kraj pokračovat především v opravách a rekonstrukcích nejzátíženějších dopravních tahů. Cílem je modernizace vozovek především v příhraniční oblasti a vypracování studie dopravní obslužnosti. Vysočina si také stanovila zlepšení dopravní dostupnosti, zlepšení dopravního napojení a zkvalitnění veřejné dopravy.
Moravskoslezský kraj	Petr Holica	Kraj má vypracovanu koncepci rozvoje dopravní infrastruktury. Prioritou je modernizace a rekonstrukce páteřní sítě železnic, dálnic a rychlostních silnic. Za dokončení staveb kraj aktivně lobbuje a pravidelně upravuje požadavky dopravní koncepce. Region má vypracovanu i tzv. Bílou knihu silničního hospodářství Moravskoslezského kraje, která je komplexním materiálem pro systematický monitoring komunikací II. a III. tříd a podkladem pro vyhodnocování potřebnosti investic, rekonstrukcí a modernizací.
Olomoucký a Zlínský kraj	Jana Mikulčíková	Střední Morava řeší otázky dopravní infrastruktury zásadami územního rozvoje. Regionu fatálně chybí kvalitní vnitrostátní dopravní propojení se sousedními kraji v ose východ - západ a v ose sever - jih, a mezinárodní propojení se Slovenskem. Dopravci kritizují nedobudovanou nadřazenou dopravní infrastrukturu, navazující na mezinárodní dopravní propojení evropských sítí „TEN T“ sever-jih – tzv. Baltsko-Jaderského dopravního koridoru. Region by měl napnout síly k dokončení dálnice D1 v úseku Říkovice - Přerov - Lipník nad Bečvou, pokračovat ve výstavbě R55 do Břeclavi a napojením na dálnici D2 a k zahájení výstavby R49 do Vizovic a dále na hranici ČR/SR. U vodní dopravy musí region urychlit přípravu výstavby plavební komory na řece Moravě.
Plzeňský kraj	Michal Lehký	Investice řeší koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury regionu. Prioritou je dopravní spojení tří krajů: Jihočeského, Plzeňského a Karlovarského. Kraj chce snížit podíl zátěže silniční dopravy, ale hodlá také zlepšit dostupnost zásadní komunikace kraje, totiž dálnice D5, z okolních území budováním přívaděčů a modernizací dalších komunikací napojených na dálnici. Vážným problémem jsou chybějící přeložky u některých silnic I. třídy kolem větších sídel. Pozornost se proto bude věnovat rekonstrukcím silnic a budování železnic, především opravám III. železničního koridoru.
Jihočeský kraj	Michal Lehký	Trvalým požadavkem kraje je dokončení dálnice D3 a R3 s Prahou a česko-rakouským pomezím a rychlostní silnice R4. Přesto na základě požadavků dopravců a přeprávců kraj vypracoval koncept optimalizace dopravní sítě nazvaný Bílá kniha. Přistoupil v něm nejen k přehodnocení kategorizace silnic, ale i optimalizaci silniční sítě. Vypracoval systém dlouhodobé přípravy oprav silnic a jejich priority podle zátěže. Kraj uskutečňuje výstavbu obchvatů sídel či zvyšování kapacity městských průtahů. V plánu kraje je řešit absenci IV. tranzitního železničního koridoru, včetně řešení příhraničního úseku České Budějovice – Linec.
Středočeský kraj	Kateřina Budínková	Dopravní systémy kraje jsou ovlivněny tím, že v centru regionu leží hlavní město Praha. Kromě ní má i kraj nejhustší a nejpřetíženější dopravní síť v republice. Dopravní koncepce kraje považuje za problém nedostatečné propojení středočeských měst, absenci obchvatů většiny správních center a jejich propojení po kvalitním regionálním okruhu. Přepravci volají po dokončení pražského silničního okruhu a lepším propojení hospodářských center, především v území severně od Prahy. Kraj si vytýčil vyšší čerpání peněz z Regionálních operačních programů do roku 2013 a podporu projektů ŘSD ČR a SŽDC financovaných prostřednictvím SFDI na dokončení dálnic a rychlostních silnic. Pozornost se věnuje i výstavbě a modernizaci železničních koridorů.

## OTÁZKA PRO...

JIŘÍ ZIMOLA

HEJTMAN JIHOČESKÉHO KRAJE

### JAKÉ PRIORITY MÁ REGION V BUDOVNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY?

Vedle přípravy výstavby dálnice a rychlostní silnice D3/R3 v úseku Veselí nad Lužnicí – Třebonín – Dolní Dvořiště usilujeme o dokončení výstavby zbývajících úseků R4 pro souvislou kapacitní dopravní cestu mezi Prahou a Pískem či Strakonice. Pro kraj je důležitý i obchvat Lišova na silnici I/34, propojení silnic I/22

a I/4 ve Strakonících, obchvat Češnovic a Dasného na silnici I/20 a obchvat Chýnova na silnici I/19. Usilujeme o to, aby i rozhodující stavby železničního koridoru byly realizovány do roku 2016, i když zejména na finančně náročnou stavbu úseku Nemanice – Ševětín dojde zřejmě později. Celkem 5 452 km komunikací II. a III. tříd chce kraj modernizovat podle Konceptu optimalizace dopravní sítě v horizontech 7 let, 15 let a v dlouhodobém výhledu. Mezi

investice kraje s vysokým stupněm priority patří také výstavba dopravního skeletu Českých Budějovic (silnice II. a III. třídy), obchvaty a přeložky v Třeboníně a Kaplicích (II/154), Dačicích (II/151, II/408), Plané nad Lužnicí (II/409), Táboře (II/137).

(s využitím textu na blogu hejtmana <http://www.jirizimola.cz>)

-pd-

## ÚSPĚŠNOST BUDOVNÍ INFRASTRUKTURY

DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY NENÍ IDEÁLNÍ

Podoba sítě české dopravní infrastruktury je dána koncepcí dopravní politiky. Vláda v dokumentu Dopravní politika České republiky na léta 2005–2013 nastavila parametry, které chce naplnit. Jenže řada ze záměrů a plánů, vypracovaných ministerstvem dopravy nešla

tvrdé kritice. Třeba Svaz podnikatelů ve stavebnictví vytýká dopravní koncepci země, že je nedopracovaná a navrhovaný rozsah nových dopravních staveb údajně neodpovídá potřebám Česka. Obehranou písničkou kritiky se pak může zdát být to, že Česko dosud nemá vyjasněno

fungování PPP projektů při výstavbě dopravní infrastruktury, i když vládní plány počítají se zapojením privátních investorů. Detaily nastavení parametrů pro posuzování úspěšnosti budování dopravní infrastruktury přináší následující schéma:

Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury	
Parametr	Nastavený cíl
Podíl investic do dopravní infrastruktury k ochraně životního prostředí	Dosáhnout úrovně 1,8 % HDP
Poměr dokončených železničních koridorů a délky dálnic a rychlostních silnic	Do roku 2013 zahájit realizaci klíčových spojnic u všech druhů dopravní infrastruktury
Délka cyklistických stezek pro cyklistickou dopravu separovanou od motorové dopravy, pěšího provozu a in-line tras	Do roku 2010 nárůst o 50 %, do roku 2013 o 100 % oproti roku 2005
Celková výměra dopravně nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km <sup>2</sup> (limity fragmentace jsou silnice s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/den a víceokružní železniční tratě)	Pokles počtu nefragmentovaných oblastí do r. 2010 maximálně o 5 procent oproti stavu k roku 2005, a do roku 2013 max. o 8 %
Počet vybudovaných ekoduktů na dálnicích a rychlostních silnicích	Na stávající síti dálnic do roku 2013 vyřešit minimálně pět nových migračních průchodů pro faunu v identifikovaných kritických úsecích. Na nově budované síti dálnic a rychlostních silnic nepřípustit vznik dalších neprůchodných úseků (tj. vznik úseků, kde průchodnost dálnice pro faunu zjevně nebude odpovídat migračním potřebám fauny).
% HDP věnované na údržbu dopravní infrastruktury	Dosáhnout úrovně 0,7 % HDP
% HDP věnované na sanaci nehodových lokalit v dopravní infrastruktuře	Dosáhnout úrovně 0,5 % HDP
Podíl délky silnic I. třídy v normovém stavu	Do roku 2013 bude 75 % silnic I. třídy upraveno do normového stavu
Podíl délky kolejové infrastruktury v normovém stavu	Do roku 2013 bude 70 % železničních tratí upraveno do normového stavu (vč. žel. spodku, svršku a zabezpečovacího zařízení)
Počet plavebních dní v roce na labsko-vltavské vodní cestě v úseku D. Beřkovice – Hřensko	Do roku 2013 345 dní v roce

Pramen: Ministerstvo dopravy České republiky, Dopravní politika ČR

-pd-



## POHLED Z KRAJE...

### STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ MORAVA BOJUJÍ ZA RYCHLEJŠÍ BUDOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Jak řešit nedostatky v budování dopravní infrastruktury naznačila mezinárodní silniční konference, kterou ve Zlínském kraji uspořádalo Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. To si vytýčilo cíl pomoci vyřešit nepříznivou situaci v dopravní infrastruktuře regionu střední a východní Moravy. Analýza vlivu investic do dopravní infrastruktury na hospodářský rozvoj regionu vycházející z návrhu státního rozpočtu pro nejbližší léta, kterou pro sdružení vypracoval člen NERV Petr Zahradník, prokázala negativní dopad omezení výdajů do dopravní infrastruktury na hospodářský rozvoj regionu, ale i celé ČR. Současně však prokázala, že i za nejnepříznivější situace je nutno na všech úrovních hledat opatření, která by tento negativní vývoj zmírnila, či úplně zastavila.

Sdružení definovalo nejdůležitější stavby, které nejlépe řeší negativní dopady na region, tedy stavby s největším přínosem pro region. K realizaci tohoto náročného projektu nazvaného „GEPARDI M“ vybralo Sdružení

renomovanou společností Mott MacDonald. „GEPARDI M“ si klade za cíl předložit ucelený plán dobudování nejdůležitějšího základního komunikačního systému regionu.

Jaké jsou nejdůležitější poznatky a závěry studie? Studie ukazuje vliv nedostatečně rozvinuté dopravní infrastruktury na oslabování regionu odchodem obyvatel do vyspělejších regionů, na nepříznivé ukazatele zaměstnanosti a ekonomické výkonnosti ve srovnání v rámci ČR. Konstatuje, že řešením této situace je urychlené dobudování infrastrukturních staveb na takovou úroveň, aby region nabízel pro investory a i pro své občany podmínky srovnatelné s rozvinutějšími kraji i s porovnatelnými zahraničními regiony.

Při výběru prioritních staveb byly zhodnoceny též nejsilnější dopravní vztahy, z nichž vyplývá, že největšími zdroji a cíli dopravy jsou města Olomouc a Zlín, kde žije nejvíce obyvatel, jsou sídlem úřadů a společností, které vytvářejí pracovní příležitosti. Další silný vztah je mezi Valašským Meziříčím a Rož-

novem pod Radhoštěm, atd. Velikost tranzitní dopravy ukazuje na nedostatečnou kvalitu propojení se sousedními regiony a Slovenskem a dalšími sousedy.

Absence kapacitních tahů vedených mimo zastavěná území nutí uživatele jak osobní, tak těžké nákladní dopravy používat stávající průtahy obcemi. Vedle mediálně velmi známých tras tohoto typu, jako jsou například současná silnice I/55 jižním směrem od Otrokovic nebo silnice I/49 procházející přímo centrem krajského města Zlín, či průjezd městem Přerov, existuje na silniční síti Střední Moravy bezpočet podobných případů, které jsou sice rozsahem menší, ale jejichž důsledky s negativním vlivem na zdraví obyvatel jsou obdobné: kongesce, zvýšená nehodovost, zatížení obyvatel dotčených lokalit hlukem, zplodinami a vibracemi atd.

-pd-

Typ stavby	Typ priority
Silniční – D1 Přerov – Lipník nad Bečvou	Nejvyšší
Silniční – R49 Hulín – Holešov – Fryšták	Nejvyšší
Silniční – R55 Otrokovice obchvat JV	Nejvyšší
Silniční I/44 Vlachov – Rájec	Nejvyšší
Silniční – I/55 Přerov – průtah centrem vč. MUK Předmostí	Nejvyšší
Silniční – D1 Říkovice – Přerov	K přípravě a realizaci
Silniční – R49 Fryšták – Lípa	K přípravě a realizaci
Silniční – R55 Otrokovice – Uherské hradiště	K přípravě a realizaci
Silniční – R55 Olomouc – Kokory – Přerov	K přípravě a realizaci
Silniční – I/46 Olomouc – východní tangenta	K přípravě a realizaci
Silniční – I/44 Červenohorské sedlo – jih, rekonstrukce	K přípravě a realizaci
Silniční – I/35 Lešná – Palačov	K přípravě a realizaci
Silniční – I/35 Lešná – Valašské Meziříčí	K přípravě a realizaci
Silniční – I/57 Valašské Meziříčí obchvat	K přípravě a realizaci
Železniční – trať č. 331 Otrokovice – Zlín	Nejvyšší
Železniční – trať č. 331 Zlín – Vizovice	K přípravě a realizaci
Železniční – trať č. 270 Olomouc žst. Modernizace	K přípravě a realizaci
Železniční – trať č. 300 Brno – Blažovice – Kroměříž. Kojetín – Přerov – zdvoukolejnění, modernizace	K přípravě a realizaci

Poznámka: Uvedený souhrn staveb představuje program, jehož realizace je rozhodující, má-li se dosáhnout zlepšení předpokladů hospodářského rozvoje regionu střední a východní Moravy.

Máte hlad po dalších informacích?

Navštivte: [WWW.SOCIALNIDIALOG.CZ](http://WWW.SOCIALNIDIALOG.CZ)

Chcete pravidelně dostávat tento bulletin do své e-mailové schránky?

Objednejte si ho na adrese :

[REDAKCE@SOCIALNIDIALOG.CZ](mailto:REDAKCE@SOCIALNIDIALOG.CZ)

**Regionální kaleidoskop** – měsíčník přinášející informace z dění v regionech ČR

**Vydavatel:** Svaz průmyslu a dopravy České republiky, Freyova 948/11, 190 05 Praha 9

**Šéfredaktor:** Pavel Daniel

**Redakční rada:** Alice Čechová, Ondřej Gbelec, Růžena Hejná, Milan Mostýn

**Kontakt:** [redakce@socialnidialog.cz](mailto:redakce@socialnidialog.cz), [www.socialnidialog.cz](http://www.socialnidialog.cz)

**Grafická úprava, sazba a tisk:** Ottova tiskárna, s.r.o.

**Náklad:** 2100 ks

**Evidenční číslo:** MK ČR E 20104

**Uzávěrka vydání:** 27. 9. 2011

Tento bulletin je vydáván v rámci projektu Udržitelnost sociálního dialogu, který je spolufinancován z Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu ČR.