

UNIVERZITA PARDUBICE
Fakulta ekonomicko - správní

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2010

Jakub CHALUPNÍČEK

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

**Analýza dopadů vybraných projektů na rozvoj
Pardubického kraje**

Jakub Chalupníček

Bakalářská práce

2010

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav ekonomie
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jakub CHALUPNÍČEK**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management podniku - Management malých a středních podniků**
Název tématu: **Analýza dopadů vybraných projektů na rozvoj Pardubického kraje**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Práce se zaměří na analýzu současného stavu infrastruktury Pardubického kraje, plánovaných investic, které se budou týkat letecké dopravy, říční dopravy, automobilové dopravy.

Práce bude obsahovat:

- Charakteristiku Pardubického kraje
- Charakteristiku vybraných projektů v oblasti infrastruktury v Pardubickém kraji
- Analýzu přínosů a negativ vybraných projektů pro rozvoj Pardubického kraje
- Zhodnocení celkového vlivu rozvoje na ekonomiku v Pardubickém kraji

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

cca 30 stran

Forma zpracování bakalářské práce:

tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

PODDANÁ, Jana, KUČEROVÁ , Linda, HLOUŠEK, Ladislav. Poklady státních archivů východních Čech. Pardubice : Státní okresní archiv, 2005. 51 s. ISBN 80-86487-05-9.

RAZSKAZOV, Jiří. Stoleté ohlédnutí : Život Pardubic kolem roku 1900. Pardubice : Helios, 2000. 142 s. ISBN 80-85211-09-2.

Město Pardubice v číslech. [s.l.] : Český statistický úřad, 2007. 187 s. ISBN 978-80-250-1498-1

Pardubický kraj [online]. 2008 [cit. 2009-06-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=3963&category=&>>.

Regionální rozdíly v demografickém, sociálním a ekonomickém vývoji Pardubického kraje v letech 2000 až 2005 . Pardubice : Český statistický úřad, Krajská správa Pardubice, 2006. 154 s. ISBN 80-250-1380-4. Statistická ročenka Pardubického kraje 2008. [s.l.] : Český statistický úřad, 2008. 398 s. ISBN 978-80-250-1784-5.

Vybrané problémy o regionu soudržnosti Severovýchod. [s.l.] : Český statistický úřad, 2008. 60 s.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Lucie Vrtěnová
Ústav ekonomie

Datum zadání bakalářské práce:

30. června 2009

Termín odevzdání bakalářské práce:

30. dubna 2010

doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.

doc. Ing. Jolana Volejníková, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 4. srpna 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2008 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60. odst. 1. autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 4. 2010

Jakub Chalupníček

PODĚKOVÁNÍ

Chtěl bych poděkovat vedoucí mé bakalářské práce paní Ing. Lucii Sobotkové, Ph.D. za její čas, cenné rady, pomoc a připomínky, které mi byly poskytnuty při zpracování mé práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřena na analýzu současného stavu infrastruktury Pardubického kraje, plánovaných investic, které se týkají letecké dopravy, říční dopravy, automobilové dopravy. Práce posuzuje přínosy a negativa vybraných projektů pro rozvoj Pardubického kraje a následně hodnotí tato pozitiva a negativa.

KLÍČOVÁ SLOVA

regionální rozvoj, region, regionální politika, Pardubický kraj

TITLE

Analysis of impacts of selected projects for the development of Pardubice Region

ANOTATION

This bachelor thesis is focused on the analysis of the current state of infrastructure of the Pardubice Region, planned investments related to air transport, river transport, and car transport. Bachelor thesis assesses the benefits and disadvantages of the selected projects for the development of the Pardubice Region, and then evaluates the pros and cons.

KEYWORDS

Development of the Region, Regional Policy, Region, Pardubice Region

Obsah:

Úvod	7
1 Vymezení základních pojmů	8
1.1 Region.....	8
1.2 Regionální rozvoj.....	14
1.3 Regionální politika.....	15
1.3.1 Nástroje regionální politiky	16
2 Dopravní infrastruktura	20
2.1 Definice pojmu dopravní infrastruktura.....	20
2.2 Druhy dopravy	21
2.2.1 Silniční doprava	21
2.2.2 Vodní doprava	22
2.2.3 Letecká doprava.....	24
3 Charakteristika Pardubického kraje.....	26
4 Případová studie rychlostní silnice R35	31
4.1 Současný stav silniční dopravy v Pardubickém kraji	31
4.2 Vznik rychlostní silnice R35	31
4.3 Plánovaný projekt výstavby rychlostní silnice R35	33
4.3.1 Podstata projektu	33
5 Plánovaná výstavba terminálu na letišti v Pardubicích.....	39
5.1 Současný stav letecké dopravy v Pardubickém kraji.....	39
5.1.1 Podstata projektu	39
6 Projekt splavnění Labe	44
6.1 Současný stav vodní dopravy v Pardubickém kraji	44
6.2 Historie projektu	44
6.2.1 Podstata projektu	45
7 Vyhodnocení přínosů případně realizovaných projektů	51
Závěr	53
Použitá literatura	55

Úvod

Práce charakterizuje problematiku týkající se výstavby splavnění Labe a modernizace mezinárodního letiště v Pardubicích a již z části realizujícího se projektu výstavby rychlostní silnice R35. Tyto plánované projekty jsou důležitou součástí strategického plánu Pardubického kraje v oblasti rozvoje dopravy. Problematika těchto projektů je pro rozvoj Pardubického kraje zásadní, jelikož by jejich realizace přinesla mnoho výhod pro obyvatele tohoto kraje. Celkově by došlo k zatraktivnění Pardubického regionu. Navrhované projekty by mohly mít i svá negativa. Je proto důležité posoudit důkladně význam těchto projektů pro Pardubický kraj z více hledisek.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat dopady výstavby navrhovaných projektů v oblasti silniční, vodní a letecké dopravy na infrastrukturu v Pardubickém kraji. Analýza zahrnuje vymezení pozitiv a negativ plynoucích z těchto projektů.

Práce je rozdělena na sedm kapitol, které utvářejí komplexní celek.

V první kapitole je obecně i konkrétně charakterizován pojem regionální rozvoj, regionální politika a region. Tato charakteristika pojmů je nutná pro snazší uchopení vzájemné souvislosti celého tématu této práce.

Kapitola druhá se zabývá teoretickou rovinou současné infrastruktury v České republice. Dopravní infrastruktura je zde rozčleněna na silniční, vodní a leteckou dopravu. Objasnění jejího stavu v ČR je nezbytné pro splnění hlavního cíle bakalářské práce.

Ve třetí kapitole je Česká republika rozčleněna na jednotlivé kraje. Pardubický kraj je charakterizován jak z hlediska demografického, tak z hlediska geografického. Dále jsou v ní konkrétně popsány okresy Pardubického kraje.

Další část bakalářské práce se soustřeďuje na analýzu současného stavu silniční, vodní a letecké dopravy v Pardubickém kraji. Je zde představena podstata projektů výstavby rychlostní silnice R35, splavnění Labe a mezinárodního letiště v Pardubicích. Pozornost je věnována subjektům, na které bude mít výstavba těchto projektů vliv. V závěru jsou zmíněna případná pozitiva a negativa týkající se plánované výstavby v Pardubickém regionu. Na základě zjištěných skutečností je provedeno vyhodnocení realizovaných projektů.

1 Vymezení základních pojmů

Tématem práce je analýza dopadů vybraných projektů na rozvoj Pardubického kraje. Pro řešení tohoto problému je nejdříve nutné vymezit základní pojmy. Jedná se o definování následujících pojmů: region, regionální rozvoj, regionální politika. Tento popis pojmů je nezbytný pro porozumění vzájemné spojitosti celého tématu této práce.

1.1 Region

Termín „region“ je obecně používaným pojmem. Používá se jak v každodenních diskuzích, tak i v odborné literatuře. Nicméně odborníci již dlouhá léta bezúspěšně usilují o všeobecně akceptovatelnou definici pojmu region a v různých pracích se tento pojem používá v jiném významu.

Mnoho autorů definuje pojem region následovně:

Maier, Tödling (1998; s. 33) rozdělují region do třech útvarů, a to na subnacionální, supranacionální a transnacionální území. Při subnacionálním území se uvažuje území jednoho státu, jako jsou např. kantony ve Švýcarsku. Supranacionální území znázorňuje seskupení států, jako je např. Střední Amerika. Transnacionální území zaujímá území dvou anebo více států. Příkladem je euroregion Tyrolsko (část Rakouska a Itálie). Další příklady jsou uvedené v tabulce 1. Ve svém pojetí uvádějí, že regionem nemyslí jeden bod v prostoru (město, lokalita), ale seskupení prostorových bodů. Zároveň se nevychází z prostorových jednotek (obec, kraj). Region se tedy představuje ve významu variabilní koncepce, který se musí definovat v souladu s konkrétními požadavky.

Tabulka 1: Subnacionální, supranacionální, transnacionální regiony

Typ regionu	Příklad
Subnacionální	Porúří, středozápad USA, aglomerace Vídeň
Supranacionální	Latinská Amerika, střední Evropa, Balkán, Skandinávie
Transnacionální	EUREGIO, Pracovní společenstvo Alpy-Adria

Zdroj: Maier, Tödling; Regionálna a urbanistická ekonomika; 1998; s. 33

Hudec (2009, s. 20) představuje region jako: „menší územní jednotku“, která je částí většího územního celku - nejčastěji v podobě státu.

Tvrdoň (1995; s. 18) vymezuje ve své knize termín „prostor“ a uvádí, že základní jednotkou, na kterou je možné členit „prostor“, je právě region. Již uvedený pojem „prostor“ se člení na prostor ekonomický a geografický. Geografický prostor je definován geografickými vztahy mezi body, čarami, plochami a objemy. Ekonomický prostor je možné charakterizovat ekonomickými vztahy. Geografickým prostorem je myšleno město, určitá lokalita či oblast. Ekonomický prostor se popisuje jako „vztah vyjadřující hodnotu“.

Šilhánková (2007; s. 9) uvádí pohled na geografický a ekonomický prostor a termín region chápe jako: „území na zemském povrchu s vnitřně sourodou (konzistentní) strukturou buď fyzických prvků, nebo socioekonomických prvků a jejich rozvoje“. Z výše uvedené definice se nahlíží na regiony ze dvou pohledů:

- **Fyzicko-geografický pohled** – tento pohled je historicky starší a opírá se o takové faktory jako je poloha, velikost pohoří, toky řek, klimatické podmínky a reliéf.
- **Socioekonomický pohled** – tento pohled byl ovlivněn rozvojem technologií a usnadnil překonání fyzicko-geografického pohledu. Jedná se například o hospodářskou strukturu, rozmístění výroby a spotřeby, rozmístění obyvatelstva, jazykové, kulturní a sociální rozvrstvení obyvatelstva.

Šilhánková (2007; s. 9) rozděluje každý fyzicko-geografický anebo socioekonomický region na tři základní prvky:

- **Jádro** – Je jím myšleno nejčastěji město. Jde o část, která byla základem dalšího strukturálního vývoje sídla.
- **Zázemí** – Jedná se o území, které je přilehlé k centru a má s městem intenzivní vztahy a vazby. Území se dělí na zájmové (území přilehlé k centru, kde jádro má zájem na užívání tohoto území např. z hlediska zásobování vodou) a spádové území (jde o území, odkud dojíždějí obyvatelé za prací do centra města).
- **Hranice regionu** – Jsou vytvářeny jako hranice přírodní, historické nebo administrativní. Administrativní hranice jsou vytvořené na nižší úrovni, než je stát.

Rozdělení regionů podle významu centra jsou uvedeny v řádovostní hierarchizaci regionů – viz níže.

Z těchto uvedených definic plyne, že termín region lze pojímat jako strukturovaný územní celek, který se vyznačuje specifickými znaky. Ať už jde o znaky ekonomické, historické, geografické anebo kulturní. Regiony se budou tedy mezi sebou vždy lišit a tím pádem budou vždy jedinečné. Zájem investorů investovat své prostředky nebo turistů poznávat nové oblasti je různorodý. Jelikož má každý region jiné znaky je mezi nimi konkurence vyloučena. I když jsou si dva regiony podobné ve smyslu geografických znaků, tak mohou mít odlišnou kulturu. Tento názor zastává i Krugman. Taktéž tvrdí, že regiony nemohou mezi sebou soutěžit.

Struktura regionu¹

Rozlišují se dva základní typy geografických regionů:

- **Homogenní regiony:** vyznačují se stejnorodostí svých vlastností. Regiony můžeme tedy určit dle nalezení shody (např. regiony s převahou pěstování řepy). Homogenní regiony jsou častější ve fyzické geografii (např. klimatické nebo biogeografické regiony) než v geografii socioekonomické (např. zemědělské regiony).
- **Nehomogenní regiony:** (heterogenní, nodální, spádové, uzlové, funkční), které se vyznačují nestejnorodostí svých vlastností, ale funkční jednotností. Sestavují se z nodálního centra (uzlu, nodálního jádra, nodálního střediska) nebo i z několika nodálních center a zázemí. Příkladem nodálních regionů jsou spádové regiony, vymezené oblastmi, ze kterých lidé jezdí nakupovat do určitých obchodních center.

Regionální struktura²

Regionální struktura se určuje prostřednictvím makroregionu, mezoregionu, mikroregionu a subregionu přičemž uvnitř těchto úrovní členění regionů (v podstatě podle velikosti, ale uvnitř tohoto členění vystupuje zejména přirozenost celku dle geografických kritérií a míra integrovanosti z hledisek ekonomických, národních a politických) se většinou liší stupně (vyšší, nižší).

- **Makroregiony**

Makroregiony se rozdělují do dvou stupňů:

- *Makroregiony vyššího stupně*

¹ Blíže: Wokoun, R; 2004; s. 67-68

² Blíže: Wokoun, R; 2004; s. 74 -76

Fungují jako vnitřně vysoce integrované vyšší stupně z ekonomického, národnostního a politického hlediska – to znamená, že na území jednoho státu nejsou výrazné ekonomické, národnostní či politické rozdíly mezi jednotlivými oblastmi.

- *Makroregiony nižšího stupně*
 - Mononodální: jedná se o územní celek s jedním centrem. Např. Čechy patří do mononodálního regionu, který má jedno centrum - Praha
 - Polynodální: jde o územní celek se dvěma nebo více centry. Např. Morava náleží do polynodálního makroregionu, který má více center – Ostrava, Brno
- **Mezoregiony** - Shodují se s územně rozsáhlými jednotkami. V současném administrativním členění se jedná o instituce krajské úrovně. V mezoregionech se nacházejí: vysoké školy, velké sportovní areály, divadla. Z odvětví obchodu a služeb zde můžeme nalézt supermarkety, hypermarkety.
- **Mikroregiony** - Na daném územním celku jsou realizovány základní potřeby obyvatel. V dané oblasti lze uskutečnit vztahy mezi bydlištěm, pracovištěm a základními službami.
 - *Mikroregiony 1. stupně:* se přirovnávají ke spádovým územním střediskům osídlení obvodního významu. V České republice se vyskytuje přes 151 středisek. V každém středisku se nachází: praktický lékař, základní administrativa, základní škola, jsou zde poskytovány základní služby.
 - *Mikroregiony 2. stupně:* mikroregiony mají 64 středisek, která do 31.12 2002 měla statut okresních měst. Vztahy mezi pracovištěm, bydlištěm a základními službami jsou vyvinuté pro formování oprávněných územních celků. V mikroregionech 2. stupně se už nacházejí: střední školy, kina, nemocnice, divadla, maloobchody a další.
- **Subregiony** - Nekomplexní územní celky tj. prostory, ve kterých nejsou realizovány prvořadě potřeby obyvatel. Jedná se o vztahy mezi bydlištěm, pracovní příležitostí a základními službami. V subregionu chybí nejčastěji pracovní příležitost. Např.: obyvatelé bydlí v příměstské zóně města, ale pracují přímo v centru města.

Rozdělení regionu z pohledu územních statistických jednotek

V Evropské unii se pro odlišná vzájemná srovnání užívá tzv. nomenklatura územních statistických jednotek – NUTS (z francouzského La nomenclature des unités territoriales

statistiques). Hlavní význam mají tyto jednotky pro statistické potřeby EU, s cílem porovnat ekonomické ukazatele v EU. Územní jednotky se klasifikují do pěti skupin. Územní jednotka: NUTS 1 odpovídá úrovni státu, NUTS 2 odpovídá úrovni regionu soudržnosti, NUTS 3 úrovni kraje, NUTS 4 úrovni okresu a NUTS 5 úrovni obce, viz níže uvedená tabulka 2. Kromě prvních tří úrovní, existuje také klasifikace LAU. Jde o místní administrativní jednotky (local administrative units). Tyto jednotky od 1. 1. 2008 nahrazují NUTS 4 a NUTS 5³.

Tabulka 2: Územní statistické jednotky NUTS

Název	Úroveň
NUTS 1	Stát
NUTS 2	Region soudržnosti
NUTS 3	Kraje
LAU 1	Okresy
LAU 2	Obce

Zdroj: Národní ústav odborného vzdělávání; Klasifikace jednotek NUTS

Rozdělní regionů z pohledu socioekonomického rozvoje

Ekonomická výkonnost i regionální rozvoj byla v ČR ovlivněna hlavně transformačním vývojem, který začal na začátku 90. let. Během transformačního procesu se vyvinuly regionální disparity (míra nezaměstnanosti, HDP, rozvoj infrastruktury atd.), které se nepodařilo zatím odstranit.

Wokoun (2004; s. 85 – 87) rozděluje tyto regiony následovně:

- **Regiony rychle se rozvíjející** – Do toho regionu se zařazuje hlavní město Praha. Region obsahuje řadu komparativních výhod oproti ostatním regionům. Mezi hlavní výhody můžeme řadit postavení ekonomického, společenského, kulturního, vzdělanostního a politického centra. Je zde také dobře rozvinutá infrastruktura.
- **Regiony rozvíjející se** – Patří sem Středočeský, Jihomoravský a Plzeňský kraj. Středočeský region má výrazný potenciál díky sousedství s hlavním městem. Dochází zde k rozvoji služeb, průmyslu, logistických center atd. Do toho regionu sem náleží město

³ Blíže: http://www.czso.cz/csu/rso.nsf/i/okres_NUTS

Plzeň a Brno, ve kterých je dlouholetá průmyslová tradice, vzdělanostní úroveň a vznikají zde nové průmyslové zóny.

- **Regiony s nízkou dynamikou růstu** – Do této skupiny se řadí oblast Jihočeského, Královéhradeckého, Pardubického, Zlínského a Libereckého kraje. V oblasti krajských měst (Liberec, Hradec Králové, Pardubice, České Budějovice, Zlín) dochází k velkému ekonomickému růstu (vznik průmyslových zón, příliv zahraničního kapitálu), ale menší města v tomto směru zaostávají.
- **Regiony zaostávající** – Do tohoto regionu se zařazuje Vysočina a Karlovarský kraj. V oblasti Vysočiny existuje relativně nízká dynamika v oblasti rozvoje průmyslové výroby, dochází také k útlumu zemědělské výroby. Problém Karlovarského kraje je jeho odlehlost a špatné dopravní spojení s ostatními kraji.
- **Regiony upadající** – Do upadajícího regionu se začleňuje oblast Moravskoslezského, Ústeckého a Olomouckého kraje. Jde o problémy spojené s oslabením dříve dominantních odvětví, které vedou k vysoké míře nezaměstnanosti v celé ČR a je zde také malé tempo růstu HDP.

Rozdělení regionů podle potřeb Evropské Komise⁴

Výkonné orgány Evropské unie pracují s odlišným roztríděním, které vychází vstříc určitým regionálním předpokladům daného celku. Jedná se především o ty regiony, které kvůli nevyhovujícímu rozvoji, požadují podporu. EU dělí regiony následovně:

- zaostalé regiony,
- regiony poznamenané průmyslovým úpadkem,
- periferní regiony trpící geografickou izolací,
- příhraniční regiony (jde o zvláštní variantu periferních regionů)
- regiony s urbanistickými problémy,
- venkovské regiony (jde o regiony, které jsou zaostalé).

Termín „region“ je pojem a základní termín, který je nutný k vysvětlení následující problematiky, týkající se regionálního rozvoje.

⁴ Blíže: <http://www.cepsr.com/clanek.php?ID=192>

1.2 Regionální rozvoj

Dalším citovaným pojmem, který se zabývá rozvojem regionů, je termín „regionální rozvoj“. Otázky týkající se problematiky regionálního rozvoje se od druhé poloviny devadesátých let minulého století dostávají v České republice stále více do popředí zájmu, a proto je regionálnímu neboli rurálnímu rozvoji věnována pozornost v současné době ze strany akademiků i politiků.

Hlavním cílem rozvoje regionu je identifikovat území, rozvojové prostředky, analyzovat problémy, zpracovat strategii rozvoje regionu, která bude vést k podpoře hospodářského a sociálního rozvoje regionu a jeho částí (mikroregionů, makroregionů, mezoregionů).

Uvádějí se různé definice, které popisují regionální rozvoj. Mezi možné definice regionálního rozvoje se řadí:

Skokan (2004; s. 13) popisuje regionální rozvoj v obecném slova smyslu jako „komplex procesů, které probíhají v rámci složitého systému nazývaného region“.

Hudec (2009; s. 54) vymezuje pojem regionální rozvoj jako „zlepšení stavu ekonomiky prostřednictvím jejího růstu s přihlédnutím na pozitivní vývoj kvalitativních ukazatelů“.

Dalším autorem, který charakterizuje pojem „regionální rozvoj“ je Lošťák (2005; s. 101), ten definuje regionální rozvoj tak, že „má vytvářet předpoklady a podmínky pro kvalitní životy lidí, kteří v oněch regionech sídlí a má napomáhat vyrovnávání regionálních nerovností“. Uvedená definice poukazuje na to, že pokud nejsou zajištěny předpoklady pro kvalitní život obyvatel určitého regionu, nastávají v daném regionu problémy, které mají destruktivní účinek na funkci ekonomických, sociálních a environmentálních systémů.

Další definici uvádí Tvrdoň (1995; s. 53), který popisuje regionální rozvoj jako „dlouhodobý vzestup jeho schopností poskytovat obyvatelstvu regionu rozmanité služby a zboží“. Tato schopnost je založená na zkvalitňování technologií trvalého růstu nabídky zboží a služeb.

Strategie regionálního rozvoje ČR (2006) charakterizuje termín regionální rozvoj jako „růst socioekonomického a environmentálního potenciálu a konkurenceschopnosti regionů vedoucí ke zvyšování životní úrovně a kvality života jejich obyvatel. V tomto ohledu jde o dynamický a vyvážený rozvoj regionální struktury příslušného územního celku a jeho částí (regionů, mikroregionů) a odstraňování popřípadě zmírňování regionálních disparit“.⁵ Disparitou je obecně míněn určitý nežádoucí stav, avšak někdy může být disparita považována za zřetelnou

⁵ Blíže: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/rozvoj-regionu/zasady-regionalni-politiky-cr/1001179/46053/>

komparativní výhodu. Zejména to označuje snižování disparity v úrovni rozvinutosti různých regionů a omezování zaostalosti nejméně příznivých oblastí, včetně oblastí venkova.

Ze všech již zmíněných definic vyplývá, že pojem regionální rozvoj lze chápat jako zlepšení stávajících vlastností v určité oblasti nebo regionu. Rozvojem regionu se tedy míní zlepšení infrastruktury, která bude podnětem pro další možný vývoj regionu. V důsledku toho se region stává atraktivním pro možné zahraniční investory, anebo například pro turisty, kteří zvýší díky zlepšené infrastruktuře turismus v regionu.

1.3 Regionální politika

Dalším pojmem, který je třeba definovat, je termín „regionální politika“. Podporou regionálního rozvoje se zabývá regionální politika. Ačkoliv zrod regionální politiky se datuje do první poloviny 20. století, do současné doby se odborníci neshodli na jednotné definici tohoto pojmu (což ostatně platí o již zmíněných pojmech: region a regionální rozvoj).

Mezi možné definice regionální politiky se řadí:

Regionální politika je soubor patření, kterými vláda uskutečňuje vyvážený rozvoj státu nebo územního obvodu kraje v rámci přijatých opatření, včetně státní podpory regionálního rozvoje.⁶

Maier a Tödling (1998; s. 211) popisují regionální politiku jako „ovlivňování hospodářských procesů v územních částech státu anebo většího ekonomického prostoru prostřednictvím veřejného sektoru“. Územní části znázorňují podle této definice nejčastěji region anebo větší oblast.

Další definici uvádí Tvrdoň (1995; s. 118), který charakterizuje regionální politiku jako „cílevědomé působení státní správy a samosprávy na dynamiku a strukturu rozvoje regionů a na změny v podmínkách a struktuře prostorového uspořádání národního hospodářství“.

Z uvedených definic tedy vyplývá, že regionální politikou jsou míněny veškeré kroky nebo opatření, které budou směřovat k rozvoji regionu.

⁶ <http://www.strukturalni-fondy.cz/glosar/r>

Typy regionální politiky

Ekonomická teorie rozeznává dva typy regionální politiky:

- **Exogenní regionální politika** – politika, která je orientovaná z hlediska regionu na externí rozvojové impulsy, které jsou znázorňovány intervencemi státu. Jde o centrálně usměrňované přerozdělování zdrojů do výkonově zaostávajících regionů. Tato politika se zaměřuje hlavně na ovlivnění pohyblivosti výrobních faktorů z vyspělých regionů do méně rozvinutých regionů.
- **Endogenní regionální politika** – je politika založená na uvolňování a mobilizaci interních regionálních faktorů a vytváření předpokladů pro rozvoj regionální schopnosti, struktur a zdrojů. V této politice mají převahu regionální nástroje, přičemž eventuální státní zásahy do ekonomiky, které jsou výhradně doplňujícím zdrojem.

Exogenní politika dominovala v Evropě do konce sedmdesátých let. Tato politika byla velmi různorodá. Na jedné straně byly vysoce rozvinuté oblasti a na druhé velmi zaostalé regiony. V dnešní době převládá v celé Evropě endogenní regionální politika.

Případy exogenní regionální politiky se nachází v současné době ve východní Evropě například na Ukrajině, kde jsou rozvinuté oblasti jako například hlavní město Kyjev, ale oproti tomu jsou na venkově regiony značně zaostalé.

1.3.1 Nástroje regionální politiky

Nástroje regionální politiky se rozdělují do dvou hlavních skupin, a to na nástroje makroekonomické a mikroekonomické. Jsou však používány i ostatní nástroje, které nemají ekonomický charakter.

Makroekonomické nástroje – Užití makroekonomických nástrojů je pro řešení regionálních problémů silně omezeno ostatními národohospodářskými cíli, zejména udržením inflace na žádoucí úrovni a zároveň vyrovnaností platební bilance.⁷

- **Fiskální politika** – Pomocí státního rozpočtu dochází k meziregionálnímu přerozdělování peněz. Na jedné straně přispívají vysoce příjmové regiony nadprůměrně do státního rozpočtu prostřednictvím odvodů a daní od obyvatelstva a společností. Naproti tomu prostřednictvím sociálních výdajů jsou dotovány nízkopříjmové regiony.

⁷ Blíže: Wokoun, R; 2004; s. 109 - 110

- **Monetární politika** – Nejdůležitějším cílem je ovlivňování množství peněz v ekonomice. Regionalizace monetární politiky vede k jednoduššímu získávání úvěrů v jednotlivých regionech. Využívání monetární politiky při řešení regionálních problémů vede k negativním vlivům na inflaci.
- **Protekcionismus** – Jde o ovlivňování dovozů prostřednictvím cel a dovozních limitů, které provádí stát. Stát se snaží uvalit dovozní limity a cla na výrobky, jejichž produkce je prostorově soustředěována v upadajících regionech. Cílem je zlepšit poptávku po domácích výrobcích.

Mikroekonomické nástroje – Hlavním posláním mikroekonomických nástrojů je ovlivňovat rozhodování ekonomických subjektů o jejich prostorové lokalizaci.⁸ Mají pokaždé podobu finančních částek, které jsou poskytovány za určitým účelem. Částky plynou buď ze státního, nebo z regionálního rozpočtu. Podle toho, na který ekonomický subjekt jsou nástroje orientovány, je můžeme rozčlenit do dvou základních skupin:

- **Nástroje realokace pracovních sil** – Hlavním cílem je podporovat obyvatelstvo, které se pomocí ekonomických nástrojů, rozhodlo emigrovat z upadajících regionů. Použité ekonomické nástroje se zaměřují na dílčí úhradu výdajů spojených s emigrací. Jedná se např.: o úhradu nákladů na stěhování, výkup nemovitostí nebo podpora při bydlení v jiném regionu.
- **Nástroje realokace kapitálu** – Hlavním cílem je vytvořit nová pracovní místa v regionu. Realizují se prostřednictvím již zavedených firem v regionu nebo přilákáním nových. Realokace kapitálu může být prováděna pomocí stimulace nebo restrikce. Stimulace regionu znamená zvyšování přitažlivosti regionu pomocí subvencí a snižování daňových sazeb a restrikce regionu znamená snižování přitažlivosti regionu pomocí zvyšování daňových sazeb.

Ostatní nástroje – Tyto nástroje se používají jen výjimečně. Patří sem zejména administrativní a institucionální nástroje. Pod administrativními nástroji lze nalézt různorodá opatření, která mají krátkodobý charakter. Z pohledu ekonomických subjektů mají represivní charakter. Jde především o případy, kdy se vybraným podnikům na základě správního rozhodnutí nařízeno pozastavení ekonomické činnosti. Institucionální nástroje jsou více využívány. Příkladem jsou regionální rozvojové agentury, které jsou významným institucionálním nástrojem. Jejich hlavním úkolem bývá zaopatření tvorby regionálních

⁸ Blíže: Wokoun, R; 2004; s. 112

programů a plánů, poskytování služeb pro podnikatelské subjekty, prezentace regionu a obcí, zajišťování vzdělávacích a školicích aktivit apod.

Současný stav regionální politiky v České republice

Hlavním dokumentem politiky regionálního rozvoje pro období 2007 – 2013, jenž plynule navazuje na Strategii regionálního rozvoje z roku 2000 (SRR), je Strategie regionálního rozvoje České republiky (SRR ČR). Zpracovatelem SRR ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj. Dokument je orientován na lidské zdroje jako jeden z nejdůležitějších faktorů regionálního rozvoje České republiky. Dokument se zabývá migrací, vzdělanostní strukturou, školstvím, sociální strukturou, sociálními problémy, sociální integrací a sociální infrastrukturou. Tento dokument zajišťuje provázanost národní regionální politiky na regionální politiku Evropské Unie. Z této politiky vycházejí regionálně orientované rozvojové programy financované z národních zdrojů nebo ze zdrojů EU.

V období 2007 - 2013 může Česká republika z rozdílných fondů získat zhruba 725 miliard korun. Evropská unie financuje maximálně 85 % výdajů. Česká republika tyto projekty musí spolufinancovat zhruba 133 miliard korun⁹. Přípravu České republiky na využívání fondů z EU koordinuje Ministerstvo pro místní rozvoj. Česká republika přichystala v období 2007 - 2013 celkem 24 operačních programů, které jsou členěny na tematické, regionální, programy pro Prahu a programy spadající pod cíl Evropská územní spolupráce. Regionální rozvoj je řešen v regionálních operačních programech, přičemž oblast Pardubického kraje spadá pod regionální operační program NUTS 2 (Severovýchod). Je to programový dokument, který určuje primární priority regionu. V tomto regionálním operačním programu je zanalyzována dopravní a technická infrastruktura Pardubického kraje. Klíčovou otázkou regionu soudržnosti Severovýchod v dopravní infrastruktuře je letité zpoždění výstavby evropských důležitých komunikací, které způsobují přetíženost ostatních silničních sítí, přičemž neutěšená dopravní situace požaduje urychlené zkapacitnění nejdůležitějších tranzitních tahů, což platí i pro rychlostní silnici R35. V Pardubickém regionu, který náleží do oblasti Severovýchod, se nalézají řada letišť, z nichž nejvýznamnější je regionální letiště v Pardubicích, protože letecké spojení představuje nejrychlejší způsob přepravy cestujících, je třeba modernizace tohoto letiště. NUTS 2 Severovýchod je na síť evropských vodních cest napojen na mezinárodní řeku Labe. Labe je zahrnuto do transevropské sítě vodních cest, avšak předpokladem skutečně významného využití této dopravní cesty je splavnění Labe z Pardubic do Chvaletic a

⁹Bližší: <http://www.euroskop.cz/8640/sekce/cr-a-strukturalni-fondy-v-letech-2007-2013/>

následující vybudování přístavu v Pardubicích a navazujícího logistického centra, které umožní z hlediska dopravy výhodnou kombinaci vodní, železniční, letištní a silniční dopravy. V oblasti Severovýchod je vyčleněno pro rozvoj dopravní infrastruktury 243 milionů EUR¹⁰.

Jelikož Pardubický kraj do současné doby nenašel investora na modernizaci regionálního letiště v Pardubicích, tak je možné využít peněžní prostředky pro rozvoj tohoto letiště z operačního programu NUTS 2 (Severovýchod). Část rychlostní silnice R35 má být financována jak z fondů Evropské unie, tak i ze soukromého sektoru. Na výstavbu rychlostní silnice R35 je tedy také možno využít peněžní prostředky z operačního programu NUTS 2 – Severovýchod.

¹⁰ Blíže: <http://www.rada-severovychod.cz/prioritni-osy-rop-sv>

2 Dopravní infrastruktura

2.1 Definice pojmu dopravní infrastruktura

Dopravní infrastrukturou se rozumí soubor dopravních cest (pozemních komunikací, železničních sítí a vodních sítí) a jejich vybavení různými stavbami a obslužnými zařízeními, dále také dopravní prostředky, které se na dopravní síti pohybují a údržbová příslušenství. Nezbytnou částí každé infrastruktury je doprava, která je spjata s přemísťováním osob, zboží a zpráv v různých objemových, časových a prostorových souvislostech při využití dopravních prostředků.¹¹ Dopravní infrastruktura se dělí na leteckou, vodní a pozemní.

Význam dopravy

V dnešní době je doprava neoddělitelnou součástí života celé společnosti, zajišťuje například:

- přemísťuje ve velkém množství zboží a osoby, což umožňuje lepší dostupnost zboží v odlišných místech a tím výrazně snižuje cenu v místě poptávky,
- splňuje nároky společnosti, protože přemísťuje produkty z místa výskytu na místo spotřeby,
- ovlivňuje růst produkce služeb při budování velkých průmyslových a prodejních komplexů.

Funkce dopravní sítě

Dopravní síť plní různé důležité funkce, mezi které se například řadí:

- obstarává dodávku potravin pro obyvatele a ovlivňuje tak jejich cenu,
- ovlivňuje vývoj vědy a techniky,
- podněcuje úroveň obrany státu,
- ovlivňuje ceny surovin a výrobků,
- podílí se k přeměně surovin na finální výrobky, a tím způsobem rozšiřuje trhy,
- zlepšuje kvalitu života obyvatel,
- umožňuje využívání surovin ve vzdálených oblastech.

¹¹ Blíže: <http://www.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materiály/Html/ch15.html>

2.2 Druhy dopravy

Druhem dopravy se chápe způsob, kterým jsou přemísťovány osoby anebo zboží. Dopravu lze rozdělit následujícími způsoby:

- Pozemní – jedná se o dopravu silniční, železniční a potrubní.
- Vodní – rozděluje na říční a námořní.
- Vzdušná – náleží sem letecká doprava.
- Ostatní – často se sem řadí přenos informací nebo vedení elektrické energie.

Pro uchopení hlavního tématu je v této části doprava rozčleněna na silniční, vodní a letištní. Další kapitoly se zaměřují na popis těchto třech druhů doprav.

2.2.1 Silniční doprava

Automobilová doprava se řadí mezi rychle rozvíjející se druh dopravy. Silniční doprava se v poslední době neustále vyvíjí a díky své rychlosti úspěšně konkuruje tradičním skupinám dopravy. Uplatňuje se v dopravě vnitrostátní a rovněž v mezinárodní dopravě. V posledních letech se vyvinula v zcela samostatný druh dopravy, jelikož v minulosti sloužila jako doplňkový druh dopravy k dopravě železniční.

Rozdělení silniční dopravy

Silniční dopravu lze rozdělit do následujících skupin:

- **Osobní silniční doprava** – představuje dopravní páteř v jednotlivých regionech. Kvůli velkým ztrátám došlo ke snížení regionální autobusové dopravy, díky které se zvýšilo využívání dražší individuální dopravy, což vede ke zhoršené kvalitě životního prostředí.
- **Nákladní silniční doprava** – v současné době existuje velmi silné konkurenční prostředí, jež umožňuje přežít výhradně větším provozovatelům. Nákladní silniční doprava je provozována za ekonomickým účelem.
- **Městská hromadná doprava** – vztahuje se ke smíšeným veřejným statkům, protože jsou z části financovány z rozpočtu příslušného města v podobě dotací. Tyto finanční prostředky slouží jako pozitivní externality pro obyvatele. Pokud by město nefinancovalo tuto dopravu, jízdné by bylo velmi drahé.

Současný stav silniční dopravy v ČR

Silniční doprava přenáší nejvýznamnější část dopravního výkonu a propojuje nejdůležitější politická a hospodářská střediska i rekreační území. Hustotou 0,7 km silnic na 1km² plochy se Česko řadí na jedno z čelních míst v Evropě, avšak silniční sítě neodpovídají v současné době potřebám kvality. Stávající dálniční sítě tvoří souvislou síť, protože v současné době nedošlo k propojení dálniční sítě se sousedními zeměmi. Současný stav dálniční sítě je znázorněn na obrázku 1. Rozvoj silniční a dálniční sítě bude i nadále hlavní prioritou v oblasti dopravy.

Obrázek 1: Dálniční síť ČR, k 31. 12. 2009



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, Vize do roku 2020

2.2.2 Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Lidé odedávna používali vodních toků k plavení dřeva k přepravě nákladů.¹² Vodní doprava se nejvíce uplatňuje v tzv. námořní dopravě. Říční doprava je omezená, protože je závislá na vodním stavu. K nevýhodám vodní dopravy patří: nízká přepravní rychlost, značné investice do lodního parku a údržby. Její výhodou je nízká energetická náročnost.

¹² Blíže: ZELENÝ, L a kol.; 2000, s. 67

Současný stav vodní dopravy v ČR

Vodní doprava se řadí v České republice k nepříliš rozvinutým druhům dopravy, poněvadž je vázána na velké splavné řeky, které mají po celý rok stabilní úroveň vodní hladiny.

Vnitrozemská vodní doprava je v ČR prováděna na 636,6 km splavných vodních cest. Nejdůležitější je 303 km dlouhá labsko – vltavská vodní cesta. Veřejnými přístavy ČR jsou: Praha, Kolín, Mělník, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín. V České republice má ekonomický význam hlavně nákladní říční doprava, než osobní, která je provozována spíše pro zábavu a volný čas. V současné době upadá jak doprava vodní, tak železniční, přičemž vodní doprava byla více závislá na přepravě uhlí do tepelných elektráren. Lodní doprava má v ČR skoro zanedbatelný význam.

Vodní doprava se liší na dopravu:

- Liniová – lodě přijíždějí obvykle dle určeného řádu.
- Trampová – lodě jsou nasazovány do chodu, jestliže se nabízí přeprava pasažérů a zboží.

Vnitrozemské vodní cesty

Rozdělujeme na přirozené (velké řeky a jezera) a umělé (regulované a kanalizované toky, průplavy a vodní nádrže).

Podstatou sítí vnitrozemských vodních cest jsou řeky, které je možno z plavebního hlediska rozčlenit:

- **Splavné** – vodní toky, na kterých lze vykonávat tzv. velkou plavbu (plavba vnitrozemskými plavidly, jenž jsou vymezeny pro přepravu osob či nákladů).

Splavné řeky se rozdělují:

- národní – vodní toky, které protékají územím jednoho státu, a není na nich zaveden mezinárodně – právní režim plavby (např. Vltava)
- mezinárodní – vodní toky, na kterých byl uveden mezinárodně – právní režim plavby (např. Rýn)
- **Nesplavné** – jedná se o všechny toky, na kterých není možné provozovat tzv. velkou plavbu. Provádět lze výhradně plavbu sportovní.

2.2.3 Letecká doprava

Řadí se k nejmladšímu druhu přepravy osob a zboží, nicméně v průběhu svého vývoje zaznamenala tak dramatický rozvoj, že si dnes nelze bez ní představit mezinárodní spolupráci, turistiku ani obchod. Letecká doprava patří k nepostradatelným druhům dopravy. Její výhodou je rychlost, spolehlivost, četnost spojů a pohodlnost hlavně na dlouhé vzdálenosti.

Současný stav letecké dopravy v ČR

Letecká doprava patří v dnešní době za nejrychleji rozvíjející se dopravu v České republice. Česká republika má velmi malou rozlohu, proto zřejmě nikdy nebude hrát vnitrostátní letecká doprava takovou roli, jako v jiných větších státech. Důležitá pro Českou republiku je z velké části mezinárodní letecká doprava. V České republice existují čtyři letiště, která odpovídají nárokům mezinárodní dopravy. Jde o letiště v Praze, Brně, Ostravě a Karlových Varech. Přistání letadel ze zahraničí umožňují následující letiště například v Kunovicích nebo Pardubicích, ale ta jsou vymezena výhradně pro malá soukromá letadla. Všechny uvedené letiště znázorňuje obrázek 2.

Obrázek 2: Mezinárodní letiště v ČR



Zdroj: Perníková-chaloupka, Mezinárodní letecká doprava v ČR

Letištní infrastruktura

Současná letiště, která jsou součástí letecké pozemní základny, se charakterizují jako složité provozně – technické i komerčně vybavené systémy, které ovlivňují život společnosti a strukturu území.

Letištní infrastruktura se člení dle funkčního hlediska na pět základních sfér:

- 1. Strana pozemní dopravy** – část letiště, na které se odbývá vlastní provoz. Tato část je nepřístupná pro necestující veřejnost. Tato sféra zahrnuje:
 - vzletové a přistávací pásy,
 - pojezdové dráhy,
 - odbavovací plochy,
 - odstavné plochy.
- 2. Strana k městu** – tato sféra je přístupná i pro necestující veřejnost a tvoří ji:
 - komunikace a parkoviště,
 - spojení s městem,
 - doprava v areálu letiště.
- 3. Odbavovací hala pro cestující** – tvoří mezičlánek mezi stranou k městu a stranou pozemní dopravy.
- 4. Odbavovací budovy pro náklady**
- 5. Služby a technické provozy** – představují samostatnou specifickou sféru, kam se řadí:
 - zabezpečovací a radiokomunikační zařízení,
 - provozní a technické služby,
 - údržba a zásobování letadel,
 - energetika, spoje a inženýrské sítě.

3 Charakteristika Pardubického kraje

Česká republika se skládá z krajů: Karlovarského, Ústeckého, Libereckého, Plzeňského, Středočeského, Budějovického, Královéhradeckého, Vysočiny, Olomouckého, Pardubického, Jihomoravského, Zlínského, Moravskoslezského a hlavního města Prahy. Všechny tyto kraje jsou uvedené na obrázku 3. Pro výkon státní správy na krajské úrovni byl zvolen smíšený model: krajský úřad je krajským orgánem; v jeho čele stojí ředitel. Hlavou každého kraje je hejtman; pouze v čele kraje hlavního města Prahy stojí primátor.¹³

Obrázek 3: Kraje ČR



Zdroj: Informační systémy Ortex, Rozdělení ČR do krajů

Kraje se z hlediska všeobecné státní správy dále člení na správní obvody obcí s rozšířenou působností (někdy rovněž zvané "malé okresy" nebo "obce III. [typu]"). Z dosavadních okresních měst se staly obce III. typu, ke kterým přibyla řada dalších obcí.

Pro statistické účely byly jednotlivé kraje sjednoceny do oblastí (NUTS2). Plzeňský a Jihočeský kraj byl sdružen do oblasti Jihozápad, Karlovarský a Ústecký do oblasti Severozápad, Liberecký, Královéhradecký a Pardubický do oblasti Severovýchod, Vysočina a Jihomoravský do oblasti Jihovýchod, Olomoucký a Zlínský do oblasti Střední Morava. Oblasti Praha, Střední Čechy a Moravskoslezsko jsou tvořené jediným krajem.

¹³ Blíže: http://www.uzis.cz/healt_info.php?mnu_id=3000®ion=100&type=8

Jedním ze čtrnácti nových samosprávných krajů (NUTS3), na které se od roku 2000 člení Česká republika je Pardubický kraj.

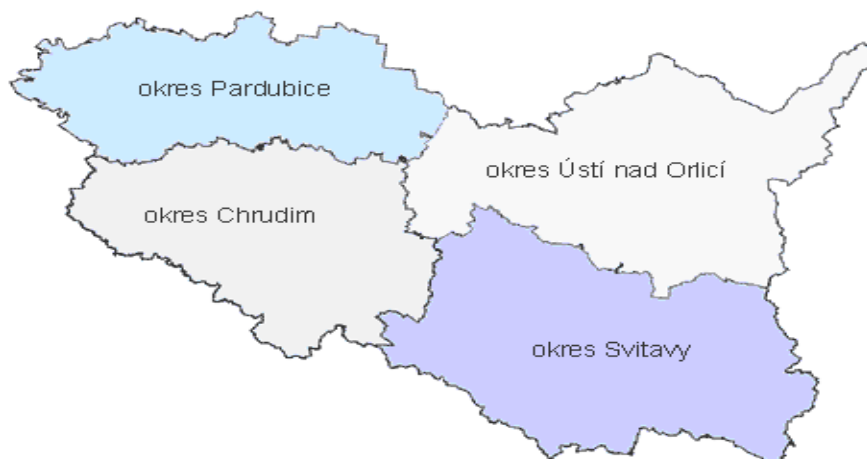
Při vymezení Pardubického kraje lze tento kraj klasifikovat do územní jednotky NUTS 3.

Pardubický kraj leží společně s krajem Královéhradeckým ve východních Čechách. Kraj sousedí na severu s krajem Královéhradeckým, na západě s krajem Středočeským na jihu s krajem Vysočina, na jihovýchodě s krajem Jihomoravským a na východě s Olomouckým krajem. Severovýchodní část Pardubického kraje sousedí s Polskou hranicí.

Celková rozloha Pardubického kraje zaujímá 4 519 km² a žije zde více jak 505 tisíc obyvatel. Svou rozlohou se řadí ke čtvrtému nejmenšímu kraji v ČR. Průměrná hustota je 112 obyvatel na km². Třemi největšími městy Pardubického kraje jsou Pardubice, Chrudim a Svitavy.

Skládá se ze čtyř okresů: Pardubice, Ústí nad Orlicí, Chrudim a Svitavy, které jsou zobrazeny na obrázku 4. Administrativním orgánem kraje je statutární město Pardubice, které provádí samosprávu i státní správu na celém území kraje. V kraji se vyskytuje 451 obcí, z toho 26 obcí s pověřeným obecním úřadem a 15 obcí s rozšířenou působností.

Obrázek 4: Pardubický kraj



Zdroj: Krajský úřad Pardubického kraje, O Kraji

V Pardubickém kraji se nejvíce soustřeďuje průmysl, ale i komerční a veřejné služby. Nejvýrazněji je zastoupena průmyslová výroba. Významným průmyslem je strojírenský sektor, pak ještě průmysl oděvní, textilní, kožedělní a zemědělský. Nejdůležitější průmysl je chemický, který má velký podíl na celostátní produkci.

Ekonomika kraje je z velké části ovlivněna „železniční křižovatkou“, dopravní, vodní a leteckou infrastrukturou. Díky které dosahuje kraj zvýšeného zájmu zahraničních investorů, kteří vystavují nově vzniklé průmyslové zóny.¹⁴

Okres Pardubice

Okres Pardubice je součástí Pardubického kraje, jehož hlavním sídlem je právě město Pardubice. Pardubický okres má příznivou polohu z hlediska dopravního napojení. Územím prochází železniční dopravní uzel: Praha – Pardubice - Česká Třebová – Brno – Bratislava – Budapešť. Okres je rovněž přístupný z hlavního města po dálnici D11. Přes Pardubický region má vést plánovaná rychlostní silnice R35. Dále se zde také plánuje projekt týkající se splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic. Konkrétně ve městě Pardubice by měl být v budoucnu vystavěn nový letištní terminál. Okres Pardubice je tedy lákavým místem pro umístění nových průmyslových odvětví a servisních společností. Rozloha okresu zaujímá 880 km². Z celého Pardubického kraje žije právě v okrese Pardubice nejvíce obyvatel a to 166 519. Hustota zalidnění je 189 obyvatel na km². V okrese Pardubice je celkem 112 obcí, z toho 8 měst a 1 městy¹⁵. Okres Pardubice patří díky chemickému průmyslu a energetice (Paramo, Synthesia, elektrárna Opatovice, elektrárna Chvaletice) mezi nejvíce poškozené oblasti v celé České republice v rámci životního prostředí¹⁶. Ve srovnání s ostatními okresy Pardubického kraje se pardubický okres vyznačuje dlouhodobou nízkou nezaměstnaností. K 28. 2. 2010 činila nezaměstnanost 7,58 %¹⁷.

Okres Chrudim

Okres Chrudim je okresem Pardubického kraje se sídlem ve městě Chrudim, které se nachází v těsném zázemí metropolitního areálu hradecko-pardubické aglomerace, jenž je podle počtu obyvatel (necelých 300 tis.) pátým nejlidnatějším urbanizovaným prostorem v ČR (po Praze, Brnu, Ostravě a severočeské konurbaci)¹⁸. Rozloha okresu zaujímá celkově 993 km². Počet obyvatel je 104 351 osob (hustota zalidnění je 105 obyvatel na km²). V okrese Chrudim se nachází dohromady 108 obcí, z toho 11 měst a 4 městy⁸. Z ekonomického hlediska je okres Chrudim oblastí průmyslově – zemědělskou. K výrazným průmyslovým centrům náleží:

¹⁴ Blíže: <http://www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=2613&category=>

¹⁵ Blíže: <http://www.risy.cz/index.php?pid=202&omid=1675&kraj=10>

¹⁶ Blíže: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/pardubicky-kraj/charakteristika-pardubickeho-kraje/1000931/40745/>

¹⁷ Blíže: http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/mira_nezamestnanosti_k_28_unoru_2010_v_pardubickem_kraji_cinila_10_6_

¹⁸ Blíže: <http://www.chrudim-city.cz/index.asp?p=20&s=217&id=218>

Chrudim, Skuteč, Prachovice a Třemošnice. Nejvíce je zastoupen strojírenský, textilní, kožedělní a stavebnický průmysl. Ke zlepšení životního prostředí přispěly v okrese úpravy ploch veřejného prostranství. Dlouhodobě má Chrudimsko po okresu Svitavy druhou nejvyšší nezaměstnanost v kraji, která dosahovala 11,89 % (k 28. 2. 2010)¹⁹. Obyvatelé proto hledají práci na Pardubicku.

Okres Svitavy

Okresem s největší rozlohou (rozloha 1 379 km²) v Pardubickém kraji jsou Svitavy, ve kterých ale žije nejmenší podíl obyvatel kraje (počet obyvatel je 104 934 osob a hustota zalidnění je 76 obyvatel na 1 km²). V okrese Svitavy je celkem 116 obcí, z toho 7 měst a 1 městys²⁰. Okres Svitavy nejméně zachovává zemskou hranici Moravy a Čech V podstatě 44 obcí včetně okresního města se nachází na Moravě. Primární sektor respektive zemědělství je na Svitavsku nejvíce zastoupen. V posledních letech byly na Svitavsku (Česká Třebová, Polička, Litomyšl, Svitavy) vybudovány nové průmyslové zóny. Výrazné zastoupení tady má strojírenský a dopravní průmysl. Ke zlepšení dopravní infrastruktury by měla přispět výstavba nové rychlostní silnice R35. Svitavský okres má dlouhodobě nejvyšší nezaměstnanost v celém kraji, která dosahovala 13,74 % (k 28. 2. 2010)²¹. Ke zlepšení životního prostředí ve městech přispěly úpravy jejich center.

Okres Ústí nad Orlicí

Okres Ústí nad Orlicí je nedílnou součástí Pardubického kraje. Sídlem tohoto okresu je město Ústí nad Orlicí, které leží 10 km od České Třebové, se kterou tvoří konurbaci Třebová – Ústí. Rozloha okresu zaujímá celkem 1 267 km² a žije zde 139 381 obyvatel. (hustota zalidnění je 110 obyvatel na 1 km²)¹⁴. V okrese Ústí nad Orlicí se celkově nalézá 115 obcí, z toho 10 měst a 1 městys. Míra nezaměstnanosti byla 11,36 % (k 28. 2. 2010)¹⁵. Okres Ústí nad Orlicí má po Pardubickém okresu nejrozsáhlejší průmyslovou základnu. Největší zastoupení zde má textilní průmysl, dále pokračuje prodej elektroniky a výroba strojů a zařízení. Rychlostní silnice R35 bude také zasahovat do území okresu Ústí nad Orlicí. Průmyslové závody jsou soustředěny ve městech (Ústí nad Orlicí, Lanškroun, Vysoké Mýto a

¹⁹Bližší: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mira_nezamestnanosti_k_28_unoru_2010_v_pardubickem_kraji_cinila_10_6_

²⁰ Blíže: <http://www.risy.cz/index.php?pid=202&omid=1675&kraj=10>

²¹Bližší: www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mira_nezamestnanosti_k_28_unoru_2010_v_pardubickem_kraji_cinila_10_6_

Zámorsk). Významný je také chov skotu. Ke zlepšení životního prostředí v okrese přispěly úpravy jejich center.

Základní údaje o uvedených okresech jsou zaznamenány v tabulce 3.

Tabulka 3: Vybrané geografické údaje Pardubického kraje k 1.1 2009

Vybrané geografické údaje Pardubického kraje k 1.1 2009					
Název NUTS	Rozloha v km ²	Počet obyvatel	Počet obyvatel okresního města	Hustota osídlení (obyv./km ²)	Počet obcí
Pardubický kraj	4 519	515 185	x	114	451
Chrudim	993	104 351	23 374	105	108
Pardubice	880	166 519	89 892	189	112
Svitavy	1 379	104 934	17 177	76	116
Ústí nad Orlicí	1 267	139 381	14 667	110	115

Zdroj: Rysy; Okresy Pardubického kraje

I když je okres Pardubice svou rozlohou ze všech okresů Pardubického kraje nejmenší, žije zde nejvíce obyvatel. V jednotlivých okresech Pardubického kraje jsou počty obcí téměř vyrovnané.

4 Případová studie rychlostní silnice R35

Následující kapitola se zabývá projektem rychlostní silnice R35, včetně současného stavu silniční dopravy v Pardubickém kraji, plánovanou výstavbou této rychlostní komunikace v tomto kraji a následnými pozitivy a negativy tohoto projektu.

4.1 Současný stav silniční dopravy v Pardubickém kraji

Pardubický kraj je nedostatečně napojen na evropskou silniční síť a chybí jeho odpovídající připojení na sousední kraje. Současná nedostupnost kraje po dálnici a chybějící čtyřproudové rychlostní silnice řadí Pardubický kraj mezi území s nejnižší dopravní dostupností v ČR. Tato dopravní nedostupnost ovlivňuje mj. vstup zahraničních investorů na celkový ekonomický rozvoj území²². Současná silniční síť I. třídy v oblasti Pardubického kraje neodpovídá potřebám jeho rozvoje. To způsobuje, že je zde mnoho přetížených úseků a tím pádem musí být tranzitní doprava vedena přes města, což prodlužuje jízdní dobu a má negativní vliv na životní prostředí.

4.2 Vznik rychlostní silnice R35²³

Rychlostní silnice R35 (viz obrázek 5) tvoří v současném projektu české dálniční sítě tzv. severní páteřní trasu, která propojuje Čechy a Moravu. Jde o důležitou dopravní tepnu, která má hlavně vnitrostátní význam. Tato připravovaná rychlostní silnice spojuje čtyři krajská města (Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Olomouc). Výstavbou rychlostní silnice R35 vznikne v České republice nejdelší rychlostní komunikace s celkovou délkou přibližně 260 km.

²² Blíže: <http://www.pardubickykraj.cz/document.asp?thema=2987&category=&item=37774>

²³ Blíže: http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/8d7b8bf9d041a6bac12576d400577fa0?OpenDocument&Highlight=0,R35*

Obrázek 5: Rychlostní silnice R35



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic; Publikace o R35

První zmínka vystavět rychlostí silnici R35 se objevila v roce 1963 jako dálnice D35, spojující města: Hradec Králové – Litomyšl – Svitavy – Jevíčko - Konice – Olomouc – Lipník nad Bečvou, kde se měla napojovat na současnou D1. První dva úseky rychlostní komunikace byly rozestavěny počátkem devadesátých let u Olomouce jako součást D35. V roce 1993 byly změněny parametry dálnice na rychlostní komunikaci a od tohoto roku je R35 plánována již v současné trase Liberec – Jičín – Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou.

V současné době je v provozu několik vzájemně nepropojených úseků, konkrétně jde o úseky: Liberec – Trutnov (R10), Sedlice (D11) – Opatovice, Mohelnice – Olomouc a zčásti nedokončený obchvat Olomouce s navazujícím úsekem Olomouc – Lipník nad Bečvou (D1).

Nejmladším vystavěným úsekem rychlostní silnice R35 je tříkilometrová stavba mezi Sedlicemi a Opatovicemi, která byla vybudována v listopadu 2009. Úsek Sedlice - Opatovice je symbolickým začátkem výstavby klíčového úseku R35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí. Právě v této části mezi Hradcem Králové a Mohelnicí je plánována nejvyšší intenzita dopravy z celé R35 a to v rozpětí mezi 31 – 53 tisíc vozidel za den v obou směrech pro rok 2040. Neexistencí této části trpí mnoho obcí, které leží na přítomné silnici I/35, protože je zde v současné době četná intenzita dopravy.

4.3 Plánovaný projekt výstavby rychlostní silnice R35

Výstavba tohoto úseku silnice má vést mezi Hradcem Králové a Mohelnicí. Podstatná část rychlostní silnice R35 má procházet téměř přes celý Pardubický kraj. Hlavní prioritou v současných plánech na dostavbu české dálniční sítě je zejména tato část R35.

4.3.1 Podstata projektu²⁴

V další subkapitole jsou uvedeny základní informace týkající se plánovaného projektu výstavby rychlostní silnice R35.

- **Předmět investice** – Předmětem investice je výstavba nové plánované čtyřpruhové rychlostní silnice R35.
- **Etapizace** – Výstavba bude rozčleněna do třech etap. Etapizace vzbuzuje úsilí o maximální ponechání současné dopravy v provozu a minimalizace uzavírek. První úsek rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji bude realizován mezi Opatovicemi a Časy a bude dlouhý 12,61 km. Druhý úsek mezi Časy a Ostrovem. Délka toho úseku bude 14,50 km. Poslední třetí etapa bude realizována mezi městy Ostrov a Mohelnice. Délka tohoto řešeného úseku je v primární variantě 78,603 km. Rychlostní silnice R35 by měla být financována jak z fondů Evropské unie, tak i ze soukromých fondů.
- **Lokalizace** – Podstatná část těchto úseků rychlostní silnice R35 bude procházet přes Pardubický kraj. Poslední plánovaný úsek rychlostní silnice je veden mezi Pardubickým a Olomouckým krajem. Na začátku, v km 4,190, bude silnice navazovat na nově vystavěný úsek R35 Sedlice – Opatovice. První úsek povede z Opatovic kolem Rokytna a odtud pokračuje mezi obcemi Choteč, Dolní Ředice a východně míjí Časy. Následující úsek začíná u obce Časy a dále pak postupuje obcemi Dašice, Prachovice a Čeradice. Mezi Turovem a Uherskem míjí rychlostní silnice Loučnou a končí mezi Ostrovem a Opočnem. Začátek navrženého třetího úseku je umístěn severovýchodně od Ostrova, kde navazuje na předešlý úsek. Trasa poté následně prochází mezi Litomyšlí a Vysokým Mýtem a pokračuje kolem Starého Města k Mohelnici, kde se rychlostní silnice, jižně od Mohelnice, napojuje na již používaný úsek R35 Mohelnice – Lipník nad Bečvou.

²⁴ Blíže: http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/8d7b8bf9d041a6bac12576d400577fa0?OpenDocument&Highlight=0,R35*

- **Struktura výstupů** – Investice by měla zajišťovat lehčí osobní a nákladní silniční dopravu mezi Čechy a Moravou. Výstavba rychlostní silnice R35 by měla odlehčit čím dál tím větší intenzitě dopravy na dálnici D1.
- **Předpokládaná fáze projektů** – V současné době jsou všechny tři úseky ve fázi předinvestiční. Na Úsek Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy a Časy – Ostrov byla vyhotovena dokumentace pro územní rozhodnutí. Ukončení územního řízení se předpokládá v červnu 2010. Uvedení do provozu se plánuje v červnu 2015. Celý proces realizace projektu je uveden v tabulce 4. Na stavbu Ostrov – Staré Město byla v prosinci 2009 dokumentace navrácena k přepracování a na výstavbu úseku Staré Město – Mohelnice se dokumentace EIA dopracovává.

Tabulka 4: Harmonogram program

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
12/2006	07/2008	06/2010	09/2012	04/2012	09/2012	06/2015

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic; Publikace o R35

Z uvedené tabulky vyplývá, že plán projektu rychlostní silnice R35 je vypracován do června roku 2015, kdy by mělo dojít k uvedení nové silnice do provozu.

Vymezení všech subjektů

Realizace výstavby rychlostní silnice R35 ovlivní následující subjekty:

- obce sousedící s rychlostní komunikací R35,
- domácnosti (obyvatelé) České republiky,
- domácnosti (obyvatelé) zahraničních států,
- ČR a její orgány,
- státní příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic,
- mezoregiony: Pardubický, Královehradecký a Olomoucký,
- firmy sousedící s rychlostní komunikací R35,
- ostatní podnikatelské subjekty,

- podnikatelské subjekty zahraničních států,
- firma PRAGOPROJEKT, a.s. (projektant úseku Opatovice – Časy),
- firma VALBEK spol. s.r.o. (projektant úseku Časy – Ostrov),
- Evropská unie.

Přínosy projektu

Vystavěním rychlostní komunikace R35 vznikne řada výhod pro obyvatele České republiky, obyvatele zahraničních států, firem sousedících s rychlostní komunikací R35, podnikatelských subjektů ze zahraničí, ostatních podnikatelských subjektů a pro obce sousedící s rychlostní komunikací R35. Mezi tyto výhody patří:

- **Snížení nezaměstnanosti** - Výstavba přispěje ke snížení nezaměstnanosti, jejíž výše dosahuje v současné době v České republice kolem 9,7 %²⁵. Vysoká nezaměstnanost převládá převážně na Svitavsku, kde nezaměstnanost činí 13,74 % a Orlickoústecku, kde je nezaměstnanost 11,36 %²⁶ (viz tabulka 5). Přes tyto dva mikroregiony by měla být postavena R35. Po ní by obyvatelé Svitavska a Orlickoústecka mohli cestovat za prací do krajských měst, jako jsou: Pardubice anebo Hradec Králové; vybudování nové rychlostní silnice přinese větší zájem zahraničních investorů, který by mohl vést ke snížení nezaměstnanosti v Pardubickém kraji.
- **Nové technologie** – Výstavba průmyslové zóny v blízkosti rychlostní silnice by přilákala zahraniční firmy a ty by vytvořily výzkumná pracoviště a podporovaly by technologický pokrok.
- **Zkrácení délky jízdy** - V současné době, kdy není R35 vybudovaná, musejí lidé z Mohelnice do Opatovic strávit skoro o polovinu delší čas v autě, než kdyby byla rychlostní silnice R35 postavená. Celková vzdálenost současné silnice I/35 mezi Mohelnicí a Opatovicemi je o 9,1 km delší (viz tabulka 6), než plánovaná rychlostní silnice R35.
- **Úspora nákladů** - V případě realizace projektu by lidé ušetřili 20 Kč za benzín za jedinou cestu z Mohelnice do Opatovic. Těchto 20 Kč je zanedbatelná částka, ale pokud by

²⁵ Blíže: http://www.e15.cz/financnidata/makroekonomika/?utm_medium=cpc&utm_source=google&utm_campaign=makro-ukazatele

²⁶ Blíže: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mira_nezamestnanosti_k_28_unoru_2010_v_pardubickem_kraji_cinila_10_6_

obyvatelé České republiky cestovali za prací plánované rychlostní silnici R35 z Opatovic do Mohelnice, tak by ušetřili mnohem více peněz. Výpočet této hodnoty je uveden v tabulce 7.

- **Snížení dopravní zácpy** – V důsledku výstavby rychlostní silnice dojde ke snížení dopravní zácpy ve městech, jelikož se sníží intenzita dopravy na stávající I/35.
- **Snížení hlučnosti a prašnosti ve městech** – Doprava bude odkloněna z měst, kde dojde ke snížení hluku a prašnosti.
- **Snížení nehodovosti** – Dálnice nebo rychlostní silnice jsou mnohem bezpečnější, než silnice prvních a druhých tříd.
- **Snížení intenzity dopravy na D1** – V současné době dochází velmi často k velkému přetížení naší páteřní dálnice D1. Rychlostní silnice R35 by výrazně pomohla snížit intenzitu dopravy na naší nejstarší dálnici.
- **Napojení regionu na dálniční systém** – V Pardubickém kraji není, až na velmi malý úsek dálnice D11, žádná dálnice anebo rychlostní komunikace. Ta by značně zlepšila dopravní situaci v Pardubickém kraji.

Negativa projektu

Výstavba plánované rychlostní silnice R35 nepřináší jen pozitivní přínosy, ale i možné nevýhody:

- **Pokles obchodů na stávající I/35** – Díky výstavbě této páteřní trasy, dojde k velkému snížení zájmu o využití stávajících benzinových čerpadel, motorestu, občerstvení a mnoha podobných obchodů na současné I/35. Bude zde snížena dopravní intenzita, která bude znamenat zánik některých živnostníků.
- **Možné snížení cestovního ruchu** – Silnice přinese možný úbytek turistů, neboť se sníží informovanost významných lokalit právě v okolí této plánované stavby.
- **Pokles zemědělské výroby** – K výstavbě jakékoli silnice je nutný pozemek, jelikož budou pozemky vykoupeny, dojde ke snížení zemědělských ploch a tím pádem poklesne zemědělská produkce.

- **Narušení rázu krajiny a možnost porušení spodních vod** – Výstavbou jakékoliv silnice dochází k zásahu do životního prostředí, narušení současného rázu krajiny a je možný zásah do podzemních vod.
- **Zvýšené náklady na mýtné a dálniční známky** – Rychlostní silnice jsou zpoplatněné, a tak by se dopravcům kamionů zvýšily náklady placením mýtného a řidičům osobních aut placením dálničních známek.

Tabulka 5: Nezaměstnanost Pardubického kraje k 28. 2. 2010

	Evidovaní uchazeči o zaměstnání	Z toho dosažitelní	Volná pracovní místa hlášená úřadům práce	Míra registrované nezaměstnanosti (v %)
Česká republika	583 135	568 486	32 120	9,94
Pardubický kraj	29 597	29 215	1 459	10,65
Okres Chrudim	6 444	6 397	238	11,89
Okres Pardubice	7 167	7 098	727	7,58
Okres Svitavy	7 616	7 531	166	13,74
Okres Ústí nad Orlicí	8 370	8 189	328	11,36

Zdroj: Český statistický úřad

V okrese Svitavy je největší míra nezaměstnanosti, naproti tomu nejmenší míru nezaměstnanosti vykazuje Pardubický okres.

Tabulka 6: Doba a vzdálenost dopravy obyvatel z Opatovic do Mohelnice

Případný stav	Celková vzdálenost v (km)	Celkový čas v (minutách)
Při současném stavu	114,8 ²⁷	87 ²⁸
V případě realizace	105,7	48,78 ²⁹
Výhoda plynoucí z investice	9,1	38,22

Zdroj: vlastní výpočet

V případě výstavby rychlostní silnice R35 by se silniční vzdálenost mezi Opatovicemi a Mohelnicí zkrátila o pouhých 9,1 km, avšak silnice by přinesla úsporu času, a to téměř čtyřicet minut.

Tabulka 7: Průměrná spotřeba Škody Felicie 1.3 z Opatovic do Mohelnice³⁰

Případný stav	Celková vzdálenost (v km)	Průměrná spotřeba (v litrech)	Cena benzínu (v Kč) ³¹
Při současném stavu	114,8	7,93	253,76
V případě realizace	105,7	7,3	233,6
Výhoda plynoucí z investice	9,1	0,63	20,16

Zdroj: vlastní výpočet

Uskutečnění projektu rychlostní silnice R35 nepřinese jen úsporu času, ale i nákladů na spotřebu benzínu. Z výpočtu vyplývá, že by řidiči při každé jízdě z Opatovic do Mohelnice ušetřili kolem 20 Kč.

²⁷ Zjištěno podle plánovače tras na webové stránce: <http://mapy.cz/>

²⁸ Tamtéž

²⁹ Počítáno s tím, že průměrná rychlost na R35 bude 130 km/h

³⁰ Předpokládaná průměrná spotřeba Škody Felicie 1.3 je 6,91 l/100 km

³¹ Předpokládaná cena benzínu je 32,- Kč za litr

5 Plánovaná výstavba terminálu na letišti v Pardubicích

K dalším plánovaným projektům pro zlepšení dopravní infrastruktury Pardubického kraje patří výstavba terminálu na letišti v Pardubicích. Tato kapitola se zabývá podrobnější charakteristikou tohoto projektu.

5.1 Současný stav letecké dopravy v Pardubickém kraji

Letecká doprava v Pardubickém kraji se výhradně provozuje na regionálním letišti v Pardubicích.

Regionální letiště v Pardubicích vzniklo v roce 1995, kdy ministerstvo obrany vydalo společnosti EBA a. s. povolení k využívání tohoto letiště pro civilní účely. V tom stejném roce poskytl úřad pro civilní letectví společnosti EBA a.s. oprávnění k provozování letiště. Do této doby bylo letiště používáno jedině pro vojenské účely.

Pardubické letiště je regionálním letištem se statutem veřejného mezinárodního letiště, se smíšeným civilním a leteckým provozem³². Provozovatelem civilního letiště je společnost East Bohemian Airport a.s. a majitelem regionálního letiště je město Pardubice.

Mezinárodní letiště je umístěno na jihozápadním okraji Pardubic, pouhé 4 km od centra a jezdí sem pravidelná autobusová linka a taxi. Letiště se nalézá v centru východních Čech a je odtud dobře dosažitelný celý východočeský region. Je dosažitelné nejen z východočeského regionu, ale i ze sousedních regionů.

Letiště je nejvíce používáno lety v rámci General Aviation. Významnou část letového provozu představují charterové lety tuzemských cestovních kanceláří v letní sezóně. Z Pardubic se převážně v letní sezóně létá do těchto destinací: Tunis, Bulharsko, Kréta, Rhodos, Djerba, Turecko a Černá Hora. V průběhu celého roku jsou zde provozovány charterové lety pro ruské cestovní kanceláře.

5.1.1 Podstata projektu³³

Hlavními body plánu výstavby regionálního letiště v Pardubicích jsou:

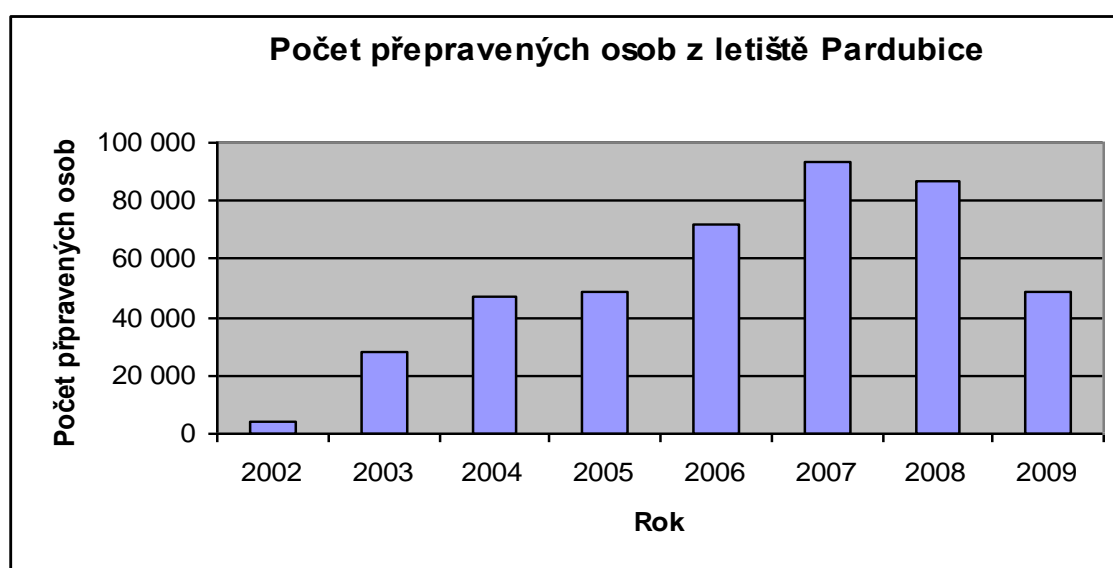
- **Předmět investice** – Hlavním cílem projektu je vybudování středoevropského dopravně leteckého průmyslového centra. Jádrem plánovaného projektu je vystavění nové budovy terminálu a její vybavení nezbytnými technologiemi. Zároveň dojde k výstavbě příjezdové

³² Blíže: <http://www.airport-pardubice.cz/letiste/charakteristika.htm>

³³ Tamtéž

komunikace, parkoviště a skladu leteckých pohonných hmot. V rámci projektu budou rovněž zlepšeny pohybové plochy letiště včetně světlotekniky. V budoucnosti se počítá i s výstavbou nákupního obchodního centra. Počítá se taktéž s vystavěním protihlukových stěn. Po realizaci projektu se předpokládá, že letiště v Pardubicích odbaví až půl milionů lidí ročně. Minulý rok odbavila společnost EBA a.s. přes čtyřicet tisíc lidí³⁴. Počty odbavených osob od roku 2002 do roku 2009 uvádí graf 1.

Graf 1 Počet přepravených osob z letiště Pardubice³⁵



Zdroj: Nenalet; Počet přepravených osob z pardubického letiště

Počet přepravovaných osob byl v roce 2007 na letišti Pardubice největší, protože toto letiště odbavilo necelých 100 000 cestujících. V roce 2009 došlo k poklesu zájmu o služby letecké dopravy. Tento pokles byl zapříčiněn ekonomickou krizí.

- **Lokalizace** – Souhrnný projekt výstavby mezinárodního letiště v Pardubicích je situován bezprostředně na hlavní silnici I/2, na jihozápadním okraji města Pardubice. Letiště je vzdálené od centra města 4 km. Plánovaný projekt obnovy letiště se nachází pouhé 2 km od hlavního železničního koridoru Berlín – Praha – Vídeň a 2 km od navrhovaného říčního přístavu.
- **Etapizace a předpokládaná fáze projektu** – Zpočátku majitel předpokládal s více než miliardovou investicí, která se týkala stavby nového letištního terminálu. Na tento plánovaný projekt však Pardubický kraj a město Pardubice nenašlo zahraničního investora,

³⁴ Blíže: <http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regionalni-letiste-bojuji-s-nezajmem-cestujicich>

³⁵ Blíže: <http://www.nenalet.cz/novinky/pardubicke-letiste-loni-prepravilo-mene-lidi-ubyvaji-rusove.html>

a proto byl projekt výstavby nového terminálu pozastaven. Akcionáři společnosti EBA se tedy zaměřili na rekonstrukci, modernizaci a výstavbu letištní infrastruktury. Jednalo by se o výstavbu příjezdové komunikace (včetně dvou kruhových objezdů u čerpací stanice Lukoil a u stávající odbočky ke stadionu Zlaté přilby), parkoviště, modernizaci skladu leteckých pohonných hmot a areálu autoparku a dostavba a rozšíření provozních ploch letiště. Tyto stavby by měly být financovány z fondu Evropské unie v celkové výši cca 300 000 Kč. V případě zvýšení zájmu o toto regionální letiště by došlo k vybudování nového terminálu.

- **Struktura výstupů** – Letiště v Pardubicích by se mělo stát regionálním letišťem a v případě omezení letů v Ruzyni by bylo Letiště v Pardubicích alternativou ruzyňského letiště.

Vymezení subjektů

Plánovaná výstavba regionálního letiště v Pardubicích bude ovlivňovat následující subjekty:

- domácnosti (obyvatelé) České republiky,
- domácnosti (obyvatelé) zahraničních států,
- Pardubický kraj,
- město Pardubice,
- obec Popkovice,
- obec Starý Mátěřov,
- obec Staré a Nové Jesenčany,
- podnikatelské subjekty z České republiky,
- podnikatelské subjekty zahraničních států,
- ČR a její orgány,
- Evropská unie.

Přínosy plánovaného projektu

Výstavba terminálu letiště v Pardubicích přispěje k:

- **Zvýšení cestovního ruchu** – Pardubický kraj patří mezi nejméně navštěvované kraje v celé České republice³⁶. Zvýšila by se tím i atraktivita v cestovním ruchu v Pardubickém regionu, který by přilákal více turistů. Pardubice mají rovněž výhodnou polohu v rámci Východních Čech. Obyvatelé z regionu by nemuseli létat z Ruzyně, ale právě z Pardubic.
- **Vytvoření nových pracovních míst** – Vybudováním středoevropského dopravně leteckého průmyslového centra by se zvýšil počet nových pracovních míst, jelikož by letiště potřebovalo více zaměstnanců. Pardubický kraj přilákal v minulých letech mnoho významných investorů (Foxconn, Panasonic, Ronal, atd.). Díky této výstavbě by investice mohla přilákat další možné zahraniční investory v Pardubickém kraji.
- **Zlepšení dopravní situace** – V případě špatných podmínek v Ruzyni by bylo možné odklonit leteckou dopravu právě na letiště v Pardubicích.
- **Rychlejšímu odbavení** – Na Pardubickém letišti v případě realizace projektu bude rychlejší odbavení, než třeba v Praze, kde je větší množství cestujících. Krajské město Pardubice má dobré železniční a silniční spojení s hlavním městem Prahou. Cestující by mohly využít rychlejšího odbavení v Pardubicích, a pak by za hodinu byly v Praze.
- **Bezpečnosti** – Letecká doprava je nejbezpečnější druh dopravy.

Negativa plánovaného projektu

Tento plánovaný projekt má také určité nevýhody, například:

- **Hlučnost** – I když by došlo k výstavbě protihlukové stěny, určitě by sousedící obce (Popkovice, Starý Máteřov a Nové a Staré Jesenčany) byly určitou mírou hlučnosti obtěžovány.
- **Případná konkurence** – Regionální letiště v Pardubicích by se mohlo stát možnou konkurencí pro větší letiště v České republice, kterými jsou (Praha, Brno, Ostrava).

³⁶ Blíže: <http://www.profit.cz/clanek/letiste-ma-prinest-dalsi-rozvoj.aspx>

- **Vysoké provozní náklady** – U letecké dopravy je nejdražší vysoká cena přepravy. Tato doprava nebude určena pro široké spektrum obyvatel. Na jeden transatlantský let se spotřebuje 60 tisíc litrů paliva, tolik spotřebuje průměrný motorista za padesát let³⁷.
- **Negativní vliv na životní prostředí** – Letecká doprava znečišťuje ovzduší tím, že produkuje velké množství skleníkových plynů, a tak znečišťuje půdu a poškozuje zdraví. Působí znečištění ve vyšších vrstvách atmosféry, než pozemní doprava. Letadla znečišťují životní prostředí čtyřikrát více než škodliviny z komínů.
- **Terorismus** – Některé letecké katastrofy jsou způsobené právě terorismem. Letecké útoky z 11. září 2001 změnili letecké cestování, protože od této doby je na letištích zvýšená bezpečnostní kontrola.

³⁷ Blíže: http://www.eckralupy.cz/ver_cz/aktualni_sdeleni/letiste-vodochody.htm

6 Projekt splavnění Labe

Posledním projektem zlepšení dopravní infrastruktury, kterým se zabývá tato bakalářská práce, je plán splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic. Tato kapitola popisuje, jak by mělo probíhat uskutečnění plánovaného projektu.

6.1 Současný stav vodní dopravy v Pardubickém kraji

Vodní doprava v kraji je realizována na řece Labi, která je zahrnuta do transevropské sítě vodních cest kategorie E (magistrála E20 Severní moře – Hamburk – Ústí nad Labem – Mělník – Pardubice) dle AGN (Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu). V roce 2000 byla zahájena pravidelná sezónní osobní doprava na úseku Kunětická hora – Pardubice – Přelouč, která patří k zajímavým turistickým atrakcím.³⁸

6.2 Historie projektu

Nápad splavnit Labe až do Pardubic vznikl již před sto lety. V té době se zdálo nevyhnutelné redukovat ničivou sílu záplav na středním Labi a přispět k rozvoji vodní dopravy v tomto regionu. Mapa toku středního Labe je znázorněna na obrázku 6. Z tohoto důvodu došlo k výstavbě labské regulace, která meandrující řeku změnila v plavební kanál se zdymadly. Tato výstavba se stala jedním z velikých počínů našeho říčního stavitelství. K utlumení rozvoje vodních cest došlo během 2. světové války. Následující podstatný rozmach vodní dopravy přinesly až sedmdesátá léta v souvislosti se stavbou tepelné elektrárny ve Chvaleticích. Elektrárna byla totiž v první fázi zásobována ze severočeské uhelné pánve po vodě. Proto vznikla nad Kolínem zdymadla ve Veletově a Týnci nad Labem. Plavební dráha na středním Labi byla vyhloubena na 2,8 metru. V polovině 90. let, po pádu režimu, byla uhelná vodní magistrála opuštěna.

V rámci vstoupení České republiky do Evropské unie a ve spojitosti se zvyšováním přepravních objemů se k preferencím pro vodní cestu navrátila i dopravní politika státu.

³⁸ Blíže: <http://www.pardubickykraj.cz/document.asp?thema=2987&category=&item=37774>

Obrázek 6: Střední Labe



Zdroj: *Plavba; Vodní cesty*

6.2.1 Podstata projektu³⁹

Jádrem realizace tohoto připravovaného projektu splavnění Labe je:

- **Předmět investice** - Labská vodní cesta končí v dnešní době v nijak zajímavém přístavu ve Chvaleticích. Plánem Ředitelství vodních cest je splavnit řeku Labe až do Pardubic. Celkově má být labská vodní cesta prodloužena o 24 km až do navrhovaného přepravního přístavu v Pardubicích, lépe řečeno dokonce o 33 km pro rekreační plavbu až do Kunětic.
- **Lokalizace** – Komplexní projekt splavnění Labe je umístěn v západní části Pardubického kraje mezi Chvaleticemi a Pardubicemi.
- **Etapizace** – Projekt splavnění Labe je rozdělen do čtyř etap. Součástí plánu má být úprava koryta Labe, výstavba veřejného přístavu, modernizace plavebního stupně Srnojedy a vybudování nového plavebního kanálu.

Úprava koryta Labe:

První etapa, která se týká úpravy koryta Labe, byla provedena v červnu 2007. Hlavním účelem projektu bylo prodloužení splavnosti Labe v úseku Chvaletice – Přelouč v celkové délce 9,43 kilometrů. Úprava koryta je ukončena v místě, kde by měl v budoucnosti začínat plavební kanál v rámci další plánované etapy splavnění Labe. Celkové náklady na výstavbu byly 390 mil. Kč. Celý tento projekt byl financován ze státního fondu dopravní infrastruktury. V rámci tohoto projektu byly postaveny dvě výhybny a čekací stání u Kladrub na pravém

³⁹ Blíže: <http://rvccr.cz/?s=3&m=23>

břehu Labe. Dále byl také upraven břeh koryta Labe v jednolodním úseku pl. km 108,3 - 112,43 a také byla zvětšena plavební dráha na minimální šířku 40 m mezi Chvaleticemi a Řečany nad Labem. Tato minimální šířka je nezbytná pro dvoulodní plavební provoz. V Labětíně byla plavební dráha rozšířena na minimální šířku 25 m. Tato šířka je nutná pro jednolodní plavební provoz.

Přístav Pardubice:

Další etapa se zabývá vybudováním přístavu v Pardubicích. V pl. km 126,140 – 126,917 se nalézá místo plánovaného veřejného přístavu Pardubice. Toto území prezentuje dokonalé místo s kvalitním napojením na silniční i železniční dopravu včetně možnosti rozvoje přístavní průmyslové zóny. Předpokládá se, že zde bude postaveno multimodální logistické centrum. Přístav bude napojen na stávající silnici do Svítkova, která mimoúrovň křížuje železniční koridor. V budoucnosti se plánuje také vybudování železniční vlečky. Součástí výstavby přístavu by mělo být servisní centrum pro základní obsluhu plavidel včetně bezpečného odběru odpadních vod a dvě čekací dalbová stání.

Modernizace plavebního stupně v Srnojedech:

Modernizace plavebního stupně v Srnojedech je další fází projektu splavnění Labe. Stávající zdymadlo v Srnojedech je zastaralé, a tak by mělo dojít k jeho modernizaci. Plánovaná je i úprava horní i dolní rejdy pro bezpečný vjezd plavidel do plavební komory. V obou rejdách bude taktéž vybudováno jedno čekací stání pro plavidla. Součástí plánu bude rovněž provedení nové příjezdové cesty, umožňující příjezd těžké techniky do prostoru plavební komory. Dále bude na pravém břehu Labe postaven velín.

Vybudování nového plavebního kanálu:

Čtvrtá fáze projektu souvisí s vybudováním nového plánovaného plavebního kanálu o celkové délce 3 150 m, na kterém bude nová plavební komora. Kvůli zachování Labských hrčáků dojde právě k výstavbě tohoto plavebního kanálu.

- **Struktura výstupů** – Cílem projektu je napojení Pardubického kraje na vnitrostátní síť vodních cest a na mezinárodní síť evropských vodních cest.
- **Předpokládaná fáze projektu** – Úprava koryta Labe se v dnešní době nachází v užité fázi. Projekt byl zrealizován v roce 2007. Projekt týkající se veřejného přístavu v Pardubicích, plavebního stupně v Srnojedech a plavebního stupně v Přelouči byl pozastaven. Na bázi stížnosti ekologického sdružení soud připustil formální chybu ve

výjimce, kterou projektu udělilo ministerstvo životního prostředí vedené bývalým ministrem Liborem Ambrozkem. Následující ministr Martin Bursík opravenou výjimku už nepodepsal. Nicméně se zdá, že Ředitelství vodních cest nepovažuje předmět splavnění Labe za úplně odepsaný a ani vize přístavu v Pardubicích, která je jedna z předností Pardubického kraje, nebyla ještě ztracena.

Problémy splavnění Labe do Pardubic

Připravované prodloužení splavnosti Labe do Pardubic narazilo v rámci projektu na jednu obtíž, a sice na tzv. Labské hrčáky pod Přeloučí. Jde o jedinečnou pasáž Labe na středním toku s bystřinným prouděním. Poněvadž se jedná o neobyčejné území, nezdálo se vhodné ji při splavňování ničit. Kompromis mezi zájmy ekologů a lodní plavby získal formu přes tři kilometry dlouhého kanálu s plavební komorou, který se vyhýbá úseku hrčáků. Projektovaná zdymadlová komora by tady zdolala neobyčejný spád 8,4 m a řadila by se mezi nejvyšší plavební komory v ČR. Plavební kanál a související stavby měly rozpočet kolem 2,5 miliardy korun, což nebylo problémem, jelikož Evropská unie přislíbila podporu. Výstavba měla být provedena v letech 2007 - 2011. O stavbě, kterou měla realizovat firma Skanska, se v roce 2007 hovořilo jako o jisté věci. Současně se vědělo, že plavební komora zčásti postihne biocentrum Slavíkovy ostrovy, což se zdálo jako přiměřená daň za zachování Labských hrčáků. Počítáno bylo s celkovou revitalizací území včetně přestěhování významných živočichů a rostlin. Mezi řekou a plavebním kanálem měl být parkově upraven nově vzniklý ostrov, který by byl určen veřejnosti.

Vymezení všech subjektů

Případná výstavba uvedeného projektu se bude týkat těchto subjektů:

- obce, kterými protéká řeka Labe,
- domácnosti (obyvatelé) České republiky,
- domácnosti (obyvatelé) zahraničních států,
- ČR a její orgány,
- státní příspěvková organizace Ředitelství vodních cest,
- mezoregiony: Pardubický, Středočeský,
- podnikatelské subjekty z České republiky,

- podnikatelské subjekty zahraničních států,
- Evropská unie.

Přínosy plánovaného projektu

Po vystavění plavebního kanálu, přístavu v Pardubicích a ostatních projektů spojených se splavněním Labe, se očekává mnoho přínosů plynoucích z těchto projektů:

- **Nízká energetická náročnost** - Výhodou vodní dopravy je, že není tak energetická náročná, než jiné druhy dopravy. Došlo by tedy k vytvoření konkurenčního prostředí pro nákladní dopravu. Vodní doprava je levnější u běžného zboží až o polovinu, u nadměrných nákladů až 10krát⁴⁰.
- **Zlepšení dopravní situace** - Projekt splavnění Labe by přinesl odklonění části nákladu ze silnic na vodu, takže by došlo k zlepšení dopravní situace nejen v kraji, ale i v celé České republice.
- **Bezpečnost** – Vodní doprava je v podstatě beznehodová. Za posledních 10 let nedošlo v nákladní dopravě k žádnému úmrtí⁴¹. Nízkou nehodovost ve vodní dopravě znázorňuje graf 2.
- **Snížení znečištění životního prostředí** – Znečištění u říční dopravy je velmi jedinečné, mezi lety 2004 – 2006 nedošlo k znečištění ani jednou⁴². Znečištění způsobené prachem anebo vibracemi je v rámci vodní dopravy minimální.
- **Snížení hlučnosti** – Hlučnost lodí je naprosto nepřirovnatelná vůči vlakům anebo nákladním automobilům.
- **Vytvoření nových pracovních příležitostí** – Výstavba přístavu u Pardubic by zatraktivnila tuto a oblast a tím pádem by byl možný příchod nadnárodních firem, který by s sebou přinesl velký počet nově vzniklých pracovních míst.
- **Nové technologie** – Možná výstavba průmyslové zóny by přilákala zahraniční firmy a ty by vytvořily výzkumná pracoviště a podporovali by technologický pokrok.

⁴⁰ Blíže: <http://www.rvccr.cz/?s=2&m=11&sm=3&t=33>

⁴¹ Tamtéž

⁴² Tamtéž

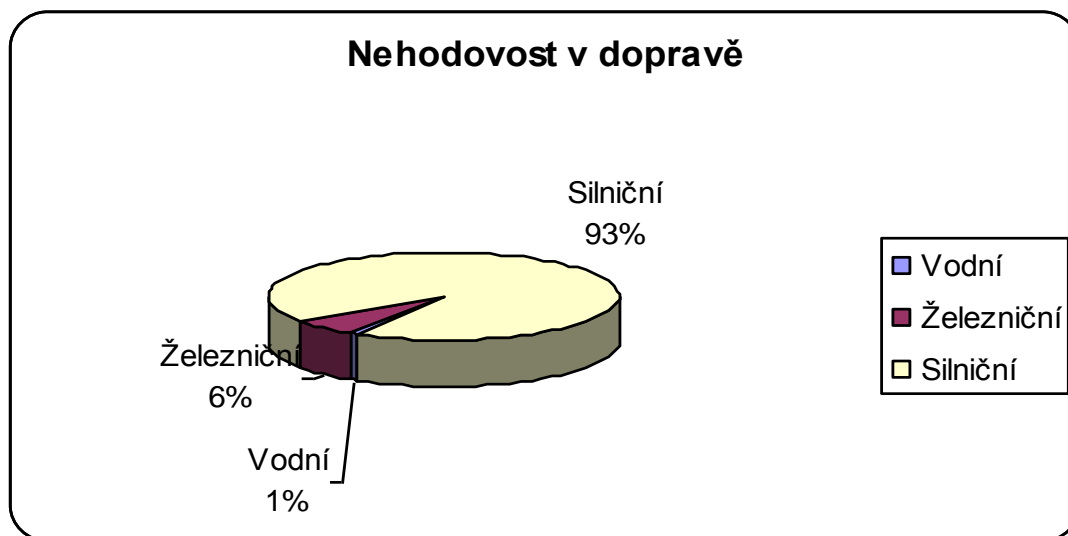
- **Přeprava nadrozměrných nákladů** – Po Labi by bylo možné dopravovat např. stavební materiál, zemědělské produkty nebo hnojiva. Tento nadrozměrný náklad se velmi těžko přepravuje po silnici.
- **Zatraktivnění cestovního ruchu** – Možnost rekreačního využití v oblasti vodní dopravy. Dojde k podpoření turismu a výletní lodě budou moci jezdit např. z Kunětic do Poděbrad nebo Kolína.
- **Vybudování rybích přechodů** – Kolem jezu budou vybudovány nové rybí přechody. V současnosti ryby nemohou překonat tyto jezy.

Negativa plánovaného projektu

I tento projekt splavnění Labe přináší svá negativa:

- **Narušení biocentra Slavíkovy ostrovy** – Velmi diskutovatelným tématem posledních let je téma výrazného zásahu do významného území Slavíkových ostrovů. Nový plavební kanál by výrazně poškodil biocentrum Slavíkovy ostrovy, kde se vyskytují vzácné, chráněné druhy. Plánovaná výstavba plavebního kanálu vážně ohrozí populaci modrásků očkovaných a modrásků bahenních. V celé Evropě jde o kriticky ohrožený druh. Populace modrásků by byla ze dvou třetin zahubena. V oblasti Slavíkových ostrovů dojde k vykácení přes 200 stromů.
- **Závislost na množství vody** – Řeka Labe je závislá na přírodních podmínkách. V letních měsících by kvůli nízké hladině vody byla vodní doprava omezená.
- **Nízká přepravní rychlost** – Trvalo by podstatně dlouho, než by byl materiál dopraven do místa určení.
- **Drahá údržba vodních cest** – Velmi nákladná údržba lodního parku.

Graf 2: Nehodovost v dopravě



Zdroj: Lavdis; ekologická vodní doprava

Graf uvádí, že největší nehodovost je v silniční dopravě. Mnohem bezpečnější je železniční a vodní doprava.

7 Vyhodnocení přínosů případně realizovaných projektů

Všechny tři připravované projekty (výstavba R35, splavnění Labe, výstavba mezinárodního letiště v Pardubicích) by měli zatraktivnit Pardubický region a přispět tak k jeho rozvoji. Byla by možná lokalizace mezinárodních firem, což by mohlo vyřešit vyšší nezaměstnanost v oblasti Svitavska a Orlickoústecka. V okrese Svitavy dosahuje nezaměstnanost až 13,74 % a v okrese Ústí nad Orlicí činí 11,36 %.

Při hodnocení vhodnosti investic do plánovaných projektů se musí však brát v úvahu zejména začlenění sítě silniční dopravy v České republice, která by byla napojena na mezinárodní evropskou síť. V oblasti silniční dopravy je nutné dosáhnout srovnatelné úrovně s vyspělými evropskými státy, a tím vytvářet podmínky pro realizaci trvale udržitelné mobility osob a věcí. Celosvětově dochází k velkému růstu intenzity silniční dopravy a vzhledem k tomu, že silniční síť je nedostatečná v celé České republice, je potřebné se především zaměřit na dopravu silniční. V rámci rozvoje dálnic a rychlostních komunikací v České republice je obzvláště nezbytné, aby byly dálnice a rychlostní silnice napojeny mezi jednotlivé regiony. Hlavní prioritou těchto plánovaných projektů se tedy jeví výstavba R35, která propojí Čechy a Moravu. Rychlostní silnice R35 bude napojena na dálnici D11 a na dálnici D1, a tudíž přispěje k propojení celorepublikové silniční sítě. Díky výstavbě této rychlostní silnice R35 by se zkrátila cesta z Opatovic do Mohelnice o přibližně čtyřicet minut. Pro řidiče, kteří využívají stávající silnici I/35 frekventovaněji, by nové řešení znamenalo úsporu nákladů na benzín. Za každou cestu by mohli ušetřit kolem 20 Kč. Dopravní infrastrukturu je nutné rozvíjet tak, aby její vliv na životní prostředí a veřejné zdraví po dobu výstavby i provozu byl velmi nepatrný, je taktéž nevyhnutelné minimalizovat i staré ekologické zatížení na stávající infrastruktuře. V této souvislosti s ochranou životního prostředí však silniční doprava značně poškozují životní prostředí, protože 67 % celkové mezinárodní dopravy se uskutečňuje po silnicích. V České republice se však nabízí možnost kombinace silniční, vodní a letištní infrastruktury. Ze všech druhů doprav se nejmenší nehodovostí vyznačuje vodní doprava. Naproti tomu je nehodovost silniční dopravy až na úrovni 93 %. Plánovaný projekt týkající se splavnění Labe však nezaručuje, že by nová vodní cesta byla využívána pro dopravu tak intenzivně, aby pokrývala investované prostředky do takto nákladné stavby. Aktuální trendy ve vodní dopravě hovoří spíše o opaku. S ohledem na skutečnost, že ministerstvo dopravy nemá zpracovanou koncepci rozvoje vodní dopravy, která by řešila návaznost na další druhy dopravy, existuje riziko, že případné investice ze státního rozpočtu do vodní dopravy nebudou

společensko-ekonomicky návratné. Přípravovaný projekt modernizace pardubického letiště je velmi perspektivní pro rozvoj Pardubického kraje, jelikož letecká doprava se jeví jako nejdynamičtější rostoucím oborem v dopravě. Letecká doprava se bude zaměřovat pravděpodobně na rychlé sdružení evropských regionů a velkých městských aglomerací včetně transkontinentálních destinací. I když regionální letiště nejsou oproti mezinárodním tak zisková, avšak přinášejí kraji určité výhody v oblasti turistického ruchu pro celou oblast kraje. V poslední době, kvůli ekonomické krizi a úbytku pravidelných charterových letů, bojují regionální letiště s nezájmem cestujících, a tak v blízké době není zcela jisté, jestli bude výstavba nového terminálu na letišti v Pardubicích realizována. Oproti roku 2007, kdy počet přepravených osob dosahoval 100 000, se v roce 2009 tento počet pohyboval jen kolem 50 000. Výstavbu nového terminálu zpomaluje i to, že společnost EBA a. s. stále od ministerstva prostředí neobdržela příznivý posudek k vlivu moderního terminálu na životní prostředí. Nabízí se jedna varianta, jak financovat regionální letiště v Pardubicích. Společnost EBA, a. s., která provozuje letiště v Pardubicích, ztratila v nedávné době všechny případné investory, kteří měli zájem modernizovat regionální letiště v Pardubicích, avšak v rámci operačního programu NUTS 2 (Severovýchod), ve kterém je obsažen i tento projekt, je možné získat peněžní prostředky z fondů Evropské unie, a tak by mohlo dojít k alespoň částečné modernizaci tohoto letiště.

Závěr

Doprava byla vždy od samého vzniku civilizačního rozvoje jednou ze základních potřeb společnosti. Uživatelem dopravy je v odlišné míře kterákoli fyzická anebo právnická osoba. V dnešní době si nelze bez úspěšného fungování dopravy představit prohlubování evropské ekonomické integrace. Poněvadž poptávka po přepravě osob a zboží rapidně roste a cílem veřejné správy je utvořit právní a ekonomické předpoklady pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zabezpečit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.

Pro lepší pochopení problematiky, které se tato práce týká, byly nejdříve vysvětleny pojmy týkající se regionu, regionálního rozvoje a regionální politiky.

Ke splnění hlavního cíle této práce bylo rovněž nutné charakterizovat současný stav dopravní infrastruktury v České republice. Bylo zjištěno, že situace v této oblasti je nevyhovující, a proto je potřeba se více zabývat problémy týkající se dopravní infrastruktury.

Jelikož byla práce zaměřena na analýzu projektů pro zlepšení situace dopravy Pardubického kraje, bylo nezbytné tento kraj podrobněji popsat.

Hlavním cílem bakalářské práce bylo uvést, charakterizovat a zhodnotit současný stav regionálního rozvoje Pardubického kraje a to na příkladech třech projektů v oblasti infrastruktury – výstavba rychlostí silnice R35, projekt splavnění Labe a modernizace letiště v Pardubicích. Byl zvolen postup seznámení se s dostupnými materiály týkající se Pardubického kraje, regionálního rozvoje a výše uvedených projektů jednak z webových stránek Pardubického kraje, přímo z interních zdrojů pardubického kraje a z aktuálních informací z tisku. Vzhledem k nedostupnosti materiálů zejména u pozastavených projektů splavnění Labe, které by mělo vést z Chvaletic do Pardubic a výstavby regionálního letiště v Pardubicích, byl zvolen převážně popisný způsob vyhodnocení výhod a nevýhod případně realizovaných investic.

Vývoj dopravní infrastruktury musí být zabezpečován se zřetelem na oboustranné rovnoměrné využití kapacity sítí všech druhů dopravy tak, aby nedošlo k poklesu konkurenceschopnosti především v těch segmentech přepravního trhu, jejichž komparativních výhod je nezbytné zužitkovat.

Jelikož v současné době klesá poptávka po službách letecké dopravy, vybudování terminálu na letišti v Pardubicích by mělo dopomoci ke zlepšení této situace. Realizace projektu

splavnění Labe by byla výhodná z důvodu nízké nehodovosti ve vodní dopravě. Přestože vodní a letecká doprava nabízí velký potenciál pro rozvoj Pardubického kraje, (dalšími výhodami jsou například snížení intenzity silniční dopravy, u vodní dopravy to je snížení znečišťování ovzduší a další možné výhody, které již byly uvedené) tak je z těchto všech tří připravovaných projektů tedy nevyhnutelné vybudovat rychlostní silnici R35 s ohledem na nezbytnou potřebu začlenění Pardubického kraje do celorepublikové silniční sítě a napojení na mezinárodní silniční síť při současném rozvoji automobilového průmyslu a nutnosti vyřešení dopravní dostupnosti. Tato rychlostní silnice propojí Čechy s Moravou a tím napomůže ke zlepšení situace na naší nejstarší dálnici D1. Dalšími přínosy vystavění této silnice je snížení nezaměstnanosti a úspora času i nákladů na spotřebu benzínu ze strany řidičů. Projekty splavnění Labe a Letištní terminál jsou druhořadé a měly by být vybudovány až po dokončení rychlostní silnice R35.

Použitá literatura

- [1] GROSPÍČ, Jiří, et al. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2004. 447 s.
- [2] HOSTNEDL, Jiří. *Československo A-Z : Průvodce na cesty*. Praha: Olympia, 1978. 660 s.
- [3] HUDEC, Oto, et al. *Podoby regionálneho a miestneho rozvoja*. Košice: Ekonomická fakulta, 2009. 344 s. fakulta, 1995. 174 s.
- [4] HUDEČKOVÁ, Helena; LOŠŤÁK, Michal; ŠEVČÍKOVÁ, Adéla. *Regionalistika: Regionální rozvoj a rozvoj města*. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, 2005. 193 s. ISBN 80-213-1413-3.
- [5] KAUN, Miroslav; LEHOVEC, František. *Pozemní komunikace*. Praha: ČVUT, 2004. 233 s. ISBN 80-01-02874-7
- [6] Maier, G., Tödting, F. *Regionálna a urbanistická ekonomika 2: regionálny rozvoj a regionálna politika*. Praha: Elita, 1998. 313 s. ISBN 80-8044-049-2.
- [7] PILNÝ, Jaroslav. *Ekonomika veřejného sektoru 2*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. 121 s. ISBN 80-7194-767-9.
- [8] Skokan, K. *Konkurenceschopnost, inovace a klastry v regionálním rozvoji*. Ostrava: Repronis, 2004. 159 s. ISBN 80-7329-059-6
- [9] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 129 s. ISBN 978-80-7395-019-4.
- [10] TVRDOŇ, Jozef; HAMALOVÁ, Marta; ŽÁRSKÁ, Elena. *Regionální rozvoj*. Bratislava: Národohospodářská
- [11] ZELENÝ, Lubomír; PEŘINA, Luboš. *Doprava: Dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0100-4.
- [12] *Business Info* [online]. 2010 [cit. 2010-03-10]. Zásady regionální politiky ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/rozvoj-regionu/zasady-regionalni-politiky-cr/1001179/46053/>>.
- [13] *Business Info* [online]. 2004-01-05 [cit. 2010-04-16]. Analýza nákladů a přínosů. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/management-msp/analyza-nakladu-a-prinosu-cast-1az9/1001663/12005/>>.

- [13] *Český statistický úřad* [online]. 2007 [cit. 2010-04-16]. Vodohospodářské stavby. Dostupné WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/83004BF461/\\$File/930307a04.pdf](http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/83004BF461/$File/930307a04.pdf)>.
- [14] *Český statistický úřad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Malý lexikon obcí ČR 2009. Dostupné WWW: <http://www.scomp.cz/demo/scomp/eurad/Verejna_sprava_a_regionalni_rozvoj_demo/P1002/Page.htm>.
- [15] *Český statistický úřad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Míra nezaměstnanosti k 28. únoru 2010 v Pardubickém kraji činila 10,6%. Dostupné WWW: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mira_nezamestnanosti_k_28_unoru_2010_v_pardubickem_kraji_cinila_10_6_>.
- [16] *Český statistický úřad* [online]. 2010-01-07 [cit. 2010-04-24]. CHARAKTERISTIKY OKRESŮ PARDUBICKÉHO KRAJE. Dostupné WWW: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristiky_okresu_pardubickeho_kraje>.
- [17] *Český statistický úřad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-25]. OKRES DLE STATISTICKÉ KLASIFIKACE. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/rso.nsf/i/okres_NUTS>.
- [18] *E15* [online]. 2010-03-30 [cit. 2010-04-16]. Regionální letiště bojuje s nezájmem cestujících. Dostupné z WWW: <<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regionalni-letiste-bojuji-s-nezajmem-cestujicich>>.
- [19] *E15* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Makroekonomické ukazatele. Dostupné z WWW: <http://www.e15.cz/financnidata/makroekonomika/?utm_medium=cpc&utm_source=google&utm_campaign=makro-ukazatele>.
- [20] *Ekologické centrum Kralupy nad Vltavou* [online]. 2007-07-20 [cit. 2010-04-20]. Rozvoj letiště Vodochody. Dostupné WWW: <http://www.eckralupy.cz/ver_cz/aktualni_sdeleni/letiste-vodochody.htm>.
- [21] *Ekologický právní předpis* [online]. 2008-04-08 [cit. 2010-04-16]. Splavnění řeky Labe do Pardubic. Dostupné z WWW: <<http://www.eps.cz/cz2054571pr/pripady/>>.
- [22] *Euroskop* [online]. 2005 [cit. 2010-04-27]. Strukturální fondy. Dostupné z WWW: <<http://www.euroskop.cz/8640/sekce/cr-a-strukturalni-fondy-v-letech-2007-2013/>>.
- [23] *GIS* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Geografie dopravy. Dostupné z WWW: <www.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materiály/Html/ch15.html>.

- [24] *Lavdis* [online]. 2008-04-10 [cit. 2010-04-20]. Ekologická vodní doprava. Dostupné z WWW: <<http://lavdis.cz/index.php?md=news&fn=list&dt=0&ln=cz>>.
- [25] *Lovci - odměn* [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Vozidla. Dostupné z WWW: <<http://www.spotreby.cz/skoda-felicia-combi-1,3mpi-40-kw-54-hp-a10/>>.
- [26] *Letiště - East Bohemian Airport, a.s.* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Pardubice. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubice.eu/mesto/prumysl-a-obchod/dalsi-prilezitosti/letiste.html>>.
- [27] *Pardubický kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-03-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=3963&category=&>>.
- [28] *Pardubice* [online]. 2010 [cit. 2010-03-10]. Geografie. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubice.eu/mesto/zakladni-informace/geografie.html>>.
- [29] *Pardubice* [online]. 2009 [cit. 2010-03-14]. Profil města. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubice.eu/mesto/strategicky-plan/profil-mesta.pdf>>.
- [30] *Pardubický svět* [online]. 2005 [cit. 2010-03-10]. Současnost Pardubic. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubice.cz/mesto/?PHPSESSID=cb14288081ff01b0200b688043f93435>>.
- [31] *Perníková chaloupka* [online]. 2010 [cit. 2010-03-10]. Mezinárodní letecká doprava v ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.pernikovachaloupka.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=113354&lng=4>>.
- [32] *Portál* [online]. 2010 [cit. 2010-04-25]. Definice regionální politiky. Dostupné z WWW: <<http://www.portal.cz/scripts/detail.php?id=28719>>.
- [33] *Profit* [online]. 2010 [cit. 2010-04-20]. Letiště má přinést další rozvoj. Dostupné z WWW: <<http://www.profit.cz/clanek/letiste-ma-prinest-dalsi-rozvoj.aspx>>.
- [34] *Příroda* [online]. 2007-02-26 [cit. 2010-04-16]. Splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic. Dostupné z WWW: <<http://www.priroda.cz/clanky.php?detail=846>>.
- [35] *Rada - Severovýchod* [online]. 2009 [cit. 2010-04-26]. Prioritní osy ROP SV. Dostupné z WWW: <<http://www.rada-severovýchod.cz/prioritni-osy-rop-sv>>.
- [36] *RISY* [online]. 2009-01-01 [cit. 2010-04-24]. Okresy Pardubického kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.risy.cz/index.php?pid=202&omid=1675&kraj=10>>.

- [37] *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Publikace o R35. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/8d7b8bf9d041a6bac12576d400577fa0?OpenDocument&Highlight=0,R35*>.
- [38] *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Rychlostní silnice R35 Opatovice - Ostrov. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehledstaveb/pdf156/\\$file/r35-opatovice-ostrov.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehledstaveb/pdf156/$file/r35-opatovice-ostrov.pdf)>.
- [39] *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Rychlostní silnice R35 Ostrov - Mohelnice. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehledstaveb/pdf155/\\$file/r35_ostrov-mohelnice.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehledstaveb/pdf155/$file/r35_ostrov-mohelnice.pdf)>.
- [40] *Ředitelství vodních cest ČR* [online]. 2008 [cit. 2010-04-16]. Splavnění do Pardubic. Dostupné z WWW: <<http://rvccr.cz/?s=3&m=23>>.
- [41] *Středoevropské politické studie* [online]. 2010 [cit. 2010-04-25]. Ústřední pojmy regionální politiky. Dostupné z WWW: <<http://www.cepsr.com/clanek.php?ID=192>>.
- [42] *Strukturální fondy* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Fondy evropské unie. Dostupné z www. <<http://www.strukturalni-fondy.cz/glosar/r>>.
- [43] *Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR* [online]. 2007 [cit. 2010-03-14]. ČR a kraje. Dostupné z WWW: <http://www.uzis.cz/health_info.php?mnu_id=3000®ion=100&type=8>.
- [44] *Vodohospodářské stavby* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Investice do budoucnosti vodních cest v České republice. Dostupné z WWW: <<http://www.vodohospodarske-stavby.cz/clanek/investice-do-budoucnosti-vodnich-cest-v-ceske-republice/>>.