

The present state of the Czech furniture industry can be characterized as bad. The low investment often connected with many problems in production and marketing do not give much hope for better future of the Czech furniture industry.

The privatization of the former biggest Czech furniture producer – UP Bučovice is very interesting. Before the company experienced the First Coupon Privatization few factories had broken away such as Velký Týnec, Koryčany and Veselí nad Moravou. UP Bučovice was with its 1100 employees the biggest company in the region and had a great influence especially in southeast of the Vyškov districts. Because of the fall in marketing and later economic problems of the company few hundreds of employees were made redundant. The production and sales of UP Bučovice were so low that the shareholders agreed on liquidation of the company.

The liquidation of UP began in March 1995 and had an impact on the whole Bučovice region. The unemployment in Bučovice region started to rise and so many people were forced to find their work elsewhere. The Bučovice region but also other regions such as Rousínov or Bystřice have always relied on their furniture industry. If the situation of the furniture producing companies doesn't improve it will have a great impact not only on the employment but also on the whole development and prosperity of the regions.

Recenzent: RNDr. Peter Mariot, CSc.

PERSPEKTIVA DOPRAVNÍHO SPOJENÍ ČR SE ZAHRANIČÍM

Stanislav MIRVALD

Abstract

The prospects of transport connectivity between the Czech Republic and foreign countries. – Solution of the spatial layout of the spinal network in the Czech Republic and its attachment to the European network. Transport connectivity of the Czech Republic is being confronted with multimodal pan-European corridors on the base of the transport model and intensity of frontier permeability.

Key words: *transport connectivity of the Czech Republic – European transport network – frontier permeability in the Czech Republic*

Dopravní spojení České republiky se zahraničím je nutné realizovat v kontextu budoucí integrace do EU a v provázanosti s celoevropskou sítí. Při tom je třeba vzít v úvahu priority dopravní politiky státu, jež by měly spočívat ve využití těchto mezinárodních dopravních spojení k napojení jednotlivých aglomerací v ČR, zamezení jejich průchodu velkoplošnými chráněnými územími a k usměrnění tranzitní dopravy.

Dosavadní strategie rozvoje dopravy v ČR neobsahují rozbor prostorové dimenze napojení dopravní sítě na zahraniční ve všech souvislostech, zejména z hlediska budoucího vstupu do EU a objektivní existence geopolitické polohy státu. V rámci hodnocení potřeb dopravní infrastruktury pro stát, jež kandidují do EU, je vytvořena skupina TINA. Jejím úkolem je

Doc. RNDr. Stanislav MIRVALD, CSc.

Katedra geografie, Pedagogická fakulta Západočeské univerzity, Veleslavínova 42, 306 19 Plzeň

vytvořit prostorový model rozvoje dopravní sítě v souladu se zásadami vzniku transevropské sítě TEN.

Za východisko stanovení základu dopravní sítě ČR lze považovat tzv. „páteřní síť“ s deseti multimodálními evropskými koridory. Mapa páteřní sítě multimodálních panevropských koridorů v ČR zahrnuje koridor IV. a VI. a dále větev koridoru IVa. Dopravní síť v ČR se napojuje na tyto evropské koridory ve dvou směrech do Německa (do Bavorska a Sasky), jedním na Slovensko a jedním do Polska. Pouze přes Bavorsko jsou silniční a železniční koridory od sebe odděleny, avšak oba směřují do Nürnbergu. Ve vnitrozemí dochází odklonu obou druhů dopravy od Plzně na západ, mezi Prahou a Brnem a v trojúhelníku Brno – Břeclav – Přerov.

Předchozí vlády ČR prosazovaly další doplňující trasy. Ty však nemají opodstatnění v mezinárodní návaznosti, respektive jsou výrazným zásahem do unikátních krajinných celků. Patří k nim plánovaná dálnice z Brna přes Uherské Hradiště na slovenské hranice a dálnice z Prahy přes Tábor a České Budějovice do Dolního Dvořiště. V obou těchto případech sousedé považují dálniční napojení za hranicemi za nežádoucí. Další navrhovanou trasou je rychlostní silnice Harrachov – Hradec Králové – Brno, která by ovlivnila unikátní krajinné celky. Prostorově je nevhodné umístění dálnice Lovosice – Ústí nad Labem – Dresden, neboť by měla mimořádný dopad na unikátní krajinu Českého Středohoří a východního Krušnohoří. Výhodnější variantou tohoto spojení je její přesměrování při okraji Českého Středohoří přes Most, také i z důvodu snížení ekonomických nákladů a možnosti podpory problémových regionů v ČR i v Sasku.

Možnost napojení dálnic v ČR na evropskou síť je patrná z mapy, která vyjadřuje současný stav. Po dobudování chybějících úseků, vznikne potřebná dopravní spojitost se sousedními aglomeracemi v blízkosti našich hranic. Jedná se o aglomerace přesahující 2. mil. obyvatel (München, Katowice, Wien – Bratislava), přesahující 1 mil. obyvatel (Dresden – Chemnitz) a s 600.000 (Nürnberg – Bayreuth). Na těchto spojnicích s evropskou sítí leží všechny největší aglomerace v ČR (pražská, ostravská, ústecká, olomoucká a plzeňská).

Model napojení dopravní sítě ČR se zahraničím lze také odvozovat dle současné propustnosti hranic. Intenzita osobních automobilů v hraničních regionech je znázorněna v mapě a doplněna tabulkou. Vymezují se regiony kolem dopravních center, které obstarávají téměř 2/3 silniční návaznosti ČR se zahraničím.

Při dopravním spojení s Německem je hlavní soustředění přejezdu státních hranic osobními automobily v chebském regionu. Dálniční hraniční přechod v Rozvadově má menší intenzitu než chebský, ale i domažlický region.

Přeshraniční doprava do Rakouska je téměř ze 2/3 soustředěna ve dvou příhraničních regionech – českobudějovickém a břeclavském.

Ve spojení s Polskem je dominantní ostravský region, kudy projíždí téměř každý druhý osobní automobil do Polska. Spolu s libereckým a náhodským regionem obstarávají dohromady přes 3/4 intenzity dopravy do Polska.

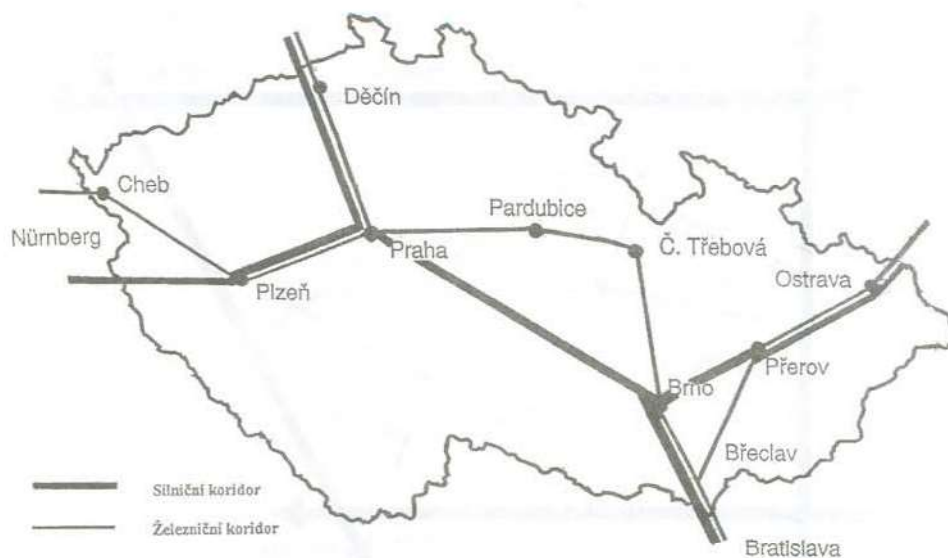
V silničním spojení se Slovenskem je intenzita přejezdu osobních aut rozložena poměrně rovnoměrně do 4 regionů. Jedná se o silné dopravní vazby ve směrech Břeclav – Bratislava, Uherské Hradiště – Trenčín, Rožnov pod Radhoštěm – Žilina, Ostrava – Žilina. Uvedené 4 regiony soustřeďují více než 3/4 silniční dopravy mezi ČR a Slovenskem.

Celková vyhodnocení regionů podle propustnosti hranic ČR osobními automobily umožňuje stanovit jejich hierarchické postavení. Nejvýše v hierarchii s propustností hranic ČR přes 10 % je Ostravsko, o stupeň níže s propustností 5 – 10 % je chebský a domažlický region a ještě nižší úroveň s propustností 2,5 – 4,9 % mají ostatní uvedené regiony v tabulce a mapě. Ostatní neuvedené regiony přísluší k nejnižší úrovni a podléhají se na propustnosti hranic ČR méně než 2,5 %.

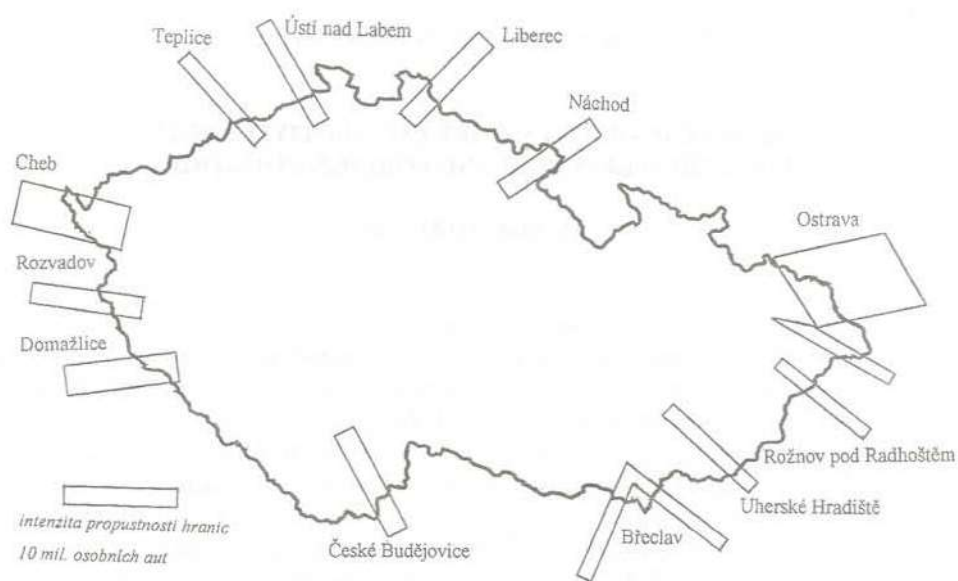
Závěrem lze stanovit, že uvedená páteřní dopravní síť ČR v mapě a modelu je dostatečná pro optimální napojení na panevropské koridory. Pouze na základě posouzení propustnosti hranic lze doporučit ke zvážení možnost napojení Chebu na páteřní silniční síť. Naopak některé vládní návrhy rozšíření páteřní silniční sítě v ČR neodpovídají zájmům sousedních států a současným prostorovým vazbám. Jejím rozšíření by přineslo nadbytečné ekonomické náklady, další zatížení unikátních krajinných celků a převedení nežádoucího tranzitu nákladní silniční dopravy na území ČR.

*Intenzita propustnosti významných úseků hranic osobními automobily
(výjezd + vjezd v mil.) – 1997*

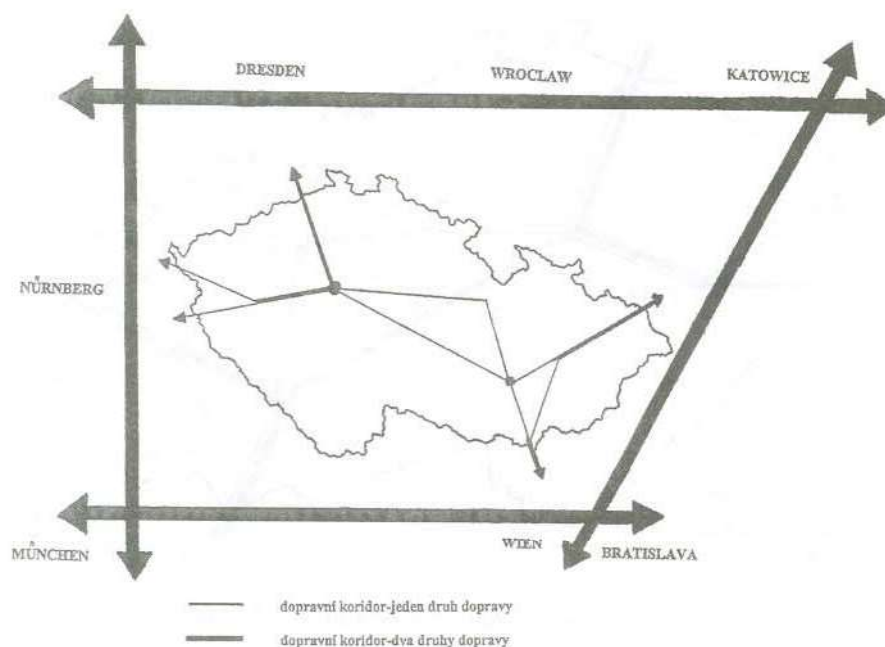
Stát Centrum regionu	Hraniční přechody	Příjezd + výjezd v mil.	% intenzity do státu	% celkové intenzity ČR
Německo		69,6	60,6	24,9
Cheb	Aš, Pomezí, Svatý Kříž	24,4	21,2	8,7
Domažlice	Česká Kubice, Lísková, Všeruby	16,4	14,3	5,9
Rozvadov	Rozvadov	11,6	10,1	4,2
Ústní n.L.	Hřensko, Petrovice	9,3	8,1	3,3
Teplice	Cínovec	7,9	6,9	2,8
Rakousko		22,8	62,4	8,2
České Budějovice	České Velenice, Dolní Dvořiště, Halámky, Vyšší Brod	12,2	33,4	4,4
Břeclav	Mikulov, Poštorná, Valtice	10,6	29,0	3,8
Polsko		65,9	76,0	23,6
Ostrava	Bohumín, Český Těšín, Karviná -Ráj, Petrovice u Karviné, Třinec	41,9	48,3	15,0
Liberec	Bílý Potok, Habartice, Harrachov, Hrádek n.N., Nové Město p.S., Srbská	12,1	14,0	4,3
Náchod	Meziměstí, Náchod	11,9	13,7	4,3
Slovensko		31,1	76,4	11,1
Břeclav	Břeclav, Lanžhot	8,6	21,2	3,1
Uherské Hradiště	Starý Hrozenkov, Strání	7,9	19,4	2,8
Ostrava	Mosty u Jablunkova, Šance	7,6	18,6	2,7
Rožnov p.R.	Bílá, Velké Karlovice	7,0	17,2	2,5



Páteří síť multimodálních panevropských koridorů



*Intenzita propustnosti významných úseků hranic osobními automobily
(výjezd + vjezd v mil.) – 1997*



Model napojení dopravní sítě ČR na evropskou

THE PROSPECTS OF TRANSPORT CONNECTIVITY BETWEEN THE CZECH REPUBLIC AND FOREIGN COUNTRIES

Stanislav MIRVALD

Summary

The introduction analyses the current strategies of the transport attachment of the Czech Republic to the European network in contrast to multimodal European corridors. The optimality of suggested spinal network is also supported by their connectivity to important agglomerations in neighbouring countries and in the Czech Republic.

The model transport network displays transport attachment of the Czech Republic to European transport lines. The given spinal transport network is also considered in relation to intensity of frontier permeability.

Spinal transport network is displayed both on maps and the model and it corresponds to the proposal of the group TINA /Transport infrastructure needs assessment/. It is believed to be sufficient for future attachment of the Czech Republic to foreign countries.

Recenzent: RNDr. Peter Mariot, CSc.