



ZÁVĚREČNÉ USNESENÍ PARTNERSKÉHO FÓRA PLZEŇSKÉHO KRAJE A HORNÍHO FALCKA Z 21. - 22. 5. 2012

Rok společné práce pracovních skupin byl velmi úspěšný a bylo dosaženo významného pokroku v konkrétním řešení problematiky regionů zaměřené na zajištění společného vývoje oblastí obou krajů. Spolupráce členů pracovních skupin se stává klíčovým předpokladem pro přípravu, založení a funkčnost společného Evropského regionu. Její kvalitativní posun závisí v první řadě na vyřešení dopravní infrastruktury i veřejné dopravy ve společném prostoru. Tato problematika byla zároveň stěžejním tématem partnerského fóra.

Společné stanovisko

Příhraniční oblasti Plzeňského kraje a vládního kraje Horní Falcko o délce přibližně 150 km byly osudově postiženy politickým vývojem v letech 1933-1989. Tento vývoj zásadně ovlivnil nejen koncepce řešení dopravních cest a proudů, ale i základní životní standardy na obou stranách hranice. Důsledkem je negativní demografický vývoj dotčených oblastí se všemi jeho dopady na hospodářství, vzdělávání, kulturu apod.

Klíčovým nástrojem ke zvratu nepříznivého vývoje je kvalitní funkční síť dopravní struktury jak osobní, tak i nákladní, která spontánně podporuje rozvoj hospodářství a stabilizaci obyvatelstva. A to nejen regionální síť, ale i dálková propojení s metropolitními regiony a dalšími regiony Evropské unie ležícími na jihu a severu od ČR a Německa. Je nutné mít na zřeteli, že dotčeným prostorem prochází hlavní hospodářské, společenské a kulturní proudy mezi Českou republikou a Německem – zejména Bavorskem. Účastníci partnerského fóra jsou přesvědčeni, že je nutné působit na zemské orgány, aby se soustavně problematikou těchto regionů zabývaly a přispěly tím k definitivnímu zahojení jizev minulosti.

Dopravní problematiku lze rozdělit do tří hlavních skupin: **železniční síť, silniční síť a síť přeshraniční osobní dopravy.**

Železniční síť, kde je klíčová železniční trať z Mnichova přes Schwandorf, Furth im Wald, Domažlice, Plzeň do Prahy, má pro tuto oblast stejný význam jako dálnice A6/D5. Proto je nutná její plnohodnotná výstavba dle Deklarace Plzeňský kraj-Horní Falcko z 30. 01. 2012 podepsaná ve Furth im Wald.

Dále je potřebná elektrifikace tratí Norimberg-Schwandorf a Regensburg-Hof, stejně tak i revitalizace trati Plattling-Klatovy a tangenciálních tratí Planá u M.L.-Tachov-Domažlice-Klatovy-Horažďovice a Schwandorf-Cham-Lam jako základní páteřní sítě. Vzhledem ke stoupajícím nárokům na ochranu životního prostředí jsou investice do modernizace dopravy po železnici nevyhnutelným příspěvkem ke zkvalitňování životního prostředí. Samozřejmostí by měl být taktový provoz regionálních spojů přes hranice do regionálních center.

Silniční síť - existenčním předpokladem pro usídlování, rozvoj a stabilizaci řemeslnické výroby, malých a středních podniků je hustá síť kvalitních silnic propojujících celé území bez ohledu na hranice. Teprve poté lze očekávat zvrát v negativním demografickém vývoji místního obyvatelstva.



Vedle projektů již odsouhlasených v Plánu potřeb spolkových silnic na silnicích B85, B16, B20 a B11 se jedná především o silnice B20 – I/26 z Chamu do Plzně, kde je třeba prioritně akcelarovat zahájení výstavby obchvatu Staňkova a dořešit vedení silnice I/26 v oblasti Babylonu, silnice B11 – I/27 z Deggendorfu do Klatov, Plzně a dále směrem Most, kde je třeba prioritně dokončit přípravu a následně urychlit realizaci přeložky Klatovy 1. stavba, obchvatu Přeštic a úseku Šlovice – Přeštice a dále v trase silnice I/27 Třemošná – hranice Plzeňského kraje je třeba urychleně schválit investiční záměr celé trasy a zahájit přípravu jednotlivých úseků na území Plzeňského kraje, tangenciální silnice B85 od Chamu přes Regen na Pasov a tangenciálních silnic od dálnice D5 přes Bor u Tachova, Domažlice na Klatovy, Horažďovice a Strakonice, pak rovněž propojení od dálnice D5 silnicí I/21 směrem na Cheb a silnice II. třídy z Plané do Horšovského Týna a nezbytné regionální propojky těchto páteřních tangent, jako CHA44-II/191 Rittsteig-Svatá Kateřina, St2140-II/184 Eschlkam-Všeruby, St2146-II/189 Waldmünchen-Lísková, St2159-prozatím účelová komunikace Stadlern-Rybník, ST2155-II/197 Eslarn-Železná, St2173-II/199 Bärnau-Tachov, St2167-II/201 Mährling-Broumov.

Sít přeshraniční osobní dopravy se může stát efektivním nástrojem k propojení regionů podél hranice, k podpoře volného pohybu pracovní síly, ke kulturním i společenským stykům a v neposlední řadě k podpoře turistického ruchu v oblasti. Turistický ruch v těchto oblastech je nutné chápat jako jeden z pilířů regionálního hospodářství, vzhledem k možnosti jeho rychlého rozvoje. Financování provozu linek přeshraniční dopravy osob je nezbytné sladit se zajišťováním základní dopravní obslužnosti území. Zde je zapotřebí vyjednávat s vládami dotčených zemí o přiměřeném příspěvku k jejímu provozu, neboť místní územní celky k tomu nemají odpovídající finanční zdroje a zároveň odpovědnost vlád za stav tohoto území je neoddiskutovatelná. Navíc zde díky odlišnému mechanismu financování základní dopravní obslužnosti v Čechách a v Bavorsku není potřebná kompatibilita a je tedy nutné vytvořit na obou stranách hranice shodné podmínky k jejímu zajištění. Zde je třeba upozornit, že zejména v prvních letech výběr jízdného neumožní dopravcům provozování těchto linek ve vlastní režii, jejich dotování musíme proto chápat jako podporu rozvoje dotčených regionů.

Zároveň byl vznesen požadavek budoucí účasti politických zástupců regionu z parlamentů obou zemí na jednání pracovní skupiny doprava, aby byl zajištěn přímý přenos informací, potřeb a požadavků bezprostředně do nejvyšších politických struktur.

Plzeňský kraj – Horní Falcko, Darovanský dvůr u Plzně 21. -22. 5. 2012

Milan Chovanec
Hejtman Plzeňského kraje

Brigitta Brunner
Vládní prezidentka Horního Falcka