FRIEDRICH NAUMANN STIFTUNG Für die Freiheit.

kūlz WILHELM KÜLZ STIFTUNG

LIBERÁLNÍ TROJSTRANNÝ DIALOG ČESKO, NĚMECKO, POLSKO

Perspektivy regionální spolupráce: Infrastruktura a doprava

FOKUS

Impresum

Vydavatel
Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit
Střední Evropa a Pobaltí
Jugoslávská 620/29
CZ-120 00 Praha

/fnf-europe.org/prague
/fnf.europe
/fnfeurope

Autoři
Ladislav Bobr, Krzysztof Feret, Torsten Herbst

Redakce
Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit
Wilhelm-Külz-Stiftung

Produkce
COMDOK GmbH
Eifelstraße 14
D-53757 Sankt Augustin

Kontakt
Telefon +420 267 312 227
E-mail fnf-prag@freiheit.org

Datum vydání
Prosinec 2020

Poznámka k použití publikace
Tato publikace představuje informační nabídku Nadace Friedricha Naumanna pro svobodu. Publikaci lze získat bezplatně a je neprodejná. Nesmí být použita stranami nebo členy volebních týmů pro účely volební agitace (volby do Spolkového sněmu, zemských sněmů, jakož i volby do Evropského parlamentu).

Titulní strana: Vlak společnosti Länderbahn Trilex přejíždí železniční viadukt na německo-české hranici v blízkosti Žitavy
Zdroj: Marco.Warm / Shutterstock.com

Obsah

ÚVOD 5

INFRASTRUKTURA A DOPRAVA V POHRANIČNÍM TROJÚHELNÍKU ČESKO-NĚMECKO-POLSKO 6
(LADISLAV BOBR)

TŘI ZEMĚ, JEDEN DOPRAVNÍ PROSTOR 11
Teprve od rozšíření EU o východoevropské země srostlo trojmezí ještě těsněji (TORSTEN HERBST)

1. Volný pohyb a mobilita spojují regiony 11
2. Těsné historické vazby 12
3. Druhy dopravy od znovusjednocení 13
   - 3.1 Silnice 14
   - 3.2 Železnice 15
   - 3.3 Voda 16
   - 3.4 Letecká doprava 17
4. Výhled a shrnutí 17

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A DOPRAVNÍ SÍŤ V POHRANIČNÍ OBLASTI POLSKA SOUSEDÍCÍ S NĚMECKEM A ČESKOU REPUBLIKOU 19
Diagnóza a výzvy (KRZYSZTOF FERET)

- Vybrané znaky pohraniční oblasti 19
- Silniční síť 22
- Provozované tratě a železniční spoje 23
- Letiště a letecký provoz 24
- Vnitrozemská vodní doprava 24
- Závěry 25

O AUTORECH 26

Chtěli bychom srdečně poděkovat našim partnerům, Institutu pro politiku a společnost (ČR) a straně Nowoczesna (Polsko), za jejich podporu a spolupráci při realizaci projektu této publikace.

Úvod

Sjednocená Evropa musí růst zdola. To platí zejména pro nesčetné příhraniční regiony v Evropské unii. Zde je možné Evropu vnímat živě, její výhody jsou tu jednoznačně hmatatelné. Příhraniční regiony se staly modelem procesu sjednocení nejen díky tomu, že odpadla omezení na hranicích, nýbrž i díky nekonečné rozmanitosti aktivní, hranice překračující spolupráce. Evropa žije v příhraničních regionech v neposlední řadě také z angažovanosti občanů.

Pro liberály je ukotvení Evropy v regionech klíčovou otázkou budoucnosti, protože bez nich nemá Evropa ani žádnou budoucnost. Proto kanceláře Nadace Friedricha Naumanna pro svobodu v Praze a Lipsku zahrnuly – spolu se saskou Nadací Wilhelma Külze – budoucnost příhraničního regionu Německo-Polsko-Česko do své agendy. Se svými partnery, polskou stranou Nowoczesna a českým Institutem pro politiku a společnost, budeme společně s experty z oblasti politiky, hospodářství a vědy na akcích a v publikacích rozvíjet úvahy o perspektivách tohoto poutavého regionu.

To, co nyní držíte v rukou, je jedna ze tří publikací. Věnují se ústředním tématům – dopravní politice, zásobování energií a cestovnímu ruchu.

Ve všech těchto třech politických oblastech se již ukázalo, že trojúhelník zemí Sasko-Polsko-Česko může již nyní prezentovat mnoho příkladů vydařené spolupráce. Částečně se však jedná o dost strukturálně slabý region, který může z ještě intenzivnější přeshraniční spolupráce nesmírně profitovat. Je nutné rozvíjet potenciály regionu. A právě na tom se chceme podílet.

Dr. Detmar Doering, Vedoucí pražské kanceláře
Nadace Friedricha Naumanna pro svobodu

Ulrike Harzer, Výkonná ředitelka
Nadace Wilhelma Külze, Drážďany

Markus Müller, Lokální vedoucí kanceláře
Nadace Friedricha Naumanna pro svobodu v Lipsku

Infrastruktura a doprava v pohraničním trojúhelníku Česko-Německo-Polsko

Ladislav Bobr

Trojmezí jsou v rámci své existence často označována za místa se zvláštním významem, i když je jejich existence v rámci evropského prostoru poměrně častá. Obvykle zde lze pozorovat prolínání tří různých kultur, politických zájmů, ale i pokusů o mezistátní spolupráci. Nejinak je tomu i v případě Česka, Německa a Polska a jejich trojmezí. Toto místo vzniklo již v roce 1945 v rámci konání Postupimské konference, ale bez problémů bylo přístupné širší veřejnosti až po pádu železné opony a s tím spojeného uvolnění hranic mezi státy. Nová kapitola

Pohled shora na silnici v Jizerských horách, které jsou součástí Západních Sudet u hranice Česka a Polska

Zdroj: mareksaroch.cz / Shutterstock.com

rozvoje této oblasti se ještě urychlila vstupem Česka a Polska do Evropské unie. Došlo tak prakticky k úplnému odstranění bariér, které souvisí se státní hranicí. Navíc oblast může těžit i ze snah Evropské unie o nastolení úzké spolupráce příhraničních oblastí mezi sebou (Euroregion Silesia 2020). To se projevuje zejména participací jednotlivých sousedících regionů na různých evropských programech, jako je např. Phare CBC, Cíl 3 nebo Cíl 2, a vzniku euroregionu Neisse-Nisa-Nysa (2020a; viz Obr. 1).

Obr. 1 | Vymezení euroregionu

Zdroj: ČSÚ 2018

Na české straně lze nalézt poměrně hustou a kompaktní sídelní síť. Hampl a Marada (2015) za hlavní centra Libereckého kraje považují Liberec, Českou Lípu a Jablonec nad Nisou. Města se vyskytují zejména na hlavních dopravních tazích. Zbytek sídel tvoří rurální zázemí těchto větších měst. Propojení této oblasti se zbytkem euroregionu je odvislé od překonání pohraničních pohoří. Za dopravně problematické oblasti lze označit Ještědsko-kozákovský hřbet, Šluknovskou pahorkatinu, Lužické a Jizerské hory a Krkonoše. Jako bariéra působí i řeka Nisa, kde po 2. sv. válce chybí řada mostů. Do území euroregionu také zasahuje několik chráněných

území a dva národní parky. To může být vnímáno jako užitečné z pohledu kvality krajiny a rekreačního potenciálu (Bína 2010). Z druhé strany je to limitující faktor z hlediska výstavby či rozšiřování nové nebo stávající dopravní sítě.

Za hlavní silniční koridory zde můžeme považovat silnice I/10, I/13, I/14 a I/35. V současnosti byla většina I/35 na území kraje změněna na silnici pro motorová vozidla. Na sever od Liberce vede I/35 k Hrádku nad Nisou, kde se propojuje s německým (silnice B178) a polským silničním systémem u Žitavy. Silnice I/10 a I/14 jsou důležité pro spojení s polskou Jelení Horou. Klíčové pro meziregionální spojení jsou současné hraniční přechody Harrachov, Habartice a Hrádek nad Nisou. Ostatní přechody často nemají dostatečnou propustnost pro všechny typy vozidel. Zlepšení této situace může vést nejen ke zvýšení bezpečnosti (širší vozovka), ale např. i k lepším možnostem zásobování či přepravy pracujících a turistů.

Z pohledu železnice je významným přeshraničním koridorem trať Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava – Drážďany, Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba – Jelení Hora – Wrocław. Potenciál pro rozvoj mají napojení na Zhořelec či Drážďany, ale i přes Chotěbuz na Berlín. V koncepci vysokorychlostních tratí (RS1-5) není počítáno s jejich vedením přes Liberec. Celý region trojmezí byl zapojen do projektu Trans-Borders s cílem poukázat na možnosti propojení trojmezí s okolním evropským i českým prostorem. Regionu by mohlo pomoci zřízení odbočky transevropské dopravní sítě TEN-T koridoru North Sea – Baltic z Lodži přes Wrocław do Drážďan, kde by mohlo dojít k propojení s českou vysokorychlostní tratí RS4 (Praha–Drážďany). Takováto trasa má potenciál obsloužit celé příhraničí v této oblasti.

Pro euroregion Neisse-Nisa-Nysa v Ústeckém kraji dle Hampla a Marady (2015) považujeme za významná střediska dvojici Rumburk a Varnsdorf. Tato část regionu je specifická vysokým propojením sídelních útvarů z pohledu zástavby a relativní blízkosti kvalitní německé dopravní sítě. Dopravní propojení se zbytkem euroregionu je zprostředkováno jednou silnicí I. třídy (I/9), silnicemi II. třídy 263-267 a jednokolejnou neelektrifikovanou železnicí. Mimo hlavní tahy tkví problém silniční sítě této oblasti zejména ve stavu vozovky a její šířce (Velký Šenov 2020). Potenciální možnost zlepšení přináší vytvoření kvalitního rychlostního silničního propojení mezi Dolní Poustevnou a Rumburkem. Zvažovat lze i zlepšení možností dopravy v klidu s ohledem na turistickou atraktivnost regionu.

Dle Libereckého kraje (2020) lze za hlavní problémy silniční dopravy české části euroregionu považovat její nízkou kapacitu a technicky nevyhovující úroveň. Problémy se shlukují zejména v místech hlavních tahů v blízkosti větších center či

míst koncentrujících hospodářské aktivity. Není zde vybudováno vysokorychlostní dopravní propojení s velkými městy v rámci euroregionu. Dle Libereckého kraje (2020) je problémem i doprava v klidu, a to zejména v místech dopravních terminálů a v obytných zónách či v turisticky atraktivních místech.

Za jednu z velkých výzev v české části euroregionu lze označit stavebně-technický stav železniční dopravy a s ním spojené problémy (Liberecký kraj 2020) vyplývající z historického trasování současných tratí. Potenciál pro zlepšení přeshraniční železniční dopravy má oprava a modernizace polské části peážní trati Liberec–Žitava–Varnsdorf. Již dnes má Liberec díky dopravci Trilex přístupnější Drážďany než Prahu. Tato společnost se stará o propojení regionu trojmezí již od roku 2010. Všechny dlouhodobé záměry jsou však na české straně ohroženy zdlouhavým administrativním procesem a problémy se zajištěním získávání stavebních pozemků (ČT 24 2020a, b). V euroregionu existuje koncepce přeshraniční spolupráce v dopravě. Má stanoveny hlavní cíle i návrhy opatření, kterými je usilováno o jejich naplnění (viz Tab. 1).

Tab. 1 | Specifické cíle prioritní oblasti doprava

Silniční doprava	Železniční doprava a veřejná hromadná doprava
Pokračování ve společném plánování rozvoje silniční sítě a koordinaci investic	Vytváření atraktivní společné dopravní nabídky pro obyvatele a turisty
Zlepšení stavu a zajištění údržby silniční sítě v příhraničí	Zlepšení kvality dosavadních přeshraničních spojení a iniciace nových propojení
Zvýšení bezpečnosti silniční dopravy	Zvýšení bezpečnosti železniční dopravy díky modernizaci infrastruktury a nasazení modernějších vozidel
	Zlepšení rámcových podmínek pro nasazování vozidel a pro udělování technických osvědčení pro jejich provoz

Zdroj: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa 2020b

Z výsledků příhraniční spolupráce můžeme jmenovat např. společnost Trilex či existenci euroregionální jízdenky. Ta umožňuje využívat integrované systémy v rámci celé polské části euroregionu, v Česku (IDOL a Šluknovský výběžek) a německý dopravní systém ZVON. Kvalitní a provázaná dopravní síť není prospěšná jen pro transport osob či nákladu, jak ukazuje pokračující přeshraniční spolupráce složek integrovaného záchranného systému, ale i pro ochranu zdraví lidí v rámci euroregionu.

Obecně je bráno propojení Česka a zbytku euroregionu jako kapacitně dostačující, je ale potřeba dbát na jeho zkvalitňování a bezpečnost. Poloha euroregionu mezi dvěma TEN-T koridory (Orient/East – Med a Baltic Adriatic) nabízí příležitost k jejich propojení např. s využitím dálnice A4 mezi Wrocławi a Drážďany a souběžných železničních tratí. V tomto případě by měla okolní sídla včetně Liberce usilovat o vysokorychlostní napojení s takto vzniklým koridorem. V ideálním případě je vhodné vysokorychlostně propojit Liberec, Žitavu a Zhořelec. Potenciál pro vedení tohoto propojení má vedle Německa i polská strana, a to díky nízké hustotě sídel a těžebnímu prostoru (v případě revitalizace). Lze využít i možnosti budování mostů na řece Nise v úseku mezi Žitavou a Zhořelcem.

Je vhodné posilovat zejména současnou dopravní infrastrukturu na české a polské straně i za cenu budování nových tahů či překladu současných tras. V případě nemožnosti přeložení tras je vhodné zvážit možnosti intenzifikace těch současných. V rámci toho se nabízí i možnost posílení meziměstské dopravní spolupráce sousedících přeshraničních měst. Obecně je vhodné využít kvalitní německou dopravní síť v oblasti a případná propojení realizovat přes ni. Cílem by mělo být zrychlení, navýšení kapacity a bezpečnosti. Česká strana rovněž může pomáhat s odstraňováním administrativních a legislativních překážek v rámci jednotlivých států a zpracovávat analýzy potřeb v rámci euroregionu. Tato pomoc je užitečná zejména v případech plánování výstavby či rozšiřování dopravní sítě v chráněných oblastech, kterých je na české straně velké množství.

Tři země, jeden dopravní prostor

Teprve od rozšíření EU o východoevropské země srostlo trojmezí ještě těsněji

Torsten Herbst

1. Volný pohyb a mobilita spojují regiony

Nejpozději od rozšíření EU o východoevropské země v roce 2004 zaujal Svobodný stát Sasko centrální dopravní polohu v Evropě. Volný pohyb zboží a osob je nemyslitelný bez mobility a moderní dopravní infrastruktury. Avšak mobilita přesahující hranice není žádná samozřejmost. To ukázalo rozsáhlé uzavření hranic ze strany Polska a Česka na jaře 2020 kvůli pandemii koronaviru. Na dálnicích před hranicemi se tvořily dlouhé kolony nákladních aut. Tisícům pendlerů bylo zabráněno

Inter-City Express společnosti Deutsche Bahn na hlavním nádraží v Drážďanech, Sasko

Zdroj: Nick Kee Son / Shutterstock.com

ve výkonu jejich práce a četné podniky na obou stranách hranice dočasně přišly o některé zaměstnance. Mnoho z těchto lidí bylo nuceno se rozhodnout mezi prací a rodinou, penězi a jistotou, nebo mezi prací a domovem. To nám ještě lépe ukazuje, jakou klíčovou roli má svoboda pohybu a mobilita ve srostlém evropském regionu.

2. Těsné historické vazby

Pohled do dějin prozrazuje, že vztahy v trojmezí mezi Saskem, Polskem a Čechami byly vždy těsné a udržované. Téměř tisíc let bylo Saské království a České království, jakož i knížectví ve Slezsku součástí Svaté říše římské národa německého. Po zrušení Říše římské bylo Saské království, Slezsko jakožto součást Pruska i Čechy jakožto součást Rakouského císařství součástí Německého spolku. Po prusko-rakouské válce v roce 1866 a následném založení Německého císařství v roce 1871 se trojmezí stalo hraničním regionem mezi Německem a Rakousko-Uherskem. Po porážce Rakouského a Německého císařství v 1. světové válce a následném zrušení hohenzollernské a habsburské monarchie byla poprvé vytyčena hranice mezi Německem a Československou republikou založenou v roce 1918. Po uchopení moci Hitlerem se příhraniční region mezi Saskem, Čechami a Slezskem rychle stal středem světových dějin. Mnichovská dohoda z roku 1938 donutila Československo postoupit Německé říši české a moravské území Sudet. Následný teror válečných let proměnil střední Evropu v rozvaliny.

Po skončení 2. světové války byly šance na rychlé zotavení hospodářství v pohraničním regionu mezi Saskem, Polskem a Československem špatné tak, jak jen je možné si představit. Milióny lidí byly na útěku nebo byly vyhnány. Osídlení novými skupinami obyvatel, socialistický hospodářský systém a přísný sovětský okupační režim bránily ve velké míře přeshraniční spolupráci. Navíc sovětskou reparační politikou trpěla zejména dopravní infrastruktura v NDR, protože vedle průmyslových zařízení a strojů bylo demontováno také zhruba 11 800 kilometrů železničních kolejí a poté odvezeno do SSSR. Odhadem činila hodnota demontáží v sovětské okupační zóně 2,6 miliardy USD, zatímco ve třech západních zónách byla demontována zařízení v hodnotě pouhých 0,6 miliardy USD. V následujících 40 letech se NDR téměř nepodařilo zacelit takto vzniklé mezery v dopravní síti. Jednak v reálném socialismu chyběly finanční prostředky a stavební materiály a také politické úvahy státní strany SED vedly k tomu, že se pozornost zaměřila na několik málo velkých projektů v oblasti dopravy, jako příměstská dráha v Berlíně (tzv. S-Bahn) nebo železniční trať Berlín–Rostock.

Krátce po svém založení podepsala NDR v červenci 1950 Zhořeleckou smlouvu a akceptovala tak linii Odra–Nisa jakožto „definitivní německo-polskou státní hranici". V důsledku vytyčení hranice bylo mezi NDR a Polskem rozděleno asi 50 obcí a sedm měst, tři dodnes existují jako dvojměstí. Z východní části města Görlitz se stal Zgorzelec (Zhořelec) a nově vzniklé jazykové hranice měly obě země na následující desítky let od sebe velmi vzdálit. I přes často proklamované „bratrství" socialistických států nedošlo do roku 1989 k žádnému relevantnímu rozšíření dopravních cest mezi východoněmeckými okresy Karl-Marx-Stadt (Chemnitz = Saskou Kamenicí) a Drážďany, jakož i Polskem a tehdejším Československem.

3. Druhy dopravy od znovusjednocení

Důsledky sovětské reparační politiky a čtyři desetiletí socialismu byly koncem 80. let velmi působivě viditelné na stavu dopravní infrastruktury. Opotřebované silnice, jakož i koleje a mosty ve špatném stavu ovlivňovaly po znovusjednocení nejen dopravu v rámci nových spolkových zemí, nýbrž i přeshraniční spojení mezi Saskem, Polskem a Československem, později Českou republikou. Pozdní NDR sice disponovala s asi 14 000 kilometry nejhustější železniční sítí v Evropě, ale výkonná železniční doprava byla kvůli mizernému stavu možná jen velmi podmíněně. Pouze asi třetina tratí byla vícekolejná, zhruba čtvrtina byla elektrifikovaná, dvě třetiny stavědel pocházely ještě z doby před 2. světovou válkou a necelá polovina všech železničních mostů byla starší 85 let a některé z nich zchátralé.

S německým sjednocením vznikla na sasko-polské a sasko-české hranici navíc „tvrdá" vnější hranice EU s intenzivními kontrolami, která dlouho znesnadňovala plánování a realizaci infrastrukturálních opatření také v přeshraniční dopravě. Intenzivnější přeshraniční spolupráce se rozvíjela postupně. S podpisem „Společného prohlášení o spolupráci" dne 5. prosince 1992 se vytvořil první základ pro novou sasko-českou kooperaci. Cílem prohlášení bylo mimo jiné vybudování výkonných silničních a železničních spojení. Jedním z předsevzetí tak například bylo vytvoření hraničních přechodů rozmístěných vždy po deseti kilometrech. Ve společné pracovní skupině jednou ročně zasedající střídavě v Sasku a Česku se navíc měly projednávat dosažené pokroky.

Základ spolupráce mezi Saskem a Dolnoslezským vojvodstvím tvoří „Společná prohlášení o spolupráci" ze dne 17. září 1999 a 2. května 2000. Stejně jako se sousedy v Česku byla i zde založena pracovní sasko-dolnoslezská pracovní skupina, jednou ročně zasedající střídavě v těchto zemích. V průběhu 90. let navíc vznikly

mezi Polskem, Českem a Svobodným státem tzv. „Euroregiony“. Zejména na úrovni krajů tak vznikla další fóra přeshraniční spolupráce. Ve čtyřech euroregionech Nisa (Nisa – Neisse – Nysa), Elbe/Labe, Krušnohoří/Erzgebirge a Egrensis se od té doby mimo jiné diskutuje také o tématech přeshraniční dopravy. V rámci všech těchto formátů se podařilo v poslední dekádě 20. století a první dekádě 21. století dohnat nedostatečnou modernizaci v dopravní infrastruktuře.

S rozšířením EU o východoevropské země v květnu 2004 a vstupem Polska a Česka do schengenského prostoru v prosinci 2007 se saský pohraniční region konečně posunul do středu sjednocené Evropy. Nejen zrušení hraničních kontrol, nýbrž také se vstupem spojený volný pohyb pracovníků na pracovním trhu vedly ke značnému zvýšení provozu na hranicích. Avšak dokonce i po zrušení hraničních kontrol cestování často ztěžovaly na silnicích a železnici neuskutečněné investice.

3.1 Silnice

Po znovusjednocení došlo v Sasku, stejně jako ve většině bývalých socialistických států, k mohutnému přesunu nákladní dopravy ze železnice na silnici. Zejména silniční dopravní infrastruktura v pohraniční oblasti s Polskem a Českem nebyla schopna tuto zvýšenou dopravu téměř pojmout. Tak bylo v roce 1993 na hraničním přechodu Zinnwald/Cínovec na spolkové silnici 170 denně odbaveno v průměru 820 nákladních automobilů. Navíc existovalo podél asi 450 kilometrů dlouhé hranice mezi Českem a Saskem pouze 16 hraničních přechodů pro motorová vozidla. Aby se zejména Krušným horám ulevilo od těžké nákladní dopravy, byla v letech 1994 až 2004 mezi Drážďany a Lovosicemi navíc provozována kombinovaná doprava, tzv. „RoLa“. Tato forma přesunu dopravy na železnici se však do budoucna neprokázala jako životaschopná.

Výstavbě dopravních cest se na tomto pozadí dostalo v období let po znovusjednocení zvláštního významu. Dnes mohou osobní auta přejíždět hranici na celkem 42 hraničních přechodech – na 33 do České republiky a devíti do Polska. Pro osobní dopravu se tak přeshraniční spojení značně zlepšila. Pro nákladní dopravu byly navíc na několika hraničních přechodech zvýšeny tonáže.

Mimořádný význam pro zlepšení dopravní infrastruktury mezi Saskem a Českem měla výstavba přeshraniční dálnice A 17/E55 (D 8) Drážďany–Praha. Ačkoli první plány na takové spojení pocházely ze 30. let minulého století, nebyly v následujících padesáti letech nikdy vážně rozvíjeny. K tomu došlo teprve po zhroucení východního bloku. K prvním přímluvcům spojení patřil tehdy na německé straně

liberální mládežnický spolek Jungliberale Aktion Sachsen (JuliA), který v polovině 90. let svou plakátovou kampaní „Snídaně v Praze“ upozorňoval veřejnost na výhody trasy.

Po otevření v prosinci 2006 se tak mohla podstatně zlepšit jak nákladní, tak i turistická doprava. V roce 2017 byl navíc dokončen poslední chybějící úsek mezi Bílinkou a Řehlovicemi v délce 12 km na české straně. Také dálnice A4 končila před mírovou revolucí ještě v Budyšíně. Rozšíření realizované v období let po znovusjednocení tak dnes umožňuje plynulé spojení přes Görlitz/Zhořelec do Polska. Ve veřejné místní dopravě na silnici existují přeshraniční spoje do sousedních zemí Polsko a Česko už jen ojediněle. V tarifní oblasti Dopravního svazu Horní Lužice a Dolního Saska (ZVON) k tomu patří například autobusové spoje mezi Žitavou a Petrovicemi nebo městská autobusová linka P v rámci Zhořelce (Görlitz/Zgorzelec). V oblasti Dopravního svazu Horního Polabí (VVO) vyjíždějí některé autobusové linky ze saské státní hranice směrem do Česka.

3.2 Železnice

Stejně jako v celé bývalé NDR se i železniční síť ve Svobodném státě Sasko nacházela po znovusjednocení v dezolátním stavu. Analogicky k silnicím musely být od té doby také na železnici investovány miliardy do rozšiřování a nové výstavby a modernizace. V celém Sasku byly mezitím z provozu vyřazeny stovky drážních kilometrů, zatímco na jiných tratích byly rozsáhle modernizovány koleje, signalizační zařízení, výhybky a mosty. Nejnovějším případem tohoto vývoje je zprovoznění nově elektrifikované a zdvoukolejněné trati z obcí Knappenrode a Horka přes Nisu do polského městečka Węgliniec, které proběhlo při příležitosti změny jízdního řádu v prosinci 2018. Po této železniční trati má být v budoucnu odbavována větší část německo-polské nákladní dopravy. Také koridor hlavní evropské dopravní sítě z Hamburku přes Berlín a Prahu do jižní Evropy byl rozsáhle modernizován a tímto začleněn do transevropské dopravní sítě. Tak byla trasa mezi Drážďany, Pirnou a Prahou součástí Spolkového plánu dopravních cest 1992 a 2003. V červnu 1995 uzavřely Německo, ČR a Rakousko dohodu o rozšíření trati. V důsledku toho byly mezi jiným v úseku Drážďany–Pirna postaveny dvě nové koleje pro dálkovou dopravu. Stavba byla dokončena v prosinci 2004.

V přeshraniční železniční infrastruktuře existuje nicméně i nadále velká potřeba dalšího rozvoje. Tak je například dnes elektrifikován pouze jeden ze třech hraničních přechodů mezi Saskem a Polskem. Také na hranici mezi Saskem a Českou republikou je železniční přechod Schöna/Dolní Žleb jediným elektrifikovaným

přechodem. Všech ostatních osm tratí bylo možné i v roce 2020 přejíždět pouze dieselovými lokomotivami. Také 103 kilometrů dlouhá trasa z Drážďan do Zhořelce není dodnes elektrifikována. Neexistuje ani jedna jediná přeshraniční železniční trasa, po které by bylo možné jezdit vysokorychlostní dopravou rychlostí nejméně 200 km/h.

Kvůli přetrvávající nedostatečné modernizaci, jakož i periferní poloze pohraničního regionu jsou bezpřestupové dálkové spoje v trojmezí až dodnes vzácností. Mezi Saskem a Polskem jezdily v letech 2008 až 2015 tři páry vlaků tzv. expresu Drážďany–Wrocław, dokud nebyl z důvodu vysokých nákladů jeho provoz zastaven. Pouze na trase mezi Drážďany a Prahou existuje od znovusjednocení nabídka dálkové dopravy bez přestupu. Vlaky státních drah ČD a maďarské státní dráhy MAV tam dočasně jezdí v dvouhodinovém taktu. Od tohoto roku tam navíc jezdí každodenní spoj s vlakem railjet České dráhy a rakouských spolkových drah ÖBB na trase Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň – Štýrský Hradec.

Podobně jako na silnici se také nabídka místní dopravy na železnici skládá ze třech – ve velké míře oddělených – národních částí. Výjimku v oblasti dopravního svazu ZVON tvoří například regionální linka 1 z Drážďan přes Görlitz do polského Zgorzelce nebo regionální linka 2 z Drážďan přes Žitavu do Liberce. Jižně od Drážďan navíc jezdí regionální linka 20 přes Bad Schandau do Děčína. V regionu Vogtland jezdí přeshraniční regionální linky 1, 2 a 5. Kooperace na úrovni tarifních svazů navíc přispívají ke zlepšení přeshraniční nabídky mobility. Cestující tak mohou s tzv. jízdenkou Labe – Elbe využívat téměř všechny autobusy a dráhy v celé integrované oblasti Dopravního svazu Horního Polabí (VVO), jakož i v okrese Ústí nad Labem na české straně.

3.3 Voda

Dlouhou dobu bylo i Labe jedním z nejdůležitějších spojení pro nákladní dopravu mezi Saskem a Čechami. Mezitím řeka jakožto nákladní dopravní cesta téměř pozbyla významu. Zatímco v roce 2010 se vnitrozemskou lodní přepravou se startem a cílem v Sasku odtransportovalo ještě 781 000 tun, v roce 2018 to bylo již jen 119 000 tun, tedy méně než jedna šestina. Navíc bylo Labe v letech 2018 a 2019 kvůli suchu po dobrou polovinu roku nesjízdné. Napravit to má již dlouho plánovaný plavební stupeň Děčín. Zda a kdy se projekt uskuteční, nelze momentálně povědět.

3.4 Letecká doprava

Rozšiřování silniční a železniční infrastruktury v období let po znovusjednocení mělo pozitivní dopady také na napojení letišť v trojmezí. Zatímco však počty cestujících na saských letištích v Lipsku a Drážďanech stagnují, slavilo letiště v Praze v uplynulých letech – pokud jde o počty pasažérů – jeden rekord za druhým. Počet cestujících se tak od roku 2003 zdvojnásobil a v roce 2018 činil zhruba 16,8 milionu pasažérů. Pro porovnání: V Drážďanech a Lipsku bylo ve stejném roce odbaveno jen asi 4,2 milionu pasažérů. I když koronavirová pandemie připravila tomuto vývoji náhlý konec, zůstane pražské letiště i do budoucna pro cestující ze Saska atraktivní. Letiště má na svou velikost velmi lákavou nabídku a prostřednictvím společností Lufthansa, Swiss nebo KLM je výborně napojené na mezinárodní uzlová letiště. Také na východ od Zhořelce pouze 200 km vzdálené letiště Wrocław je z východního Saska rychle dosažitelné.

4. Výhled a shrnutí

Po krátkém ohlédnutí do historie je možné konstatovat: Nabídka mobility nebyla v regionu trojmezí nikdy tak dobrá jako dnes, zároveň však dalece zaostává za přeshraničními spojeními na jihu a západě Německa. Například dnes je zapotřebí pro cestu vlakem na dvakrát tak dlouhé trase z Frankfurtu nad Mohanem do Paříže zhruba stejně dlouhá doba jako z Drážďan do Wrocławi. A zatímco dnes se více než 300 kilometrů mezi Bruselem a Frankfurtem nad Mohanem zvládne po třech hodinách jízdy vlakem, na spojení mezi Drážďany a Prahou o délce něco málo přes 100 kilometrů je zapotřebí téměř stejně dlouhá doba.

Jak na silnici, tak i na železnici dokázaly investice od roku 1990 na mnohých místech zapůsobit. Přesto existuje ve všech druzích dopravy i nadále velká potřeba investic. Lepší dopravní spojení mezi Saskem, Polskem a Českem jsou nejen základem hospodářského růstu, ale zejména nosnými pilíři pro sociální výměnu a kulturní vztahy v příhraničních regionech.

Na silnici půjde do budoucna zejména o to, aby bylo možné pojmout očekávaný růst nákladní dopravy. Prognózy vycházejí z toho, že do roku 2030 vzroste nákladní doprava do/z Polska o 27 procent, do/z České republiky o 56 procent. Navíc odklon od uhlí, o kterém bylo rozhodnuto, postaví Lužici před velké ekonomické výzvy, a bude tedy vyžadovat také rozsáhlé investice do dopravní infrastruktury.

Ve východním Sasku proto musí jít zejména o to, aby bylo v blízké době realizováno rozšíření dálnice A4 na dálnici šestiproudou. Stejně tak je nutné urychlit elektrifikaci trasy Drážďany–Zhořelec, na kterou region čeká již od roku 2003. Toto je předpokladem pro možnou nabídku železniční dálkové dopravy do Wrocławi nebo do Krakova. Také elektrifikace dalších hraničních přechodů do Polska a Česka má velký význam pro větší flexibilitu na železniční síti.

V osobní dopravě je největším potenciálem pro budoucnost rozšíření a nová výstavba železniční trasy z Drážďan do Prahy. Poté, co bylo již v únoru 2009 podepsáno mezi vládou Svobodného státu Sasko a vládou České republiky prohlášení o záměru výstavby výkonné vysokorychlostní trati, běží předběžné plánování trasy na nejvyšší obrátky. Experti však vycházejí z toho, že trať bude dokončena nejdříve koncem 30. let tohoto století. Jízdní doba mezi Drážďany a Prahou by se měla zkrátit z téměř dvou a půl hodin na pouhou hodinu. Spolková vláda má momentálně v úmyslu společně s Rakouskem a Českou republikou uzavřít prohlášení o záměru rozšíření dalších úseků trati na koridoru Berlín–Praha–Vídeň. Jak Praha, tak i Vídeň by se tak mohly Svobodnému státu Sasko značně přiblížit.

Dopravní infrastruktura a dopravní síť v pohraniční oblasti Polska sousedící s Německem a Českou republikou

Diagnóza a výzvy

Krzysztof Feret

Cílem tohoto textu je identifikovat hlavní výzvy v oblasti modernizace a rozšiřování dopravní infrastruktury na území dvou polských vojvodství: Lubušského a Dolnoslezského (viz mapa 1). Tato vojvodství se nacházejí nejblíže trojúhelníku „Německo – Česká republika – Polsko" a v nejvyšší míře představují polský potenciál přímých přeshraničních vztahů. Budoucí projekty týkající se dopravní infrastruktury by měly posílit komunikační dostupnost míst s největším potenciálem rozvoje a odstranit z dopravního hlediska vyloučené oblasti. Týká se to všech druhů dopravy provozovaných a využitelných na tomto území. Při přípravě této studie autor využil svých znalostí a údajů, které jsou k dispozici v celostátních a regionálních sdělovacích prostředcích uveřejňujících oficiální statistiky.

Vybrané znaky pohraniční oblasti

Dopravní systém oblasti je obvykle utvářen třemi hlavními faktory: sídelní strukturou, umístěním podniků vytvářejících hrubý domácí produkt (HDP) a prostorovým uspořádáním cestovního ruchu.

V Lubušském vojvodství (na mapě označené číslem „**1**") žilo v polovině roku 2019 více než 1 milion lidí (1 013 031). To představovalo 2,6 % populace Polska. Počet obyvatel v důsledku migrace obyvatelstva a nízkého přirozeného přírůstku neustále klesá. Více než 60 % lidí žije v jižní části Lubušského vojvodství, především v Zelenohorském subregionu (zde byla také nejvyšší hustota zalidnění). Zbytek připadá na severní část, kolem města Gorzów Wielkopolski.

Hrubý domácí produkt (HDP) Lubušského vojvodství činil na obyvatele 82,3 % celostátního průměru a byl vytvořen firmami, z nichž 60 % mělo sídlo v jižním subregionu – kolem města Zelená Hora [*Zielona Góra*] a v okresech podél jižní hranice vojvodství. Zbývajících 40 % podniků působilo v Gorzowském subregionu (severní část). Jejich největší koncentrace je v samotném městě Gorzów Wielkopolski a v okrese Gorzów.

Lubušské vojvodství se vyznačuje zvláštním přírodním bohatstvím, včetně mnoha lesů, jezer a bohaté fauny a flóry. Životní prostředí vojvodství prošlo transformací jen v malé míře a je málo znečištěné. Téměř 40 % plochy vojvodství tvoří zákonem chráněné oblasti a více než 25 % je chráněno v rámci soustavy Natura 2000.

Mapa 1 | Oblast Polska s uvedením zkoumaných vojvodství

Zdroj: Encyclopædia Britannica, https://www.britannica.com/place/Poland#/media/1/466681/61691, 30.09.2020

Z hlediska rozvoje turistické infrastruktury je Lubušské vojvodství nejednotné a silně prostorově koncentrované. Nejvíce (více než 60 %) turistických ubytovacích zařízení působí v severní a centrální části vojvodství.

Dolnoslezské vojvodství – označené na mapě číslem „**2**" – obývá téměř 3 miliony osob, což představuje 7,6 % polského obyvatelstva a 5. místo v zemi z hlediska počtu obyvatel. Obyvatelstvo se soustřeďuje kolem Wrocławi (okresy: Oleśnica, Trzebnica, Średź a Wrocław) a měst Legnica a Głogów (okresy: Głogów, Legnica a Lubin), jakož i v obcích v příměstských oblastech měst Bolesławiec a Jelenia Góra. To naznačuje pokračující intenzivní proces suburbanizace kolem nejvýznamnějších městských center v regionu. Problém depopulace se vyskytuje v jižní části Dolního Slezska (horské a podhorské oblasti) a v části oblasti, která se nachází na severu regionu (*okresy: Górowo a Milice*).

Hrubý domácí produkt (HDP) Dolnoslezského vojvodství na obyvatele činil 110,5 % celostátního průměru (což řadilo region na druhé místo mezi polskými vojvodstvími) a 76 % evropského průměru. Nejvyšší HDP na obyvatele měly subregiony: město Wrocław, legnicko-głogowský a dále wrocławský. Nejnižší HDP na jednoho obyvatele zaznamenaly subregiony: Wałbrzych a Jelenia Góra.

V Dolním Slezsku se největší cestovní ruch v roce 2018 soustředil ve Wrocławi a v horských okresech (Sudety). V letech 2016–2018 se počet osob, které navštívily Dolní Slezsko, zvýšil téměř o 20 %. Největší nárůst počtu turistů byl zaznamenán v pohraničních okresech (zejména v okrese Zgorzelec) a v okresech nacházejících se v centrální části regionu.

Syntetické srovnání obou vojvodství s ohledem na faktory určující dopravní systém vede k následujícím závěrům:

a) Obě vojvodství mají nerovnoměrnou sídelní strukturu s tendencí k jejímu zahušťování v největších městech a kolem nich.

b) Umístění podniků se zhruba shoduje se sídelní strukturou a spolu s ní vytváří silné spádové oblasti.

c) Turistický ruch představuje samostatnou spádovou oblast a spíše se neshoduje se sídelní strukturou a umístěním ekonomických subjektů.

Obě vojvodství se výrazně liší, pokud jde o potenciál a jeho využití. Dolnoslezské vojvodství je z územního hlediska výrazně větší, vytváří vyšší hrubý domácí produkt na obyvatele (převyšuje i polský průměr) a je lépe rozvinuté z turistického hlediska.

Silniční síť

Za posledních deset let se silniční síť v Lubušském vojvodství rozšířila o zhruba 10 %. Přibylo 12 % hlavních tahů (včetně dálnic a rychlostních silnic), zatímco místních komunikací je zhruba o 31 % více než před 10 lety, kdy nebyly téměř vůbec stavěny vojvodské a okresní silnice. Počet registrovaných automobilů se však zvýšil o 40 % a objem přepravovaného nákladu v mezinárodní dopravě až o 80 %. Vojvodstvím prochází úsek dálnice A2 z východu na západ a úsek rychlostní silnice S3 ze severu na jih. Z hlavních dálničních a silničních tahů bylo v roce 2019 56 % v dobrém stavu, ale až 26 % ve špatném stavu, tzn. ve stavu vyžadujícím neprodleně opravu. V nejhorším stavu je silnice č. 27 spojující okres Žary s hlavním městem vojvodství – Zelenou Horou. Komunikační dostupnost jednotlivých lokalit se značně liší. Průměrná rychlost pro překonání vzdálenosti mezi dvěma největšími městy činí 104 km/h, zatímco k odlehlým okresním městům lze dojet průměrnou rychlostí 58 až 78 km/h.

V Dolnoslezském vojvodství za posledních 10 let přibylo také zhruba 10 % silnic. Délka hlavních tahů (včetně dálnic a rychlostních silnic) se mírně zvýšila (cca o 2 %), zatímco místních komunikací přibylo 35 %. Počet registrovaných vozidel a hmotnost přepravovaného nákladu v mezinárodní dopravě rostly podobným tempem jako v Lubušském vojvodství. V současné době prochází vojvodstvím úsek dálnice A4 z východu na západ a úseky rychlostních silnic S3, S5 a S8 ze severu na jih. Z hlavních dálničních a silničních tahů bylo v roce 2019 55 % v dobrém stavu a 19 % ve špatném stavu, tzn. ve stavu vyžadujícím neprodleně opravu. Jižní část vojvodství je mnohem méně pokryta sítí hlavních dálničních a silničních tahů. Úseky těchto silnic jsou teprve plánovány nebo jsou ve fázi přípravy. Ze vzdáleného Kłodzka do Wrocławi tak můžete jet maximálně průměrnou rychlostí 65 km/h.

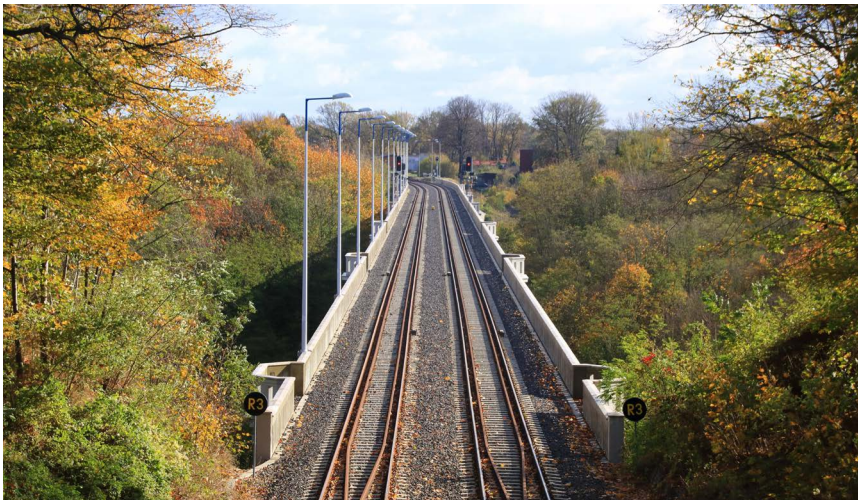
Je třeba zdůraznit, že dálnice a rychlostní silnice přinášejí velkou přidanou hodnotu především mezi velkými centry (metropolemi, vojvodskými městy) a zlepšují bezpečnost tranzitní dopravy. Nejsou však přímou zárukou místního rozvoje. Velké investice do infrastruktury nemají vliv na finanční situaci obcí, na jejichž území jsou umísťovány, na osídlení v jejich oblasti ani na stav místních firem. Slabě přitahují také nové investice (zde rozhoduje především vzdálenost do velkého

města). Neexistuje také žádný významný dopad rychlostních silnic na bezpečnost na místních komunikacích nebo ve městech (s výjimkou úseků tvořících městské okruhy). Koncepce dálnic a rychlostních silnic by proto měla zahrnovat také jiné silnice v oblasti, kde jsou realizovány investice (především ty, které přivádějí dopravu k dopravním uzlům). Je nutná větší soudržnost investičních programů na různých úrovních, aby důsledkem dobré silniční dostupnosti třeba jen jednoho velkého města bylo současné připojení k dobře propojené místní síti.

Provozované tratě a železniční spoje

V Lubušském vojvodství bylo v roce 2018 v provozu 912 km železničních tratí, z nichž bylo 45 % dvou- a vícekolejných. Od roku 2010 se celková délka provozovaných železničních tratí snížila o 6 %, což se týkalo především jednokolejných tratí. Současná hustota železniční sítě v oblasti Dolnoslezského vojvodství činí 6,5 km na 100 km² plochy. Většina obyvatel vojvodství uvádí železnici jako preferovaný prostředek hromadné dopravy. Současná nabídka provozovatelů železnic je však často důvodem vzdání se tohoto druhu dopravy, a to kvůli chybějícím spojům nebo jejich malému počtu, jízdnímu řádu, který není přizpůsoben potřebám, dlouhé době jízdy a chybějícímu propojení v uzlových stanicích.

Viadukt přes Nisu v saském Zhořelci, pohled směrem do Polska



Zdroj: Horst Bingemer / Shutterstock.com

V Dolnoslezském vojvodství bylo v roce 2018 využíváno 1 695 km železničních tratí, z nichž více než polovina byla jednokolejných. Od roku 2010 se celková délka provozovaných železničních tratí snížila o 4 %, což se týkalo především jednokolejných tratí. Současná hustota železniční sítě v oblasti Dolnoslezského vojvodství činí 8,5 km na 100 km² plochy. Většina tratí byla postavena před více než 100 lety a později modernizována (včetně elektrifikace). V roce 2019 se počet cestujících přepravovaných po železnici zvýšil ve srovnání s předchozím rokem o 21,7 %. Byla rozšířena přepravní nabídka vojvodských železničních spojů osobní dopravy. Provozovány byly přeshraniční spoje do Libereckého a Královéhradeckého kraje v České republice a také do Görlitzu a Drážďan v Německu. Zkvalitňovaly se také spoje Wroclawské aglomerační železnice (WKA).

Letiště a letecký provoz

Na území uvedených dvou pohraničních vojvodství působí dvě letiště obsluhující pravidelné spoje. Letiště Zielona Góra - Babimost odbavilo v roce 2019 více než 33 tisíc cestujících během 868 letových operací. Letiště Zielona Góra obsluhuje výhradně spoje do Varšavy, a to dvakrát za den.

V podstatně větším měřítku funguje letiště Wrocław-Strachowice. V roce 2019 odbavilo cca 3,5 milionu cestujících během více než 27 tisíc letových operací. Jedná se o čtvrtý nejlepší výsledek v Polsku. Síť spojů sestává z několika desítek evropských destinací, které jsou obsluhovány pravidelnými a nízkonákladovými leteckými společnostmi, a charterových evropských a afrických destinací.

Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava má v Polsku okrajový význam a přepravuje pouze cca 0,3 % objemu nákladu celé pozemní dopravy. Samosprávy obou vojvodství plánují podpořit modernizaci Oderské vodní cesty [Odrzańska Droga Wodna] E30 (Odra) a Mezinárodní vodní cesty E70 (Warta, Noteć), a to v oblasti výstavby říční infrastruktury, vodních přístavů a přístavišť a dále také vytváření logistických center, které budou spojovat různé dopravní prostředky (uzly integrovaného dopravního systému).

Závěry

Prezentovaný popis stavu dopravní infrastruktury dvou polských vojvodství, které hraničí s Německem a Českou republikou, dovoluje vyvodit následující závěry:

1. Stále existuje prostor pro zlepšení dopravní dostupnosti, zejména pak v okrajových oblastech, a to především rozšířením sítě okresních a vojvodských silnic, které vedou k napojením na dálnice a rychlostní silnice.

2. Je nezbytné posílit potenciál železniční dopravy, a to jak metropolitních železnic, tak i těch, které obsluhují dopravu do turistických oblastí. Je proto nezbytné důsledně investovat do revitalizace železničních tratí, nákupu a uvádění do provozu takzvaných „kolejových autobusů" s nízkou emisní zátěží životního prostředí.

3. Letiště Zielona Góra - Babimost je trvale neschopné dosáhnout rentability. Jeho budoucnost bude záviset na možnosti získat mnohem vyšší příjmy z jiných zdrojů než z letecké dopravy v současné době. V opačném případě za několik let přestane fungovat.

4. Vnitrozemská vodní doprava, navzdory plánům samospráv obou vojvodství, stále nebude hrát v dopravě zásadní význam. Možný vývoj tohoto druhu dopravy musí být výsledkem politiky polské vlády a závisí přímo na komplexním zlepšení splavnosti polských řek v celé jejich délce.

Podle názoru autora představují uvedené závěry hlavní směry rozvoje a financování dopravní sítě polské části trojúhelníku „Německo – Česká republika – Polsko". To by mělo zase vést ke zlepšení dopravní dostupnosti této oblasti a kvality života jejích obyvatel.

O autorech

Mgr. Ladislav Bobr

působí na katedře geografie Přírodovědecké fakulty Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem a zároveň je doktorandem na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Zaměřuje se na výzkum krajiny a její aspekty. Dále se věnuje problematice dopravy a cestovního ruchu, a to zejména v kontextu automobilismu.

Krzysztof Feret

je doktor ekonomických věd, odborník na logistiku a dopravu, analytik dodavatelských řetězců, dlouholetý vysokoškolský pedagog a obchodní konzultant, účastník několika mezinárodních výzkumných projektů. Radní Sejmiku Podkarpatského vojvodství a dobrovolník Velkého orchestru vánoční pomoci.

Torsten Herbst

narozený v roce 1973 v Drážďanech, studoval v Drážďanech a v Liverpoolu International Business Studies. Diplomovaný ekonom poté pracoval na různých pozicích v marketingu a strategickém PR. V letech 2004–2014 byl Torsten Herbst parlamentním jednatelem saské frakce SPD. Od roku 2017 je předsedou sněmovní frakce FDP ve výboru pro dopravu a digitální infrastrukturu.

Užitečné odkazy

Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit
www.freiheit.org

Institut pro politiku a společnost
www.politikaspolecnost.cz

Landestourismusverband Sachsen e.V.
www.ltv-sachsen.de

Nowoczesna
www.nowoczesna.org

Wilhelm-Külz-Stiftung
www.kuelz-stiftung.de

Trojmezí Česko-Německo-Polsko

Zdroj: mitifoto / Shutterstock.com

Zdroje

Infrastruktura a doprava v pohraničním trojúhelníku Česko-Německo-Polsko

Ladislav Bobr

BÍNA, J. (2010): *Potenciál cestovního ruchu v České republice.* Brno: ÚÚR (30. 08. 2020). Dostupné z: https://www.uur.cz/default.asp?ID=3690.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2018): *Euroregion Neisse-Nisa-Nysa – 2016.* Praha: ČSÚ (30. 8. 2020), Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/33021417kartogramy.

ČT 24 (2020a): *Děti Země i občané z Dluhonic. Padlo devět odvolání proti územnímu řízení přerovské D1.* Praha: ČT 24 (30. 8. 2020), Dostupné z: https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3022928-deti-zeme-i-obcane-z-dluhonic-padlo-devet-odvolani-proti-uzemnimu-rizeni-prerovske.

ČT 24 (2020b): *Vyvlastnit, začít stavět dálnici a pak se teprve přít s vlastníky? Zatím neprůchodné, hodnotí šéf dopravního podvýboru.* Praha: ČT 24 (30. 8. 2020), Dostupné z: https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3043805-vyvlastnit-zacit-stavet-dalnici-a-pak-se-teprve-prit-s-vlastniky-zatim-nepruchodne.

EUROREGION SILESIA (2020): *Programy EU na podporu přeshraniční spolupráce.* Opava: Euroregion Silesia-CZ (30. 8. 2020), Dostupné z: http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=programy-EU&show_menu=59.

EUROREGION NEISSE-NISA-NYSA (2020a): *Základní údaje.* Liberec: Euroregion Nisa (30. 8. 2020), Dostupné z: http://www.ern.cz/index.php?D=245.

EUROREGION NEISSE-NISA-NYSA (2020b): *Strategie Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa 2014 – 2020.* Liberec: Euroregion Nisa (30. 8. 2020), Dostupné z: http://ern.cz/index.php?D=248.

HAMPL, M., MARADA, M. (2015): *Sociogeografická regionalizace Česka.* Geografie, 120, č. 3, s. 397–421.

LIBERECKÝ KRAJ (2020): *Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021-2027.* Liberec: Liberecký kraj (30. 8. 2020), Dostupné z: https://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/getFile/case:show/id:1078565/2020-06-29%2011:30:37.000000.

VELKÝ ŠENOV (2020): *Šluknovský výběžek.* Velký Šenov: Město Velký Šenov (30. 8. 2020), Dostupné z: https://www.velkysenov.cz/mesto/sluknovsky-vybezek/.

freiheit.org