

30²⁰²¹

Newsletter Centra pro regionální rozvoj České republiky. Neprodejně.



03

**Kvalitní dopravní
infrastruktura je
klíčovou podmínkou
pro další rozvoj
regionů**

10 Projekty pro oblast
dopravy v IROP
2021–2027

14 Veřejné dopravě středočeského
města Sázava slouží nový
dopravní terminál

18 Modernizované silnice
k hraničnímu přechodu
Zadní Zvonková – Schöneben

03

Kvalitní dopravní infrastruktura je klíčovou podmínkou pro další rozvoj regionů

06

Územní odbor IROP pro Královéhradecký kraj se představuje

08

IROP 2014–2020 v dopravě

10

Projekty pro oblast dopravy v IROP 2021–2027

14

Veřejné dopravě středočeského města Sázava slouží nový dopravní terminál

18

Modernizované silnice k hraničnímu přechodu Zadní Zvonková – Schöneben

***** **Obálka:** Modernizovaný úsek silnice III/2784 mezi Libercem a parkovištěm Výpřež směrem na Ještěd. Foto: Archiv Libereckého kraje

Regiony nás baví. Občasník. Vydává Centrum pro regionální rozvoj České republiky, U nákladového nádraží 3144/4, 130 00 Praha 3, IČ: 04095316. Vydáváno ve spolupráci s grafickým studiem **Eternia**. Fotografie bez popisku, použité v tomto občasníku, jsou redakční. Evidenční číslo MK ČR: E 20685. Číslo 30/2021 vychází v Praze dne 16. 11. 2021. **Redakce:** Vilém Juránek, Pavel Borský, Zdeněk Vašák, Helena Miškovičová, Jiří Jansa, Lenka Vašátková, Petra du Toit. **Kontakt:** media@crr.cz **Tisk:** Label s. r. o., Kutná hora

Rozhovor



Kvalitní dopravní infrastruktura je klíčovou podmínkou pro další rozvoj regionů

Mezi nejdůležitější aspekty rozvoje regionů patří bezesporu i zvyšování kvality dopravní infrastruktury, která je důležitou podmínkou pro mnoho dalších oblastí, mezi něž například patří dostupnost a kvalita poskytovaných služeb, zvyšování zaměstnanosti, rozvoj cestovního ruchu, zdraví a bezpečnost obyvatel, které komplexně ovlivňují životní komfort v každém koutu naší země.

V úvodním rozhovoru jsme se proto s otázkami na danou problematiku obrátili na Michaelu Brožovou, která se v Centru pro regionální rozvoj České republiky specializuje na dopravní projekty a výzvy vyhlášené v Integrovaném regionálním operačním programu.

Aktuální číslo našeho časopisu je věnováno tématu dopravy. Jaké místo měla podpora dopravy v končícím IROP?

Pokud budeme pojem doprava vnímat v obou rovinách, které byly součástí IROP, tedy zaprvé krajské silnice a zadruhé udržitelné formy dopravy, a pokud zohledníme jak individuální, tak integrované výzvy, pak šlo o nejdůležitější téma celého programu, neboť mu byla vyhrazena téměř jedna třetina všech finančních prostředků (hovoříme o částce převyšující 50 miliard korun a o řádově 2 500 projektech).

Můžete čtenářům více přiblížit, jaké typy projektů se schovávají za tím výše použitým pojmem „udržitelné formy dopravy?“

Jde o projekty, se kterými se čtenáři reálně setkávají při každodenních cestách do práce i při volnočasovém cestování. Podpora byla směřována do nákupu nízkoemisních nebo bezemisních vozidel veřejné dopravy, do výstavby či rekonstrukce přestupních terminálů, do modernizace odbavovacích nebo informačních systémů ve vozidlech veřejné dopravy, do parkovacích systémů park and ride při frekventovaných zastávkách VHD, do výstavby cyklostezek, do vytyčování nových piktogramových koridorů pro cyklisty ve městech a obcích, ale i do úplně obyčejných chodníků v malých obcích. Všechny tyto projekty mají společného jmenovatele, a tím je motivace →



veřejnosti k přesunu z individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou, cyklistickou a pěší, s čímž je spojen příspěvek ke snížení emisí skleníkových plynů.

Mluvíte o cíli snižovat uhlíkovou náročnost dopravy v ČR, a přitom byly předmětem podpory i silnice, po kterých se valí proudy aut...

Ke každému cíli vede určitá cesta, nelze lusknout prsty a říci, že odted už se klasickými auty jezdit nebude. Současné logistické modely často preferují varianty dovážky až „ke dveřím“, toho bohužel nelze jinou než automobilovou dopravou docílit, spousta lidí je na použití aut až existenčně závislá... Ten náš pohled by ale mohl být takový, že i u automobilové

dopravy se postupně posouváme k používání nízkoemisních vozidel a vozidel s nulovými emisemi, od očekávaných stanovených minimálních podílů v zajišťování dopravy veřejnými zadavateli až po tu opravdu individuální automobilovou dopravu, například v podobě elektromobilů. A tyto šetrnější dopravní prostředky musí po něčem jezdit, přičemž tato cestní síť by měla být kapacitní a ve vyhovujícím technickém stavu, neboli rychlá a bezpečná.

Abychom si udělali představu o velikostech projektů: jaký je nejmenší a jaký největší předložený dopravní projekt?

Zrovna v tématu dopravy máme škálu opravdu velikou, největším

realizovaným projektem je obchvat Plzně (Městský okruh úsek Křimická–Karlovarská) s příspěvkem z EU ve výši 1,4 mld Kč, k nejmenším patří realizace bezpečnostních opatření podaná přes výzvu místní akční skupiny (instalace ukazatelů rychlosti a realizace vodorovného dopravního značení – optické psychologické brzdy před vjezdem do obce), kde je příspěvek z evropských peněz cca 150 tisíc korun, tedy o čtyři řády nižší (pro ještě lepší představu desettisíckrát menší).

Víme, že projekty, aby byly podpořeny, musí úspěšně projít kontrolou formálních náležitostí a přijatelnosti a u některých výzev i věcným hodnocením.

Co bylo největším úskalím pro projekty a co naopak bylo žadateli vítáno jako překvapivé ulehčení?

Na tuto otázku je těžké jednoduše odpovědět, a to i vzhledem k výše zmiňované šíři aktivit, které pod pojem doprava spadají, protože každá má svůj vlastní soubor kritérií. Ale pokud bych měla jmenovat problémy u nejčastěji podávaných projektů – chodníků, tak jde o naplnění znaků rekonstrukce/modernizace, protože podpora z IROP směřuje do komplexněji pojatých záměrů spočívajících ve stavebních úpravách zemního tělesa a změně určitého parametru (výška, šířka, směrové vedení), ne do oprav či souvislé údržby. Co žadatele naopak mile překvapilo, byla skutečnost, že není třeba prokazovat a ve formě příloh doklázat vlastnické vztahy, že stačí pouze popis ve studii proveditelnosti a že projekt je možné realizovat i na pozemku, který nemá žadatel ve vlastnictví (s tím, že je ponecháno na žadateli, jak se popasuje s potenciálním rizikem, že by z důvodu ležícího na jiném vlastníkovi projekt přestal v udržitelnosti plnit svůj účel).

A co když se přestaneme zabývat obdobím, které dobíhá a podíváme se dopředu, co nás čeká v podpoře dopravních projektů v IROP 2?

Návrh Programového dokumentu IROP 2021–2027 zatím není ze strany Evropské komise finálně schválen a konkrétní parametry jednotlivých výzev teprve budou předmětem jednání příslušných platforem pro přípravu a realizaci

”

K novinkám patří, že žadatel bude muset popsat a kvantifikovat příspěvek projektu ke zmírňování klimatické změny nebo k adaptaci na změnu klimatu.

IROP 2 (zejména se jedná o pracovní tým, který je složen ze zástupců relevantních partnerů). Pracovní verze Programového dokumentu IROP 2021–2027 jsou postupně publikovány a většina podporovaných aktivit bude nastavena obdobně, jako tomu bylo v končícím IROP, žadatelé se tedy nemusí bát nějakých převratných změn.

V případě podpory krajských silnic již nebude možné podporovat silnice III. třídy a sníží se částka, která bude pro projekty k dispozici. Projekty budou muset být zahrnuty v tzv. regionálních akčních plánech, které se zpracovávají na regionální/krajské úrovni, žadatelé si tak mohou předem nastavit, co je pro ně prioritou, mohou více a klidněji plánovat.

V oblasti udržitelné dopravy bude pokračovat podpora ve všech známých tématech (terminály, vozidla, parkování ve vazbě na veřejnou hromadnou dopravu, telematika, cyklostezky, chodníky), nově by se měla objevit podpora plnicích a dobíjecích stanic pro nízkoemisní/bezemisní vozidla poskytující veřejné služby v přepravě cestujících. U autobusů na CNG je ještě v jednání stanovení minimálního podílu biometanu na

celkovém objemu paliva, u projektů zaměřených na bezpečnost dopravy bude kladen větší důraz na lokalizaci (vysoká intenzita dopravy, nehodové lokality). Pro projekty realizované na území obce s více než 40 tisíci obyvatel bude vyžadován platný plán udržitelné městské mobility, pro realizace v menších obcích pak vyplněná karta souladu projektu s principy udržitelné mobility. K novinkám patří, že žadatel bude muset popsat a kvantifikovat příspěvek projektu ke zmírňování klimatické změny nebo k adaptaci na změnu klimatu.

Určitě doporučuji sledovat stránky, kde se zveřejňují aktuální informace o přípravě IROP 2. —

Aktuální informace o IROP2

<https://irop.mmr.cz/cs/irop-2021-2027>



Pro konkrétní dotazy je připravena webová aplikace

Konzultační servis:

<https://ks.crr.cz>

Územní odbor IROP pro Královéhradecký kraj se představuje



V této rubrice vás postupně seznamujeme s jednotlivými krajskými pracovišti pro IROP včetně projektů, které byly úspěšně realizovány v daném kraji díky kvalitní práci našich kolegů.

Královéhradecká pobočka IROP má vedle běžné agendy spojené s administrací projektů v různých výzvách také několik specifíků. Zprvė zde sídlí jedno z našich tří pracovišť specializovaných na administraci veřejných

zakázek, tzv. kompetenční centrum. Kolegové z hradeckého kompetenčního centra nejen kontrolují zakázky, ale také komunikují s žadateli a příjemci o průběhu kontrol a provádějí preventivní osvětu v oblasti veřejných zakázek. Dalším výrazným specifíkem této pobočky je specializace na tři oblasti podpory IROP, a to: silnice II. a III. třídy, udržitelnou dopravu a kulturní památky. Pobočka disponuje mnoha

specialisty, kteří jsou schopni administrovat složité projekty právě v těchto oblastech. ─

Centrum pro regionální rozvoj České republiky

Územní odbor IROP pro Královéhradecký kraj

Adresa: Evropský dům, Švendova 1282, 500 03 Hradec Králové

e-mail: iropkralovehradecky@crr.cz



IROP

Po náročné rekonstrukci z prostředků IROP se znovu otevřela komunikace z Liberce k Ještědu

Nejvýraznější dominantou Liberce i celého regionu je bezesporu televizní vysílač Ještěd, který je architekty oceňovanou stavbou i v mezinárodním měřítku a také naší národní kulturní památkou.

Ojedinelá stavba i okolní přírodní park se sítí turistických tras a cyklostezek je oblíbeným místem nejen obyvatel Liberecka. Jedním z oblíbených východisek výletů je i parkoviště Výpřež v Tetřevím sedle, přes které vede v náročném horském terénu a v drsných klimatických podmínkách silnice III/2784 Horní Hanychov – Světlá pod Ještědem. Téměř tříkilometrový úsek vozovky jedné z nejvytíženějších silnic třetí třídy v regionu byl naposled opravován koncem roku 2008, kdy ale došlo jen k odfrézování svrchní vrstvy

asfaltu a položení nového koberce. V posledních letech byl již stav komunikace nevyhovující. Na několika místech byla silnice ohrožena i sesuvem podloží.

Díky podpoře z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) se v polovině roku 2021 dokončila komplexní rekonstrukce celého úseku včetně úpravy podloží, vybudování odvodňovacího systému, nových opěrných zdí a také osazení silnice novými svodidly a dopravním značením.

Nově zrekonstruovaný úsek vozovky nejen zpříjemní cestování motoristům a cyklistům, ale zároveň se zvýší bezpečnost a komfort jízdy. Odbočka z Tetřevího sedla přímo k hotelu a restauraci na Ještědu byla opravena již před několika lety, návštěvníci a hosté se tak mohou pohodlně dostat z Liberce až k cíli své cesty. Modernizace zbývajících úseků se připravuje. —

Projekt získal dotaci z IROP ve výši 72,5 mil. Kč.

IROP 2014–2020 v dopravě

V programovém období 2014–2020 patřila oblast dopravy k nejpodporovanějším oblastem v rámci IROP. Na krajské silnice a udržitelnou formu dopravy byla vyčleněna téměř jedna třetina celkové alokace programu, a to ve výši přesahující 50 miliard korun. Celkově je v administraci přes 2 500 dopravních projektů.



800 km

nových,
zrekonstruovaných
nebo zmodernizovaných
silnic II. a III. třídy



871

nových nízkoemisních
vozidel MHD (tramvaje,
autobusy, trolejbusy)

2 068

zrealizovaných projektů
celkem za **28,9** mld. Kč

258 km

nových nebo
zrekonstruovaných
cyklostezek



24

zařízení a služeb pro
řízení dopravy
(např. informační
systémy)



981

počet realizací
vedoucích ke zvýšení
bezpečnosti v dopravě



4 912

vytvořených
parkovacích míst
v návaznosti na zastávky
MHD (osobní auta
a motocykly)

5 365

parkovacích míst pro
jízdní kola



63

modernizovaných
přestupních terminálů
(přestupní místa,
zastávky, parkoviště)



Projekty pro oblast dopravy v IROP 2021–2027 SC 3.1 a 2.1

V novém programovém období nečekají žadatele o dotace žádné převratné změny, většina aktivit z končícího programu bude podpořena i v novém programovém období. Půjde zejména o:

Silnice II. třídy

- rekonstrukce a modernizace silnic II. třídy
- výstavba obchvatů obcí a silničních přeložek silnic II. třídy
- technické zhodnocení a výstavba mostů



Kdo bude moci žádat o dotaci ve specifickém cíli 3.1 (typy příjemců):

- kraje
- organizace zřizované nebo zakládáné kraji



Foto: Shutterstock

Čistá a aktivní mobilita

- nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu
- plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu
- telematika pro veřejnou dopravu
- vícedruhová osobní doprava ve městech a obcích (parkoviště P+R, přestup z autobusu na vlak atd.)
- bezpečnost v dopravě zaměřená na pěší dopravu (chodníky, zpomalovací pruhy, ostrůvky pro snazší přecházení atd.)
- infrastruktura pro cyklistickou dopravu (stojany, parkovací boxy, odpočívadla atd.)



Foto: Shutterstock



Kdo bude moci žádat o dotaci ve specifickém cíli 2.1 (typy příjemců):

- kraje
- obce
- dobrovolné svazky obcí
- organizace zřizované nebo zakládáné kraji
- organizace zřizované nebo zakládáné obcemi
- organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí
- provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Ministerstvo dopravy ČR
- dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Aktivity IROP pro období 2021–2027

Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu

Plnicí a stanice veřejnou

Silnice II. třídy na Prioritní regionální silniční síti

Terminály

Deinstitucionalizace psychiatrické péče

Paliativní a hospicová péče

Silnice II. třídy

Urgentní příjmy

Integrovaná zdravotně-sociální péče

Dlouhodobá a následná péče

Rozvoj dopravní infrastruktury

Infrastruktura ve zdravotnictví

Infrastruktura sociálních služeb

Sociální bydlení

Deinstitucionalizace sociálních služeb

Sociální infrastruktura

Zlepšení kvality a dostupnosti sociálních a zdravotních služeb a vzdělávací infrastruktury

Zlepšení veřejné

Vzdělávací infrastruktura

Navyšování kapacit a modernizace mateřských škol

Odborné učebny základních škol a zázemí pro školní družiny

Odborné učebny ve středních a vyšších odborných školách

eGovernment a kybernetická bezpečnost

Výukové prostory pro zájmové, neformální a celoživotní vzdělávání

Speciální školy a školská poradenská zařízení

Elektronická identita

Integrace elektronických služeb veřejné správy

Open

Kybernetická bezpečnost

Portály obcí a krajů

Elektronizace vybraných služeb veřejné správy

Metropolitní a krajské sítě

Automatizace zpracování digitálních dat

eGovern
cl

dobíjecí
ce pro
dopravu

Telematika pro
veřejnou dopravu

Infrastruktura
pro cyklistickou
dopravu

Bezpečnost
v dopravě

Revitalizace
veřejných
prostranství
a zelené
infrastruktury
měst a obcí

Čistá a aktivní
mobilita

Zelená
infrastruktura
měst a obcí

Strategicky
významné ICT
systémy základních
složek IZS

Výcviková
a vzdělávací
střediska

Rozvoj městské
mobility, zelená
infrastruktura měst
a obcí, ochrana
obyvatelstva

Integrovaný
záchranný
systém (IZS)

Vybavení a posílení
kapacit základních
složek IZS

Jednotný
systém varování
a vyrozumění

výkonu
správy

Komunitně vedený
místní rozvoj a rozvoj
kulturního dědictví

Kulturní dědictví
a cestovní ruch

Kulturní
památky

Muzea
a knihovny

Veřejná
infrastruktura
cestovního ruchu

Komunitně
vedený místní
rozvoj (CLLD)

Bezpečnost
v dopravě

Infrastruktura
pro cyklistickou
dopravu

Zelená
infrastruktura
ve veřejném
prostranství

Data

Jednotky sboru
dobrovolných
hasičů

Kulturní
památky

Městská
a obecní
muzea

Obecní
knihovny

Propojený
datový fond

Veřejná
infrastruktura
cestovního ruchu

Navyšování kapacit
a modernizace
mateřských škol
a dětských skupin

Odborné učebny
základních škol
a malotřídky

Infrastruktura
sociálních služeb

ment
oud

Veřejné dopravě středočeského města Sázava slouží nový dopravní terminál

Město Sázava v okrese Benešov patří mezi nejkrásnější sázavská letoviska a je i díky Národní kulturní památce Sázavský klášter vyhledávanou a hojně navštěvovanou turistickou destinací.



Veřejnou dopravní obslužnost vedle železnice zajišťuje i celá řada autobusových linek, kterým přes půl století sloužilo staré autobusové nádraží, vybudované v šedesátých letech minulého století. Po mnoha desítkách let služby bylo již ve velmi zbledlém stavu a nesplňovalo soudobé požadavky na kvalitu veřejné dopravy, například bylo

nevhodně osvětleno, chybělo také vybavení pro ochranu cestujících před rozmary počasí. Autobusové nádraží také postrádalo informační systém o spojích a linkách a ani nesplňovalo požadavky bezbariérovosti. Protože zde chyběly stojany na kola, nemohli cyklisté kombinovat cyklodopravu s dopravou hromadnou.

Aby se hromadná doprava ve městě zatraktivnila a zlepšil se komfort a bezpečnost cestujících, bylo autobusové nádraží zmodernizováno a proměněno na dopravní terminál, přestupní uzel mezi vlakovou a autobusovou dopravou. Vlakové nádraží a autobusová nástupiště jsou vybavena bezbariérovými chodníky, které propojují



i podchod do města. Byla vybudována nová stání pro autobusy, zastřešená nástupiště a parkoviště K+R, B+R a P+R. Cestující mají k dispozici uzamykatelný box na kola a elektronickou informační tabuli s aktuálními informacemi o příjezdech a odjezdech jednotlivých spojů jak autobusové, tak železniční veřejné dopravy. Součástí nového

dopravního terminálu je i městský mobiliář – lavičky, odpadkové koše, prostory jsou osázeny novou zelení. Samozřejmě součástí projektu bylo i nové osvětlení celého areálu, které přispívá ke zvýšení bezpečnosti cestujících.

Za pomoci prostředků čerpaných z IROP v posledních

letech v benešovském regionu mají moderní dopravní terminály ještě města Týnec nad Sázavou a samotný Benešov. —

Příjemce dotace:
Město Sázava

Výše dotace:
6 441 511 Kč

IROP

Obnova vozového parku MHD v Ostravě – Lokalita Hranečnick

Statutární a univerzitní město Ostrava, moravskoslezská krajská metropole, je třetím největším městem České republiky.



Patří mezi místa se zhoršenou kvalitou ovzduší, kterou ovlivňuje nejen průmysl a lokální vytápění, ale i doprava. O zlepšení čistoty životního prostředí se snaží jak město samotné, tak i zdejší firmy. Mezi ně patří i Dopravní podnik Ostrava,

který se rozhodl obnovit vozový park městské hromadné dopravy.

V rámci obnovy vozového parku v lokalitě Hranečnick bylo z prostředků IROP pořízeno celkem osm dopravních



prostředků – 5 moderních nízkopodlažních klimatizovaných tramvají Stadler, jeden 18ti metrový kloubový autobus a dva parciální trolejbusy. Ty jsou vybaveny trakčními bateriemi, takže mohou jezdit i v úsecích bez trolejového vedení. Náhradou diesellových autobusů parciálními trolejbusy a autobusy na CNG pohon (zemní plyn) tak dochází k významnému snížení emisí do ovzduší. Nové tramvaje mají oproti starším typům nižší spotřebu energie a díky moderním podvozkům snižují hlučnost z provozu kolejové dopravy.

Všechna nově pořízená vozidla jsou nízkopodlažní a osazena řadou bezpečnostních prvků, které ocení zejména cestující s omezenou pohyblivostí nebo se sníženou schopností orientace, ale i rodiče s dětskými kočárky. Bezbariérová nízkopodlažní vozidla také v neposlední řadě zrychlením nástupu a výstupu cestujících zkrátí pobyty ve stanicích, a tedy i jízdní doby. Pořízená vozidla jsou využívána na celé síti linek DPO. V Ostravě již jezdí na 60 nových vozidel MHD, pořízených z projektů podpořených z IROP. Obnova

vozového parku veřejné dopravy v ostravské aglomeraci tak dále pokračuje. V plánu je pořízení ještě dalších vozidel.

Cestující v Ostravě se tedy mohou těšit na příjemnější a bezpečnější jízdu, která navíc přispěje ke zlepšení životního prostředí v jejich městě. ─

Příjemce dotace:

Dopravní podnik Ostrava a. s.

Výše dotace:

148 357 106 Kč



I když se Integrovaný regionální operační program podílí největší měrou na podpoře projektů z oblasti dopravy, nesmíme zapomenout na programy přeshraniční spolupráce, díky nimž se také realizovala řada projektů, kterými se například modernizují komunikace v příhraničních oblastech.

EÚS

Modernizované silnice k hraničnímu přechodu Zadní Zvonková – Schöneben



V rámci programu přeshraniční spolupráce **Interreg V-A Rakousko – Česká republika** spolupracovaly na projektu ATCZ179 Modernizace přístupu k hraničnímu přechodu CZ/AT Zadní Zvonková – Schöneben Jihočeský kraj a Úřad zemské vlády Horního Rakouska.

Výstupem projektu jsou rekonstruované úseky silnic č. III/1631, III/1634 a části silnice L1558 (Glöckelberger Straße) v úseku Schöneben – státní hranice v celkové délce 9,3 km. Během investiční akce byl na české straně odstraněn nevyhovující, téměř havarijní stav výše zmíněných silnic a navazujících úseků Nová Pec – Bližší Lhota – Přední Zvonková – státní hranice v délce 8,1 km, na rakouské straně se oprava týkala úseku komunikace Glöckelberger Straße v délce 1,2 km. Součástí projektu byla také oprava hraničního mostu přes Pestřici, starý most musel být zcela odstraněn a byl vybudován nový jednopolový silniční most.

Modernizace přístupu k hraničnímu přechodu Zadní Zvonková – Schöneben přispěla k zpřístupnění kulturního a přírodního dědictví na obou stranách hranice široké veřejnosti. Projekt měl přímou vazbu na další projekty realizované v rámci našeho programu: ATCZ163 Kulturní a přírodní dědictví Schwarzenberský plavební kanál – Bavorská niva a ATCZ182 Po stopách společného přírodního a kulturního dědictví jižních Čech – Horního Rakouska. Napomohl také ke zpřístupnění významných přírodních a kulturních lokalit na obou stranách hranice, kterými jsou například klášter Schlägl, česká a rakouská strana Šumavy, Lipno, pramen Vltavy, Vítkův Hrádek, Sternstein a obec Aigen. —



Modernizace přístupu k hraničnímu přechodu CZ/AT Zadní Zvonková – Schöneben

Příjemce dotace:

Jihočeský kraj, Amt der
Oberösterreichischen Landesregierung

Celkový rozpočet projektu:

€ 6 202 827,40

Od zámku Frýdlant k zámku Czocha

V rámci projektu došlo k rekonstrukci celkem 8 úseků významných regionálních silnic. Na realizaci této klíčové aktivity se podíleli oba partneři projektu.



Liberecký
kraj

EUROVIA
VINCI

OD ZÁMKU FRÝDLANT K ZÁMKU CZOCHA

CZ.11.2.45/0.0/0.0/15_002/0000002

Stavba: Rekonstrukce silnice III/2919 Nové Město pod Smrkem–Horní

Cílem projektu bylo zvýšení návštěvnosti příhraničního regionu Frýdlantska a Dolního Slezska prostřednictvím zkvalitnění silniční infrastruktury a zvýšením dostupnosti přírodních a kulturních zdrojů v oblasti.
Projekt byl spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Zahájení stavby – 03/2017

Dokončení stavby – 08/2017

CZ PL

PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKACZAMY GRANICE
2014–2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKY FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



Na české straně se jednalo o 5 úseků: silnice III/03511 Frýdlant – Kunratice – státní hranice, silnice III/2918 a III/2915 Dolní Řasnice – Srbská – státní hranice, silnice III/2909 Raspenava – Krásný Les, silnice II/291 Nové Město pod Smrkem – státní hranice a silnice III/2919 Nové Město pod Smrkem – Horní Řasnice. Na polské straně se jednalo o 3 úseky: Platerówka – Świecie, silnice číslo 358; Gryfów Ślaski – Świecie, silnice číslo 360; Proszówka – Granica RP, silnice číslo 361. Úsek silnice II/291 Nové Město pod Smrkem – státní hranice – Proszówka byl pro oba partnery společný, neboť se jedná o souvislý úsek procházející přes společnou hranici.

Jedná se o významné úseky silnic, které zajišťují dostupnost turistických atraktivit v řešeném území. Jedná o přírodní i kulturní dědictví (například Jizerské hory, zámek Frýdlant, zámek Czocha a mnoho dalších). V rámci projektu byly realizovány stavební práce, došlo k osazení směrového dopravního značení odkazujícího na turistické cíle, byl vykonáván technický dozor investora a výkon bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, byly zpracovány realizační dokumentace stavby a provedena jejich supervize, dále dokumentace skutečného provedení stavby včetně mostních listů, archeologický dohled a průzkum. Každý partner projektu byl odpovědný za realizaci úseků komunikací →

Příjemce dotace:

Krajská správa silnic Libereckého kraje, příspěvková organizace

Výše dotace:

€ 16 815 482,30



Rekonstrukce silnice III/2919 – stav před a po



na svém území včetně realizace navazujících aktivit (technické dozory, dokumentace).

V rámci propagace projektu došlo k vydání společných letáků s odkazy na turistické atraktivity s cílem přilákat nové návštěvníky do regionu a poskytovat všem návštěvníkům informace o kulturním a přírodním dědictví v řešeném regionu. Další aktivitou bylo pořízení a instalace informačního a navigačního systému včetně QR kódů (informační tabule s mapou a odkazem na významné turistické cíle v řešené oblasti).

Důležitost realizace tohoto projektu pro oblast Frýdlantska nám v posledním příspěvku tohoto vydání Regionů přiblížil vedoucí Společného technického sekretariátu Česká republika – Polská republika, pan Maciej Molak.

Jaký význam má realizace projektu/rekonstrukce silnic pro region?

Realizace projektu, tj. rekonstrukce šesti klíčových úseků komunikací II. a III. tříd v celkové délce 23,5 km na Frýdlantsku na straně České republiky a tří úseků v celkové délce téměř 43 km v příhraniční oblasti na straně Polska, přispěla ke zkvalitnění dostupnosti celé této oblasti, a zároveň tak k propagaci

a prezentaci kulturního a přírodního dědictví na obou stranách hranice. Dále podpořila zvyšování počtu návštěvníků v Česku i Polsku, kterými jsou nejen obyvatelé z příhraničního regionu, ale také návštěvníci ze vzdálenějších míst.

Modernizované úseky komunikací nyní dosahují velmi kvalitního technického stavu, zvyšují propustnost hranice i mostní zatížitelnost, a umožňují tak lepší průjezd pro osobní i nákladní dopravu.

Všechny tyto skutečnosti také výrazně zvýšily bezpečnost silničního provozu v předmětném regionu.

Jakým způsobem přispěla realizace projektu k posílení přeshraničních vazeb?

Projekt, který byl realizován v rámci Programu Interreg V-A Česká republika – Polsko, řešil společnou problematiku a rozvíjel společné potenciály. Cílem obou partnerů bylo, aby výstupy projektu mohly využívat také subjekty z druhé strany hranice, což by realizace dvou individuálních projektů neumožňovala. Oblasti na druhé straně hranice jsou nyní lépe dostupné, a tím se zároveň zvýšilo povědomí o turistických atraktivitách sousedního regionu. Nově vytvořená dopravní



Fotky: Shutterstock

infrastruktura zvyšuje společnou identitu, podporuje ucelenost a soudržnost příhraničního regionu a vytváří v jeho obyvatelích pocit větší sounáležitosti.

Ovlivnila realizace vašeho projektu dostupnost cestovního ruchu v regionu?

Zlepšená dopravní dostupnost kulturního a přírodního dědictví na obou stranách společné hranice



vede ke zvýšení návštěvnosti polsko-českého pohraničí. To s sebou přináší i vznik nových pracovních míst v odvětví cestovního ruchu a na něj navázaných ekonomických činností a mobilitu pracovní síly.

Zlepšení technických parametrů rekonstruovaných komunikací zkrátilo dojezdový čas k jednotlivým významným kulturním a přírodním památkám v řešené oblasti. Dostupnější turistické atraktivity jsou tak pro podstatnou většinu turistů přitažlivější než atraktivity méně dostupné. ─



Pro lepší život v regionech



Regiony nás baví

Příběhy našich projektů – prohlédněte si
úspěšně realizované projekty IROP

www.regionynasbavi.cz



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Centrum
pro regionální rozvoj
České republiky

