



**Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje**  
**The Union for the Development of the Moravian-Silesian Region**

---





# SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje bylo založeno počátkem devadesátých let, v současnosti má 152 přímých členů přičemž někteří z nich zastupují řadu subjektů dalších. Jeho činnost přispívá k vytváření předpokladů pro hospodářskou prosperitu a celkový rozvoj regionu. Mezi hlavní aktivity patří :

- Infrastrukturní rozvojové projekty a programy
- Revitalizace, odpady, životní prostředí a energetika
- Vzdělávání, odborníci, podpora vědy a výzkumu
- Rozvoj podnikatelského prostředí a Evropská unie
- Širší spolupráce, komunikace a činnosti koordinační

## **Základní cíle stanovené Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje v roce 1996**

---

- **napojit region na hlavní evropskou dopravní síť**
- **řešit moderní dopravní infrastrukturu**



# MEZINÁRODNÍ KONFERENCE TRANSPORT

**Konference TRANSPORT** je tradiční a důležitou mezinárodní akcí zaměřenou na dopravní infrastrukturu a logistiku v evropských i širších souvislostech. Svědčí o tom přítomnost ministrů, členů diplomatického sboru a dalších významných osobností a odborníků z České republiky, okolních států a Evropské unie.

**Konference TRANSPORT** je místem prezentace priorit Moravskoslezského kraje, krajů dalších, přeshraničních regionů a místem jejich koordinace v rámci České republiky a Evropské unie. Svědčí o tom vrcholové zastoupení krajů, regionů a projednávaná témata.

**Konference TRANSPORT** podporuje rozvojové záměry Moravskoslezského kraje a krajů dalších včetně regionální dopravy. Příkladem je realizované Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji a další koncepční materiály.

**Konference TRANSPORT** dlouhodobě prezentuje Moravskoslezský kraj jako perspektivní a investičně významnou oblast s infrastrukturními projekty, které svým rozsahem přesahují rámec kraje i České republiky. Zabývá se širšími návaznostmi dopravy, což potvrzují záštity nad konferencí a její projednávaný program.





## VI. PANEVROPSKÝ DOPRAVNÍ KORIDOR

### 1991, Praha

první Panevropská dopravní konference zahajuje projekt transevropských dopravních sítí.

### 1994, Kréta

určeno 10 panevropských multimodálních dopravních koridorů

### 1997, Ostrava

uspořádán první ročník mezinárodní konference TRANSPORT (podpora rozšíření VI. Panevropského koridoru o větev VI. B.

### 1997, Helsinky

upřesnění a doplnění panevropských dopravních koridorů s prosazením rozšíření VI koridoru o větev VI.B



## VI. PANEVROPSKÝ DOPRAVNÍ KORIDOR

### 1999, Bratislava

memorandum pro VI. koridor mezi CZ, PL a SK a posléze v Bruselu Evropskou komisí ustanovuje mezi jiným Řídící výbor, který monitoruje a koordinuje výstavbu koridoru.

### 2001- 2004 Brusel

- dokument Evropské komise “Evropská dopravní politika do r. 2010. Čas k rozhodnutí” ( tzv. Bílá kniha), která inovuje potřeby a záměry do roku 2010.

- přijato 30 prioritních projektů, mj. projekt č. 23 železniční osa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien a č.25 dálniční osa Gdańsk-Brno/Žilina, oba na trase VI. PETC

### 2006 , Luxemburg

dohoda o rozšíření stávajícího VI. koridoru směrem k Jaderskému moři a ustanovení nového Baltsko-jaderského koridoru.

# REGIONÁLNÍ DOPRAVA A SLEZSKÝ KŘÍŽ



Napojení Moravskoslezského kraje na koridorové trasy je součástí koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, u jehož vzniku v letech 2001-2002 stálo také Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

V případě silnic její základ tvoří tzv. Slezský kříž, tj. dálnice D 47, rychlostní komunikace R 48 a východozápadní dopravní spojnice I/11 - I/57. V případě železnic jsou hlavní projekty dány Memorandem o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji z r. 2001 a jeho Dodatku č. 1 z r. 2006, na jehož vzniku se Sdružení také zásadně podílelo. Součástí koncepce je i ostravské mezinárodní letiště a jeho napojení na regionální dopravní systém. Sdružení dále prosazuje řešení regionální dopravní obslužnosti a logistiky.

### **Dálnice D 47**

Výstavba probíhá. První úsek z Ostravy do Bohumína je zprovozněn od 1. 12. 2007, ostatní jsou zprovožňovány postupně. Napojení na Polsko je zajištěno, postup je koordinován pracovní skupinou MD ČR, za účasti Sdružení pro rozvoj MSK.

### **Komunikace R 48**

Výstavba probíhá. Problém rostoucí dopravní zátěže se týká např. opožděného obchvatu Frýdku–Místku. Napojení na Polsko je zajištěno, postup je koordinován pracovní skupinou MD ČR, za účasti Sdružení pro rozvoj MS kraje.



### **Komunikace I/11 – I/57**

Zásadní problém se týká kriticky přetíženého úseku I/11 ve směru Opava, Ostrava, Třinec, Žilina. Tato koridorová spojnice 'ostravské' a 'žilinské' větve limituje hospodářský rozvoj přílehlých průmyslových center. Postup je koordinován pracovní skupinou MD ČR, za účasti Sdružení pro rozvoj MS kraje.

### **Komunikace R 67 a I/67**

Napojení Karvinska na dálnici D 1 a rychlostní komunikaci R 48 vyžaduje řešení z důvodu vznikajících rozvojových ploch mezi městy Havířov, Orlová a Karviná a nutnosti vyvedení tranzitní dopravy z center těchto měst.





## **II. tranzitní železniční koridor**

Modernizace byla ukončena v roce 2004, následovala také nádražní budova Ostrava–Svinov a železniční uzel Bohumín. Nutná je modernizace železničního uzlu Ostrava hl. nádraží.

## **III. tranzitní železniční koridor**

Příprava optimalizace v úseku Dětmárovce–hranice Slovenské republiky je s obtížemi urychlována. Realizace stavby směrem od Jablunkova je zahájena, termínové sladění s výstavbou silnice I/11 v přilehlém úseku je zajištěno. Stavba je součástí schváleného Memoranda.

## **Napojení regionu na vysokorychlostní tratě**

Nutné je urychlit vytváření podmínek pro napojení MS kraje a celé ostravsko–katovické oblasti na rozšiřující se síť vysokorychlostních tratí Evropské unie. Zahrnout tuto záležitost do rozvojových programů a koncepcí.

## **Kombinovaná doprava a logistická centra**

Lepší využití těchto systémů pro řešení rostoucích přepravních a tranzitních výkonů v rámci MS kraje, České republiky a EU je nutností. Konkrétním příkladem je připravované veřejné logistické centrum v Mošnově. Potřebný je regionální logistický generel.

## Letiště Ostrava – Mošnov

Funkční dopravní napojení letiště a okolní zóny na dálnici D 47, II. tranzitní železniční koridor a regionální dopravní systém je řešeno. To se týká silnice, železnice i vhodných dopravních prostředků, což je rovněž obsaženo ve schváleném Memorandu.



## Regionální dopravní systém

Jde zejména o návaznost na koridorové trasy, projekty zmíněného Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční dopravy v MS kraji včetně nasazení nových železničních vozidel. K dispozici je koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje, potřebná je ucelená koncepce dopravní obslužnosti.

## Napojení regionu na vodní cestu

Přípravu splavnění řeky Odry se nepodařilo urychlit ani v rámci protipovodňových opatření po roce 1997. Doporučuje se znovu situaci aktualizovat např. ve vztahu k česko–polskému memorandu z roku 2000, růstu cen energií a pohledu Evropské unie na vodní dopravu.

**Děkuji za pozornost**

**Ing. Miroslav Fabian  
generální ředitel**

**[www.msunion.cz](http://www.msunion.cz)**