

Tento projekt / Dieses Projekt:

Česko saské cesty / Böhmisches-sächsische Wege

je spolufinancován Evropskou unií v rámci Fondu malých projektů

/ ist von der Europäischen Union im Rahmen des Kleinprojektfonds kofinanziert



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg VA / 2014–2020



TEMA

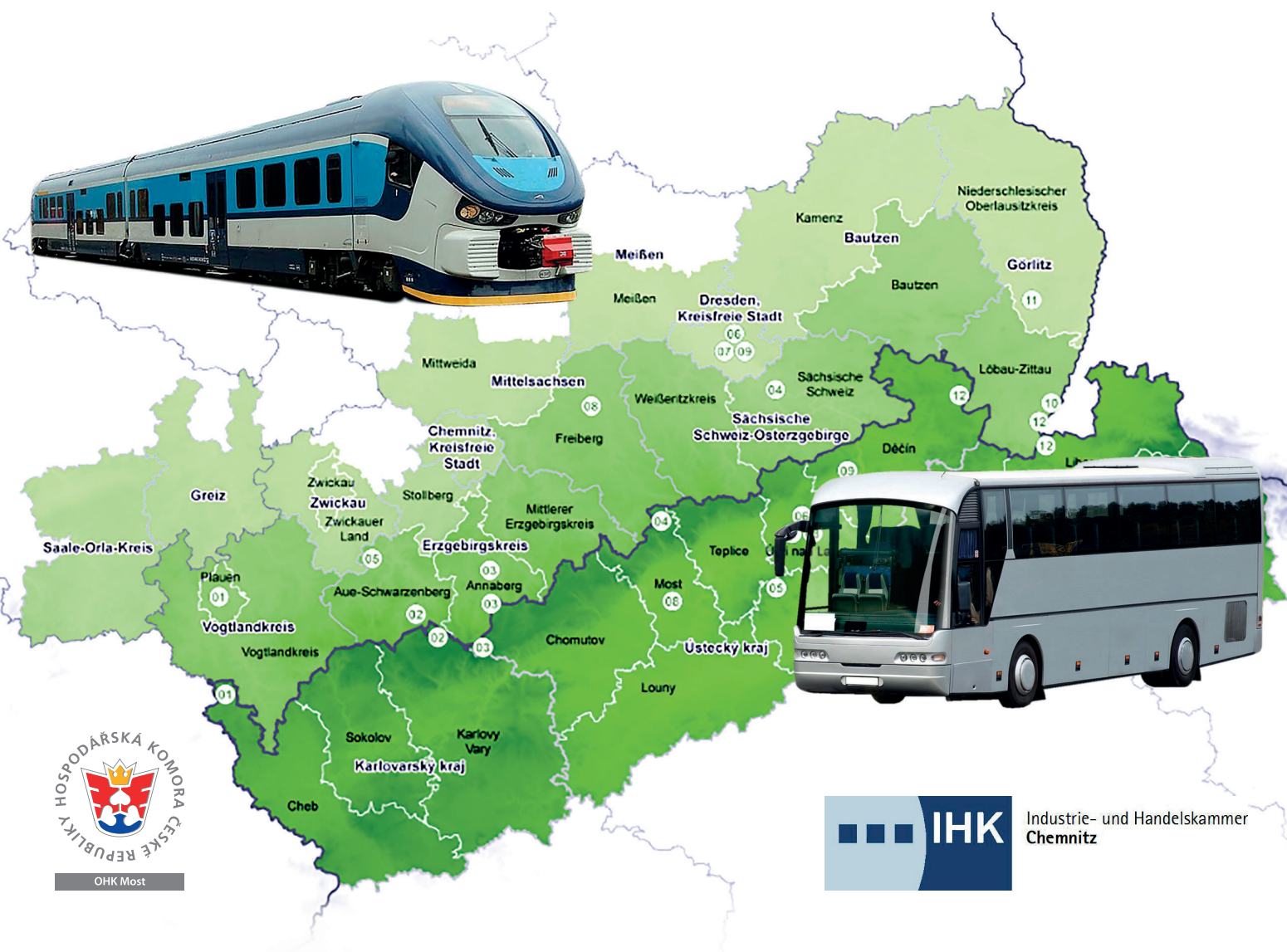
SPECIÁL

SPECIÁL

Okresní
hospodářské
komory
Most

ROČNÍK 7 / VYDÁNÍ 53 / DUBEN 2017

technika | ekonomika | marketing | aktuality



Industrie- und Handelskammer
Chemnitz

Obsah

Česko-saské cesty do Evropy	3
Úvodní slovo předsedy OHK Most	4–5
Výstavba dopravní infrastruktury v Ústeckém kraji	6–8
Střednědobá plánování výstavby infrastruktury SMWA	9–12
Zkušenosti velkého okresního města Marienberg po Schengenu	13–16
Rozvoj přeshraniční veřejné dopravy v Ústeckém kraji	17–20
Výzkum možností přeshraniční autobusové dopravy	21–25
Nedostatek kvalifikovaných řidičů a jejich vzdělávání	26–27
Dopravní konference „Česko-saské cesty“	28
Doporučení zástupcům politiky	29
Konference Česko-saské cesty – ohlédnutí a doporučení	29
Závěrečné slovo moderátora	30–31

Der Inhalt

Böhmisch-Sächsische Wege nach Europa	3
Vorwort des Herrn Vorsitzenden der Kreishandelskammer	4-5
Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ústecký kraj	6–8
Mittelfristige Planung der Infrastruktur SMWA	9–12
Erfahrungen der Großen Kreisstadt Marienberg nach Schengen	13–16
Entwicklung des grenzüberschreitenden ÖPNV im Bezirk Ústecký kraj	17–20
Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs	21–25
Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern und deren Ausbildung	26–27
Verkehrskonferenz Böhmisch-sächsische Wege aus der Sicht der Euroregion Erzgebirge/Krušnohoří	28
Vorschläge an die Politik	29
Konferenz Sächsisch-böhmische Wege – Rückblick und Empfehlung	29
Schlusswort des Moderators	30–31

TEMA
technika | ekonomika | marketing | aktuality

vydává: Okresní hospodářská komora Most,
Višňová 666, 434 01 Most, tel.: 417 637 404,
email: imp@ohk-most.cz, www.ohk-most.cz

IČ: 48290661

Redakční rada:

vedoucí redakce: Ing. Lenka Povová

předseda redakční rady: Ing. Jiřina Pečnerová

členové: Ing. Jiří Vích, MBA, Monika Rosová

sazba a tisk: TISKÁRNA K&B s. r. o., čtvrtletník

náklad: 500 výtisků, povolení MK ČR E 16676

Distribuci zajišťuje A.L.L. production, spol. s r.o.

Neoznačené fotografie: úřad OHK Most

Česko-saské cesty do Evropy

Když jsme 26. října 2000 podepisovali kooperační dohodu mezi Okresní hospodářskou komorou Most a Průmyslovou a obchodní komorou Chemnitz, rychle jsme se shodli na tom, že zkvalitnění přeshraniční dopravy pro hospodářské cíle představuje pro oba regiony mimořádně důležitou výzvu. Obě světové války a poválečná doba zanechaly nejen v krajině, ale i v lidech hluboké stopy, které nelze zahladit ze dne na den.

Dopravní konference Sasko-české cesty a později i turistická fóra s názvem Česko-saská setkávání, pořádaná komorami, se konala každoročně střídavě v Sasku i Severních Čechách a rychle se rozvinula ve vítanou platformu informační výměny.

Všem, kteří se jich tehdy účastnili, bylo jasné, že ve sblížování Evropy mají hraniční regiony šanci jen ve spolupráci, a proto musela ona, dosud nás rozdělující česko-saská hranice, rychle zmizet z našich hlav.

Dne 21. 12. 2007 skončily stacionární hraniční kontroly mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou a tím byl dosažen další milník ve vztazích našich hospodářských regionů. Dnes již je krásnou normalitou, že můžeme navštěvovat bez problémů sousední zemi, nakupovat tam, využívat kulturní nabídky či se setkávat s přáteli.

A přesto jsou cesty k našim sousedům ještě tak trochu kostrbaté, nedá se ještě mluvit o normalitě bez hranic. Přeshraniční infrastruktura mezi



ČR a Saskem ještě nedospěla na mnoha místech do stavu, který by vyhovoval stoupající potřebě dopravy. Pro potřeby hospodářství, ale i pro stoupající počet pendlerů, existuje jen málo vyžitelných přechodů, takže se doprava nemůže rozprostřít po celém území. Ale při využití historicky vytvořených silničních a železničních spojů by mohla být tato nepříznivá okolnost rychle odstraněna. Také oprávněné požadavky občanů na funkční obchvaty obcí často ztroskotají na dlouhých lhůtách plánování. I možnosti přeshraniční veřejné osobní dopravy, lhostejno zda na kolejích či silnicích, nejsou ještě zdaleka vyčerpány.

Já jsem přesvědčen, že Okresní hospodářská komora (OHK) Most a Průmyslová a obchodní komora (IHK) Chemnitz i v budoucnu přispějí k tomu, aby se přeshraniční dialog nadále zintenzivňoval, aby se hospodářské podmínky pro naše regiony upravily na naši společnou cestu do Evropy.

K tomu přejí oběma komorám a všem partnerům nadále mnoho úspěchů a trpělivosti.

Michael Lohse
čestný prezident IHK Chemnitz

Böhmisch-Sächsische Wege nach Europa

Als wir am 26. Oktober 2000 die Kooperationsvereinbarung zwischen der Kreiswirtschaftskammer Most und der Industrie- und Handelskammer Chemnitz unterzeichneten, waren wir uns schnell darüber einig, dass die Verbesserung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs eine besondere Herausforderung für die beiden Regionen darstellt. Die beiden Weltkriege und deren Nachkriegsepoche haben in der Landschaft und bei den Menschen tiefe Spuren hinterlassen, die nicht von heute auf morgen zu beseitigen sind.

Die Verkehrskonferenzen „Sächsisch-Böhmische Wege“ und später auch die Tourismusforen „Sächsisch-Böhmische Begegnungen“, die durch die Kammern in Sachsen und Nordböhmen jährlich wechselnd durchgeführt wurden, entwickelten sich deshalb schnell zu einer willkommenen Plattform des Informationsaustauschs.

Allen Beteiligten war dabei klar, dass im zusammenwachsenden Europa die Grenzregionen nur im Miteinander eine Chance haben und deshalb

das Trennende der sächsisch-tschechischen Grenze schnell aus den Köpfen verschwinden musste.

Am 21. 12. 2007 endeten die stationären Grenzkontrollen zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik, ein weiterer Meilenstein in den Beziehungen der beiden Wirtschaftsregionen. Mittlerweile ist es für Tschechen und Sachsen schöne Normalität geworden, das Nachbarland zu besuchen, einzukaufen, kulturelle Angebote zu nutzen oder Freunde zu treffen.

Und trotzdem sind die Wege zum Nachbarn noch zu holprig, um von grenzenloser Normalität sprechen zu können. Die länderübergreifende Infrastruktur zwischen Tschechien und Sachsen ist an vielen Stellen dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Für den Wirtschaftsverkehr aber auch für den zunehmenden Pendlerverkehr existieren nur wenige nutzbare Grenzübergänge, so dass sich der Verkehr nicht auf die Fläche verteilen kann. Unter Nutzung historisch gewachsener Straßen- und Schienenverbindungen kann diesem

Umstand rasch Abhilfe geschaffen werden. Die berechtigten Forderungen von Bürgern nach leistungsfähigen Ortsumgehungen scheitern an den langen Planungshorizonten der Vorhaben. Auch die Möglichkeiten des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs, ob Schiene oder Straße, sind längst noch nicht ausgeschöpft.

Ich bin überzeugt, dass die Kreiswirtschaftskammer (OHK) Most und die Industrie- und Handelskammer (IHK) Chemnitz auch künftig ihren Beitrag dazu leisten werden, um den grenzüberschreitenden Dialog weiter zu intensivieren, um für unsere beiden Regionen die wirtschaftlichen Bedingungen für unseren gemeinsamen Weg in Europa zu ebnet.

Dazu wünsche ich den beiden Kammern und allen Mitstreitern weiterhin viel Erfolg und Durchsetzungsvermögen!

Michael Lohse
Ehrenpräsident der IHK Chemnitz

Úvodní slovo předsedy OHK Most



Dne 25. dubna 1549 v Chebu byla smlouvou stanovena hranice mezi Čechami a Saskem v Krušných horách. Tato hranice i dnes platí za jednu z nejstarších v Evropě. Tato skutečnost je již pryč, ale neměla by zakrýt, že v historii soužití, byly oba sousední regiony vystaveny tvrdým zkouškám. Mnoho vzniklých škod zanechalo stopy až do dneška. Když jsme s panem prezidentem Michalem Lohsem podepsali dne 26. října 2000 dohodu o spolupráci mezi Hospodářskou komorou v Chemnitz a OHK Most, bylo už jasné, že se naše společné hranice spojí. Bylo také jasné, že tyto dva regiony mají šanci obstát v tvrdé globální konkurenci, jen pokud budou spolupracovat a vyvíjet se, pokud možno koordinovaně a společně. Tak obě komory usilovaly a stále usilují rozvoj a porozumění tohoto společného hospodářského prostoru

Vážení čtenáři.

Dovolte mi, abych vás přivítal na stránkách „TEMA speciál“, která je věnována další z řad našich společných konferencí a setkání pod značkou „Česko-saské a Sasko-české cesty“. Tentokrát se konala v Mostě dne 30. 3. 2017. Jsem přesvědčen, že se nám, tedy OHK Most a IHK Chemnitz, podařilo stejně jako v minulosti uspořádat kvalitní a prospěšné setkání na téma věčné, kterým je dopravní infrastruktura a doprava jako taková. Dovolte mi před prezentací odborných témat pro připomenutí malé ohlédnutí zpět.

v Evropě a zvláště spolupracovaly na udržení dobrých vzájemných vztahů.

Příkladů spolupráce bych mohl uvést velmi mnoho a naši kolegové, podnikatelé i zaměstnanci našich úřadů na obou stranách hranic, by jistě ještě doplnili to, na co bych zapomněl.

Neměli jsme a nemáme na řadu věcí stejný názor, což je naprosto v pořádku a logické. Naše komory mají stejnou filosofii a ideu, ale podmínky a možnosti jsou poněkud rozdílné a právě formální i neformální výměna názorů a pozic jsou pro rozhodování ve věcech, které nás společně trápí, nesmírně důležité.

Jsou však problematiky, které nás názorově jednoduše spojují. Je to bez velkých diskusí obecně řečeno doprava a dopravní infrastruktura se všemi segmenty, které k ní patří, včetně problematiky lidských zdrojů, což je také velké téma dnešního setkání.

Nalezli jsme i nástroj k vzájemným diskusím, doporučení a výstupům. Naše společné dopravní konference „Sasko-české cesty a Česko-saské cesty“, které doprovázely naše snažení již řadu let, se již svoji značkou zapsaly do historie našich vzájemných vztahů a diskusí v této nesmírně důležité oblasti působení, kterou doprava bezesporu je. Potvrdilo a stále se potvrzuje, že v tomto se bez vzájemné spolupráce a koordinace neobejdeme. Doufám, že myšlenka takových setkávání pod

touto značkou, kterou jsme s panem prezidentem Lohsem uvedli do života, se bude nadále zúčtovat a pokračovat.

Chtěl bych také zde poděkovat panu exprezidentovi IHK Chemnitz panu Michaelu Lohsemu, který byl i na této konferenci osobně přítomen, za jeho přínos a odborný dohled nad výběrem témat našeho setkávání, kdy jím nastavená pomyslná latka je pro jeho nástupce v IHK, ale i nás v OHK Most vysoká.

Jsem také rád a velmi oceňuji, že jsme se s našimi aktivitami v dopravě mohli zařadit do činnosti Euroregionu Krušnohoří a doplnili tak jeho činnost v oblasti jeho působení. Nesmírně oceňuji zájem a osobní účast představitelů samospráv a orgánů správy státu jak v minulosti, tak i na tomto setkání. Ve vzájemném respektu, komunikaci a spolupráci je cesta k reálným a realizovatelným výsledkům, a to nejen v dopravě, o které je dnes řeč.

Vážení čtenáři,

chtěl bych popřát již zavedené značce pro vzájemná setkávání „Česko-saské a Sasko-české cesty“ do budoucna užitečnost a přínos k úspěšnému rozvoji hospodářství a občanského života obou regionů.

S úctou

Rudolf Jung
Předseda OHK most

Vorwort des Herrn Vorsitzenden der Kreishandelskammer

Sehr geehrte Leser,

erlauben Sie mir, dass ich Sie auf die Seiten der Zeitschrift „TEMA speziell“ einlade, die einer unserer gemeinsamen Konferenzen und Begegnung unter dem Thema Sächsisch-Böhmische und Böhmisches-Sächsische Wege gewidmet ist. Diese Konferenz fand am 30. 3. 2017 in Most statt. Ich bin überzeugt, dass es uns, also der OHK Most und der IHK Chemnitz wie auch in der Vergangenheit gelungen ist, ein nutzbringendes Treffen zu veranstalten. Die Verkehrskonferenz stand unter einem Dauerthema, der Verkehrsinfrastruktur und dem Verkehr an sich. Erlauben Sie mir noch vor der Präsentation der Fachthemen einen kleinen Rückblick zur Erinnerung.

Am 25. April 1549 wurde in Cheb aufgrund eines Vertrags die Grenze zwischen Böhmen und Sachsen im Erzgebirge festgelegt. Diese Grenze gilt heute noch als eine der ältesten in Europa. Die Grenzen gibt es nicht mehr, aber man sollte nicht verhehlen, dass in der Geschichte unsere beiden

Nachbarregionen harten Proben ausgesetzt waren. Viele der entstandenen Schäden hinterließen Spuren bis heute. Als wir mit Herrn Präsidenten Michael Lohse am 26. Oktober die Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen den Handelskammern in Chemnitz und der OHK in Most

unterzeichneten, war uns schon damals klar, dass unsere gemeinsamen Grenzen beseitigt werden muss. Es war auch klar, dass unsere beiden Regionen die Chance haben, sich in der globalen Konkurrenz durchzusetzen, wenn sie zusammenarbeiten und sich entwickeln können, wenn

möglich gemeinsam und koordiniert. Deshalb bemühen sich beide Kammern – sie bemühen sich immer noch – um ihre Entwicklung und um Verständnis für den gemeinsamen Wirtschaftsraum in Europa. Besonders setzten sie sich für die Einhaltung der gegenseitigen guten Beziehungen in der Zusammenarbeit ein. Ich könnte sehr viele Beispiele der Zusammenarbeit nenne und unsere Kollegen, Unternehmer und Mitarbeiter der Ämter, auf beiden Seiten der Grenze, würden sicher noch ergänzen, was ich vergessen hätte. Wir hatten zu vielen Dingen nicht immer eine Meinung und auch heute haben wir das nicht immer, aber das ist durchaus in Ordnung und logisch. Unsere Kammern haben die gleiche Philosophie und Ideen, aber die Bedingungen und Möglichkeiten sind ein wenig unterschiedlich. Gerade der formale und der inoffizielle Meinungsaustausch und der Austausch der Positionierung sind für eine Entscheidung in den Sachen, die uns gemeinsam quälen, sehr wichtig.

Es gibt jedoch ein Problem, das unsere Meinungen eindeutig verbindet. Es ist ohne große Diskussion der Verkehr allgemein, sowie die Verkehrsinfrastruktur mit allen Teilen, die dazu gehören, inklusive der Problematik der

Humanressourcen, die auch ein großes Thema der heutigen Begegnung ist.

Wir haben auch ein Instrument für unsere gegenseitigen Diskussionen, Empfehlungen und Ergebnissen gefunden. Unsere gemeinsamen Konferenzen „Sächsische-böhmische Wege“ haben unsere Bemühungen viele Jahre begleitet und haben sich in die Geschichte unserer gegenseitigen Beziehungen und Diskussionen in dem wichtigen Bereich des Verkehrs eingeschrieben. Und der Verkehr ist ohne Zweifel ein wichtiger Bereich. Es hat sich wieder bestätigt und wird sich weiterhin bestätigen – dass wir in diesem Bereich ohne gegenseitige Zusammenarbeit und Koordination nicht zurecht kommen. Ich hoffe, dass die Idee solcher Begegnungen unter dem Motto, das wir mit Herrn Präsident Lohse ins Leben gerufen haben, weiterhin verzinnt und fortgesetzt wird.

Ich möchte mich hier beim Expräsidenten der IHK Chemnitz Herrn Michael Lohse bedanken. Er war auch bei dieser Konferenz persönlich anwesend und ich danke ihm für seinen Beitrag und für seine Fachaufsicht über die Auswahl der Themen unseres Treffens. Der von ihm angesetzte Maßstab ist für

seine Nachfolger in der IHK, aber auch für uns in der OHK Most, hoch.

Ich bin auch froh und schätze hoch ein, dass wir uns mit unseren Aktivitäten im Bereich Verkehr in die Tätigkeit der Euroregion einbringen konnten, um deren Tätigkeit in diesem Bereich ergänzen zu können. Ich schätze über alle Maße die persönliche Beteiligung der Selbstverwaltungen und der Staatsverwaltung hoch ein – in der Vergangenheit und bei dieser Begegnung. In gegenseitiger Akzeptanz, Kommunikation und Zusammenarbeit führt der Weg zu realen und realisierbaren Ergebnissen und nicht nur im Verkehr, wovon heute die Rede ist.

Sehr geehrte Leser, ich möchte dem schon traditionellen Motto für die gemeinsamen Beratungen „Sächsisch-Böhmische Wege“ für die Zukunft einen nutzbaren Wert wünschen, sowie einen guten Beitrag zur erfolgreichen Entwicklung der Wirtschaft und des öffentlichen Leben beider Regionen.

Hochachtungsvoll

Rudolf Jung
Vorsitzende OHK Most





Luděk Sosna

1. **Ministerstvo dopravy** **Dopravní konference „Česko-saské cesty“**

Výstavba dopravní infrastruktury v Ústeckém kraji

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
Ředitel Odboru strategie

1. **Ministerstvo dopravy** **Verkehrskonferenz „Böhmisch-sächsische Wege“**

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ústecký kraj

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
Fachbereichsleiter für Strategie

2. **Silniční infrastruktura v Ústeckém kraji**
dálnice D7

Úsek v realizaci

- Postoloprty - MÚK Bltzeves** - předpokládané dokončení v roce 2018, alokované prostředky na dokončení realizace 338 mil. Kč

Úseky před zahájení vlastní realizace

- Staný - hranice Středočeského kraje**: V současné době se zpracovává DÚR a probíhá IČ. Předpokládané zahájení realizace 2020, dokončení 2023 (délka 16,7 km, předpokládané stavební náklady 3,9 mld. Kč).
- Panenský Týnec - zkapacitnění obchvatu**: Předpokládané zahájení 2018, dokončení 2020 (délka 3,5 km, předpokládané stavební náklady 361 mil. Kč).
- Chlumčany - zkapacitnění**: Předpokládané zahájení 2019, dokončení 2021 (úseku 4,4 km, předpokládané stavební náklady 1,7 mld. Kč).
- Louny - zkapacitnění obchvatu**: Předpokládané zahájení 2018, dokončení 2020 (délka úseku 6,1 km, předpokládané stavební náklady 1,2 mld. Kč).
- Postoloprty - zkapacitnění obchvatu**: Předpokládané zahájení 2020, dokončení 2023 (délka 4,8 km, předpokládané stavební náklady 1,0 mld. Kč). V roce 2017 se předpokládá získání ÚR a zahájení DSP.

2. **Strasseninfrastruktur im Ústecký kraj**
Autobahn D7

Strecke in der Realisierung

- Postoloprty - MÚK Bltzeves** - voraussichtliche Fertigstellung im Jahr 2018, für die Fertigstellung zugewiesene Mittel - 338 Mio. CZK

Strecken vor dem Realisierungsbeginn

- Staný - Grenze Středočeský kraj**: Gegenwärtig laufen die Vorbereitungsarbeiten (DÚR, IČ), Voraussichtlicher Realisierungsbeginn 2020, Fertigstellung 2023 (Länge 16,7 km, voraussichtliche Baukosten 3,9 Mrd. CZK).
- Panenský Týnec, Ausbau der Ortsumgehung**: Voraussichtlicher Beginn 2018, Fertigstellung 2020 (Länge 3,5 km, voraussichtliche Baukosten 361 Mio. CZK).
- Chlumčany - Kapazitätserweiterung der Ortsumgehung**: Voraussichtlicher Beginn 2019, Fertigstellung 2021 (Strecke 4,4 km, voraussichtliche Baukosten 1,7 Mrd. CZK).
- Louny, Kapazitätserweiterung der Ortsumgehung**: Voraussichtlicher Beginn 2018, Fertigstellung 2020 (Streckenlänge 6,1 km, voraussichtliche Baukosten 1,2 Mrd. CZK).
- Postoloprty - Kapazitätserweiterung der Ortsumgehung**: Voraussichtlicher Beginn 2020, Fertigstellung 2023 (Länge 4,8 km, voraussichtliche Baukosten 1,0 Mrd. CZK). 2017 werden die Gebietsentscheidung und der Planungsbeginn erwartet.

3. **Silniční infrastruktury v Ústeckém kraji**
Silnice I/13

- Kladrubská spojka**: předpokládané zahájení 2018, dokončení 2023 (délka úseku 5,1 km, předpokládané stavební náklady 1,9 mld. Kč), zahájeno VR na zhotovitele stavby.
- Děčín - Ludvíkovice (Folknářská spojka)**: probíhá optimalizace trasy, obtížné ekologické a geologické prostředí, majetkoprávní problémy.
- Klásterec nad Ohří - Chomutov**: Zpracovává se studie za tří- nebo čtyřpruh (délka úseku 4,8 km, předpokládané stavební náklady 1,0 mld. Kč).
- Klásterec nad Ohří obchvat**: Zpracovává se ZP a dokumentace EIA. (délka 4,9 km, předpokládané stavební náklady 764 mil. Kč).
- Třebušice MÚK 2. etapa**: předkládá se EIA, problémy s ZP, plánované zahájení realizace 2017, dokončení 2019 (délka úseku 1,4 km, předpokládané stavební náklady 298 mil. Kč).
- Křížovatka Přestanov**: předpokládané zahájení 2017, dokončení 2017
- Křížovatka Pívovarská - Teplická Děčín**: předpokládané zahájení 2017, dokončení 2017
- Křížovatka Vernéřov**: Dle výsledků studie Klásterec nad Ohří - Chomutov - tři X čtyřpruh
- Okružní křížovatka Benešovská - Děčín**: zkoumá se platnost DÚR, probíhá koordinace mezi SD Chomutov a Liberec
- Blšina obchvat**: Připravovaný východní obchvat vyšel jako neekonomický, RSD má mandát hledat nové řešení, které bude ekonomicky efektivní a územně průchodné
- Knínice - Děčín**: Zpracovává se EIA i na „Zelenou variantu“ dokončení 2017, pak rozhodnutí o výběru ze tří variant
- Děčín - Manuše (Česká Lípa)**: Probíhá optimalizace trasy, obtížné ekologické a geologické prostředí, majetkoprávní problémy

3. **Strasseninfrastruktur im Ústecký kraj**
Strasse I/13

- Verbindung Kladruby**: voraussichtlicher Beginn 2018, Fertigstellung 2023 (Streckenlänge 5,1 km, voraussichtliche Baukosten 1,9 Mrd. CZK), Öffentliches Ausschreibungsverfahren für den Bauausführenden begonnen.
- Děčín - Ludvíkovice (Verbindung Folknáře)**: Trasse wird z.Z. optimiert, anspruchsvolles ökologisches und geologisches Umfeld, Probleme mit Eigentumsrechten.
- Klásterec nad Ohří - Chomutov**: Studie zur 3- oder 4-Spurigkeit wird erstellt (Streckenlänge 4,8 km, voraussichtliche Bauausgaben 1,0 Mrd. CZK).
- Klásterec nad Ohří Ortsumgehung**: Dokumentationen zur Umwelt- und EIA werden erstellt (Länge 4,9 km, voraussichtliche Baukosten 764 Mio. CZK).
- Třebušice MÚK 2. Etappe**: UVP wird überarbeitet, Umweltschutzprobleme, geplanter Baubeginn 2017, Fertigstellung 2019 (Streckenlänge 1,4 km, voraussichtliche Baukosten 298 Mio. CZK).
- Kreuzung Přestanov**: voraussichtlicher Beginn 2017, Fertigstellung 2017
- Kreuzung Pívovarská - Teplická Děčín**: voraussichtlicher Beginn 2017, Fertigstellung 2017
- Kreuzung Vernéřov**: Je nach den Ergebnissen der Studie Klásterec nad Ohří - Chomutov -> 3 oder 4-spurig
- Verkehrskreislauf Benešovská - Děčín**: die DÚR-GÜltigkeit wird überprüft, es erfolgt die Koordination zwischen SD Chomutov - Liberec
- Ortsumgehung Blšina**: Die vorbereitete Ortsumgehung im Osten erwies sich als nicht wirtschaftlich, die RSD hat das Mandat, eine neue Lösung zu finden, die wirtschaftlich effektiv und verkehrsdurchlässig ist.
- Knínice - Děčín**: EIA wird erstellt, auch für die „grüne Variante“ - Fertigstellung 2017; dann wird die Auswahl aus 3 Varianten entschieden
- Děčín - Manuše (Česká Lípa)**: Trassenoptimierung in Arbeit, schwieriges ökologisches und geologisches Umfeld, eigentumsrechtliche Probleme

4.

Silniční infrastruktury v Ústeckém kraji ostatní silnice I. třídy

- I/62 Děčín – Vilsnice:** Dokončení v roce 2018 alokované prostředky na dokončení realizace 444 mil. Kč
- Silnice I/27 – Žitčelce, Umgehung und Überbrückung:** Předpokládané zahájení 2019, dokončení 2021 (délka úseku 2,9 km, předpokládané stavební náklady 509 mil. Kč).
- Silnice I/27 – úsek Most - Litvínov:** V počáteční fázi přípravy. Příprava studie na městský čtyřpruh, 70 km/hod., dokončení studie 2017.
- Silnice I/15 - Východní obchvat Litoměřice:** V počáteční fázi přípravy. Zpracována studie.

stavby v kraji	
U2 D6	Patrohrad – Lubenec 12,1 km
U3 D6	Lubenec, obchvat 4,0 km
U5 D7	Panenský Týnec, okružní obchvat 3,0 km
U7 D7	Chlumčany, okružní obchvat 4,4 km
U8 D7	Louny, okružní obchvat 6,0 km
U9 D7	Postupim, okružní obchvat 4,9 km
U10 D7	Postupim – MOK, okružní obchvat 3,8 km
U33 I13	Kladská spojka 5,1 km
U34 I27	Most – Litvínov 6,9 km
U39 I27	Závoze, obchvat a přemostění 4,2 km
U59 I62	Děčín – Vilsnice 1,8 km
U62 I13	Troskovic MOK, 2. etapa 1,4 km
U68 I13	Děčín, OK Benešovská 0,8 km
U70 I13	Silnice, obchvat 3,7 km
U79 I13	Děčín – D8 (Kobylce) 15,1 km

Strasseninfrastruktur im Ústecký kraj andere Straßen I. Ordnung

- I/62 Děčín – Vilsnice:** Fertigstellung 2018 Mittelzuweisung zur Fertigstellung der Maßnahme - 444 Mio. CZK
- Strasse I/27 – Žitčelce, Umgehung und Überbrückung:** Voraussichtlicher Beginn 2019, Fertigstellung 2021 (Streckenlänge 2,9 km, voraussichtliche Baukosten 509 Mio. CZK).
- Strasse I/27 – Strecke Most - Litvínov:** In der Anfangsphase der Vorbereitung. Vorbereitung einer Studie zur 4-spurigen Strecke durch das Stadtgebiet, 70 km/Std., Fertigstellung der Studie 2017.
- Straße I/15 – Ostumgehung von Litoměřice:** In der Anfangsphase der Vorbereitung; überarbeitete Studie

stavby v kraji	
U2 D6	Patrohrad – Lubenec 12,1 km
U3 D6	Lubenec, obchvat 4,0 km
U5 D7	Panenský Týnec, okružní obchvat 3,0 km
U7 D7	Chlumčany, okružní obchvat 4,4 km
U8 D7	Louny, okružní obchvat 6,0 km
U9 D7	Postupim, okružní obchvat 4,9 km
U10 D7	Postupim – MOK, okružní obchvat 3,8 km
U33 I13	Kladská spojka 5,1 km
U34 I27	Most – Litvínov 6,9 km
U39 I27	Závoze, obchvat a přemostění 4,2 km
U59 I62	Děčín – Vilsnice 1,8 km
U62 I13	Troskovic MOK, 2. etapa 1,4 km
U68 I13	Děčín, OK Benešovská 0,8 km
U70 I13	Silnice, obchvat 3,7 km
U79 I13	Děčín – D8 (Kobylce) 15,1 km

4.

5.

Významné železniční stavby v Ústeckém kraji

- Schválena studie proveditelnosti Optimalizace tratí Kolín – Všetaty – Děčín**
 - Navrženo zajištění potřebných parametrů pro nákladní dopravu – zajištění podmínek pro provoz vlaků délky 740 m, rozděleno na 9 částí
 - Snížení hlukové zátěže díky modernizaci tratí
 - Mírné zvýšení traťové rychlosti v rámci současného tělesa dráhy s ohledem na převládající provoz nákladní dopravy
 - Prověřována možnost změny trasy na 25 kV, 50 Hz – vyšší účinnost zabránění bludným proudům (snížení míry koroze kovových konstrukcí v okolí tratí)

Schwerpunktvorhaben der Eisenbahn Im Ústecký kraj

Genehmigte Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Strecke Kolín – Všetaty – Děčín

- Vorgeschlagen ist die Einhaltung der für den Güterverkehr erforderlichen Parameter; Absicherung der Bedingungen für den Bahnbetrieb von Zügen mit 740 m Länge, unterteilt in 9 Abschnitte
- Reduzierung der Lärmbelastigung dank Streckenmodernisierung
- Mäßige Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke im Rahmen des gegenwärtigen Bahnkörpers bei überwiegendem Güterverkehrsbetrieb
- Überprüfte Option, die Traktion auf 25 kV, 50 Hz zu ändern – höherer Wirkungsgrad durch Vermeidung von Streuströmen (Verringerung der Korrosion an Metallkonstruktionen in Bahnumgebung)

5.

6.

Další modernizace železniční infrastruktury v Ústeckém kraji

- Probíhá příprava optimalizace jednotlivých úseků na rameni **Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb**: zvýšení traťové rychlosti, modernizace železničních stanic
- Probíhá příprava elektrizace tratí **Kadaň – Pruněřov – Kadaň**; zvažována možnost elektrizace trakční soustavou 25 kV, 50 Hz v návaznosti na celostátní koncept, zajištění přímého spojení v osobní vozbě
- Probíhá příprava zajištění provozních parametrů na **trati Lovosice – Úpořimny** (odstraňování následků sesuvu v oblasti stavby dálnice D8)
- Probíhá příprava a realizace revitalizací dalších regionálních drah v kraji (Lovosice – Louny, Děčín – Rumburk)

Weitere Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur Im Ústecký kraj

- Es wird die Optimierung der einzelnen Streckenabschnitte an der Flanke - **Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb** vorbereitet; Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, Modernisierung der Bahnstationen
- Es wird die Elektrifizierung **Kadaň – Pruněřov – Kadaň** vorbereitet; obligatorische Möglichkeit zur Elektrifizierung des Traktionsmechanismus 25 kV, 50 Hz in Anbindung an die gesamtstaatliche Konzeption, Gewährleistung direkter Verbindungen im Personenverkehr
- Es wird die Absicherung der Betriebsparameter auf der **Strecke Lovosice – Úpořimny** vorbereitet (Besetzung der Auswirkungen vom Hangrutsch im Baubereich der Autobahn D8)
- Es wird die Revitalisierung weiterer Regionalbahnen im Bezirk (Lovosice – Louny, Děčín – Rumburk) vorbereitet und realisiert.

6.

7.

VRT Praha – Ústí nad Labem - Dresden

- Novostavba vysokorychlostní tratí, úsek Praha – Ústí nad Labem prověřován pro rychlost až 350 km/h, v úseku Ústí nad Labem – Dresden provoz rychlosti 200 (230) km/h
- V úseku Ústí nad Labem – Dresden smíšený provoz některými druhy nákladní dopravy – odlehčení hranličného přechodu v Děčíně, snížení hlukové zátěže v údolí Labe, úsek Praha – Lovosice zařazen do hlavní sítě TEN-T pro osobní dopravu
- Doba jízdy Praha – Ústí nad Labem do 30 minut, Praha – Dresden do 60 minut
- Zahájeno zpracování studie proveditelnosti této novostavby s cílem posouzení ekonomické efektivity projektu
- V případě prokázání ekonomické efektivity - následují další kroky v projektové přípravě – zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, posouzení EIA, dokumentace pro stavební povolení, realizace stavby

VRT Praha – Ústí nad Labem - Dresden

- Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke - die Verbindung Praha – Ústí nad Labem wurde auf eine Geschwindigkeit bis 350 km/h getestet; auf der Strecke Ústí nad Labem – Dresden ist ein Betrieb mit 200 (230) km/h Geschwindigkeit geplant.
- Auf der Strecke Ústí nad Labem – Dresden; gemischter Betrieb mit einigen Varianten des Gütertransports – Entlastung des Grenzübergangs in Děčín, Reduzierung der Lärmbelastung im Elbtal, die Strecke Praha – Lovosice ist in das TEN-T-Hauptnetz für den Personenverkehr eingestuft.
- Fahrtzeit Praha – Ústí nad Labem - bis 30 min, Praha – Dresden - bis 60 min
- Es wurde eine Machbarkeitsstudie des Streckenneubaus mit dem Ziel begonnen, die Wirtschaftlichkeit dieses Projektes zu untersuchen.
- Im Fall eines Beweises für die Wirtschaftlichkeit folgen weitere Schritte in der Projektvorbereitung – Erarbeitung der Dokumentation für die Gebietsentscheidung, der EIA, der Dokumentation für eine Erlaubnis und Realisierung zum Bauvorhaben.

7.

8.

Vodní infrastruktura v Ústeckém kraji

Plavební stupeň Děčín

- pokračuje projektová příprava aktualizace EIA dokumentace, biologické práce, monitoring podzemních vod, modelový výzkum, úpravu experimentálních výhonů
- znovu předložení vrácené EIA dokumentace na podzim 2017
- Související problematika schválení Konceptce vodní dopravy a vydání stanoviska SEA




8

8.

Wasserinfrastruktur im Ústecký kraj

Staustufe Děčín

- Die Projektvorbereitung wird fortgesetzt: Aktualisierung der Unterlagen EIA, biologische Arbeiten, Monitoring des Grundwassers, Forschungsmodelle, Aufbereitung der experimentellen Erkenntnisse
- Wiedervorlage der zurückerhaltenen UVP-Unterlagen im Herbst 2017
- Damit verbundene Bewilligungsproblematik – Konzeption zum Wasserverkehr und Herausgabe einer SEA-Stellungnahme



8

9.

Ministerstvo dopravy

Děkuji za pozornost



Ministerstvo dopravy

9.

Ministerstvo dopravy

Danke für die Aufmerksamkeit



Verkehrsministerium

Reakce – Reaktionen

Jednání v rámci „Projektů česko-saské cesty, které se konalo dne 30. 3. 2017 v Mostě v hotelu Cascade se zúčastnily delegace OHK Most, IHK Chemnitz, zástupci orgánů místní samosprávy, politici a další.

Jedním z projednávaných bodů byla také problematika získávání řidičských průkazů občanů Německa v České republice. Podrobněji bylo toto téma projednáváno na předchozím 2. pracovním workshopu, který se konal 23. 2. 2017. M.j. zde zaznělo, že, citace: „české autoškoly vydávají podvodně řidičské průkazy občanům Německa, kteří by ve své zemi tento doklad nikdy nezískali – konec citátu.

Naším německým přátelům byl objasněn postup při získání ŘO v ČR. Autoškoly jsou podnikající subjekty, jako kterékoli jiné firmy. Pokud žadatel splní podmínky pro přijetí do výuky a výcviku, pak je autoškola jedno, jestli je zákazníkem občan České republiky nebo jakéhokoli jiného státu. Podmínky pro přijetí do autoškoly řeší zákon 247/2000 Sb. a jsou v podstatě tři:

1. Trvalý nebo přechodný pobyt na území ČR, který dokládá příslušným dokumentem
2. Zdravotní způsobilost – vystavuje příslušný praktický lékař podle místa pobytu
3. Čestné prohlášení, že žadateli nejsou známy žádné zákonné překážky

Po splnění těchto podmínek je na místě příslušný úřad podle sídla autoškoly přes datovou schránku zasláno oznámení o zahájení výcviku konkrétního žadatele. Po absolvování výcviku ve stanoveném rozsahu a úspěšném složení zkoušky pak už každý žadatel individuálně podává žádost o udělení řidičského oprávnění na obecní úřad s rozšířenou působností a je tedy již věcí samosprávy, zda žadateli vyhoví, či nikoli. Je třeba dodat, že na udělení ŘO má žadatel právní nárok a to po splnění dalších podmínek stanovených zákonem 361/2000 Sb.

Tedy tvrzení, že autoškoly vydávají řidičské průkazy (a někdy podvodně) je ze strany autorů těchto výroků minimálně tvzením v rozporu se skutečností a dotýká se odborné pověsti českých autoškol, které v průměru nejsou horší než např. německé.

Jan Bittner – jednatel společnosti
AUTOŠKOLA BITTNER s.r.o.

Německý překlad je zveřejněn na str. 12



Henrik Saske

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Česko-saské cesty - Böhmischo-sächsische Wege

dopravní konference – Verkehrskonferenz 30. 3. 2017

1.

2.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Česko-saské cesty - Böhmischo-sächsische Wege

dopravní konference – Verkehrskonferenz 30. 3. 2017

Obsah - Inhalt

- Spolkový plán dopravních cest 2030 – Bundesverkehrswegeplan 2030
- strategie výstavby a údržby 2030 – Státní silnice - Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030 – Staatsstraßen
- Návrh stavebních programů 2017 - Entwurf des Bauprogramms 2017
- Zemský plán dopravy 2030 – Landesverkehrsplan Sachsen 2030

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Spolkový plán dopravních cest 2030

Bundesverkehrswegeplan 2030

vládní usnesení - Kabinettsbeschluss - 3. 8. 2016	
spolkové zákony - Ausbaugesetze vom 23. 12. 2016	
finanční obsah - Gesamtvolumen 2016 - 2030	269,6 Mrd.€
z toho na údržbu - davon Erhaltung, Ersatz	141,6 Mrd.€
dálnice, spolkové silnice - Bundesfernstraßen	132,8 Mrd.€
železniční dopravní cesty - Schienenwege	112,3 Mrd.€
spolkové cesty říční plavby - Bundeswasserstraßen	24,5 Mrd.€

4 | 30. března 2017 | Henrik Saske

3.

4.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Spolkový plán dopravních cest 2030

Bundesverkehrswegeplan 2030

Sasko, část železniční Sachsen - Teil Schiene

- z 11 požadovaných projektů byly zásadně přijaty 10
- von 11 angemeldeten Vorhaben wurden 10 aufgenommen
- Jako „potenciální potřeba“ ještě nejsou posouzené tratě:
- als „Potenzieller Bedarf“ ausgewiesen und noch zu bewerten

- novostavba Neubaustrecke Dresden – Prag
- elektrifikace Elektrifizierung/ Ausbau Dresden - Görlitz
- elektrifikace Elektrifizierung Cottbus – Görlitz
- rekonstrukce Ausbau Leipzig – Chemnitz

- Sasko žádá Spolkové ministerstvo: ohodnotit všech projektů potenciální potřeby co nejdříve
- Förderung Sachsen; zeitnahe förmliche Bewertung aller Projekte des potenziellen Bedarfs

5 | 30. března 2017 | Henrik Saske

6 | 30. března 2017

5.

6.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

NBS Drážďany – Praha

Dosavadní plánované aktivity Svobodného státu Sasko:

- Studie proveditelnosti 2008
- Výzkum variant 2009
- Náklady na analýzu využitelnosti 2010
- Analýza potenciálů 2011
- Výzkum variant 2012
- 2013 Přihlášení do spolkového dopravního plánu
- 2014/2015 Příprava plánování společně s ČR
- 2016 Záměr v „Potenciální potřebě“ BVWP 2030

7 | 30. března 2017 | Henrik Saske

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

NBS Dresden – Prag

Bisherige Planungsaktivitäten durch den Freistaat Sachsen:

- Machbarkeitsstudie 2008
- Variantenuntersuchung 2009
- Kosten-Nutzenanalyse 2010
- Potentialanalyse 2011
- Variantenuntersuchung 2012
- 2013 Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan
- 2014/2015 Vorplanungsleistungen gemeinsam mit der Tschechischen Republik
- 2016 Vorhaben im „Potenziellen Bedarf“ BVWP 2030

8 | 30. března 2017 | Henrik Saske

7.

8.

rekonstrukce ABS Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

cíl: Zielstellung

- výstavba dvoukolejné tratě po úsecích, elektrifikace pro kvalitnější regionální dopravu a obnovu dálkové dopravy na Chemnitz a Jižní Sasko
- abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung zur Verbesserung der Qualität des SPNV-Angebotes und als infrastrukturelle Voraussetzung für eine Wiederbelebung des SPNV nach Chemnitz und Südwestsachsen

BVWP 2030

- „Potenciální potřeba“ – ještě nevyhodnocena
- „Potenciální Bedarf“ – Noch nicht bewertet
- Sasko již v roce 2014 zadalo začáteční etapy (1 a 2) plánování
- Von FS Sachsen beauftragte Vorplanung (Lph 1 und 2) liegt seit 2014 vor



9 | 30. března 2017 | Henrik Saske

9.

Spolkový plán dopravních cest 2030 Bundesverkehrswegeplan 2030

Sasko – část dálniční / silniční Sachsen - Teil Straße

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

požadovaných projektů: Anmeldung Vorhaben insgesamt	79
Zařazení: Einordnung in den Bedarfsplan	
naléhavé projekty Vordringlicher Bedarf	36 → ca. 1 Mrd. €
další projekty s oprávněním plánování Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	19 → ca. 0,5 Mrd. €
další projekty - Weiterer Bedarf	16
žádná potřeba - Kein Bedarf	8
Naplánované prostředky do 2030: Anteil am Finanzvolumen bis 2030	ca. 1 Mrd.€

10 | 30. března 2017 | Henrik Saske

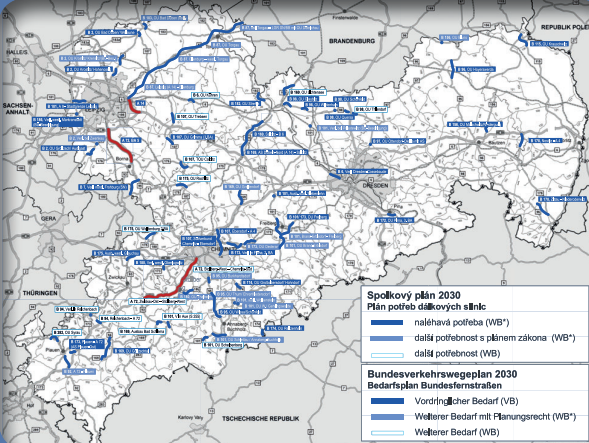
10.

Spolkový plán 2030 Plan potrebo dálnicových silnic

- naléhavá potřeba (WB*)
- další potřeba s plánem zákona (WB*)
- další potřeba (WB)

Bundesverkehrswegeplan 2030 Bedarfsplan Bundesfernstraßen

- Vordringlicher Bedarf (VB)
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
- Weiterer Bedarf (WB)



11 | 30. března 2017 | Henrik Saske

11.

BVWP 2030 Spolkové cesty – Krušné hory Bundesfernstraßen - Erzgebirgskreis

9 projektů, celkem 220 Mio EUR
9 Vorhaben / 220 Mio €
→ 15 % Investiční částky Sasko
→ 15 % vom Gesamtvolumen SN

mimo okres 5 dalších projektů ve prospěch okresu
zusätzl. weitere 5 Vorhaben, von denen der Landkreis profitiert (B 101/ B 107 = + 150 Mio. €)

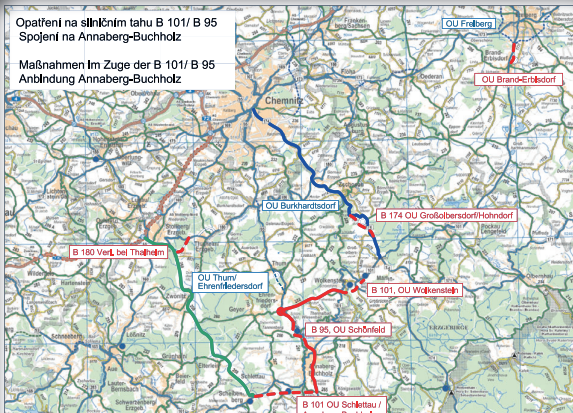


12 | 30. března 2017 | Henrik Saske

12.

Opatření na silničním tahu B 101/ B 95 Spojení na Annaberg-Buchholz

Maßnahmen im Zuge der B 101/ B 95 Anbindung Annaberg-Buchholz



13 | 30. března 2017 | Henrik Saske

13.


strategie výstavby a údržby 2030 – Státní silnice Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030 - Staatsstraßen

Rámcové záměry - Rahmenvorgaben

- Zemský plán dopravy 2025 - Landesverkehrsplan 2025
- Koaliční dohoda - Koalitionsvertrag 2014 bis 2019
- Saský kontrolní úřad - SRH: „Erhaltung der staatl. Infrastruktur“

Strategické východisko - strategischer Ansatz

- řazení zemských silnic Gliederung der Staatsstraßen nach Netzklasse
 - Kombinace spojovacích funkcí s Intenzitou dopravy
 - Überlagerung Verbindungsbedeutung mit Verkehrsstärke



- klíčová síť - Kernnetz (S1)
- rozšířená klíčová síť - Erweitertes Kernnetz (S2)
- Vedlejší síť - Sonstiges Netz (S3)

14 | 30. března 2017 | Henrik Saske

14.

strategie dostavby a údržby 2030 – Státní silnice Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030 - Staatsstraßen

Strategické cíle Strategischer Ansatz

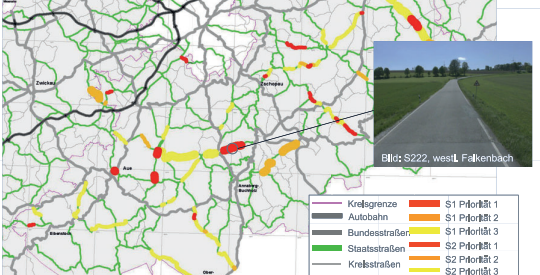
- S1 – výstavba a údržba - Ausbau und Erhaltung
- S2 – údržba, podle potřeby i dostavba - vorrangig Erhaltung, bedarfsweise Ausbau
- S3 – zásadně pouze údržba nebo odevzdání okresům popř. obcím, pokud souhlasí - grundsätzlich nur Erhaltung oder einstandspflichtige Abgabe an Landkreise und Kommunen bei bestehendem Einvernehmen

15 | 30. března 2017 | Henrik Saske

15.

strategie výstavby a údržby 2030 – Státní silnice Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030 - Staatsstraßen

příklad pobočka Zschopau Bsp.: Ausweisung Ausbaubedarf LASuV NL Zschopau



16 | 30. března 2017 | Henrik Saske

16.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

strategie výstavby a údržby 2030 – Státní silnice

Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030 - Staatsstraßen

Bsp.: Differenzierung innerhalb schlechtester Zustandsklasse nach Dringlichkeit
 Příklad: rozdíly podle stavu poškození a podle rozřídění na základě naléhavosti

18 | 30. března 2017 | Henrik Sasko

17.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Návrh programu výstavby 2017

Spolkové státní silnice – následná realizace

Krušnohorský okres

Str.-Nr. Přehled záměrů	Baukosten In 1.000 €	2017 In 1.000 €	2018 ff In 1.000 €
Nové stavby, záměry a obnova vozovky			
B 101 Annaberg-Buchholz - Falkenbach	4.979,0	2.580,0	605,9
B 180 Stollberg, KP s Auer Straße	747,0	447,0	0,0
B 283 Randbalken Jřžně od Aue	695,0	395,0	0,0

19

18.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Entwurf Bauprogramm 2017

Bundesfernstraßen – Fortführungen

Erzgebirgskreis

Str.-Nr.	Vorhabensbezeichnung	Baukosten In 1.000 €	2017 In 1.000 €	2018 ff In 1.000 €
Neubau-, Ausbavorhaben und Fahrbahnerneuerungen				
B 101	Fahrbahnerneuerung Annaberg-Buchholz - Falkenbach	4.979,0	2.580,0	605,9
B 180	Ausbau In Stollberg, KP mit der Auer Straße	747,0	447,0	0,0
B 283	Neubau Randbalken südlich Aue	695,0	395,0	0,0

20

19.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Návrh programu výstavby 2017

Spolkové dálkové silnice – nové stavby

Krušnohorský okres

Str.-Nr.	Označení záměru	Baukosten in 1.000 €	2017 in 1.000 €	2018 ff in 1.000 €
Nové silnice, stavební opatření, obnova vozovky a povrchové úpravy				
B 283	Náhradní výstavba BW 4 přes Zwickauer Mulde u Bockau	3.349,0	250,0	3.099,0

21

20.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Entwurf Bauprogramm 2017

Bundesfernstraßen – Neubeginne

Erzgebirgskreis

Str.-Nr.	Vorhabensbezeichnung	Baukosten In 1.000 €	2017 In 1.000 €	2018 ff In 1.000 €
Neubau-, Ausbavorhaben, Fahrbahnerneuerungen und Deckenbau				
B 283	Ersatzneubau BW 4 über die Zwickauer Mulde bei Bockau	3.349,0	250,0	3.099,0

22

21.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Návrh výstavby 2017

Státní silnice TG 75 – další opatření

Krušnohorský okres

Str.-Nr. opatření	Baukosten In 1.000 €	2017 In 1.000 €	2018 ff In 1.000 €	
Nová výstavba, záměry und obnova vozovok				
S 215	Obnova vozovky obce Pfaffroda	1.900,0	950,0	650,0
S 222	OU Falkenbach	13.608,5	370,9	202,6
S 231	obnova BW 7 přes Willsch v Gelenau	512,0	512,0	0,0
S 231	přestavba BW 1 über die Zschopau In Willschthal	1.818,7	600,0	0,0
S 239	výstavba v Neukirchen, 1. stavební úsek	999,0	502,8	346,2
S 259	Náhradní stavba SW 11 a 16 Gornsdorf	998,4	695,0	3,4
S 274	Obnova vozovky Burkhardtgrün	1.183,0	900,0	83,0
S 274	Dostavba západně od Schwarzenberg, 1. BA	3.308,2	1.503,5	190,2

23

22.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Entwurf Bauprogramm 2017

Staatsstraßen TG 75 – Fortführungen

Erzgebirgskreis

Str.-Nr.	Vorhabensbezeichnung	Baukosten In 1.000 €	2017 In 1.000 €	2018 ff In 1.000 €
Neubau-, Ausbavorhaben und Fahrbahnerneuerungen				
S 215	Fahrbahnerneuerung OD Pfaffroda	1.900,0	950,0	650,0
S 222	OU Falkenbach	13.608,5	370,9	202,6
S 231	Erneuerung BW 7 über die Willsch In Gelenau	512,0	512,0	0,0
S 231	Umbau BW 1 über die Zschopau In Willschthal	1.818,7	600,0	0,0
S 239	Ausbau In Neukirchen, 1. Bauabschnitt	999,0	502,8	346,2
S 259	Ersatzneubau SW 11 und 16 In Gornsdorf	998,4	695,0	3,4
S 274	Fahrbahnerneuerung Burkhardtgrün	1.183,0	900,0	83,0
S 274	Ausbau westlich Schwarzenberg, 1. BA	3.308,2	1.503,5	190,2

24

23.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Entwurf Bauprogramm 2017

Staatsstraßen TG 75 – Neubeginne

Erzgebirgskreis

Str.-Nr.	Vorhabensbezeichnung	Baukosten in 1.000 €	2017 in 1.000 €	2018 ff in 1.000 €
Ausbavorhaben und Fahrbahnerneuerungen				
S 211	Fahrbahnerneuerung westlich Neuhausen	800,0	800,0	0,0
S 218	Fahrbahnerneuerung Reitzenhain - Amsfeld, 1. BA	500,0	500,0	0,0
S 218	Kappen- und Geländerneuerung an 3 Stützabschnitten In Steinbach	400,0	400,0	0,0
S 265	Instandsetzung BW 6 über den Tiefenbach bei Steinbach*	1.024,0	674,0	350,0
S 278	Ausbau In Schönhelde*	943,0	550,0	393,0

25

24.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Zemský plán dopravy 2030 – Landesverkehrsplan Sachsen 2030

Základy - Grundlagen

- Spolkový plán dopravních cest - BVWP 2030
- Prognózy dopravy v Sasku - Landesverkehrsprognose 2030
- strategie výstavby a údržby – Státní silnice - Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen
- vývoj cyklistické dopravy - Weiterentwicklung des Radverkehrs
- Ohodnocení projektů novostaveb silnic - Überprüfung / Bewertung von Staatsstraßenneubauprojekten
- aktualizace síťové koncepce - Aktualisierung Netzkonzeption
- zvýšení efektivity v údržbě - Optimierung Straßenbetriebsdienst
- strategie na MHD a regionální dopravy - Strategiekommission ÖPNV
- plánovaná dálniční společnost SRN - Infrastrukturgesellschaft des Bundes

28 | 30. března 2017 | Henřík Saske

25.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Zemský plán dopravy 2030 – Landesverkehrsplan Sachsen 2030

Státní silnice v okrese Krušné hory - Staatsstraßen Erzgebirgskreis

29 | 30. března 2017

26.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Zemský plán dopravy 2030 – Landesverkehrsplan Sachsen 2030

Arbeitsschritte/Zeitplan

zemské dopravní prognózy - Landesverkehrsprognose 2030	bis II/ 2017
prověření a ohodnocení 44 projektů silničních staveb - Überprüfung / Bewertung von Staatsstraßenneubauprojekten (Bewertungsverfahren für 31 Maßnahmen / 13 Indisponibel/44 projektů)	2017
silniční koncepce, strategie výstavby a údržby - Aktualisierung Netzkonzeption, Ausbau- und Erhaltungsstrategie,	
komise veřejné dopravy (MHD) - ÖPNV-Strategiekommission do konce/bis Ende 2017	
přezkoumání hledem na životní prostředí - Strategische Umweltprüfung	2017
veřejná diskuse - Öffentliche Anhörung	2018
dokončení zemského dopravního plánu - Fertigstellung des Landesverkehrsplanes 2030	do poloviny/bis Mitte 2018

30 | 30. března 2017 | Henřík Saske

27.

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN

Děkuji za pozornost!
Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Reakce – Reaktionen

An der Tagung im Rahmen des Projektes Böhmisč-sächsische Wege, die am 30. 3. 2017 in Most, Hotel Cascade stattfand, nahmen Delegationen der OHK Most, IHK Chemnitz, Vertreter der Selbstverwaltungen, Politiker und andere Partner teil. Ein der besprochenen Punkte war auch die Problematik des Führerscheinerwerbs von Bürgern Deutschlands in der Tsch. Republik. Ausführlicher wurde das Thema bei dem vorangehenden, in der Reihenfolge zweiten Workshop, am 23. 2. 2017 in Olbernhau besprochen. Unter anderen wurde hier gesagt: „...tschechische Fahrschulen geben fälschlicherweise Führerscheine den deutschen Bürgern aus, die diesen Schein niemals bekommen könnten...“

Unseren deutschen Freunden wurde das Verfahren beim Erwerb einer Fahrerlaubnis in der ČR erklärt. Die Fahrschulen sind Unternehmen, wie alle anderen Firmen. Falls der Antragsteller die für den Unterricht und die praktischen Übungen notwendigen Bedingungen erfüllt, dann ist es der Fahrschule egal, ob der Kunde Bürger der Tsch. Republik oder irgendeines anderen Staates ist. Die Bedingungen für die Aufnahme in die Fahrschule regelt das Gesetz 247/2000 GB und das sind prinzipiell drei:

1. Dauerhafter oder vorübergehender Aufenthalt auf dem Gebiet der Tsch. Republik, der durch das zugehörige Dokument nachgewiesen ist.
2. Gesundheitliche Fähigkeit – wird vom praktischen Arzt ausgestellt.

3. Ehrenerklärung, dass dem Antragsteller keine gesetzlichen Beschränkungen bekannt sind.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen ist je nach Sitz der Fahrschule dem örtlich zuständigen Amt auf elektronischem Datenübermittlungsweg die Mitteilung zum Unterrichtsbeginn des konkreten Antragstellers einzusenden. Nach der Absolvierung des Unterrichtes im festgestellten Umfang und nach der erfolgreichen Prüfung beantragt jeder Antragsteller individuell die Erteilung der Fahrerlaubnis im Rathaus der Selbstverwaltung. Es ist also die Sache der Selbstverwaltung, ob der Antrag genehmigt oder nicht genehmigt wird. Es ist notwendig noch zu ergänzen, dass der Antragsteller auf die Erteilung des Führerscheins einen Rechtsanspruch, und das nämlich nach Erfüllung weiterer Bedingungen gemäß Gesetz 361/2000 GB hat.

Also die Behauptung, dass die Fahrschulen die Führerscheine ausgeben (und manchmal betrügerisch) ist seitens der Autoren dieser Aussagen verschwindend im Vergleich zur Wirklichkeit und trifft die fachliche Wertung der tschechischen Fahrschulen, die durchschnittlich nicht schlimmer sind, als z.B. die deutschen.

Jan Bittner – geschäftsführer der gesellschaft
AUTOŠKOLA BITTNER s.r.o.

Tschechische Übersetzung ist auf Seite 8 veröffentlicht.

Zkušenosti velkého okresního města Marienberg po Schengenu

Vážení přítomní, jsem velmi potěšen tím, že se dopravní konference na téma Česko-saské cesty koná a já jsem pozvánku na ni samozřejmě velmi rád přijal. Potěšila mě i volba místa konání této akce. Nejel jsem takřkajíc jen na nějakou tu konferenci, nýbrž jsem jel do svého partnerského města Mostu. Toto partnerství oslaví své již 25. jubileum a je obnovené po revolučních politických změnách. Ale i s blízkými malými obcemi bezprostředně na hranici udržujeme dobré přímé kontakty.

V této spolupráci byl již realizován velký počet projektů, které lidi na obou stranách hranice ještě více sblížily. Jako primátor okresního města Marienberg, s jeho 25 kilometry vnějšími hranice a s našimi českými přáteli, jsem s dotazem Průmyslové a obchodní komory, zda mohu dnes přednést krátký příspěvek, rád souhlasil. Chtěl bych zde přednést naše zkušenosti a pohled občanů na odpady hraničních kontrol ve smyslu silniční dopravy. Nejde mi při tom o žádné krasořečnictví. Jde o její funkčnost a o její budoucí zkvalitnění.

Moje přednáška by také neměla nikoho stavět na pranýř. Ale musíme si toto téma kriticky rozříkat, abychom mohli usilovat o vyšší kvalitu a stanovit cíle pro naše regiony, jimiž je jejich úspěšný budoucí rozvoj. Jde o další pozitivní sblížení dvou zemí v srdci Evropy. Jde o příhraniční území ve venkovském prostoru, s největší hustotou výrobních podniků. Jde o Krušnohorský region. Pro něj jsou také charakteristické velké nevýhody zdejších lokalit oproti velkým centrům, ale s nimi se postupně vyrovnáváme.

A proto je pro výkonnou dopravu v oblasti hospodářství nutná, do budoucna, dobře vybudovaná silniční síť. Nákladní doprava však nesmí zatížit kvalitu bydlení a zdraví. Vždyť vysoce kvalifikovaní odborníci se svými mladými rodinami chtějí atraktivní bydliště s akceptovatelnou vzdáleností na svá pracoviště. Město Marienberg se svými městskými částmi, Lauta, Marienberg, Gebirge a Reitzenhain je spojena silnicí B 174, popř. se s ní křížují. Dá se říct, že představuje zhruba linii staré obchodní cesty (Handelstraße) zvané též Solná stezka (Salzstraße), která v dávnych dobách byla hodně využívanou dopravní trasou pro výměnu zboží mezi Lipskem a Prahou. Před otevřením hranic pro tranzitní dopravu probíhala na přechodu Reitzenhain pouze tzv. malá, regionální přeshraniční doprava. Tehdy to znamenalo, že přechod byl určen k překonání hranice jen pro skromný díl tranzitní dopravy. Tím bylo také negativní zatížení místních obyvatel hodnoceno jako velmi malé.



André Heinrich

Odpadnutím hraničních kontrol je nyní pro veškerou tranzitní dopravu tento hraniční přechod zcela otevřen. Od té doby se podíl těžké nákladní dopravy podle nejnovějších údajů nadále zvyšuje. Když pozorujeme poznávací značky nákladních automobilů, zjistíme, že tudy jezdí auta z mnohých zemí z dálničního napojení na dálnici A 72, přijíždějící ze směru od Chemnitz – tato trasa vede dále směrem do Prahy. Ani po dokončení dálničního propojení dálnice A 17 na dálnici D8 do Prahy hustota dopravy na silnici B 174 neřídne.

Na dvoupruhých úsecích této silnice se řidič osobního automobilu může pohybovat jen malou rychlostí, protože hustota nákladní dopravy téměř znemožňuje předjíždění. Již nyní jsme zaznamenali zvýšené riziko dopravních nehod. Města Zschopau se svým čtyřpruhovým obchvatem a Marienberg se svým dvoupruhovým obchvatem mohou být šťastná, že tato enormně hustá doprava již neprochází městskými centry. Jiné obce, popř. jejich přidružené části, jako např. Hohndorf, Großolbersdorf a Reitzenhain extrémně trpí dopravní zátěží. Kromě hluku a výfukových zplodin se tu jezdí příliš rychle. Krajnice a rovněž všechna možná místa, která umožňují parkování, jsou hodně znečišťována. Pro tranzitní dopravu chybí velká odstavná parkoviště se sociálním zařízením. Řidiči kamionů musí dodržovat povinné přestávky, ale nenacházejí tu potřebnou infrastrukturu. Zvážit by se měla také možnost povinné výbavy sněhovými řetězy. Na to jsou zapotřebí odstavné

plochy a odpovídající právní předpisy. Při silném sněžení dochází k zastavení dopravy a způsobuje to úplné uzavírky celých dlouhých úseků. K tomu je třeba přijmout funkční řešení, jako je tomu např. v sousedním Rakousku.

V současné době se diskutuje o uzavření silniční údržby v Zöblitz, což by bylo v naší nadmořské výšce špatným rozhodnutím. Doufám, že vyslovené veto zemského rady a starostů k tomuto záměru bude slyšet. Máme zkušenosti přímo z terénu a musíme se konec konců se všemi situacemi na místě umět vyrovnat.

Dále stále více pozorujeme, že i menší silnice ve směru k silnici B174 se zásluhou navigace dostávají do špatného stavu. Nejsou vhodné pro nákladní dopravu již svou nedostatečnou šířkou a stavem vozovky. Následkem je komplikovaná dopravní situace pro normální dopravu a rovněž poškození krajnic a výhybiště kanalizace.

Důsledkem těchto negativních jevů jsou přirozeně protesty občanů, kteří požadují jiná dopravní řešení. Tyto požadavky jsou pro mě, jako pro starostu, pochopitelné. Protože taková tranzitní doprava je pro bydliště v našich obcích neúnosná. Obchvat Marienbergu si vymohli hlavně protestující občané. Bylo štěstím, že zodpovědní zástupci samosprávy a politici se tenkrát vydali stejnou cestou a pro občany prosazovali vhodné a trvalé řešení. Vlastně by se taková řešení, ještě před otevřením nových dopravních spojů, v určité míře mohla prosadit. To by mezi obyvatelstvem získalo větší akceptaci. Současný stav vyvolává spíše odpor, protože po

10 letech od otevření hranic nebyla přijata žádná hmatatelná řešení pro odlehčení dopravní zátěže. Z tohoto důvodu apeluji na všechny naše zodpovědné představitele, aby zesílili svůj tlak a zasadili se o realizaci záměrů výstavby obchvatů obcí. Potřebujeme aktuální řešení. Jsme to dlužní našim občanům a obyvatelům. Měli bychom také prověřit plány budoucí silniční výstavby a jejich dopady na stávající silniční síť. Pokud bych chtěl na plánovanou přeložku silnice B 101 v prostoru Wolkensteinu. Když bude přivaděč na dálnici A 72 ze směru Stollberg protažen až k silnici B 171 do Marienbergu, pak bude nutně vedena další doprava městem Marienberg. To by pak nebylo pro město únosné a bude to proto vyžadovat ve stejné míře vypracování ještě dalšího plánu možného obchvatu Marienbergu na jeho západním obvodu. Plán obchvatu musí být zahájen před stavebními opatřeními, popř. současně s nimi, podle toho, jak se bude napojovat dálnice A 72. Intravilán našeho města není na takovou dopravu přizpůsoben. Podle mého názoru mohou být odpovídajícím způsobem tyto plány vypracovány a měly by se již teď řídit podle tohoto scénáře. Starosti nám dělají i záměry Svobodného státu Sasko, který chce roztrždit silnice do kategorií. Podle současného stavu tohoto záměru by státní silnice S 216 mezi obcemi Reitzenhain a Olbernhau měla být zařazena do kategorie S3. To znamená, že už by nebylo možné zachovat její význam a možnou dostavbu.

Tato silnice je však jedinou možností objížďky v případě zácpy, uzavírky v důsledku dopravní nehody či v nepříznivých zimních podmínkách

na silnici B 174. Jistě, zátěž silnic zde v příhraničí není tak velká, jako je tomu v Lipsku či Drážďanech. Zajišťují ale naši funkční silniční síť pro náš region a znamenají pro něj napojení našeho hospodářství. S takovými plány se nemůžeme smířit. To jsou kroky zpět, které by mohly mít fatální následky v zatím nejlidnatějším saském okrese. Musíme přijít se zodpovědnými plány a s jejich včasným zahájením, s jednomyslným souhlasem obcí. Musíme si to, podle mého názoru, umět vyjasnit jak se Svobodným státem Sasko, tak i se Spolkovou vládou. Pohled do jiných regionů mi ukazuje, že my v tomto ohledu máme co dohánět. Výstavba silnic musí mít trvalou prioritu, protože otevření se těchto hojně osídlených prostor hospodářskému rozvoji je státní úkol, který je víc než důležitý. To jsou moje názory na spolkové a státní silnice.

Zbývající menší hraniční přechody se setkávají s daleko příznivější odezvou obyvatel. Přechod z Rūbenau do Kálku je čile využíván jako malý přeshraniční provoz na obou stranách hranice. Podstatnou roli tu hraje turistický aspekt. Jsou zde napojeny cyklotrasy a turistické stezky. Spojují obyvatele, spolky, zájmové skupiny a umožňují jejich vzájemné návštěvy. To se týká přirozeně především hraničních obcí, které stále více rozvíjejí vzájemné výměny. Je přirozeně také úkolem obcí, aby se tyto cesty klasifikovaly odpovídajícím způsobem a udržovaly se v řádném stavu. My, obyvatelé Marienbergu, máme radost z toho, že společně se Svobodným státem Sasko plánujeme paralelní cyklotrasu se silnicí B 174. Postup plánování je velmi náročný, často se setkáváme s byrokratickou zelenou ochranou

životního prostředí. Přírodu a ochranu životního prostředí respektujeme ve vsí počestnosti. Ale neměli bychom to přehánět. Vždyť výstavba cyklotras je určena pro naše obyvatele, kteří se na kole pohybují v čistém životním prostředí. O to více se musíme, jako zodpovědní zástupci, tomuto postupu věnovat plnou silou, abychom rychle dospěli k realizaci.

Obyvatelé mají k tomuto druhu dopravy, kterou je cyklistika, ve směru na krušnohorský hřbet plno očekávání, ale ta si získala již jejich velkou podporu. Cyklistika má vzrůstající tendenci a naše obě země se v tomto ohledu rychle sblíží. Naši čeští sousedé výstavbu sítě cyklotras upřednostnili a jsou v tomto směru poněkud napřed. To by nás mělo podnítit, a taky nás to podnítí, abychom dosáhli i my našeho hrdého cíle, totiž dostavby cyklotrasy Marienberg-Reitzenhain co nejdříve. Na tomto místě bych chtěl poděkovat panu Sablotnymu a jeho spolupracovníkům za dosavadní podporu a přirozeně doufám, že půjdeme touto cestou v další pozitivní spolupráci.

Doufám, že jsem Vás motivoval takovým způsobem, abych našemu regionu mohl více přispět k jeho budoucímu rozvoji. Zasazujte se všichni o to, aby vaše schvalování záměrů bylo bez zbytečně velké byrokracie. Bojujte za své cíle, vždyť jen tak můžeme společně postoupit vpřed. Děkuji za Vaši pozornost.

André Heinrich
primátor Marienbergu

Erfahrungen der Großen Kreisstadt Marienberg nach Schengen

Verehrte Anwesende,
ich freue mich sehr, dass wieder eine Verkehrskonferenz unter dem Thema „Böhmisch-sächsische Wege“ stattfindet und ich bin der Einladung natürlich sehr gern gefolgt. Gefreut habe ich mich auch über die Auswahl des Veranstaltungsortes. Ich bin sozusagen nicht nur zu einer Konferenz gefahren, sondern in meine Partnerstadt Most. Diese Partnerschaft feiert in diesem Jahr ihr 25-jähriges Jubiläum nach der politischen Wende. Aber auch zu den kleinen unmittelbaren Grenzgemeinden halten wir gute Kontakte aufrecht. In dieser Zusammenarbeit wurde eine Vielzahl an Projekten realisiert, die die Menschen beiderseits der Grenze immer weiter zusammengeführt haben. Als Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Marienberg mit insgesamt 25 Km Außengrenze zu unseren tschechischen Freunden, habe ich auch der Anfrage der IHK Chemnitz zu

einem Kurzbeitrag heute gern zugestimmt. Ich möchte die Erfahrungen und das Stimmungsbild der Bürger nach Wegfall der Grenzkontrollen im straßenverkehrlichen Sinne verdeutlichen. Es geht dabei nicht um Schönrederei. Es geht um Funktionales und es geht um zukünftige Verbesserungen.

Mein Vortrag soll auch keine Personen an den Pranger stellen. Aber wir müssen uns mit dem Thema kritisch auseinandersetzen, um für Verbesserungen zu sorgen und unsere Region zukunftsfähiger aufzustellen. Es geht um ein weiteres positives Zusammenwachsen zweier Länder im Herzen von Europa. Es geht um unser Grenzgebiet im ländlichen Raum, mit der höchsten Dichte an produzierenden Unternehmen. Es geht um unsere Erzgebirgsregion, für die wesentliche Standortnachteile gegenüber den Oberzentren nach und nach auszugleichen sind.

Und daher ist ein leistungsfähiger Wirtschaftsverkehr auf zukunftsfähig gut ausgebauten Straßen notwendig. Dieser Wirtschaftsverkehr darf aber nicht zu Lasten von Wohnqualität und Gesundheit gehen. Denn gut ausgebildete Fachkräfte mit ihren jungen Familien wollen attraktive Wohnstandorte in akzeptabler Entfernung zum Arbeitsort. Die Stadt Marienberg mit den Ortsteilen, Lauta, Marienberg, Gebirge und Reitzenhain wird von der B 174 erschlossen bzw. durchkreuzt. Die grobe Linie stellt eine alte Handelsstraße (Salzstraße) dar, die in früheren Zeiten bereits ein viel genutzter Transportweg von Waren zwischen Leipzig und Prag war. Vor der Grenzöffnung für den Transitverkehr fand am Grenzübergang in Reitzenhain lediglich „kleiner Grenzverkehr“ statt. Das bedeutete, dass nur ein bescheidener Anteil an Transitverkehr den Übergang überqueren konnte. Damit

waren auch die Belastungen für die Einwohner als sehr gering einzuschätzen.

Mit Wegfall der Grenzkontrollen ist nun der Grenzübergang für jeglichen Transitverkehr geöffnet. Seit dem ist der Schwerlastverkehr auch nach neuesten Zählungen weiter zunehmend. Wenn man die Kennzeichen der Lastzüge betrachtet, so fahren viele Nationen von der Autobahnbindung der A 72 aus Richtung Chemnitz kommend—diese Strecke weiter in Richtung Prag. Selbst nach Fertigstellung der Autobahnverbindung von der A 17 auf die D 8 nach Prag nimmt die Verkehrsdichte auf der B 174 nicht ab.

Auf den zweispurigen Straßenabschnitten kommt der PKW-Benutzer nur im langsamen Tempo vorwärts, da die Fülle an LKW-Verkehr ein Überholen fast unmöglich macht. Bereits jetzt haben wir ein erhöhtes Unfallrisiko festzustellen.

Die Stadt Zschopau mit ihrer vierspurigen Umfahrung und die Stadt Marienberg mit ihrer zweispurigen Umfahrung können sich glücklich schätzen, dass diese enormen Verkehre nicht mehr durch die Innenstädte gehen. Die anderen betroffenen Orte bzw. Ortsteile, wie zum Beispiel Hohndorf, Großbolbersdorf und Reitzenhain leiden extrem unter diesen Verkehrsbelastungen. Neben Lärm und Abgasen wird auch zu schnell gefahren und Straßenränder sowie alle möglichen Flächen die ein Parken ermöglichen, werden stark verschmutzt. Es fehlt an großen Stellplätzen mit Sanitäreinrichtungen für den Transitverkehr. Die Fahrer müssen Lenkpausen einhalten und finden die erforderliche Infrastruktur nicht vor.

Auch sollte über mögliche Schneekettenpflicht nachgedacht werden. Dafür braucht man Aufstellflächen und entsprechende rechtliche Gebote. Oft kommt bei Schneefall der Verkehr zum Erliegen und sorgt dabei für Vollsperrungen über längere Abschnitte. Dafür müssen auch funktionierende Lösungen wie z.Bsp. im Nachbarland Österreich geschaffen werden.

Die zurzeit diskutierte Schließung der Straßenmeisterei in Zöblitz ist in unserer Höhenlage dafür der falsche Ansatz. Ich hoffe diesbezüglich, dass auf das kommunale Veto des Landrates und der Bürgermeister gehört wird. Wir haben die Erfahrungen vor Ort und müssen letztendlich mit allen Situationen hier aktuell umgehen.

Weiterhin ist zunehmend zu beobachten, dass auch kleinere Verbindungsstraßen in Richtung B 174 durch Navigation in Mitleidenschaft gezogen werden. Diese sind von der Breite und dem Ausbauzustand für Lastverkehr nicht geeignet. Die Folge sind zum einen unmögliche Verkehrssituationen für den Normalverkehr als auch Schäden an Randstreifen und Ausweichstellen.

Die Folge von diesen negativen Erscheinungen sind natürlich Bürgerproteste, die andere Verkehrslösungen fordern. Diese Forderungen sind für mich als Bürgermeister nachvollziehbar, weil ein solcher Transitverkehr für die Wohnlagen in unseren Orten unzumutbar ist. Die Ortsumgehung Marienberg ist auch hauptsächlich durch Bürgerproteste mit auf den Weg gebracht worden. Ein Glück, dass die Verantwortlichen in Verwaltung und Politik sich damals auf den Weg gemacht haben, um eine zügige Lösung für die Bürger herbeizuführen. Eigentlich sind

diese Lösungen vor Öffnung von Verkehrsverbindungen in solch einem Ausmaße zu schaffen. Dann wäre in der Bevölkerung auch eine größere Akzeptanz vorhanden. Der Zustand jetzt sorgt natürlich für Widerstand, da nach den 10 Jahren Grenzöffnung immer noch keine greifbaren Lösungen zur Verkehrsentslastung umgesetzt werden konnten. Aus diesem Grunde appelliere ich an alle Verantwortlichen, sich mit Nachdruck für die angedachten Umgehungen einzusetzen. Wir brauchen dafür zeitnahe Lösungen. Das sind wir alle unseren Bürgern und Einwohnern schuldig. Und wir sollten für zukünftige Ausbauplanungen mögliche Auswirkungen auf unser bestehendes Straßennetz auf dem Prüfstand haben. Hinweisen möchte ich dabei auf die Planungen für die Umverlegung der B 101 im Bereich Wolkenstein. Wenn die Zuführung der A 72 aus Richtung Stollberg bis zur B 171 nach Marienberg durchgängiger wird, dann wird weiterer Verkehr in Richtung der B 174 zwangsläufig durch die Stadt Marienberg gehen. Dies ist so nicht hinnehmbar und erfordert im gleichen Maße und vor allem vorher eine weitere Planung für eine mögliche Umgehung West für Marienberg. Und dieser Ausbau muss vor bzw. zeitgleich mit den Baumaßnahmen erfolgen, die die Durchgängigkeit von der A 72 dann herstellen. Denn unser innerer Stadtbereich ist für derartige Verkehre nicht geeignet. Diese Planungen können aus meiner Sicht noch entsprechend ausgerichtet werden und sollten auch schon jetzt auf dieses Szenario eingehen. Sorgen bereiten auch die Absichten vom Freistaat Sachsen, die Staatsstraßen in Kategorien einzustufen. Nach jetzigem Kenntnisstand soll



die Staatsstraße S 216 zwischen Reitzenhain und Olbernhau in die Kategorie S3 eingeordnet werden. Das bedeutet, dass kein Werterhalt und kein Ausbau mehr gemacht werden.

Diese Staatsstraße ist jedoch die einzigste Umleitungsmöglichkeit bei Stau, bei Sperrung durch Unfall oder bei winterlichen Straßenverhältnissen auf der B 174. Sicher sind die Verkehrsbelastungen der Staatsstraße hier im Grenzgebiet nicht so hoch, wie in Leipzig oder Dresden. Sie sichern uns aber ein funktionierendes Straßennetz und bedeuten auch für unsere Region eine Erschließung für unsere Wirtschaft. Diese Pläne können wir in unserer Erzgebirgsregion so nicht mittragen. Das sind Schritte rückwärts, die fatale Auswirkungen im noch einwohnerstärksten Landkreis in Sachsen haben. Wir müssen zu verlässlichen und zeitig beginnenden Planungen kommen und dies in invernemlichen Abstimmungen mit den Kommunen. Wir müssen aus meiner Sicht zusammen mit dem Freistaat Sachsen dies auch beim Bund verdeutlichen. Mein Blick in andere Regionen zeigt mir, dass wir diesbezüglich noch viel Nachholbedarf haben. Der Straßenausbau muss stets Priorität haben, denn diese Erschließung der besiedelten Räume ist nun mal Staatsaufgabe und für unsere wirtschaftliche Entwicklung mehr als wichtig. Dies meine Ausführungen zu den Bundes- und Staatsstraßen.

Die übrigen kleineren Grenzübergänge werden von der Bevölkerung viel positiver gesehen.

Der Übergang von Rübenau nach Kalek wird rege für den kleinen Grenzverkehr beidseitig der Grenze genutzt. Auch der touristische Ansatz spielt dabei eine wesentliche Rolle. Hier werden Rad- und Wanderwege verbunden und Einwohner, Vereine und Interessengruppen besuchen sich gegenseitig. Dabei sind die Grenzgemeinden natürlich besonders gefragt und die Kommunen entwickeln diese Austausch immer weiter. Es ist dann natürlich auch Aufgabe der Kommunen, diese Wege entsprechend Klassifizierung in einem ordentlichen Zustand zu halten. Wir als Marienberger freuen uns sehr darüber, dass wir zusammen mit dem Freistaat Sachsen einen straßenbegleitenden Radweg an der B 174 in Planung haben. Das Planungsverfahren ist sehr anstrengend, da wir diesbezüglich die „grüne Zwangsjacke“ übergestreift bekommen. Natur und Umweltschutz in allen Ehren. Wir sollten es aber nicht übertreiben. Denn Radwegbau ist etwas für unsere Menschen, die sich mit dem Rad sauber durch die Umwelt bewegen. Nichts desto trotz müssen wir uns als Verantwortungsträger diesen Verfahren mit aller Kraft widmen, um hier auch schnell in die Umsetzung zu kommen.

Es gibt für die Verkehrsart Radverkehr in Richtung Erzgebirgskamm hohe Erwartungen und

eine aber auch hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Der Radverkehr ist stark zunehmend und unsere beiden Länder sollen auch in diesem Hinblick schnell zusammenwachsen. Unsere tschechischen Nachbarn haben im Radwegnetz stark zugelegt und sind uns diesbezüglich ein Stückchen voraus. Dies sollte und wird uns weiter anspornen, unser stolzes Ziel, nämlich den Ausbau des Radweges Marienberg-Reitzenhain zeitnah zu erreichen. Ich möchte an dieser Stelle Herrn Sablotny mit seinen Mitarbeitern für die bisherige Unterstützung danken und hoffe natürlich auf den weiteren Weg um positive Mitwirkung. Mit meinen Anmerkungen bin ich jetzt am Ende.

Ich hoffe, Sie entsprechend motiviert zu haben, um weiter für unsere Region zukunftsweisende Entwicklungen voranzubringen. Setzen Sie sich alle dafür ein, die Genehmigungen dazu klein zu halten. Kämpfen Sie für Ihre Ziele, denn nur so kommen wir gemeinsam vorwärts. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Glück auf!

André Heinrich
Oberbürgermeister Marienberg





Jakub Jeřábek

1.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

„Rozvoj přeshraniční veřejné dopravy v Ústeckém kraji“

Ing. Jakub Jeřábek
vedoucí oddělení dopravní obslužnosti
Krajský úřad Ústeckého kraje

Most 30. 3. 2017

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

„Entwicklung des grenzüberschreitenden ÖPNV im Bezirk Ústecký kraj“

Ing. Jakub Jeřábek
Abteilungsleiter Verkehrsdienstleistungen
Bezirksamt des Ústecký kraj

Most 30. 3. 2017

1.

2.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Úvod

- Veřejnou linkovou regionální dopravu tzv. zelené autobusy na svém území kompletně objednává a financuje Ústecký kraj.
- Veřejnou linkovou dopravu zajišťují 4 dopravci na základě 10ti letých smluv.
- Podobně kraj objednává železniční dopravu a turistické linky.
- Přeshraniční doprava: vstup ČR do schengenského prostoru.
- Po legislativní úpravě možnost objednávky také na území jiného státu (od. r. 2010)
- Rozšíření provozu autobusových i vlakových linek do Saska.
- Sousedé:

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Einleitung

- Den ÖPNV, die sogenannten grünen Busse bestellt und finanziert der Ústecký kraj auf seinen Gebiet komplett.
- Den ÖPNV leisten 4 Verkehrsbetriebe auf der Basis von Zehnjahresverträgen.
- Ähnlich richtet der Bezirk den Bahnverkehr und die touristischen Linien aus.
- Grenzüberschreitender Verkehr: mit Beitritt der ČR zum Schengen-Raum.
- Nach Berichtigung durch den Gesetzgeber – Möglichkeit zur Beauftragung auch auf dem Gebiet eines anderen Staates (seit 2010)

8.

3.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Poloha kraje a sousedé v Sasku

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Lage des Bezirkes und der Nachbarn in Sachsen

3.

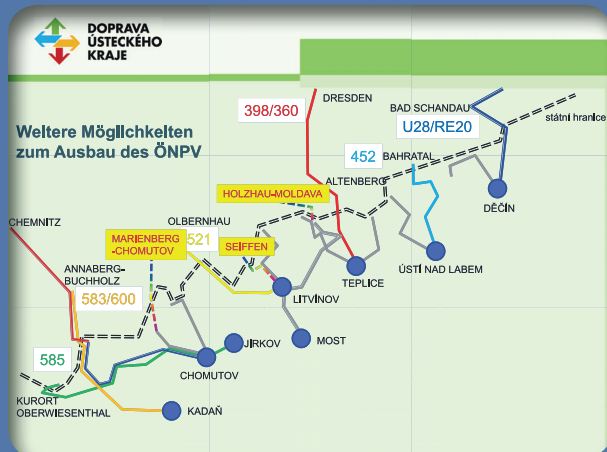


5. **DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE**
- ### Mezinárodní linky DÚK – současný stav
- Teplicko**
398 Teplice – Dubí – Činovec – Altenberg (- 360 Dresden) v provozu od r. 1994. Od r. 2015 kompenzační hraje Ústecký kraj
 - Šluknovsko**
401 Ebersbach – Rumburk – Chřibská od r. 2010
409 Varnsdorf – Selfhennersdorf – D. Poustevna od r. 2010
 - Děčínsko**
435 Česká Kamenice – Labská stráž – Hřensko – Schmilka – léto od r. 2015
 - Ústecko**
452 Ústí – Ústí nad Labem – Petrovce – Bahratal od r. 2010
 - Litvínovsko**
521 Litvínov – Brandov – Olbernhau od r. 2016
 - Vejprtsko**
583 Vejprty – Annaberg-Buchholz od r. 2015
585 Jirkov – Kurort Oberwiesenthal – zima od r. 2015

5. **DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE**
- ### Internationale Verkehrslinien des ÚK – gegenwärtiger Stand
- Teplicko**
398 Teplice – Dubí – Činovec – Altenberg (- 360 Dresden) - seit 1994 In Betrieb. Seit 2015 zahlt der Bezirk Ústí die Kompensation.
 - Šluknovsko**
401 Ebersbach – Rumburk – Chřibská seit 2010
409 Varnsdorf – Selfhennersdorf - D. Poustevna - seit 2010
 - Děčínsko**
435 Česká Kamenice – Elbseite – Hřensko – Schmilka – seit Sommer 2015
 - Ústecko**
452 Ústí – Ústí nad Labem – Petrovce – Bahratal - seit 2010
 - Litvínovsko**
521 Litvínov – Brandov – Olbernhau - seit 2016
 - Vejprtsko**
583 Jirkov – Kurort Oberwiesenthal - seit Winter 2015

6. **DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE**
- ### Mezinárodní linky DÚK – současný stav
- Železniční linky** (v koordinaci s partnery; VVO, Liberecký kraj a ZVON)
- U28 Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk od r. 2004 úsek Dolní Žleb – Bad Schandau od r. 2014 úsek Dolní Poustevna - Sebnitz
 - TL70 Rybníště/Selfhennersdorf – Varnsdorf – Zittau – Liberec TL 70 od r. 2010
 - do r. 2010 peážní doprava Varnsdorf – Hrádek nad Nisou
 - 517 Chemnitz – Annaberg-Buchholz (- Vejprty) – léto, navazuje na linku U15 Vejprty - Chomutov

6. **DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE**
- ### Internationale Verkehrslinien des ÚK – gegenwärtiger Stand
- Bahnlinien** (in Koordinierung mit den Partnern; VVO, Liberecký kraj und ZVON)
- U28 Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk seit 2004 Strecke Dolní Žleb – Bad Schandau seit 2014 Strecke Dolní Poustevna - Sebnitz
 - TL70 Rybníště/Selfhennersdorf – Varnsdorf – Zittau – Liberec TL 70 - seit 2010
 - bis 2010 Mautverkehr Varnsdorf – Hrádek nad Nisou
 - 517 Chemnitz – Annaberg-Buchholz (- Vejprty) – Sommer, Anschluss an die Linie U15 Vejprty - Chomutov



8.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Možnosti dalšího rozvoje

Chomutov - Marlenberg
 Linka DÚK 588 Chomutov – Hora Sv. Šebestiana
 - 8 párů spojů v pracovní dny a 4 páry spojů o víkendech
 - autobusový dopravce Autobusy Karlovy Vary a.s.,
 - platí tarif DÚK

Linka VMS 497 Marlenberg – Reitzenhain – Olbernhau
 - 5,5 párů spojů v pracovní dny
 - platí tarif VMS

úsek Hora Sv. Šebestiana – Reitzenhain, kde není veřejná doprava = 6 km

možnosti řešení:
 a. prodloužení linky 588 z Chomutova do Reitzenhain/Marlenberg
 b. prodloužení linky 497 z Marlenberg do Hora Sv. Šebestiana (nízký počet spojů, autobus by se musel vracet zpět do Reitzenhain a pokračovat dále v trase)
 c. nová přímá linka Chomutov – Marlenberg

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Möglichkeiten zum weiteren Ausbau

Chomutov - Marlenberg
 Linie DÚK 588 Chomutov – Hora Sv. Šebestiana
 - 8 Paar Verbindungen an Arbeitstagen und 4 Paar Verbindungen an Wochenenden
 - Busbetreiber Autobusy Karlovy Vary a.s.,
 - es gilt der DÚK-Tarif

Linie VMS 497 Marlenberg – Reitzenhain – Olbernhau
 - 5,5 Paar Verbindungen an Arbeitstagen
 - es gilt der VMS-Tarif

Abbildung Hora Sv. Šebestiana – Reitzenhain, wo über 6 km kein öffentlicher Verkehr verfügbar ist

Lösungsmöglichkeiten:
 a. Verlängerung der Linie 588 von Chomutov nach Reitzenhain/Marlenberg
 b. Verlängerung der Linie 497 von Marlenberg nach Hora Sv. Šebestiana (geringe Anzahl von Verbindungen, Bus müsste nach Reitzenhain zurückkehren und die Fahrtroute fortsetzen)
 c. neue direkte Linie Chomutov – Marlenberg

8.

9.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Nové možnosti přeshraničního spojení: Hora Sv. Šebestiana – Marlenberg

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Neue Möglichkeiten grenzüberschreitender Verbindungen: Hora Sv. Šebestiana – Marlenberg

9.

10.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Možnosti dalšího rozvoje

Moldava – Holzhau
 - poptávka ze strany obcí a cestujících na propojení ČR a SRN
 - možnosti Ústeckého kraje na prodloužení současné linky 493 z Teplic jsou omezené - linka ukončena v Dolní Moldavě, kde silnice končí

Autobusová linka DÚK 493 Teplice – Moldava 5 párů spojů v pracovní dny a 3 páry spojů o víkendech, autobusový dopravce Arriva Teplice s.r.o.,

Na území VMS vlaková linka Frelberg – Holzhau, trať dále nepokračuje + autobusová linka 733 do Neuhermsdorf (nízká nabídka spojů), v blízkosti státní hranice také linka VVO 373 Altenberg – Hermsdorf, Autobusová doprava v této oblasti převážně jen v pracovní dny – přizpůsobena školní docházce.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Möglichkeiten zum Weiterausbau

Moldava – Holzhau
 - Anfrage seitens der Gemeinden und Reisenden zur Streckenvernetzung der ČR mit der BRD
 - Möglichkeiten im Ústecký kraj zur Verlängerung der aktuellen Linie 493 von Teplice sind begrenzt – Endstation der Linie in Dolní Moldava, wo die Straße endet

Buslinie DÚK 493 Teplice – Moldava - 5 Paar Verbindungen an Arbeitstagen und 3 Paar Verbindungen an Wochenenden, Busunternehmen Arriva Teplice s.r.o.

Auf VMS-Gebiet – Zugverbindung Freiberg – Holzhau, die Strecke endet hier + Buslinie 733 nach Neuhermsdorf (geringe Anzahl von Verbindungen), In Nähe der Staatsgrenze – auch Linie VVO 373 Altenberg – Hermsdorf. Busverkehr in diesem Bereich vorwiegend nur an Arbeitstagen – entsprechend dem Schülerverkehr und Schulbetrieb.

10.

11.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Nové možnosti přeshraničního spojení: Moldava – Holzhau

373 – 8x ve školních dnech
 493 – 5x v pracovní dny, 3x o víkendech
 733 – 1x v pracovní dny

U25 – 4x o víkendech, 4x o prázdninách
 517 – 15x v pracovní dny, 7x o víkendech

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Neue Möglichkeiten grenzüberschreitender Verbindungen: Moldava – Holzhau

373 – 8x an Schultagen, 493 – 5x an Arbeitstagen, 3x an Wochenenden
 33 – 1x an Arbeitstagen

U25 – 4x an Wochenenden, 4x während der Ferien 517 – 15x an Arbeitstagen, 7x an Wochenenden

11.

12.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Zkušenosti z nejnovější přeshraniční linky DÚK

521 Litvínov – Nová Ves v Horách – Hora Sv. Kateřiny – Brandov - Olbernhau

- provoz zahájen 12. 6. 2016
- hledání vhodného koncového uzlu na lince (dříve ukončena v obci Brandov), požadavek na spojení horských měst a obcí do Olbernhau (zdravotní zařízení, nákupy, přestup na další autobusy a vlaky)
- linka ukončena u žel.st. Olbernhau
- 6 párů spojů každý den – přizpůsobení našim možnostem (omezený počet vozidel, nutnost zajištění potřeb na území Ústeckého kraje)
- v letní sezóně cyklovlek
- problémy s financováním zvýšených nákladů na mzdové prostředky dopravce cca + 100%

12.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Erfahrungen bei den neuesten gü Linien des DÚK

521 Litvínov – Nová Ves v Horách – Hora Sv. Kateřiny – Brandov - Olbernhau

- Fahrbetrieb hat am 12. 6. 2016 begonnen
- Suche einer geeigneten Endstation der Linie (endete früher in der Gemeinde Brandov), Forderung nach Anschluss der Verbindungen der Gebirgstädte und -gemeinden nach Olbernhau (Gesundheitsseinrichtungen, Einkäufe, Umstieg in weitere Busse oder Züge)
- Linie endet am Bf. Olbernhau
- täglich 6 Paar Verbindungen – angepasst an unsere Möglichkeiten (begrenzte Anzahl von Fahrzeugen, Notwendigkeit, den Bedarf auf dem Territorium des Ústecký kraj zu decken)
- Fahrrad Anhänger in der Sommersaison
- Probleme mit der Finanzierung der erhöhten Lohnausgaben der Betreiber ca. + 100%

13.

Provozni a finanční řešení Brandov - Olbernhau
 prodloužení spoje o 4,8 km
 prodloužení jízdní doby o 11 minut
 v pracovní dny zachován počet nasazených vozidel
 linka 521 v celém úseku hrazena Ústeckým krajem

13.

Fahrbetriebs- und Finanzierungslösung Brandov - Olbernhau
 Verlängerung der Verbindung um 4,8 km
 Verlängerung der Fahrtzeit um 11 min
 an Arbeitstagen bleibt die Anzahl der eingesetzten Wagen erhalten
 Linie 521 auf der gesamten Strecke vom ÚK finanziert

14.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Závěr a další realizace

- není dorešen přeshraniční integrovaný tarif DÚK (platí jen na území ČR)
- další nabízející se možnosti přeshraniční dopravy do Marienbergu, Holzhau a Seiffenu již pro Ústecký kraj technicky a finančně náročné
- nutná spolupráce a finanční zapojení německých okresů a organizátorů veřejné dopravy např. společná linka vyhovující potřebám (rozsah, trasa, časy odjezdů) na obou stranách hranice.

14.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Abschluss und weitere Reallslerung

- ein gü Integrierter Tarif ist im Verkehr des DÚK nicht geregelt (er gült nur auf dem Gebiet der ČR)
- weitere sich anbietende Möglichkeiten des gü Linienverkehrs nach Marienberg, Holzhau und Seiffen sind für den Ústecký kraj technisch und finanziell zu aufwendig
- eine nötige Zusammenarbeit und finanzielle Einbindung der deutschen Landkreise und der Organisatoren des ÖNPV z.B. eine gemeinsame Linie entsprechen den Bedürfnissen (Ausmaß, Strecke, Abfahrtszeiten) auf beiden Seiten der Grenze.

15.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Děkuji za pozornost

- Ing. Jakub Jeřábek, vedoucí oddělení dopravní obslužnosti
- Krajský úřad Ústeckého kraje

15.

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Danke für die Aufmerksamkeit

- Ing. Jakub Jeřábek, Abteilungsleiter Verkehrsleistungen
- Bezirksamts des Ústecký kraj



Harald Neuhaus

1.

Výzkum možností přeshraniční autobusové dopravy

Dopravní konference
„Česko – saské cesty“
30. března 2017

Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

Verkehrskonferenz
„Böhmisch-Sächsische Wege“
30. März 2017

1.

2.

30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

Program

1. Úvod
2. Projektová příprava
3. Časový plán a další postup

4 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

Tagesordnung

1. Einführung
2. Projektaufbau
3. Zeitplan und weiteres Vorgehen

8.

3.

6 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Úvod

- Sblížení hranic regionů mezi Německem a ČR vyžaduje prohloubení spojů veřejné osobní regionální dopravy
- Přeshraniční autobusová doprava musí proto získat větší význam
- V tomto smyslu se v ČR uvažuje o zřízení přeshraniční autobusové dopravy do oblastí Dopravního svazu Střední Sasko (VMS)
- VMS se chce k této iniciativě připojit a podílet se na ní v rámci výzkumu

5 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Einführung

- Ein Zusammenwachsen der Grenzregionen zwischen Deutschland und Tschechien erfordert eine Vertiefung der Verbindungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Dabei muss dem länderübergreifenden Busverkehr eine größere Bedeutung zukommen.
- Vor diesem Hintergrund bestehen in Tschechien Überlegungen zur Einrichtung länderübergreifender Busverkehre in das Gebiet des Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS).
- Der VMS will diese Initiativen aufnehmen und im Rahmen einer Untersuchung begleiten.

3.

4.

8 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Úvod
Hraniční region Německo- ČR

7 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Einführung
Grenzregion Deutschland - Tschechien

4.

5.

10 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Úvod
Stávající přeshraniční autobusové linky

9 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Einführung
Bestehende grenzüberschreitende Buslinien

5.

6.

12 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Úvod
Nová autobusová spojení k diskusi

11 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

1. Einführung
Neue Busverbindungen In der Diskussion

6.

7.

14 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
Rozčlenění projektu do 8 pracovních celků (AP)

EP P 1: Podklady	AP 2: Provozní rámčové podmínky	AP 3: Dopravní rámčové podmínky	AP 4: Tarifní rámčové podmínky
AP 5: Ekonomické rámčové podmínky	AP 6: Organizační rámčové podmínky	AP 7: Právní rámčové podmínky	AP 8: Shrnutí a dokumentace

13 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
Projektgliederung in 8 Arbeitspakete

AP 1: Grundlagen	AP 2: Betriebliche Rahmen- bedingungen	AP 3: Verkehrliche Rahmen- bedingungen	AP 4: Tarifliche Rahmen- bedingungen
AP 5: Wirtschaftliche Rahmen- bedingungen	AP 6: Organisatorische Rahmen- bedingungen	AP 7: Rechtliche Rahmen- bedingungen	AP 8: Zusammenfassung und Dokumentation

7.


8.

16 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 1: Podklady

Příprava potřebných datových podkladů

- Současné koncepce provozu na německé a české straně
- Poptávka na dopravu ve stavu status quo, relevantní, popř. srovnatelné linky
- (např. linka 398 Altenberg – Zinnwald – Teplice, linka 521 Litvinov – Olbernhau, linka 585 Jirkov – Kurort Oberwiesenthal, linka 583 Vejprty – Annaberg-Buchholz)
- Strukturovaná rámcová data
- Při zpracování již stávajících přeshraničních linek dochází ke kategorizaci linek s:
 - lokálním významem (krátké přeshraniční linky) a
 - regionálním významem (delší linky ve vztahu k regionálním přeshraničním významem (např. (Chemnitz -) Marienberg – Hora Svatého Sebestiana (- Chomutov))




15

30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 1: Grundlagen

Aufbereitung erforderlicher Datengrundlagen:

- Derzeitige Betriebskonzepte auf deutscher und tschechischer Seite
- Verkehrsnachfrage im Status quo relevanter bzw. vergleichbarer Linien (z.B. Linie 398 Altenberg – Zinnwald – Teplice, Linie 521 Litvinov – Olbernhau, Linie 585 Jirkov – Kurort Oberwiesenthal, Linie 583 Vejprty – Annaberg-Buchholz)
- Strukturelle Rahmendaten
- Bei der Aufbereitung bereits bestehender grenzüberschreitender Linien erfolgt eine Kategorisierung in Linien mit
 - lokaler Bedeutung (kurze grenzüberschreitende Linien) und
 - regionaler Bedeutung (längere Linien/Relation mit regionaler grenzüberschreitender Bedeutung (z.B. (Chemnitz -) Marienberg – Hora Svatého Sebestiana (- Chomutov))



8.


9.

18 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 2: Provozní rámcové podmínky

Představení koncepčních návrhů s následujícím obsahem:

- Kvalitativní a kvantitativní předpoklady pro vytvoření nabídky
- Koncepce linek
- Koncepce nabídek
- Koncepce spojení




17

30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 2: Betriebliche Rahmenbedingungen

Darstellung der konzeptionellen Vorschläge mit folgenden Inhalten:

- Qualitative und quantitative Prämissen für die Gestaltung des Angebots
- Linienkonzept
- Angebotskonzept
- Verknüpfungskonzept



9.

10.

20 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
Dopravní rámcové podmínky

- Vyhodnocení možných cílených potenciálů nabídky
- Základ: Analogické sledování na základě již provozovaných přeshraničních linek
- Odsouhlasení metodických postupů při zahájení projektu



19

30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 3: Verkehrliche Rahmenbedingungen

- Abschätzung der möglichen zu erzielenden Nachfragepotenziale
- Basis: Analogiebetrachtung auf Grundlage bereits verkehrender grenzüberschreitender Linien
- Abstimmung des methodischen Vorgehens zu Beginn des Projektes



10.

11.

22 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 4: tarifní rámcové podmínky

- Návrh možného tarifního začlenění nových spojů
- Základ: tarifní rámcové podmínky, základem je status quo
- Cíl: Vytvoření integrovaného tarifního modelu s velkou atraktivitou pro cestující
- Současné zabránění „kanibalskému“ efektu



21

30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 4: Tarifliche Rahmenbedingungen

- Vorschlag für mögliche tarifliche Einbindung der neuen Verbindungen
- Basis: Tariflichen Rahmenbedingungen im Status quo
- Ziel: Schaffung eines integrierten Tarifmodells mit hoher Attraktivität für Fahrgäste
- Gleichzeitig Verhinderung von Kannibalisierungseffekten




11.

12.

24 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 5: Ekonomické rámcové podmínky


- Sledování ekonomických parametrů, vyplývajících na základě nové koncepce
- Zjišťování provozních nákladů pomocí paušálních nákladů
- Zohlednění stávajících rozdílných mezd Německu a ČR
- Dohoda s podnikateli v dopravě



23 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 5: Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

- Betrachtung der sich aufgrund des neuen Konzeptes ergebenden wirtschaftlichen Kenngrößen
- Ermittlung betrieblicher Kosten mit Hilfe pauschalisierter Kostenansätze
- Berücksichtigung ggf. bestehender unterschiedlicher Lohngefüge in Deutschland und Tschechien
- Abstimmung mit Verkehrsunternehmen



12.

13..

26 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 6: Organizační rámcové podmínky


- Sledování potřebných organizačních opatření se zřetelem na vazbu k novým linkám v celkovém systému veřejné příměstské dopravy
- Vyrovnání se s právními předpoklady AP 7
- Návrhy mimořádných variant



25 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 6: Organisatorische Rahmenbedingungen

- Betrachtung erforderlicher organisatorischer Maßnahmen hinsichtlich einer Einbindung der neuen Linien in das Gesamtsystem ÖPNV
- Abgleich mit rechtlichen Voraussetzungen aus AP 7
- Vorschläge für eine Vorzugsvariante



13..

14..

28 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 7: Právní rámcové podmínky

Všeobecné představení právních podkladů → Představení modelů přeshraniční autobusové dopravy na příkladech z jiných regionů

↓

Odvození poznatků z modelů pro zkoumaný region

↓

Odvození poznatků z prioritní varianty

↓

Shrnutí

27 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 7: Rechtliche Rahmenbedingungen

Allgemeine Darstellung der rechtlichen Grundlage → Erläuterung von Modellen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs anhand von Beispielen aus anderen Regionen

↓

Ableitungen von Modellen für die Untersuchungsregion

↓

Ableitung einer Vorzugsvariante

↓

Zusammenfassung


14.

15..

30 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau
AP 8: Zusammenfassung und Dokumentation


- Zusammenfassung der Ergebnisse in schriftlicher und graphischer Form
- Erstellung Abschlussbericht
- Übergabe an Auftraggeber in dreifacher Ausfertigung sowie auf Datenträger



29 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu
AP 8: Shrnutí a dokumentace

- Shrnutí výsledků v písemné a grafické podobě
- Vypracování závěrečné zprávy
- Její předání zadavateli v trojím vyhotovení, a rovněž správcí dat



15.

16.

32 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Příprava projektu

Partneři zapojení do výzkumu

- RVE/Erzgebirgskreis
- RBM/Landkrels Mittelsachsen
- Odbor dopravní obslužnosti Ústeckého kraje



16.

31 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

2. Projektaufbau

In Untersuchung einzubeziehende Partner

- RVE/Erzgebirgskreis
- RBM/Landkrels Mittelsachsen
- Abteilung Verkehrsdienste des Bezirkes Ustecky Kraj



17.

34 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

3. Časový plán a další postup

Časový plán		2017											
AP	Pracovní pozice	KW 15	KW 16	KW 17	KW 18	KW 19	KW 20	KW 21	KW 22	KW 23	KW 24		
AP 1	Podklady												
AP 2	Pracovní rámcové podmínky												
AP 3	Pracovní rámcové podmínky												
AP 4	Tarifní rámcové podmínky												
AP 5	Ekonomické rámcové podmínky												
AP 6	Organizační rámcové podmínky												
AP 7	Právní rámcové podmínky												
AP 8	Shrnutí a dokumentace												

17.

33 30. März 2017 Untersuchung zu Optionen eines grenzüberschreitenden Busverkehrs

3. Zeitplan und weiteres Vorgehen

Zeitplan		2017											
AP	Arbeitsposition	KW 15	KW 16	KW 17	KW 18	KW 19	KW 20	KW 21	KW 22	KW 23	KW 24		
AP 1	Grundlagen												
AP 2	Rechtliche Rahmenbedingungen												
AP 3	Verkehrliche Rahmenbedingungen												
AP 4	Tarifliche Rahmenbedingungen												
AP 5	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen												
AP 6	Organisatorische Rahmenbedingungen												
AP 7	Technische Rahmenbedingungen												
AP 8	Zusammenfassung und Dokumentation												

Reakce – Reaktionen

Dopravní konference měla jeden zásadní přínos – opakovaně přivedla k jednomu stolu starosty, primátory, krajské úředníky, dopravce i zákonodárce české i německé strany. Tedy všechny, kterých se téma dotýká a mají k němu co říct. A to je velmi důležité, protože se tak mohli zohlednit potřeby všech obcí a měst tak, aby byly budoucí projekty prospěšné oběma stranám. Jako vzor byly představeny projekty, které již nyní obě země úspěšně propojují, což má pro horské obce obrovský význam. Znovu se tak potvrdilo, že pokud se projekty tvoří od potřeb obcí a měst, jsou mnohem efektivnější. Jsem za tuto iniciativu velmi rád, děkuji za ni, a věřím, že právě ona přinese do budoucna další a další projekty, které příhraniční obce propojí. Tak to vidím nejen jako poslanec Parlamentu ČR, ale hlavně jako jeden ze starostů příhraniční obce – Nové Vsi v Horách.

David Kádner
poslanec a starosta obce Nová Ves v Horách

Die Verkehrskonferenz hatte einen besonderen Auftrag – wiederholt brachte sie die Bürgermeister, Oberbürgermeister, Bezirksbehörden, Spediteure und Abgeordnete aus Tschechien sowie aus Sachsen an einem Tisch. Also alle, die vom Thema betroffen sind und die etwas dazu zu sagen können. Das ist sehr wichtig, denn damit können die Bedürfnisse der Gemeinden und Städte berücksichtigt werden, um künftige, nutzbringende Projekte für beide Seiten entwickeln zu können. Als Beispiele Muster wurden Projekte vorgestellt, die schon jetzt beide Länder verbinden. Das hat vor allem für die Berggemeinden eine große Bedeutung. Wieder hat sich bestätigt, dass die Projekte viel effektiver sind, wenn sie aus dem Bedarf der Gemeinden und Städte entwickelt werden. Ich bin froh, dass die Initiative entstanden ist, und bedanke mich dafür. Ich glaube, dass sie gerade in der Zukunft weitere und weitere Projekte hervorbringt, die die Grenzgemeinden mehr vernetzen. So sehe ich es als ein Abgeordnete des Parlamentes der Tschechischen Republik, aber vor allem als Bürgermeister der Grenzgemeinde Nová Ves v Horách.

David Kádner
Parlamentarier und Bürgermeister Nová Ves v Horách



Zdeněk Gerstner

Jindřich Franěk

1.

Ústecký kraj ČESMAD BOHEMIA

Česko-saské cesty

Nedostatek kvalifikovaných řidičů a jejich vzdělávání

Ing. Jindřich Franěk
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Ing. Zdeněk Gerstner
ředitel regionálního pracoviště ČESMAD BOHEMIA

Most, 30. 3. 2017

1.

Ústecký kraj ČESMAD BOHEMIA

Böhmisch-sächsische Wege

Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern und deren Ausbildung

Ing. Jindřich Franěk
Abteilungsleiter für Verkehr und Straßenwesen

Ing. Zdeněk Gerstner
Direktor der regionalen Dienststelle ČESMAD BOHEMIA

Most, 30. 3. 2017

2.

Ústecký kraj ČESMAD BOHEMIA

Česko-saské cesty

Aktuální situace na „trhu řidičů“

- ČR – chybí 10.000 řidičů (SRN – chybí 90.000 řidičů)
- tlak na řešení špatné situace v autobusové dopravě ze strany odborových organizací
 - v září 2015 vyhlášena tzv. Jablonecká výzva
 - v září 2016 dojednáno zvýšení minimální zaručené mzdy, příplatku za čekání a zavedení řízkového příplatku
- řidiči autobusů nejsou spokojeni s aktuálním zvýšením mezd, v celé ČR je vyhlášena stávková pohotovost, v Ústeckém kraji byla vyhlášena jednodenní stávka (8.3.2017)
- následně v návaznosti na uskutečněná jednání stávka v Ústeckém kraji zrušena, dne 29. 3. 2017 však byla vyhlášena celostátní stávka (6. 4. 2017)
- řidiči autobusů odcházejí do nákladní dopravy, příp. do jiného sektoru

8.

Ústecký kraj ČESMAD BOHEMIA

Böhmisch-sächsische Wege

Aktuelle Situation auf dem „Fahrermarkt“

- ČR – es fehlen 10.000 Fahrer (BRD – es fehlen 90.000 Fahrer)
- Druck zur Lösung der prekären Lage im Busverkehr seitens der Gewerkschaftsverbände
 - Im September 2015 sog. „Aufruf von Jablonec“ gestartet
 - im September 2016 wurden eine Erhöhung des Nettomindestlohns, eine Zuzahlung für Wartezeiten und die Einführung einer Risiko-Zuzahlung vereinbart
- Die Busfahrer sind nicht zufrieden mit der aktuellen Lohnerhöhung. In der gesamten ČR ist zur Streikbereitschaft aufgerufen worden, im Ústecký krajj wurde zum entgeltigen Streik aufgerufen (8.3.2017).
- Demzufolge wurde im Anschluss an die durchgeführte Vollversammlung der Streik im Ústecký krajj widerrufen, am 29. 3. 2017 wurde jedoch ein Streik für das gesamte Staatsgebiet ausgerufen (6. 4. 2017).
- Die Busfahrer gehen in den Güterverkehr, ggf. in andere Sektoren.

3.

Ústecký kraj ČESMAD BOHEMIA

Česko-saské cesty

Snaha Ústeckého kraje o změnu

- 1. 6. 2016 – KHK ÚK, ČESMAD BOHEMIA, SP ČR, ÚP a ÚK pořádají Dopravní fórum Ústeckého kraje – hlavním výstupem je návrh Regionální sektorové dohody
- 28. 7. 2016 – podepsána Regionální sektorová dohoda pro Ústecký kraj v oblasti autodopravy, výchovy a vzdělávání profesionálních řidičů
- RSD uzavřelo 6 strategických partnerů z veřejné sféry a 20 realizačních partnerů (7 středních škol a 13 podnikatelských subjektů)

3.



Ústecký kraj ČESMAD BOHEMIA

Böhmisch-sächsische Wege

Bemühen des Ústecký kraj um Änderung

- 1. 6. 2016 – Die Beteiligten KHK ÚK, ČESMAD BOHEMIA, SP ČR, ÚP und ÚK veranstalten ein Verkehrsforum des Ústecký kraj – Hauptergebnis ist ein Vorschlag zu Verträgen in den Regionalbereichen.
- 28. 7. 2016 – unterzeichneter Vertrag für die Regionalbereiche im Ústecký kraj im Kraftverkehr, Aus- und Weiterbildung der Berufskraftfahrer
- RSD hat 6 strategische Partner aus dem öffentlichen Bereich und 20 Partner zur Umsetzung festgelegt (7 Berufsschulen und 13 unternehmerische Subjekte)

4.

 **Ústecký kraj** 

Česko-saské cesty



Regionální sektorová dohoda v dopravě

Cíle RSD

- Propojení aktérů ovlivňujících trh práce
- Vytvoření funkční platformy pro jejich efektivní spolupráci

Hlavní výzvy RSD

- Řešit nedostatek kvalifikovaných technických pracovníků
- Prohloubit komunikaci se školami a zaměřit se na praxi žáků
- Vylepšit mediální obraz profese řidiče a zlepšit publicitu oborů

 **Ústecký kraj** 

Böhmisch-sächsische Wege

Regionalbereichsvertrag im Verkehr (RSD)

Ziele des RSD



- Einbindung der Akteure, die den Arbeitsmarkt beeinflussen
- Schaffung einer Funktionsplattform für Ihre effektive Zusammenarbeit

Hauptanliegen des RSD

- den Mangel an qualifizierten technischen Fachkräften zu lösen
- die Kommunikation mit den Schulen zu vertiefen und sich auf Schülerpraktika zu konzentrieren
- das mediale Profil des Berufskraftfahrers und die fachliche Publizität zu verbessern

4.

5.



 **Ústecký kraj** 

Česko-saské cesty

Regionální sektorová dohoda v dopravě

Klíčové aktivity RSD

1. Posílit spolupráci mezi zaměstnavateli, středními školami a dalšími partnery
 - Spolupráce při náboru žáků a propagaci oborů a profesí
 - Zlepšení a zacílení praktické výuky a zajištění praxí studentů a stáží učitelů
2. Přispět k modernizaci a doplnění učebních oborů o požadované kompetence
 - Doplnění učebních oborů o možnost získání průkazu profesní způsobilosti řidiče
 - Zajištění výměny informací mezi dotčenými subjekty
 - Zapojení firem při tvorbě náplně učebních osnov
3. Posílit spolupráci mezi zaměstnavateli a Úřadem práce
 - Zprostředkování výměny informací o fungování dotačních programů ÚP ČR
 - Zajištění výměny informací týkajících se volných pracovních míst
 - Nastavení spolupráce při výběru, motivaci a rekvizitaci uchazečů o zaměstnání

 **Ústecký kraj** 

Böhmisch-sächsische Wege



Regionalbereichsvertrag im Verkehr

Schlüsseltätigkeiten des RSD

1. Die Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber, Berufsschulen und weiteren Partnern vertiefen
 - Zusammenarbeit bei der Werbung von Schülern und fachliche und berufliche Werbung
 - Verbesserung und Verstärkung der praktischen Ausbildung und Absicherung von Schülerpraktika und Studienaufenthalten für Lehrer
2. Zur Modernisierung und Ergänzung der Lehrbereiche für die geforderten Kompetenzen beitragen
 - Ergänzung der Lehrbereiche mit der Möglichkeit, einen Führerschein zur Qualifizierung als Berufskraftfahrer zu erhalten
 - Absicherung des Informationsaustausches zwischen den betroffenen Subjekten
 - Einbeziehung der Firmen bei der Entwicklung von Inhalten der Lehrpläne
3. Die Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und Arbeitsamt verstärken
 - Vermittlung von Informationsaustausch und der Wirkungsweise von Förderprogrammen im ÚP ČR
 - Gewährung von Informationen, die freie Arbeitsplätze betreffen
 - Steuerung der Zusammenarbeit bei der Auswahl, Motivierung und Rekrutierung der Berufsanwärter

5.

6.



 **Ústecký kraj** 

Česko-saské cesty

Regionální sektorová dohoda v dopravě

Aktuální stav

- spuštění pilotního projektu s rozšířením nabídky vzdělání o zkrácené jednoleté studium řidičů silniční dopravy
- vybrány 2 střední školy, které budou od září 2017 obor otevírat (při dostatečném zájmu žáků)
- nyní probíhají jednání mezi školami a autodopravci o finanční podpoře pilotního projektu

 **Ústecký kraj** 

Česko-saské cesty

Regionalbereichsvertrag im Verkehr

Aktueller Stand

- Es wurde ein Pilotprojekt zur Verbreitung des Bildungsangebotes für eine verkürzte einjährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer gestartet.
- Ausgewählt sind 2 Berufsschulen, die diese Spezialisierung ab September 2017 (bei ausreichendem Interesse der Schüler) anbieten werden.
- Derzeit laufen die Verhandlungen zwischen den Schulen und den Verkehrsbetrieben zur finanziellen Unterstützung des Pilotprojektes.

6.

7.

 **Ústecký kraj** 

Česko-saské cesty

Děkují za pozornost...

Ing. Jindřich Franěk
vedoucí odboru dopravy
a silničního hospodářství

Ing. Zdeněk Gerstner
ředitel regionálního pracoviště

Krajský úřad Ústeckého kraje
tel. +420 475 657 525
e-mail franek.j@kr-ustecky.cz

ČESMAD BOHEMIA
tel. +420 475 209 102
e-mail zdenek.gerstner@cesmad-bohemla.cz

 **Ústecký kraj** 

Böhmisch-sächsische Wege

Danke für die Aufmerksamkeit...

Ing. Jindřich Franěk
Abteilungsleiter für Verkehr und
Straßenwesen

Ing. Zdeněk Gerstner
Direktor der Regionalen Dienststelle

Krajský úřad Ústeckého kraje
tel. +420 475 657 525
e-mail franek.j@kr-ustecky.cz

ČESMAD BOHEMIA
tel. +420 475 209 102
e-mail zdenek.gerstner@cesmad-bohemla.cz

7.

Dopravní konference „Česko-saské cesty“

Aktuální přeshraniční problémy dopravy se staly náplní posledního jednání společné dopravní komise Euroregionu Krušnohoří. Vzešel z ní podnět pro Okresní hospodářskou komoru Most, aby zopakovala někdejší řadu dopravních konferencí s názvem „Česko-saské cesty“. Mostecká komora proto ochotně podala projekt do Fondu malých projektů, zaměřený na zkvalitnění přeshraniční dopravy, na informovanost o plánování dopravních staveb a na řešení vzdělávání řidičů a jejich nedostatku. Po přípravných workshopech v Olbernhau a v Mostě se dopravní konference konala 30. března v hotelu Cascade v Mostě. Zahájili ji předseda OHK Most Ing. Rudolf Jung a Dipl. Ing. Roland Richter viceprezident z chemnické komory. O výstavbě dopravní infrastruktury v Ústeckém kraji referoval Ing. Sosna a Henrik Saske představil plány dopravní infrastruktury na saské straně. Přeshraniční doprava je pro obě strany důležitá. Zkušenosti Marienbergu, partnerského města Mostu, představil primátor Marienbergu André Heinrich. Ocenil iniciativu obyvatel euroregionu, kteří se zasloužili o obchvat Marienbergu a Chomutova. Dr. Harald Neuhaus informoval o podpoře přeshraniční autobusové dopravy a Ing. Jakub Jeřábek z Ústeckého kraje představil dostupnost hraničních regionů. Zvyšuje se počet přeshraničních linek, ale jejímu dalšímu rozvoji brání problém mezd řidičů v cizině. Zatím české autobusové spoje financuje Ústecký kraj,



ale nutná je dohoda, aby každá země hradila náklady na své straně. Důležitým blokem bylo téma nedostatku kvalifikovaných řidičů a jejich vzdělávání. Podrobně o něm informoval z pohledu české strany Ing. Jiří Franěk z Ústeckého kraje a Ing. Zdeněk Gerstner ředitel reg. pracoviště ČESMAD BOHEMIA. Na listopadovém jednání dopravní komise Euroregionu Krušnohoří se probíralo také podvodné získávání řidičských průkazů v ČR pro německé občany, kteří o něj v Německu přišli, a toto téma Euroregion Krušnohoří na konferenci také zmínil. Komise euroregionu zjistila, že docházelo k falešným údajům o povinné délce pobytu v místě, k falešným důvodům pobytu a ke zneužívání role tlumočnicků při zkoušce.

O podvodném získávání řidičských průkazů ale policie ví a podniká v tomto směru příslušné kroky. Postup získávání řidičských oprávnění pro cizince v ČR se však nyní zpřísnil natolik, že v poslední době žádné řidičské průkazy německým občanům nebyly vydány.

Přípravné workshopy a výsledná dopravní konference jsou projektem OHK Most ve Fondu malých projektů Euroregionu Krušnohoří v kooperačním programu česko-saské spolupráce Interreg V-A ve spolupráci s IHK Chemnitz.

František Bina
jednatel Euroregionu Krušnohoří

Verkehrskonferenz Böhmisches-sächsische Wege aus der Sicht der Euroregion Erzgebirge/Krušnohoří

Aktuelle grenzüberschreitende Probleme des Verkehrs waren Inhalt der letzten Beratung der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Euroregion. Es entstand hier ein Impuls für die Kreishandelskammer Most, die ehemalige Reihe der Verkehrskonferenzen mit dem Namen Böhmisches-sächsische Wege fortzusetzen. Die Moster Kammer hat gerne das Projekt im Kleiprojektfonds beantragt, das Themen wie die Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs, Informationen über die geplanten Verkehrsbauten unterstützt, sowie eine Lösung zur Ausbildung der Berufskraftfahrer und deren Mangel am Markt aufgreift. Nach den Vorbereitungsworkshops in Olbernhau und Most fand die Verkehrskonferenz am 30. März in Hotel Cascade in Most statt. Diese eröffneten der Vorsitzender der Kammer in Most Herr Ing. Rudolf Jung und Herr Dipl. Ing. Roland Richter, Vizepräsident der Chemnitzer Kammer. Über den Aufbau der Verkehrsinfrastruktur im Bezirk Ústecký kraj informierte Herr Ing. Sosna und Herr Henrik Saske

stellte die Pläne der Verkehrsinfrastruktur auf sächsischer Seite vor. Der grenzüberschreitende Verkehr ist für beide Seite wichtig. Die Erfahrungen aus Marienberg, die Partnerstadt von Most ist, stellte Oberbürgermeister von Marienberg André Heinrich. Er würdigte die Aktivitäten derjenigen, die sich um die Umgehungsstraßen Marienberg und Chomutov verdient gemacht haben. Herr Dr. Harald Neuhaus informierte über die Unterstützung des grenzüberschreitenden Busverkehrs und Herr Ing. Jakub Jeřábek aus dem Bezirk Ústecký kraj stellte die Zugänglichkeit der Grenzregionen. Die Zahl der grenzüberschreitenden Linien erhöht sich, aber ihre weitere Entwicklung verhindert das Problem der Löhne der Busfahrer im Ausland. Bis jetzt finanziert die Buslinien der Bezirk, aber notwendig wäre eine Vereinbarung, damit jedes Land die Kosten auf eigener Seite deckt. Ein weiterer Block war das Thema „Mangel an qualifizierten Fahrer und ihre Bildung. Detailliert darüber informierten aus tschechischer Sicht Herr Ing. Jiří Franěk aus

dem Bezirk und Herr Zdeněk Gestner, Direktor der Gesellschaft ČESMAD BOHEMIA.

Bei der Beratung der Arbeitsgruppe Verkehr der Euroregion wurde auch der betrügerische Erwerb deutscher Autofahrer, denen die Fahrerlaubnis in Deutschland wegen Alkohol oder Drogen entzogen wurde besprochen. Das Thema hat die Euroregion bei der Konferenz aus erwähnt. Die Prozedur zum Führerscheinerwerb für Ausländer in der Tschechischen Republik ist jetzt so streng geworden, dass in letzter Zeit keine Führerscheine mehr an deutsche Bürgern erteilt werden.

Die Vorbereitungsworkshops und die Schlussverkehrskonferenz sind ein Projekt der OHK Most im Kleiprojektfonds der Euroregion im Kooperationsprogramm der sächsisch-tschechischen Zusammenarbeit Interreg V-A in Zusammenarbeit mit der IHK Chemnitz.

František Bina
Geschäftsführer Euroregion Krušnohoří

Doporučení zástupcům politiky

Dne 30. 3. 2017 uspořádaly hospodářské komory v Mostě a Chemnitz společnou konferenci pod názvem „Česko-saské cesty“, čímž tak navázaly na tradici sahající do roku 2001. V rámci letošního setkání vyplynulo, že společná témata konference pořádané v roce 2002 jsou až na drobná vylepšení stále aktuální. V této souvislosti se jedná o

- uzavírání dalších hraničních přechodů pro nákladní přepravu a odstraňování stávajících problémů na daných hraničních přechodech,

- poskytování finančních prostředků za účelem urychlení realizace přeshraničních projektů v rámci rozvoje infrastruktury,
- podporu výstavby infrastruktury v rámci k tomu určených speciálních programů EU,
- provádění průzkumů za účelem určení potřeby výstavby dopravních sítí.

Výše zmíněná fakta se vztahují nejen na další hospodářský vývoj v příhraničních regionech, ale

i na vývoj hospodářské oblasti Severních Čech a Jihozápadního Saska.

Na základě aktuálních potenciálních studií by měly být rozšiřovány také sítě osobní přepravy. Hospodářské komory v Mostě a Chemnitz se silně zasažují o zintenzivnění spolupráce mezi dopravními spolky Ústeckého kraje a Středního Saska.

Dietmar Richter
zástupce ředitele I/A

Vorschläge an die Politik

Am 30. 3. 2017 setzten die OHK Most und die IHK Chemnitz ihre, im Jahr 2001 begonnene Konferenzreihe „Böhmisch Sächsische Wege“ fort. Im Rahmen der Konferenz wurde festgestellt, dass die grundsätzlichen Forderungen der gemeinsamen Entschließung der Konferenz 2002 trotz punktueller Verbesserungen nach wie vor aktuell sind:

- Erschließung weiterer Grenzübergänge für den Wirtschaftsverkehr und Beseitigung von Unzulänglichkeiten an den bestehenden Grenzübergängen

- Bereitstellung von Finanzmitteln zur Beschleunigung von grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten
- Vorantreiben des Infrastrukturausbaus durch EU-Sonderprogramme
- Untersuchungen zum Ausbaubedarf im nachgeordneten Netz

Das gilt nicht nur für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der unmittelbaren Grenzregion, sondern für

den gesamten nordböhmisch-südwestsächsischen Wirtschaftsraum.

Anhand aktueller Potentialstudien sollen die ÖPNV-Netze weiter verknüpft werden. Die OHK Most und die IHK Chemnitz setzen sich dabei dafür ein, die Zusammenarbeit zwischen dem Bezirksamt Ústí und dem Verkehrsverbund Mittelsachsen auf diesem Gebiet zu intensivieren.

Dietmar Richter
Stv. Geschäftsführer I/A

Konference Česko-saské cesty – ohlédnutí a doporučení

Konference konaná 30. března 2017 v Mostě se mimo jiné dotkla problému mezd řidičů regionálních spojů financovaných jednotlivými kraji. Problém, který nyní řeší populisticky v předvolební atmosféře vláda, byl ale předem naprogramován v systému výběrových řízení, kdy mzdy řidičů jsou jedinou nákladovou položkou, na které mohou uchazeči o zakázku nejvíce ušetřit ve snaze dosáhnout nejnižší cenu za výkon, a tím i získání zakázky.

Eliminovat tento problém lze jen zadáním zakázky zároveň se stanovením minimální mzdy řidičů, jako to v některém případě jeden z krajů učinil.

Další možností by mohl být přechod od oddělené současné dopravní obsluhy větších aglomerací městskými dopravními podniky a okolního území krajem financovanými regionálními spoji. Spojením městského dopravního podniku s obsluhou částí okolního regionu by mohlo být dosaženo synergie a úspory nákladů i možné propracovanější obsluhy dané oblasti. Tento model se osvědčuje v řadě evropských států. V Ústeckém kraji taková situace vznikla náhodně v Teplicích, kde stejná firma zajišťuje obsluhu města i okolní části ústeckého kraje. To umožnila výjimečnost situace, kdy městská obsluha v Teplicích není

provazována městským dopravním podnikem, ale je rovněž zadávána ve výběrovém řízení. V ostatních městech nebyly městské dopravní podniky schopny konkurovat ve výběrových řízeních o obsluhu okolního území, protože většinou zaručují i vyšší mzdovou úroveň vlastních řidičů. Pojetí dopravní obsluhy jednotlivých částí kraje s centrem ve větším komunálním dopravním podniku by mohlo v budoucnu být správným krokem k zlepšení kvality dopravní obsluhy a možnému předcházení výše uvedených konfliktů.

Jiří Aster
předseda OHK Děčín

Konferenz Sächsisch-böhmische Wege – Rückblick und Empfehlung

Die in Most am 30. März 2017 durchgeführte Konferenz betraf unter anderem auch die Entlohnung der Busfahrer im ÖPNV, die von den Bezirken finanziert werden. Das Problem, das nun in der Zeit vor den Wahlen populistisch von der Regierung gelöst wird, hat man aber schon vorab im Ausschreibungssystem vorprogrammiert, wo die Fahrerlöhne die einzige Kostenposition sind, bei der die Bewerber um einen Auftrag am meisten sparen und damit den niedrigsten Preis erreichen können, um somit auch den Auftrag zu erhalten. Dieses Problem ließe sich nur vermeiden, wenn ein Auftrag gleichzeitig an einen Fahrermindestlohn gebunden wäre, wie es einer der Bezirke in einem Fall auch schon gemacht hat.

Eine weitere Möglichkeit könnte der Übergang von gegenwärtigen getrennten Verkehrsdiensten der größeren Ballungsgebiete durch städtische Verkehrsbetriebe und des Umlandes zu vom Bezirksamt finanzierten Regionalverbindungen. Durch Verknüpfung des städtischen Verkehrsbetriebes mit der teilweisen Bedienung der umliegenden Region könnten Synergien und Kosteneinsparungen sowie eine besser funktionierende ÖPNV im bestimmten Gebiet erreicht werden. Das Modell hat sich in einer Reihe von europäischen Ländern bewährt. Im Bezirk Ústecký kraj entstand eine solche Situation zufällig in der Stadt Teplice, wo dieselbe Firma den ÖPNV nicht nur für die Stadt, sondern auch für das umliegende Gebiet leistet. Grund dafür war eine

außerordentliche Situation, als der ÖPNV nicht von den städtischen Verkehrsbetrieben geleistet, sondern aufgrund einer Ausschreibung vergeben wurde. In anderen Orten waren die städtischen Verkehrsbetriebe nicht imstande, in den Ausschreibungen um die umliegenden Regionen zu konkurrieren, weil sie das höhere Niveau der Löhne ihrer eigenen Fahrer garantierten. Eine Konzeption des ÖPNV für einzelne Teile des Bezirkes mit Zentrum im größten kommunalen Verkehrsbetrieb könnte in der Zukunft der richtige Schritt sein, um die Qualität des ÖPNV zu erhöhen und einer möglichen Entstehung o. g. Konflikte vorzubeugen.

Jiří Aster
Vorsitzende OHK Děčín

Závěrečné slovo moderátora

Dne 30. 3. 2017 se v mosteckém hotelu Cascade konala tradiční 9. konference „Česko-saské cesty“, která analyzovala dopravní problematiku na hranici mezi oběma regiony, která je nejdelší vytýčenou hranicí v Evropě s 660 let starou tradicí. Pořadatelem setkání byla Krajská hospodářská komora Ústeckého kraje zastoupená mosteckou Okresní hospodářskou komorou na české straně a Průmyslová a obchodní komora Chemnitz. Nejdelší úsek společné hranice vede po vrcholcích Krušných hor, které byly nejvíce osídleným pohořím v Evropě. Příprava konference proběhla ve dvou workshopech, jednou v saském Olbernu a jednou v Mostě.

O to více hrají roli dopravní spojení jak na území obou států, tak zejména přeshraniční spoje. Situaci v Ústeckém kraji přednesl ředitel odboru strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna a plány na výstavbu dopravní infrastruktury v Sasku přednesl zástupce vedoucího oddělení dopravy na saském Ministerstvu hospodářství, práce a dopravy p. Henrik Saske. Závěr z obou vystoupení ukázal na rozdílnou problematiku rozvoje nadregionálních dopravních spojení. Zatímco v Sasku není spokojenost v uspokojování saských požadavků na dopravní infrastrukturu ze strany Spolkové vlády, v Čechách je potřeba výstavby dopravní infrastruktury v gesci státu víceméně pokryta, ale

selhává její realizace v důsledku nešťastného zákonodárství, které je konfliktní zejména v oblasti ochrany přírody. Problematické v Sasku je i saskou vládou požadované vysokorychlostní železniční spojení Drážďany – Praha, které je v současném schváleném Plánu výstavby dopravních spojení odsunuto na podřadnou úroveň. Prosazení mezi prioritní stavby v SRN brání do jisté míry i současná kampaň v ČR, kde je vehementně prosazována nekompatibilní varianta výstavby tohoto spojení s filozofií výstavby tohoto spojení na německé straně. Pokroku bylo dosaženo ve splavňování Labe na německé straně, kde Spolková vláda s polabskými spolkovými zeměmi odsouhlasila „Celkový koncept Labe“, který má garantovat splavnost této řeky po většinu roku. Na české straně přetrvávají problémy s realizací výstavby jezu v Děčíně, kde neustále nové překážky nastoluje MŽP, naposledy vyhlášením Evropsky významné lokality v labském údolí.

Konkrétní dopady situace v silniční dopravě z pozice komunální politiky velmi emotivně přednesl primátor města Marienbergu ležícím na silničním spojení Chomutov – Chemnitz.

Problematiku zajišťování dopravní přeshraniční obslužnosti na příkladu stávajících spojů autobusové a železniční dopravy přednesli vedoucí

oddělení dopravní obslužnosti Ústeckého kraje Jakub Jeřábek a Harald Neuhaus jednatel Dopravního Svazu Střední Sasko. V obou vystoupeních odeznělo, že na rozšiřování přeshraničních spojení má negativní vliv nejasné zákonodárství a chystaná mzdová regulace na německé straně.

Vedoucí odboru dopravy Ústeckého kraje Jindřich Franěk analyzoval nedostatek řidičů na české straně a opatření ve výchově řídicího dorostu, který kraj iniciuje. Všeobecně trvá nedostatek kvalifikovaných řidičů, který je umocňován i odchodem jejich části do SRN vzhledem k vyššímu mzdovému ohodnocení. Značnou překážku v budování přeshraniční dopravy představuje uplatňování německé minimální mzdy.

Dopravní konference byla jednoznačným přínosem pro rozvoj přeshraniční spolupráce mezi Ústeckým krajem a Svobodným saským státem a poděkování zasluží iniciátoři a organizátoři z OHK Most a IHK Chemnitz.

V rámci dlouholeté spolupráce OHK Most a IHK Chemnitz je jako pokračování projektu navržena konference cestovního ruchu, který je také velmi důležitý v našich regionech stejně jako doprava.

Jiří Aster
moderátor konference



Schlusswort des Moderators

Am 30. 3. 2017 hat im Moster Hotel Cascade die traditionelle 9. Konferenz „Sächsisch-böhmische Wege“ stattgefunden, die die Verkehrsproblematik an der Grenze zwischen beiden Regionen analysierte. Letztere ist die am längsten abgesteckte Grenze in Europa mit einer 660 Jahre währenden Tradition. Ausrichter des Zusammentreffens waren die Wirtschaftskammer des Bezirkes Ústecký kraj, vertreten durch die Moster Wirtschaftskammer des Kreises auf tschechischer Seite und die Industrie- und Handelskammer Chemnitz. Das längste Stück gemeinsamer Grenze führt entlang der Gipfel des Erzgebirges, die das am meisten besiedelte Gebirge in Europa bildeten. Die Vorbereitung der Konferenz verlief in zwei Workshops, einer im sächsischen Olbernhau und einer in Most.

Umso mehr spielen die Verkehrsverbindungen eine Rolle, sowohl auf dem Gebiet beider Staaten, als auch in besonderem Maße die grenzüberschreitenden Verbindungen. Die Lage im Ústecký kraj schilderte der Abteilungsdirektor für Strategie im Verkehrsministerium, Herr Luděk Sosna und die Pläne zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Sachsen trug der stellvertretende Abteilungsdirektor in der Verkehrsabteilung des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Herr Henrik Saske vor. Schlussfolgernd aus beiden Vorträgen verwies er auf die unterschiedliche Entwicklungsproblematik der überregionalen Verkehrsverbindungen. Während es für Sachsen auf Forderungen zur sächsischen Verkehrsinfrastruktur seitens der Bundesregierung nur unbefriedigende Antworten gibt, wird in Tschechien der Bedarf zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unter Verwaltung des Staates mehr oder weniger verdeckt, aber dessen Realisierung versagt oft im Ergebnis einer unglücklichen Lösung durch den Gesetzgeber, die konfliktreich besonders im Naturschutz ist. Problematisch in Sachsen ist auch die von der sächsischen Regierung geforderte Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Dresden – Prag, die im gegenwärtigen Verkehrswegeplan auf eine untergeordnete Stufe verschoben worden ist. Die Verschiebung zwischen den Prioritätsbauten in der BRD bremst in gewissem Maße auch die gegenwärtige Kampagne in der ČR, wo sich vehement die nicht kompatible Ausbauvariante dieser Verbindung mit der Philosophie des Ausbaus dieser Verbindung nur auf deutscher Seite durchgesetzt hat. Ein Fortschritt wurde erzielt bei der Schiffbarkeit der Elbe auf deutscher Seite, wo die Bundesregierung mit den Elbansrainer-Bundesländern ein „Gesamtkonzept Elbe“ verabschiedet hat, das die Schiffbarkeit dieses

Flusses für den Großteil des Jahres garantieren soll. Auf tschechischer Seite dauern die Probleme mit der Baumumsetzung der Staustufe in Děčín an, wo das Umweltministerium ständig neue Hürden auftischt, zuletzt mit der Erklärung einer für Europa bedeutenden Lokalität im Elbtal.

Konkrete Auswirkungen der Straßenverkehrssituation aus der Position der Kommunalpolitik hat der OB der Stadt Marienberg sehr emotional vorgetragen, die an der Straßenverbindung Chomutov – Chemnitz liegt.

Der Problematik zur Absicherung der grenzüberschreitenden Verkehrsanbindung am Beispiel bestehender Bus- und Bahnverbindungen trugen der Abteilungsleiter Verkehrsdienstleistungen des Ústecký kraj, Jakub Jeřábek und Harald Neuhäus, Geschäftsführer des VMS, vor. Aus beiden Ausführungen geht hervor, dass der Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen eine negativen Einfluss, eine unklare Gesetzeslage und eine fehlende Lohnregulierung auf deutscher Seite zur Folge hat.

Der Abteilungsleiter Verkehr des Ústecký kraj, Jindřich Franěk analysierte den Fahrermangel auf tschechischer Seite und eine Maßnahme zur Ausbildung von Fahrernachwuchs, die der

Bezirk initiiert. Allgemein dauert der Mangel an qualifizierten Fahrern an, der mit dem teilweisen Abgang in die BRD angesichts höherer Entlohnung auch noch verstärkt wird. Ein wesentliches Hindernis beim Aufbau des grenzübergreifenden Verkehrs bildet die Bezahlung des deutschen Mindestlohnes.

Die Verkehrskonferenz war ein eindeutiger Beitrag für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen dem Ústecký kraj und dem Freistaat Sachsen und die Initiatoren und Organisatoren der OHK Most a IHK Chemnitz verdienen Dank.

Im Rahmen der langjährigen Zusammenarbeit der OHK Most und der IHK Chemnitz wird als Nachfolgeprojekt eine Tourismuskonferenz vorgeschlagen, deren Inhalt für beide Regionen genau so wichtig ist, wie das Thema Verkehr.

Jiří Aster
Konferenzmoderator



Tento projekt / Dieses Projekt:

Česko saské cesty / Böhmisches-sächsische Wege

je spolufinancován Evropskou unií v rámci Fondu malých projektů / ist von der Europäischen Union im Rahmen des Kleinprojektfonds kofinanziert



**Europäische Union. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro regionální rozvoj.**



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg V A / 2014 – 2020

