

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ PREZENČNÍ STUDIUM

2013–2016

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Eliška Charvátová

Analýza činnosti Euroregionu Egrensis

Praha 2016

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Lukáš Novotný, M.A. Dr.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR FULL-TIME STUDIES

2013-2016

BACHELOR THESIS

Eliška Charvátová

The analysis of activity of Euroregion Egrensis

Prague 2016

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

Mgr. Lukáš Novotný, M.A. Dr.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Chebu, dne 7. 3. 2016

Charvátová Eliška

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Lukášovi Novotnému, M.A. Dr. za jeho vedení, čas strávený konzultacemi, ochotu a trpělivost. Také bych mu chtěla poděkovat za poznámky, které mi pomohly nasměrovat mou práci.

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá Analýzou činnosti Euroregionu Egrensis se zaměřením na projekty zabývající se infrastrukturou. V teoretické části je možné se dočíst o historických důvodech vzniku Euroregionu Egrensis a také o datech založení. Práce seznamuje i s organizační strukturou a způsobem financování Euroregionu Egrensis. V praktické části jsou popsány 3 projekty z oblasti infrastruktury Euroregionu Egrensis s jejich klady a zápory. Cílem bakalářské práce je analýza různých druhů přeprav v rámci infrastruktury a jejich dopad na rozvoj cílů Euroregionu Egrensis.

Klíčová slova

Cyklostezka, Dopravní terminál Cheb, Egernet, Euroregion Egrensis, hranice, Interreg, příhraniční spolupráce

Annotation

This Bachelor thesis is dealing with analysis of Euroregion Egrensis activities, with focusing on projects devoted to infrastructure. In the theoretical part you can find information about historical reasons for commencement of Euroregion Egrensis and about data of it's founding. Thesis is dealing with organization structure and way of financing Euroregion Egrensis. In practical part there are described three projects in sphere of infrastructure Euroregion Egrensis with their strengths, weaknesses and impacts on development of Euroregion Egrensis aims.

Keywords

Bicycle path, borders, cross-border cooperation, EgroNet, Euroregion Egrensis, Interreg, traffic terminal

ÚVOD	9
TEORETICKÁ ČÁST	11
1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	11
1.1 Hranice – Pohraničí.....	11
1.2 Přeshraniční spolupráce.....	13
1.3 Euroregiony.....	14
1.3.1 Financování euroregionů.....	16
2 EUROREGION EGRENSIS	19
2.1 Vznik.....	19
2.2 Cíle.....	21
2.3 Organizační struktura.....	22
3 SPECIFICKÁ TÉMATA PŘÍHRANIČNÍ SPOLUPRÁCE	24
3.1 Témata příhraniční spolupráce Euroregionu Egrensis.....	25
3.1.1 Kulturně – společenská témata.....	27
3.1.2 Politická témata.....	28
3.1.3 Ekonomická témata.....	29
PŘÍPADOVÉ STUDIE	32
4 CYKLOSTEZKA CHEB – WALDSASSEN II. ETAPA	32
4.1 Popis projektu.....	33
4.2 SWOT analýza.....	37
4.3 Perspektivy.....	39
5 EGRONET	41
5.1 Popis projektu.....	42
5.2 SWOT analýza.....	44
5.3 Perspektivy.....	46
6 DOPRAVNÍ TERMINÁL CHEB	48
6.1 Popis projektu.....	49
6.2 Swot analýza.....	50
6.3 Perspektivy.....	52
ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	57

SEZNAM ZKRATEK61

SEZNAM TABULEK.....62

ÚVOD

Zadání tohoto tématu bylo pro mne zajímavé, protože bydlím v blízkosti hranic se Spolkovou republikou Německo. Příhraniční spolupráce je aktuální v jakémkoliv století a při jakémkoliv politickém režimu daného státu. Lidé v oblasti hranic byly vždy a jsou v úzkém spojení s obyvateli sousedních států. V minulosti byla tato spojení hlavně pokrevní. Při uzavírání manželství lidé nehleděli na pomyslnou linku hranic a tím, že se rodiny navzájem stýkaly, sblížovala se i jejich odlišná kultura. Vzhledem k politické situaci v Evropě ve 20. století došlo ke zprerhání sociálních vazeb v příhraničních oblastech z důvodu 2 světových válek, jejich výsledků a poválečného uspořádání. Ve druhé polovině 20. století si Evropa uvědomila, co zprerháním těchto vazeb ztratila. Do popředí se dostal problém znovuoobnovení politických, sociálně kulturních i ekonomických vazeb oblastí v blízkosti hranic. Tak začaly vznikat první příhraniční regiony. Tématem bakalářské práce je v teoretické části rozbor vzniku uvedených regionů, rovněž tak organizační struktura těchto regionů, potenciálem těchto regionů a možnosti jejich celkového rozvoje. Praktická část analyzuje tři případové studie především z oblasti z infrastruktury. Cílem je zhodnocení analyzovaných projektů s jejich vlivem na zlepšení života v příhraničí, ale také na zlepšení spolupráce a pozitivní vývoj sblížení příhraničních oblastí. Po zpracování analýzy projektů uvedených v bakalářské práci vyplynulo k zamyšlení několik základních témat, a to splnění zamýšleného účelu, maximální využitelnost obyvateli z obou stran hranic, a zda vynaložené prostředky z fondu Evropské Unie byly vyčerpány v dostatečné výši, případně, zda tyto projekty nebyly předraženy. Za zamyšlení také stojí zhodnocení samotné existence Euroregionu Egrensis v tomto případě mám na mysli, zda by Euroregion Egrensis započal svoji činnost v oblasti sblížení Česko – Německého příhraničí bez finanční podpory z fondů Evropské Unie a samozřejmě také, zda by realizace sblížení obyvatel z obou stran hranic byla pro daný region přínosem. Další zajímavou myšlenkou by byla hypotéza, jakým způsobem by v případě rozpadu Evropské Unie pokračovaly nově navázané sociálně – kulturní, politické a ekonomické kontakty mezi sousedními národy a zda by byli lidé sami ochotni investovat nejenom finanční prostředky do pokračování vybudování a rozvoji těchto vztahů bez podpory EU.

V teoretické části se budu zabývat vysvětlením teoretických východisek, kterými jsou pojmy hranice a příhraniční region, vysvětlením přeshraniční spolupráce s jejími aktivitami a stanovenými cíli. Důležitým je i popis historických souvislostí. V této kapitole bych chtěla pozornost zaměřit na formu přeshraniční spolupráce, kterou všeobecně nazýváme Euroregiony a jejich financování.

V kapitole Euroregion Egrensis bude popsán jeho historický vývoj, vznik a jeho organizační struktury.

V třetí části budou rozebrány specifická témata příhraniční spolupráce Euroregionu Egrensis. Pokusím se zde vysvětlit kulturně – společenská prostředí, jež jsou spolupráce studentů, sblížování kultur obyvatel obou stran hranic nejenom při setkávání se u sportovních aktivit. Další oblasti, kterých bych se chtěla podrobněji dotknout, jsou politické aspekty, do nichž patří rozvíjení životních podmínek. Poslední část bude věnována ekonomickým tématům, zejména propojením příhraničních ekonomik, přičemž si myslím, že nejdůležitější je rozvoj cestovního ruchu.

V praktické části provedu analýzu tří projektů, které budou zaměřeny na rozvoj infrastruktury Euroregionu Egrensis. Prvním projektem je „Cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa“. Jde o propojení města Cheb se sousedním státem Německo a začleněním této trasy do páteřní cyklostezky podél řeky Ohře. Zaměřím se na celkový popis projektu, jeho vznik, realizaci a financování projektu. Součástí je i SWOT analýza a perspektivy.

Druhým projektem, který budu analyzovat, je program běžně nazývaný „EgroNet“. Stručně řečeno, EgroNet je systém regionální železniční přepravy osob s napojením na autobusovou či na tramvajovou dopravu. V této části nebude chybět popis projektu, SWOT analýza a perspektivy.

Třetím a zároveň posledním projektem je „Dopravní terminál Cheb“. Tento projekt je zaměřen na rekonstrukci a dostavbu autobusového nádraží v Chebu. Součástí bude opět popis projektu, SWOT analýza a perspektivy.

TEORETICKÁ ČÁST

1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

1.1 Hranice – Pohraničí

„V nejobecnějším slova smyslu je pojem hranice spjat s existencí živého organismu, neboť pro každý živý organismus existují více či méně zřetelné hranice jeho interakcí se sousedními živými organismy i hranice jeho vlivu na neživé okolí.“ Hranice rozlišujeme na přírodní a umělé. Přírodní vytváří sama krajina, nejčastěji se jedná o vodní toky, pohoří, úžlabiny a průsmyky. Umělé hranice tvoří národnostní (etnické) hranice, historické (které tvoří historické aspekty) a geometrické (smluvně spojené body s využitím zeměpisné sítě). Hranice lze definovat i na základě propustnosti, kterou ovlivňuje kulturní, sociální i hospodářský stav příslušných regionů. Nejhorším typem hranice je uzavřená, nepropustná hranice. Tato hranice je střežena vojenským režimem, který mění strukturu území na základě potřeby obrany země. Země využívající uzavřený systém s nepropustnou hranicí také oslabují příhraniční regiony ve prospěch centrálních oblastí. Regiony u částečně otevřených hranic slouží jako mosty, to znamená, že na jejich území se nachází hraniční přechody, které umožňují spojení mezi oběma státy. Identita a nezávislost sousedních regionů zůstává zachována. Hranice označovaná jako otevřená se vyznačuje jednostranně orientovanou propustností. Tento model umožňuje rozšíření vlastního území na úkor sousedního státu. Na základě definice propustnosti hranic lze definovat i příhraniční regiony a hraniční efekt. Mluvíme-li o hraničním efektu, mluvíme o příhraničním regionu. „Příhraniční region je oproti jiným regionům charakteristický vlivem hranice, tedy je v něm patrný hraniční efekt.“ Hraniční efekt má význam teoretický, což znamená posílení regionální geografie i význam praktický, což znamená rozvoj příhraničních oblastí. Hraniční efekt má několik modelů. Prvním je odcizení, které vzniká při uzavření hranice a ukončení přeshraniční spolupráce. Druhým je koexistenční, který vzniká při otevření hranice a počátku vzájemné (i když omezené spolupráce). Třetí je kooperační model. Ten nastává při počátku ekonomické a sociální spolupráce příhraničních regionů. Čtvrtým modelem je integrační. Jeho znakem je odstranění všech překážek přeshraniční spolupráce, jako je například celní vymezení. Z historického hlediska můžeme v oblasti česko – bavorského a česko – saského pohraničí mluvit o

částečně propustné hranici. Kontakty v této době byly omezené, centrálně řízené a využívaly efekt mostu, to znamená hraničních přechodů. (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček a kol., 2004, s. 47-56)

Okres Cheb dominuje v průchodnosti hranic osobními automobily a to poměrem 11%. I u nákladní dopravy existuje značná frekvence na přechodech okresu Cheb, když tudy projede každý třetí nákladní automobil směřující za hranice České republiky. Euroregion Egrensis je dopravní bránou České republiky podmíněnou historií. Při řece Ohře vznikaly již za doby Římského impéria dopravní cesty. Ve 13. století tudy procházely obchodní zemské stezky (například Královská). Původní cesty byly ve 2. polovině 18. století zpevněny a propojily převážně lázně v tomto regionu. Také bylo zavedeno pravidelné poštovní spojení. První dokončená železnice z roku 1865 propojila Cheb s Bavorskem. V současné době přes Euroregion Egrensis vede důležitá spojnice železniční a silniční dopravy vedoucí z Prahy do Norimberka. (Jeřábek, 1999, s. 131-135)

Také by se dalo říci, že hranice ohraničují území států, které často oddělovaly různé kultury a komunity. Na pohraniční oblasti se vždy pohlíželo jako na oblasti periferie státu s nízkou hustotou obyvatel a s tím spojenou nižší ekonomickou výkonností. Díky pevnému uzavření hranic kdy (Železná opona) se toto prohloubilo, protože došlo i k přetrhání vazeb na území druhého státu. Stejné problémy jaké byly na našem území, vznikly i na území ostatních států. Proto po uvolnění hranic mnoho regionů přistoupilo ke vzájemné spolupráci. V pohraničí České republiky najdeme mnoho kulturních a přírodních památek, ale i na druhé straně hranic je možné najít mnoho pamětihodností a atraktivní přírody. Z tohoto důvodu první příhraniční spolupráce byla zaměřena na cestovní ruch, lázeňství, turistický ruch a sportovní aktivity. Pro lepší přístupnost začala spolupráce regionů v ostatních oblastech především v oblasti dopravní dostupnosti, ochrany životního prostředí, podpora podnikání a rozšíření trhu práce. Logicky následovala spolupráce v oblasti školství, kultury, sociální péče a v neposlední řadě zdravotnictví. Spojením obou pohraničních území dochází ke vzniku příhraniční oblasti, která zvyšuje potenciál, atraktivitu a rozvoj celého pohraničního území. (Jetmar, 2007, s. 6-7)

1.2 Přeshraniční spolupráce

Všeobecně řečeno je přeshraniční spolupráce jakákoliv komunikace, každodenní kontakt občanů různých národů, kultur a náboženství, a tato spolupráce se projevuje kontaktem národních a veřejnoprávních institucí v oblasti společenského a kulturního života. V ekonomické oblasti se projevuje spoluprací příhraničních firem, např. zaměstnáváním občanů druhého státu či zadáváním dílčích prací. Občanská a náboženská sdružení se zaměřují na sblížení jednotlivých občanů, které bylo na našem území násilně přerušeno izolací po uzavření hranic se západními státy (Německo, Rakousko). (Zich, 1999, s. 13-14) V České republice upravují zahraniční spolupráci příslušné zákony, zejména je to zákon o obcích a krajích. Evropská legislativa umožňuje vytvářet právní subjekty, které všechny formy příhraniční spolupráce zastřešují. Tím Evropská unie podporuje rozvoj přeshraničních vazeb. Jetmar uvádí: „*Širším cílem těchto aktivit je 1) odstranit bariéry v pohybu zboží a osob v prostoru EU, 2) využít potenciálu, které přináší prohlubování integrace a technologický pro rozvoj periferních oblastí.*“ (Jetmar, 2007, s. 7) Příhraniční spolupráce probíhá spoluprací sousedících mikroregionů, v České republice bývalé okresy, obce s rozšířenou působností a také kraje. (Jetmar, 2007, s. 7)

Přeshraniční spolupráce jako taková vznikla po 2. Světové válce. „*V roce 1958 bylo kolem Gronau na německo-nizozemské hranici založeno EUROREGIO – první vyspělá institucionální forma přeshraniční spolupráce. Od něj je i odvozen obecnější název podobných struktur – euroregiony.*“ (Branda, 2009, s. 71) Přeshraniční spolupráci upravují různé typy mezinárodních smluv a dohod. První z nich byla Helsinská smlouva, která byla podepsána 23. 3. 1962 a vstoupila v platnost 1. 7. 1962; obsahuje závaznost spolupráce v oblasti práva, kultury, sociálně-ekonomické otázky, technické infrastruktury a životního prostředí. Dále se vytvořila Nordická smlouva podepsaná dne 26. 5., která byla zaměřena na přeshraniční spolupráci obecních samospráv, kdy hranice by neměly být bariérou. Městské rady by měly dát podnět ke změně státní legislativy, která by umožnila tuto spolupráci. Další významnou smlouvou je tzv. Madridská rámcová konvence o přeshraniční spolupráci, která byla podepsána v Madridu a to 20 členskými zeměmi Rady Evropy. Smlouva pojednává o podpoře přeshraniční spolupráce mezi úřady a o odstraňování právních, správních a technických obtíží. Česká republika podepsala

úmluvu dne 24. 6. 1998 a vstoupila v platnost 21. 3. 2000. Důležitým aspektem Madridské rámcové úmluvy je spolupráce založená na principu písemných dohod.

Madridská úmluva umožnila uzavření bilaterálních (trilaterálních) dohod, které pomohly k rozvoji přeshraniční spolupráce. Například: Konvence Beneluxu platná od r. 1991, Německo-holandská přeshraniční smlouva platná od r. 1993, Vídeňská dohoda mezi Itálií a Rakouskem platná od r. 1995, Karlsruhská dohoda mezi Francií, Německem, Lucemburskem a Švýcarskem platná od r. 1997 a Bayonnská dohoda mezi Francií a Španělskem platná od r. 1997. (Netolický, 2007, s. 7-11) V České republice se začala rozvíjet přeshraniční spolupráce na začátku 90. let (Branda, 2009, s. 71)

1.3 Euroregiony

Motto euroregionů

"Mnoho obyčejných lidí, kteří bydlí v malých obcích podél hranic a dělají malé věci, mohou změnit tvář světa." Říká se, že hranice jsou jizvy dějin, které přinášejí hraničním regionům převážně zřetelné nevýhody. Hraniční regiony trpí historickými důsledky své periferní polohy a z toho vyplývající izolací. Přeshraniční spolupráce má pomoci tyto nevýhody vyrovnávat a zlepšovat životní podmínky. (Euractiv, online, cit. 2015-10-09)

Euroregiony jsou jednou z forem přeshraniční spolupráce, zpracovávají strategie, koncepce, projekty a také organizují a řeší aktivity, které přesahují státní hranice. (Netolický, 2007, s. 14) Na základě potřeby rozrůstání se přeshraničních kontaktů bylo potřeba vytvořit struktury, které tuto spolupráci podporují. Tyto spolupracující subjekty se liší právní formou či legalizací, ale hlavní pro všechny je, že jsou stálé, mají vlastní administrativu, finanční krytí a vnitřní systém rozhodování. Nejsou však samosprávné, ale slouží ke zprostředkování kontaktů či spolupráce. (Branda, 2009, s. 72)

„Znaky organizace euroregionu:

- *sdržení regionálních a místních institucí na obou stranách státní hranice, někdy s parlamentním shromážděním,*

- *přeshraniční organizace s trvalým sekretariátem a s odborným a správním personálem a s vlastními finančními prostředky,*
- *dle soukromého práva, založeno na účelových národních svazech nebo nadacích na obou stranách hranice dle příslušného platného veřejného práva,*
- *dle veřejného práva, založeno na mezinárodních smlouvách, které upravují členství oblastních institucí.*“ (Netolický, 2007, s. 14)

Za euroregion se považuje buď jedna národní část přeshraničního regionu, nebo celý přeshraniční euroregion jednoho státu. Z hlediska obsahového můžeme rozdělit euroregiony geograficky (území probíhající spolupráce) institucionální (organizace). (Branda, 2009, s. 73)

Tabulka 1: Významová matice pojmu euroregion

Úhel pohledu (vnímání euroregionu)	Geografický	Institucionální
Národní	Území, kde působí národní část euroregionu (z něhož pocházejí členové národní části euroregionu)	Samotný právní subjekt sdružující členy národní části euroregionu – většinou sdružení mající právní subjektivitu
Přeshraniční	Přeshraniční území, ve kterém se odehrává přeshraniční spolupráce (skládající se ze všech národních částí)	Přeshraniční organizace/instituce sdružující národní sdružení – se společnými orgány (často bez právní subjektivity)

Zdroj: Branda, 2009, s. 73

„Euroregion je funkční územní celek v příhraničních oblastech sousedních států.“ (Jetmar, 2007, s. 7) Příhraniční spolupráce se uzavírá vzájemnou dohodou příhraničních regionů dvou a více států. Na základě těchto smluv se společně řeší stejné problémy, tyto dohody podporují zájmy měst, obcí, fyzických osob a hospodářských organizací. Tím se zlepšují podmínky života v oblasti kulturní, sociální a hospodářské. Neméně důležité je i

budování a využívání infrastruktury se sousedními oblastmi. Euroregiony na Českém území vznikaly na základě historické spojitosti a sounáležitosti¹. (Jetmar, 2007, s. 7)

1.3.1 Financování euroregionů

Euroregiony se řadí mezi dobrovolné sdružení, které potřebují finanční prostředky na své aktivity a na svůj běžný provoz.

„Financování euroregionů lze rozdělit do následujících skupin: členské příspěvky, příspěvky od krajů či velkých měst, příjmy z hospodářské činnosti (prodej služeb, ...), platby za administrování Fondu malých projektů v rámci programů přeshraniční spolupráce, financování některých aktivit z vlastních projektů předkládaných do programů přeshraniční spolupráce, prostředky z dalších evropských projektů, prostředky poskytnuté jednorázově různými subjekty na konkrétní akce“ (Branda, 2009, s. 88)

Euroregion Egrensis je dobrovolným sdružením, kde hlavními členy jsou obce a města. Základním zdrojem příjmu jsou členské příspěvky, pro Euroregion Egrensis je stanovena sazba na jednoho obyvatele 6,- Kč. Dalším zdrojem příjmů jsou platby za administraci Fondů malých projektů (FMP). V rámci projektů PHARE CBC² euroregiony fungovali jako sekretariáty pro výběr malých projektů a za tuto činnost získávali finanční prostředky, které jim vypláceli úspěšní žadatelé a to ve výši 5% poskytnutého grantu. (Branda, 2009, s. 87 - 88) Fond malých projektů fungoval již od roku 1995, roku 1996 byl změněn na Společný fond malých projektů (SFMP). Tento fond se zabýval neinvestičními projekty. Podmínkou žádostí bylo mít doloženého partnera na druhé straně hranice. (Netolický, 2007, s. 49 - 50) V roce 2002 byly euroregiony vyloučeny z možnosti podporovat přeshraniční spolupráci z programu PHARE CBC.

¹V západních Čechách soužití Němců a Čechů v období před 2. Světovou válkou

²CBC (Cross Border Co-operation = přeshraniční spolupráce) samostatný program v rámci Phare (Polsko a Maďarsko: pomoc k přestavbě hospodářství), který je zaměřen na pomoc příhraničním regionům při překonávání specifických problémů jejich rozvoje.

Dne 1. 5. 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie. V oblasti podpory příhraničních oblastí nastal zlom. Česká republika se zařadila mezi příjemce prostředků s iniciativy EU INTERREG, přesněji INTERREG IIIA. (Branda, 2009, s. 89)

Česká republika čerpá finanční prostředky z programu INTERREG IIIA. Euroregiony v podstatě žádaly prostředky na dva velké projekty. Jeden projekt obsahoval „správcovství“, podstatou se jedná o finanční prostředky, které dál budou přerozdělovány v rámci Fondu malých projektů. V rámci INTERREG bylo vyžadováno od Euroregionů zabezpečení vlastního podílu ve výši 25%. Euroregiony pokrývají většinou tento podíl z členských příspěvků. Druhý projekt zahrnoval administraci, což znamená, že náklady spojené s přípravou, vyhodnocováním žádostí, výběrem, uzavíráním smluv, hlídáním projektů a finančním vyúčtováním. INTERREG IIIA obsahuje především projekty na vybudování potřebných struktur pro podporu přeshraniční spolupráce, přípravu projektů s tím spojených a také projekty pro členské obce. V naší republice je možno zapojení i do programů INTERREG IIIB a INTERREG IIIC, které se zabývají meziregionální a transnacionální spoluprací. V rámci těchto programů dochází k výměně zkušeností mezi evropskými regiony. Finanční podporu euroregiony získávají i od některých krajů, většinou od těch, které jsou v euroregionu zapojeny. Euroregiony se snaží získat finanční prostředky také od různých nadací, ministerstev, ambasád a soukromých sponzorů. V tomto případě se jedná o zabezpečení workshopů, konferencí, informačních kampaní. Financování činností euroregionů je někdy překážkou pro jejich práci, prostředky, které musí vynaložit, se nekryjí s dotacemi od fondů. V tomto případě některé euroregiony řeší tuto situaci překlenovacím úvěrem. (Branda, 2009, s. 88-90) INTERREG IIIA podporuje všechny území NUTS³ III, která jsou lokalizována podél vnitřní a vnější hranice EU a také i některé oblasti NUTS III v pobřežních oblastech. Podporu mohou pobírat i území, která jsou v pohraničních regionech NUTS III, ale jejich podpora nesmí přesáhnout 20% prostředků programu.

NUTS se používá pro vzájemná porovnání a vymezuje se buď pro statistické potřeby EU, nebo pro zařazení regionů různých úrovní pod určité cíle strukturální politiky EU.

³Územní celky vytvořené pro statistické účely Eurostatu (statistický úřad EU) pro porovnání a analýzu ekonomických ukazatelů, přípravu, realizaci a hodnocení regionální politiky členských zemí EU.

Existují tři základní úrovně NUTS: NUTS I, který má stanoven minimum na 3 miliony Kč a maximum na 7 milionů Kč., dále NUTS II, jehož minimum je 800 000,- a maximum 3 miliony a poslední je NUTS III s minimem 150 000,- a maximem 800 000,-. NUTS III je úroveň okresů a případně krajů. (Wokoun, 2004, s. 17-29) V roce 2007-2013 se iniciativa INTERREG IIIA transformovala do programu Cíl 3 „Evropská územní spolupráce“. Největší část financí z Evropského fondu regionálního rozvoje v rámci Cíl 3 připadne přeshraniční spolupráci. V rámci Cíle 3 bylo realizováno 5 Operačních programů přeshraniční spolupráce (OPPS). Jedním z nich je i Česká republika a svobodný stát Sasko, do něhož spadá Euroregion Egrensis. (Netolický, 2007, s. 52) V lednu 2008 byly specifikovány a konkretizovány další přeshraniční programy. Pokračováním velice úspěšného projektu INTERREG IIIA vznikl samostatný program C3 – Evropská územní spolupráce. Na jeho základě programy pokračovaly v letech 2007-2013. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o pokračování programu INTERREG IIIA je někdy tento program označován jako INTERREG IV. V tomto období je pro rozvoj k dispozici více jak 115 mil. EUR (z toho česká část 55 mil. EUR) z Evropského fondu regionálního rozvoje. Spolufinancování u českých partnerů dosahuje 85% a u Bavorských partnerů 70% nákladů v maximální výši. Na české straně je území Cíle 3 tvořeno kraji Karlovarským, Plzeňským a Jihočeským. Rozloha celé příhraniční oblasti tvoří 39 171 km², z toho česká část 20 927 km² a Bavorská část 18 244 km².

Program Cíl 3 je zaměřen na menší projekty s přeshraničním významem. Strategický cíl se pak zaměřuje na *„Další rozvoj česko-bavorského příhraničí jako společného a perspektivního životního, přírodního a hospodářského prostoru, posílení konkurenceschopnosti česko-bavorské příhraniční oblasti a zlepšení udržitelnosti životních podmínek pro její obyvatele.“* Projekty v rámci programu Cíl 3 musí být přiřazeny pouze k jedné oblasti podpory a k jedné prioritní ose. (Archiv MÚ Cheb)

2 EUROREGION EGRENSIS

2.1 Vznik

Euroregion Egrensis vznikl 3. 2. 1993 a jeho partnerským státem je Německo (Sasko). Celková rozloha Euroregionu Egrensis činí 1836,3 km², čímž se řadí do střední kategorie dle rozlohy. Celkový počet obcí v tomto euroregionu je 102 z toho v České části 47. Podle počtu obyvatel se Egrensis řadí opět do střední kategorie, která je mezi 200-350 000 obyvateli. Euroregion Egrensis se zaměřuje především na spolupráci v oblasti cestovního ruchu. (Branda, 2009, s. 74-82), To je dáno tím, že na České straně se nachází mnoho lázeňských měst s bohatým zdrojem minerálních pramenů, nejvýznamnějšími jsou Františkovy Lázně, Mariánské Lázně, Karlovy Vary, Konstantinovy Lázně, Lázně Kynžvart a Jáchymov. V této oblasti se nachází i mnoho historických památek, hradů a zámků. V Krušných horách a jeho podhůří, kam patří značná část Euroregia je mnoho možností sportovního vyžití. Jednou z přírodních rarit je vyhaslá sopka na Komorní hůrce, v blízkosti Chebu. (Jetmar, 2007, s. 7) Příhraniční spolupráci Euroregia Egrensis určuje a stanovuje pravidla dohoda České a Německé strany. Na České straně se jedná o zájmové sdružení právnických osob jednající na základě stanov. (Branda, 2009)

Po druhé světové válce došlo k rozdělení Evropy tzv. Železnou oponou a Česko-německé pohraničí se stalo pomezím dvou světů. Na straně západní Evropy docházelo k rychlému vzestupu politického a hospodářského systému, Německo se integrovalo do Evropských struktur a v neposlední řadě se stalo součástí demokratických států čelících společnému nepříteli (východní blok). Evropa byla rozdělena na tzv. západní a východní část, jejíž hranice procházela právě naším pohraničím. Z toho důvodu došlo i k rozdělení kulturní a společenské sounáležitosti, která fungovala ještě před 2. světovou válkou. Geograficky jsou tvořeny státní hranice ČR a SRN převážně horskými pásy Šumavy, Českým lesem, Krušnými horami a Lužickými horami. Tyto oblasti jsou typické svým silným zalesněním. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o horské oblasti, byla zde obtížná zejména dopravní přístupnost pro tvoření hraničních přechodů. Některé z těchto přechodů byly v minulosti přerušeny právě díky Železné oponě a jednalo se především o místní železniční a silniční komunikace. V současnosti hranice se SRN představuje nejdelší úsek státní hranice ČR (35,34%) naopak podíl Německé strany je jen 17,02%. Na této hranici se střetává kdysi společná kultura a ekonomika i se značně odlišným výkonem

hospodářství. Tyto faktory vedly znovu osidlování pohraničí ČR po 2. světové válce. Z této oblasti byli odsunuti německy mluvící občané a došlo k značnému vylidnění tohoto území. Na České straně došlo znovu k osidlování, které trvalo až do pol. 60 let 20. století. V podstatě se podařilo obnovit strukturu jen z části, neboť nově příchozí byli především zemědělci, s nižší úrovní vzdělání. Další skupinu tvořili Romové pocházející ze Slovenska, Maďarska a Rumunska, kteří se vyznačovali nedostačující úrovní vzdělání, nízkou kvalifikací, nedostačující jazykovou vzdělaností a malou sociální přizpůsobivostí.

Po tzv. Sametové revoluci v roce 1989 dochází i k uvolnění Železné opony. Tuto skutečnost uvítaly obě strany. Mezi lety 1989-2002 ubyla 1/7 obyvatel Saska. Nepříznivá situace byla i v oblasti migrace, kdy Sasko opustilo stěhováním více než 270 000 obyvatel. Na základě toho i věková struktura obyvatel na Saské straně hranice byla nepříznivá, projevila se nižším zastoupením mladých lidí do věku 15 let, než tomu bylo na naší straně. Z toho vyplývá, že se zvýšil podíl starších lidí nad 65 let a tím došlo k úbytku pracovních sil na Německé straně. Otevření hranic a zpřístupnění pohraničí obou států uvítaly obě strany. Vznikly euroregiony v příhraničním trojmezí Čech, Bavorska a Saska-Duryňsko. Chebsko, které sousedí s Bavorskem i se Saskem bylo přiřazeno k Česko-saskému příhraničí. Bylo tak učiněno na základě analýz. Tyto analýzy zahrnovaly demografické, hospodářské a sociální podmínky a stav životního prostředí. Byla zhodnocena i současná realita spolu s historickou skutečností. Současně pomocí statistických a sociologických přístupů byla zhodnocena otázka ochoty podílet se na vzájemné spolupráci. Nejvhodnější sít silničních přechodů byla v oblasti Chebska a Českého lesa. Pro vznik Euroregionu Egrensis bylo pozitivní, že Chebská pánev nemá přírodní hranice (hory). Z toho důvodu bylo nejjednodušší otevřít silniční hraniční přechody v této oblasti. (Václav Houžvička, 2003, s. 3 - 6) Euroregion byl založen jako zájmové sdružení právnických osob, zabírá území dvou krajů, kde největší podíl má kraj Karlovarský. Sdružení se zaměřuje na podporu všech forem spolupráce mezi městy, obcemi, institucemi a organizacemi v příhraničním regionu trojmezí Čech, Bavorska a Saska-Duriňska. (Jetmar, 2007, s. 7)

2.2 Cíle

Cíle všech euroregionů jsou velmi totožné, jedná se o řešení různých zájmů v oblasti dopravy, zabezpečení péče obyvatel, podporu kultury, sportů a dalších aktivit. Euroregiony dále řeší problémy týkající se ekologie, životního prostředí a v neposlední řadě spolupracují v hospodářské oblasti, v oblasti obchodu, průmyslů, zemědělství a také mezi školami. (Vzájemná spolupráce vybraných euroregionů, online, cit 2016-01-06, s. 44)

Euroregion Egrensis má významnou transitní funkci, která dominuje pro spojení s Německem. Proto jedním z cílů Euroregionu Egrensis bylo zlepšení dopravní propustnosti státní hranice v těchto místech. Bylo tak učiněno na základě analýzy tohoto hraničního úseku.

Česko-saský úsek:

- **Silné stránky:** sousedství se státem EU, vysoká hustota zalidnění a příznivá demografická struktura, rozvinutá spolupráce v rámci euroregionů, výhodné podmínky pro cestovní ruch
- **Slabé stránky:** vysoká míra nezaměstnanosti, nízká vzdělanostní úroveň, nízká intenzita soukromého podnikání
- **Příležitosti:** využití regionální a strukturální politiky státu, možnost vytvoření přeshraničního trhu práce, možnost chovu dobytka v podhorských oblastech
- **Hrozby:** omezení těžby a energetiky s negativními dopady na růst nezaměstnanosti

Česko-bavorský úsek:

- **Silné stránky:** výborná dopravní poloha, dobrá propustnost hranice, příznivý stav životního prostředí, nízká míra nezaměstnanosti, příznivá věková struktura obyvatelstva, progresivně se rozvíjející regiony
- **Slabé stránky:** vylidňování prostoru přirozenou měnou i migrací, špatné předpoklady pro zemědělství, hospodářsky vzdělanostní struktura, nižší úroveň mezd

- **Příležitosti:** možnost rozvoje cestovního ruchu, kontakt s hospodářsky vyspělým státem, pestrá hospodářská struktura území, potenciál pracovních sil, rostoucí význam terciárního sektoru
- **Hrozby:** nedostatek konkurenceschopnosti se sousedním regionem, nedostatečná péče o krajinu, oslabený rozvojový lidský potenciál, nadměrné zatížení některých oblastí dopravou

Jedním z již realizovaných projektů s podporou PHARE CBC byla modernizace železniční stanice Cheb s nákladem cca 7.000 EUR. Účastníkem za českou stranu byly České dráhy s. o. (Jeřábek, Dokoupil, Havlíček, 2004, s. 121-199)

2.3 Organizační struktura

Euroregio Egrensis pracovní sdružení Bavorsko, Euroregio Egrensis pracovní sdružení Sasko/Duryňsko a Euroregio Egrensis pracovní sdružení Čechy mají společné prezídium a pracovní skupinu Cestovní ruch. Euroregio Egrensis pracovní sdružení Čechy má valnou hromadu, dále prezídium a samozřejmě sekretariát. (Regionální sdružení obcí a měst EUROREGIO EGRENSIS, online, cit. 2015-11-05)

Euroregion Egrensis byl založen ustavujícím dokumentem „Dohoda o sdružení Euroregio Egrensis Bavorska, Saska a ČR“ dne 3. 2. 2003. Na České straně se jedná o sdružení právnických osob. Národním zastoupením jsou: Euroregion Egrensis pracovní sdružení Čechy, Euroregion Egrensis pracovní sdružení Bavorsko a Euroregion Egrensis pracovní sdružení Vogtlansko/Západní Krušnohoří (v roce 2007 změněno na Sasko/Duryňsko). Sídlo na České straně je v Chebu, ale kancelář pracuje v Karlových Varech. Bavorská část má sídlo v Marktrewidz. Společnými představiteli regionů, pro všechny stejné jsou: Orgány Euroregia: společný prezident, který je volen na 2 roky a je volen rotačním způsobem - z jednotlivých sdružení. Zároveň s ním je orgánem společné prezídium, jehož členy jsou tři představitelé národních sdružení (scházejí se minimálně čtyřikrát ročně) a tři jednatelé, kteří se scházejí jedenkrát měsíčně. Prezídium rozhoduje o společných projektech a určuje základní úlohy a cíle. Orgány regionálního sdružení obcí a měst

Euroregio Egrensis, používané pro českou část jsou: Nejvyšším orgánem je Valná hromada, která volí a odvolává Prezidenta, Viceprezidenty a členy Prezídia a zástupce ve společném Prezídiu. Určuje výši členských příspěvků a také je nejvyšším odvolacím orgánem. Dalším a výkonným orgánem je Prezídium, které jedná minimálně čtyřikrát do roka. Prezídium má minimálně pět členů a připravuje, projednává a předkládá materiály Valné hromadě. Jeho náplní je také jmenování a odvolání jednatele. Po Prezídiu je dalším orgánem Prezident, který je statutárním zástupcem. Jeho povinností je svolávat a řídit zasedání Valné hromady a Prezídia. Ve výkonném orgánu jsou i Viceprezidenti, kteří jsou voleni Valnou hromadou. Jedná se o čtyři Viceprezidenty, přičemž první Viceprezident zastupuje v nepřítomnosti Prezidenta. Do orgánů sdružení spadá i jednatel, který zastává funkci ředitele Sekretariátu. Jako takový řídí práci zaměstnanců Sekretariátu a odpovídá za chod sdružení. Posledním orgánem je kontrolní a revizní komise. Tento orgán je tříčlenný. Jeho činností je kontrola hospodaření sdružení a dodržování legislativy a principů základních dokumentů. (Netolický, 2007, s. 32)

3 SPECIFICKÁ TÉMATA PŘÍHRANIČNÍ SPOLUPRÁCE

Pojem příhraničí je celkem nový, začal se používat v roce 1993 na základě potřeby nového pojmenování oblasti kolem hranic. Do té doby byl používán termín pohraničí, který vysvětlují i slovníky. Tento výraz je bohužel na základě historických událostí spojen se špatnými zkušenostmi. Ty se datují od roku 1938. Jako příklad můžeme uvést tyto události (oficiálně zmiňované v tisku a ostatních médiích): vysídlení Českého pohraničí, anexe Českého pohraničí, boj s prostitutkami v Českém pohraničí a likvidace sudetoněmeckých hřbitovů v pohraničí. Po uvolnění hranice a vstupu České republiky do Evropské Unie samovolně vznikla potřeba použít pro tuto oblast jiný název, který nebude zatížen bolestivou minulostí. Proto většina autorů odborných článků, novinářských zpráv i obyčejní lidé začali používat termín příhraničí, který je nezatížený minulostí. Samozřejmě se jedná o území na obou stranách hranice. Jako příklad můžeme uvést firmy přicházející podnikat ze Saského či Bavorského příhraničí do Chebského regionu. (Radio, online, cit. 2015-11-07)

Níže uvedené typy spolupráce mohou mít v daných regionech různou prioritu. Všeobecně se dají uvést tato témata:

- oblast společných zájmů (infrastruktura, kultura, hospodářství)
- oblast života (bydlení, práce, volný čas)
- sociálně-kulturní spolupráce
- zavedení smluv, dohod a ujednání do praxe
- poradenství a podpora v těchto oblastech: transport a doprava, ochrana životního prostředí, kultura a sport, zdravotnictví, turistika a rekreace, škola a vzdělání, záchranářství a ochrana proti katastrofám popř. spolupráce při katastrofách, veřejná bezpečnost, územní plánování, komunikace na různých stupních, energie, agrární rozvoj, inovace a transfer technologií (Netolický, 2007, s. 15)

3.1 Témata příhraniční spolupráce Euroregionu Egrensis

Mezi jednotlivá témata příhraniční spolupráce v euroregionu Egrensis patří rozvoj cestovního ruchu. Euroregion Egrensis pracuje na projektech cestovního ruchu, které mají za cíl propagaci regionu. Prezentuje své území na veletrhu Regiontour v Brně, Holiday World v Praze a také na veletrhu v Mnichově. Tato účast má prezentovat tento region a zvát k jeho návštěvě. Na slavnostním otevření turistické sezóny, která je organizovaná na Chebském náměstí, realizuje burzy propagačních materiálů. Této slavnosti se účastní i zástupci Saska, Durynska a Bavorska. V roce 2010 proběhl již 9. ročník. Před pěti lety byla vydána Mapa Euroregio Mobil financována z dispozičního fondu Cíl 3 a z Krajského úřadu Karlovarského kraje. Byla vydána nákladem 75 000 ks v němčině a 25 000 ks v češtině. Nyní se připravuje její aktualizace a nové vydání vzhledem ke skutečnosti, že se setkala s obrovským zájmem. Rekreační Mapa Euroregio Mobil představuje turistické zajímavosti v této oblasti, seznamuje s rekreačními autobusovými spoji včetně přepravy jízdních kol, upozorňuje na propojení s dráhou EgroNet a dále upozorňuje na cyklostezky a turistické trasy. Také obsahuje typy na možnosti nákupu, rekreace a provozování zimních sportů. Jsou v ní uvedeny i adresy a telefonní čísla důležitých míst cestovního ruchu. V roce 2003 Euroregio Egrensis Skládačka o celé oblasti hraničního regionu, která zahrnuje celou oblast Bavorsko – Sasko – Durynsko – českého Euroregia (silniční sítě, hraniční přechody, přírodní zajímavosti atd.). V roce 2005 byla tato skládačka přepracována a opětovně vydána. Další propagací cestovního ruchu bylo vydání propagačního materiálu Superlativy regionu. Tato brožura obsahuje více jak 100 superlativů a informuje o mimořádných atraktivitách celého euroregionu.

Mezi superlativy regionu české části patří například:

- Sběrka stávkových rukavic v Aši (expozice přibližuje návštěvníkům výrobu v německých textilních podnicích ašského okresu od začátku 20. století až do současnosti).
- Muzeum Cheb (řadí se k nejdůležitějším muzejním zařízením v západních Čechách, protože se jako jediné specializuje na soubor předmětů souvisejících s osobou Albrechta z Valdštejna, který zde byl na chebském hradě zavražděn).

- SOOS – nejrozsáhlejší komplex rašelinišť a slatinišť v ČR ležící v Chebské pánvi (naučná stezka, která vede po dně vyschlého jezera, které mělo slanou minerální vodu).
- FIJO – největší festival mládežnických dechových hudeb v Chebu (pořádá se od roku 1970).
- Komorní hůrka – středoevropský vulkán 4 km od Chebu směrem na Františkovy Lázně (nejmladší středoevropská sopka, která se nachází na turistické stezce mezi Františkovými Lázněmi a Chebem, v roce 1951 byla vyhlášena národní přírodní památkou).
- Obec Krásná – nejzápadnější bod ČR.
- Klimaticky nejvýznamnější místo pro komplexní lázeňskou léčbu pouze dětí v Lázních Kynžvart (díky svým jedinečným klimatickým podmínkám jsou nejvýznamnějším lázeňským místem v ČR).
- Geologický park v Slavkovském lese (unikátní expozice hornin, která je umístěna ve volné přírodě uprostřed bukového lesa).
- Park Bohemium v Mariánských Lázních (naučně poznávací okruh s maketami památek ČR).

Mezi superlativy regionu v Německé části (Sasko) patří:

- Německá expozice letů do vesmíru (cílem této expozice je přiblížit široké veřejnosti přínos vesmírného výzkumu pro lidstvo).
- Most Göltzschtalbrücke (největší cihlový most na světě)
- Saské státní lázně s nejsilnějšími radonovými vývěry (léčebné lázně Bad Brambach s nejsilnějšími radonovými vývěry na světě tvoří dohromady středisko wellness, léčení, kultury a sportu a díky své 150 leté historii jsou středem vogtlanského lázeňského regionu).
- Přírodní park Krušné hory/Vogtlandsko (nejdelší přírodní park o délce 120 kilometrů se nachází na jihovýchodě Německa podél státní hranice s Českou republikou).
- Muzeum krajek v Plavně (nejstarší Muzeum krajek, které prezentuje střídavě výrobky jedinečného textilního odvětví a názorně přibližuje jejich historickou proměnu ve výrobě a formě).

- Topasové skalisko Schneckenstein (topasová skála obsahuje žluté polodrahokamy a je jediná svého druhu na severní polokouli).
- Radonové lázně s nejsilnějšími radonovými vodami (nachází se zde mnoho bazénů, některé jsou i s mořskou solí, různé atrakce typu wellness nebo sauny).
- Největší cínové komory Evropy v návštěvnické štolě v Pöhla. (Regionální sdružení obcí a měst EUROREGIO EGRENSIS, online, cit. 2015-11-15)

3.1.1 Kulturně – společenská témata

Další téma příhraniční spolupráce je Bavorsko-český výměnný školní rok. Tento projekt euregionu Egrensis má za cíl zlepšovat jazykové schopnosti, ale také umožňuje žákům nahlédnout do kultury, historie, hospodářství a poskytuje jim možnost vytvoření vlastního a reálného pohledu na život v Německu. Výměnného školního roku se mohou zúčastnit žáci 3. – 4. ročníků, kteří jsou integrováni do školních tříd, kde jim škola nabízí hodiny němčiny a zeměpisu i mimo vyučování. Pro lepší poznání a vžití se do každodenního života jsou žáci ubytováni v německých rodinách, zřídka také i v internátech. Během pobytu jsou žákům poskytnuty různé možnosti komunikace například diskutovat s politiky. Výměnný školní rok organizuje Euregio Egrensis ve spolupráci s bavorskými a českými gymnázii. V rámci tohoto projektu přebírá Euregio Egrensis koordinaci a finanční management, za tyto činnosti je odpovědný vedoucí. V Čechách se projektu zúčastnilo Gymnázium v Aši, v Chebu, v Karlových Varech, v Sokolově, v Mariánských Lázních a v Ostrově. V Bavorsku se projektu zúčastnilo Pracovní sdružení pěti gymnázií v Bayreuthu, Augustinus-Gymnasium ve Weidenu, Max-Reger-Gymnasium v Ambergu, Jean-Paul-Gymnasium v Hofu, Luisenburg-Gymnasium ve Wunsiedelu. (Regionální sdružení obcí a měst EUROREGIO EGRENSIS, online, cit. 2015-11-15)

Jeden z prvních projektů je Letní tábor pro mládež, který je určen pro děti od 12 do 15 let žijící buď v Bavorské, Sasko - Duryňské a samozřejmě České části Euregia Egrensis. Význam toho projektu spočívá v navazování kontaktů, uzavírání přátelství, jež je u mladých lidí poměrně důležité. Navázání těchto kontaktů je předpokladem pro přátelství a vytvoření podmínek pro lepší spolužití v těchto třech částech sousedících zemí. O

účastníky letního tábora se vždy stará pracovní sdružení Euregia Egrensis z jejich oblasti, kteří vyřizují pojištění, dopravu a přihlášky. Tyto letní tábory se každý rok konají v jedné z již zmiňovaných částí Euregia Egrensis. V roce 2012 se tábor konal v Doubravě u Aše, v roce 2013 v Falkenberg-Tannenlohe (Landkreis Tirschnreuth) a v roce 2014 v Johannegerstadt (Erzgebirgskreis). Většina letních táborů, které se konají od roku 1992, byla kofinancována z prostředků EU a Česko-německého fondu budoucnosti. (Regionální sdružení obcí a měst EUROREGIO EGRENSIS, online, cit. 2015-11-15)

Dalším projektem Euregia Egrensis jsou cyklistické stezky. Hlavními body jsou lázeňská města a místa a je tak propojeno Bavorsko, Česko, Sasko a Duryňsko. Pro realizaci tohoto projektu využilo Euregio Egrensis podporu evropských dotačních prostředků. Dálková cyklotrasa Bavorsko – Sasko – Duryňsko – Čechy, je především pro cyklisty, kteří chtějí tyto země blíže poznat a je delší jak 500 km. Při navrhování dálkových cyklotras využilo Euregio Egrensis rady externích partnerů. Podílely se na tom i okresy a obce, které leží podél této trasy, Všeobecný německý klub cyklistů, zemský svaz Bavorsko a dále Klub českých turistů. (Regionální sdružení obcí a měst EUROREGIO EGRENSIS, online, cit. 2015-11-15)

3.1.2 Politická témata

Jak bylo výše uvedeno, hranice jsou vnímány jako jizvy dějin, které přinášejí hraničním oblastem zřetelné nevýhody. Příhraničí trpí na základě své periferní polohy, ze které vyplývá i izolace. Kvůli poloze rozhraní dvou států se tyto oblasti vyvíjely jinak než vnitrozemí. Politicky motivované bariéry jednotlivých států zpřetrhaly hospodářské i kulturní kontakty, s čímž je spojeno rozdělení Evropy na státy západoevropské a státy východního bloku. Spolupráce mezi těmito bloky byla zpřetrhána. První příhraniční regiony vznikaly z iniciativy politiků především v západní Evropě. Jednalo se o sjednocující proces v období po druhé světové válce, kdy docházelo k oslabení státních hranic a zlepšení životních podmínek obyvatel. Tím byl dán zárodek ke spojení Evropy. Po pádu Železné opony se nabídla možnost přeshraniční spolupráce i se státy bývalého východního bloku. Kvůli rozdílným politickým a hospodářským systémům došlo v této

oblasti k největšímu odcizení, nepřehlédnutelná byla také propast mezi životní úrovní západu a východu. Iniciativa existujícího Společenství INTERREG oživila v roce 1990 příhraniční spolupráci a projekty přeshraniční spolupráce s příchodem ITERREGU zaznamenaly nárůst počtu nově založených regionálních spolků. V případě německo-české hranice toto podporuje zejména iniciativa Společenství Phare CBC, později Phare CBC II. Základem členství v euroregionu je dobrovolnost a nenahrazování státního aparát daného státu. V České republice dnes vyvíjí činnost 13 euroregionů. (Businessinfo, online, cit. 2016-02-13)

Podpora programu Cíl 3 přispívá k dosažení priorit Lisabonské strategie. Program zohledňuje rovnoprávné postavení mužů a žen, na základě programu nedochází k diskriminaci osob na základě pohlaví, rasy či původu. Dodržením tohoto principu bude snaha o zajištění rovných šancí na trhu práce a přístupem k odbornému vzdělání. Tento princip bude zohledněn při výběru projektu. (Programový dokument Cíl 3/Ziel 3, online, cit. 2016-02-13)

Období devadesátých let bylo charakteristické jako období aktivistického optimismu, který přispěl k normalizaci vztahů a spolupráce mezi státy Evropy například v oblasti Evropské bezpečnosti. V dalším období let 1992-1997 došlo však k mírnému ochlazení a odcizení česko-německých vztahů. Obě tato období byla zatížena řešením otázek minulosti převážně v oblasti vyřešení Sudetoněmeckých požadavků. V následném období (od roku 1998) došlo k ustálení vztahů a to i díky procesu začleňování Česka do EU a vstupu České republiky do NATO. (Česko-Německé souvislosti, 2005, s. 7-8)

3.1.3 Ekonomická témata

Po vstupu České republiky do Evropské unie dne 1. 5. 2004 je umožněn mezi Českou republikou a Německem volný pohyb osob, kapitálu a služeb. Struktura ekonomiky České republiky a Svobodného státu Sasko je stejná, neboť hlavní podíl patří sektoru služeb, naproti tomu zemědělství a lesnictví má velmi omezenou roli. Podnikatelská struktura tvořena malými a středními podniky tvoří v České republice 99,8% a ve Svobodném státě Sasko 99%. Propojení příhraniční ekonomiky je znatelné tím, že:

německé firmy investují v České republice, kde zřizují své pobočné podniky a provozovny a české firmy obchodují a prodávají své produkty v Sasku. Vysoký potenciál oboustranného ekonomického rozvoje existuje ve spolupráci v průmyslu zpracování kovů, strojírenství a automobilovém průmyslu. V sektoru služeb lze spolupracovat ve zdravotnictví a sociálních službách, ale zde je nutné počítat s konkurencí z důvodu rozdílné výše mzdové úrovně. Podporu spolupracujícím firmám poskytují komory zahraničního obchodu obou zemí. Hlavní překážky v rozvoji ekonomických vztahů jsou omezené možnosti informací, kontaktů, výběr spolehlivého partnera, ale také byrokratická zátěž. Neméně důležitou překážkou jsou i chybějící jazykové vybavení, personalita a prosazování právních nároků. Rozdíly najdeme i v ceně práce na tomto území. Průměr v Evropské unii činí 25 euro, přičemž v České republice je to jen 5,85 euro a ve spolkových zemích 16,43 euro. Rozdíl je i ve fondu roční pracovní doby. V České republice činila tato doba v roce 2004 1972 hodin, naproti tomu v Sasku jen 1510 hodin. Na tomto území je i rozdílná struktura výdělečně činných osob. V Sasku převládá zaměstnanost ve veřejných a soukromých službách, obchodu, pohostinství, dopravě a zpracovatelském průmyslu. Na České straně je to však zpracovatelský průmysl, obchod a stavebnictví. Zajímavý údaj z roku 2004 je i míra nezaměstnanosti v česko-saském pohraničí. V Sasku činil podíl dlouhodobě nezaměstnaných 44% a na České straně to bylo 31%. Hlavní a první oblastí v ekonomice byl označen cestovní ruch. Pozitivním faktorem je, že dané území disponuje rozsáhlou, atraktivní přírodou a kulturní krajinou. V této oblasti je také vysoký podíl chráněných objektů. Na České straně je dalším pozitivem a potenciálem ekonomické spolupráce tak - zvaný lázeňský trojúhelník, který tvoří celkem 41% lázní v České republice. Pozitivní impuls pro ekonomický rozvoj a rozvoj cestovního ruchu spočívá především ve snadnější propustnosti hranic a rozšíření stávající dopravní infrastruktury. Pro rozvíjení této oblasti je důležitá ochrana klimatu, lesa, přírody a vodstva (včetně protipovodňové ochrany). Tato témata vyžadují přeshraniční aktivity. Firmy působící v této oblasti potřebují podporu průniku na trh, umožnění přístupu k informacím a přístup k právnímu poradenství. Důležité v této oblasti je také napojit tyto regiony na hlavní dopravní tepny dále do vnitrozemí. K tomu napomáhají instituce působící na obou stranách hranice, jsou to průmyslové obchodní komory, svazy a sdružení hospodářské sféry. Konkurenceschopnost příhraniční

ekonomiky by mohlo pomoci a již vytváří společného trhu práce. (Programový dokument Cíl 3/Ziel 3, online, cit. 2016-02-13)

Návrhová studie zabývající se možnostmi přeshraniční spolupráce v česko-saském pohraničí vytyčila dva hlavní cíle. Prvním cílem je zvýšit intenzitu spolupráce mezi podniky těchto oblastí a snížit bariéru hranice. Druhým úkolem je posílit ekonomické a sociální vazby, čímž se myslí využít podobnost mezi českým a saským územím a usilovat o propojení příhraničí tak, aby se odstranila nevýhodnost periferní polohy u hranic, a zlepšit podmínky pro další rozvoj formou vzájemné podpory jednotlivých území. Priorita ekonomické spolupráce by se měla soustředit především na inovace, využívání výsledků výzkumu a vývoje. Toto by mělo probíhat jak v podnicích, tak formou spolupráce výzkumných pracovišť (například mezi universitami). (Studie „Budoucnost uprostřed Evropy – možnosti přeshraniční spolupráce v česko-saském pohraničí“, online, cit. 2016-02-13)

PŘÍPADOVÉ STUDIE

4 CYKLOSTEZKA CHEB – WALDSASSEN II. ETAPA

Dne 8. července 2008 bylo na 12. mimořádné schůzi Rady města Chebu rozhodnuto o zahájení projektu „cyklostezka Cheb - Waldsassen II. etapa“. Na tomto zasedání bylo schváleno podání žádosti o dotaci v rámci programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 Česká republika-svobodný stát Bavorsko na léta 2007-2013. Zastupitelstvo města na následujícím jednání doporučilo zajistit financování projektu „cyklostezka Cheb-Waldsassen II. etapa“ dle podmínek programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 a to předfinancováním projektu z prostředků města ve výši 10% celkových výdajů tj. 1 636,- Kč. (výpis usnesení RM č. 260/12/2008 – Archiv MÚ Cheb)

V říjnu 2008 byla uzavřena smlouva o poskytnutí příspěvku z rozpočtu Karlovarského kraje mezi Karlovarským krajem a městem Cheb. Touto smlouvou se Karlovarský kraj zavázal poskytnout příspěvek z rozpočtu kraje ve výši 1 636 100,- Kč na realizaci projektu „cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa“. Finanční příspěvky byly uvolněny do 30 dnů po uzavření smlouvy. Nevyčerpané prostředky jak bylo smluvně stanoveno, musí příjemce vrátit do 30 dnů od ukončení projektu. Dojde-li ve skutečnosti ke snížení celkových (skutečných) výdajů je příjemce povinen vrátit částku odpovídající rozdílu ve výši 10% předpokládaných a uznaných výdajů. Po ukončení realizace je příjemce povinen předložit závěrečné vyúčtování do 30 dnů. Při nesplnění jakékoliv výše uvedené podmínky finančního charakteru je povinen příjemce zaplatit Karlovarskému kraji penále ve výši 1‰ za každý kalendářní den. Při porušení nepeněžité povinnosti je sjednána smluvní pokuta ve výši 1 000,- Kč za každou povinnost, která nebyla splněna. (Smlouva D992/2008 – Archiv MÚ Cheb)

21. zasedání Zastupitelstva města Chebu dne 11. 09. 2008 schválilo partnerství při realizaci projektu „cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa“ s městem Waldsassen. Také odsouhlasilo zajištění financování projektu dle návrhu a podmínek programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 a včetně předfinancování projektu z prostředků města. Toto zasedání odsouhlasilo časový harmonogram realizace projektu a to: projekt jedno etapový 01. 03. 2008 – 30. 03. 2008. (Výpis usnesení ZM č. 129/21/2008 – Archiv MÚ Cheb)

4.1 Popis projektu

Dne 04. 07. 2008 byla podána společná žádost České republiky a Svobodného státu Bavorsko na realizování společného projektu v rámci (Interreg IV) Cíl 3 a to vybudováním „cyklostezky Cheb – Waldsassen II. etapa“ Tato smlouva byla vyhotovena dvojjazyčně a obsahuje 14 stránek a 3 stránky přílohy. V této žádosti jsou specifikované veškeré potřebné informace. Název projektu: Cyklostezka Cheb -Waldsassen II. etapa. Těžiště projektu je v prioritní ose 1, jmenovitě téma cestovní ruch, volný čas a rekreace. Datum zahájení projektu bylo stanoveno v této žádosti 01. 03. 2008 a datum ukončení projektu 30. 06. 2010. Hlavními partnery, kteří odpovědně spolu působí při zahájení a realizaci projektu jsou jeden Bavorský a jeden Český partner.

Bavorský partner je město Waldsassen, právní forma obec, plátce DPH. Český partner je město Cheb, právní forma obec, plátce DPH.

Popis projektu: záměrem Karlovarského kraje, v oblasti cyklistické infrastruktury je vybudování páteřní cyklostezky podél řeky Ohře. Cílem tohoto projektu je vybudování přeshraniční turistické infrastruktury – cyklostezky z Chebu do Waldsassenu. Cíl projektu je v souladu prioritní osou 1: hospodářský rozvoj, lidské zdroje a síť, oblast podpory Cestovního ruchu, volný čas a rekreace. Hlavní aktivitou je Zřizování a zkvalitňování přeshraniční infrastruktury pro Cestovní ruch. Projekt stavební akce „cyklostezka Cheb - Waldsassen II. etapa“ je součástí této páteřní komunikace. Tato akce navazuje rovněž na úspěšný přeshraniční projekt „cyklostezka Cheb-Waldsassen I. etapa“. Etapa II. se vztahuje na úsek dlouhý cca 2.8 km od obce Šlapany směrem na Cheb. Cyklostezka vede na tělese bývalé železniční trati.

Obsah projektu v bavorském příhraničí: mezi hlavní aktivity realizované v Bavorském příhraničí patří především propagace projektu německým partnerem. Ta bude zajištěna prostřednictvím distribuce dvojjazyčných materiálů, které budou předány do Informačního centra ve Waldsassenu. Informační centrum ve Waldsassenu zajistí distribuci těchto materiálů mezi další infocentra v bavorském příhraničí.

Obsah projektu v českém příhraničí: na české straně bude realizovaná nejpodstatnější část projektu, a to samotná výstavba cyklostezky, která naváže na vystavěnou I. etapu. Další součástí bude propagace projektu na české straně. Prvním krokem bude informování o předložení toho projektu v rámci Cíle 3 a to prostřednictvím webových

stránek města, Radničních listů a regionálního deníku. Po dobu realizace bude stavba označena dvěma informačními tabulemi na začátku a na konci budovaného úseku. Po ukončení stavby bude cyklostezka osazená velkoplošnou tabulí. Poté budou vytištěny propagační materiály a také dvojjazyčně.

Realizace projektu: realizátorem projektu je město Cheb, které je i nositelem projektu. Předinvestiční (zpracování žádosti o dotaci) a provozní fázi (provoz stezky) zajistí město Cheb. Investiční fáze bude zajištěna dodavatelsky. Na přípravě a realizaci projektu se budou podílet pracovníci oddělení pro dotační politiku a rozvoj, kteří zajistí koordinaci při přípravě projektové žádosti, při zpracování monitorovacích zpráv o projektu. Dále to budou pracovníci odboru investic, kteří zajistí realizaci stavební části projektu a dodržení zákona při zadávání. V neposlední řadě pracovníci oddělení silničního hospodářství a dopravy, kteří zajistí řádnou správu na vybudované komunikace.

Výsledky projektu: hmatatelných výsledkem projektu je výstavba 2.8 km dlouhé a 3m široké cyklostezky od obce Šlapany směrem na Cheb. Dalším výsledkem je vytištění 50 kusů dvojjazyčných propagačních materiálů a osazení cyklostezky informační tabulí.

Vazba na jiné projekty: v rámci rozvoje turistického ruchu v příhraničních oblastech jsou v posledních letech trendem především turistické a cykloturistické stezky spojující obce a města České republiky se sousedním SRN. Tento projekt přímo navazuje na již vybudovanou I. etapu cyklostezky Cheb – Waldsassen. Zároveň je cyklostezka součástí plánované páteřní cyklostezky podél řeky Ohře.

Součástí žádosti je i rozpočet projektu. Veškeré finanční prostředky budou výdajem české strany. Tyto výdaje zahrnují: stavební práce cca 668 156,- EUR, personální výdaje 4 167,- EUR, ostatní služby 9 375,- EUR. Celkové výdaje činní 681 698,-EUR. Plánované čerpání těchto prostředků je v 2008 620,- EUR, v roce 2009 680 458,- EUR a v roce 2010 620,- EUR.

Tyto prostředky budou zajištěny následovně: prostředky Cíle 3: 579 443,30,-EUR a veřejné prostředky: 102 254,70,- EUR (státní rozpočet: 34 084,90,- EUR a obecní rozpočet – město Cheb: 68 169,80,- EUR). (žádost o dotaci: žádost cíl 3 Česká republika – svobodný stát Bavorsko 2007-2013 cyklostezka Cheb-Waldsassen II. etapa, str. 1 – 14 – Archiv MÚ Cheb)

V září 2008 zaslalo město Cheb, Odbor pro dotační politiku a rozvoj, doplnění žádosti k projektu „Cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa“. Toto bylo učiněno na základě žádosti Krajského úřadu Karlovarského kraje, Odbor regionálního rozvoje oddělení přeshraničních projektů. Toto doplnění zdůrazňuje hlavně popis a význam tohoto projektu.

Projekt je v souladu s rozvojovými a strategickými dokumenty na národní, krajské i lokální úrovni:

- národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (priorita 2: rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu, priorita 3: rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví)
- program rozvoje cestovního ruchu a lázeňství v Karlovarském kraji 2007 - 2013 (priorita 1: budování a rozvoj atraktivit a infrastruktury cestovního ruchu a lázeňství – zpřístupnění některých přírodních lokalit např. řeky Ohře, priorita 3: podpora lidských zdrojů, marketingu a tvorby produktů cestovního ruchu a lázeňství)
- program rozvoje Karlovarského kraje 2007 - 2013 (prioritní osa C – infrastruktura, prioritní osa D – kvalita života)
- strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji
- koncepce rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury
- strategický plán rozvoje města Cheb

Koncepce projektu „Cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa“ od samého začátku probíhala na společných jednáních obou měst, společně byla vyplněna projektová žádost, se kterou byla předložena i podepsaná partnerská dohoda: „Partnerská dohoda Cíl 3 Česká republika – svobodný stát Bavorsko 2007-2013 (Interreg IV). Tato dohoda nabyla platnosti datem podepsání a to 04. 07. 2008. Obsahem této dohody je dodržení nařízení ES⁴ č. 1080/2006. Článek 20 toho nařízení se zabývá zodpovědností za realizaci projektu, na jeho základě se jmenuje vedoucí partner (z řad hlavního příjemce), který musí plnit následující povinnosti:

⁴ Nařízení evropského společenství

- je zodpovědný za realizaci projektu
- stanoví podmínky pro vztahy s ostatními partnery a zaručuje řádné použití prostředků EU vyčleněných na projekt
- na základě kontroly ručí, že výdaje vykázané partnery byly vynaloženy na realizaci projektu
- musí se ujistit, že výdaje vykázané partnery prošly příslušnými kontrolory
- je zodpovědný za převod příspěvků EU partnerům

Článek 17:

- vedoucí partner je povinen vrátit prostředky EU v případě chybného čerpání
- vedoucímu partnerovi budou vráceny prostředky EU v důsledku nesrovnalostí ve výkazech o čerpání jednotlivými partnery

Touto partnerskou dohodou se samozřejmě partneri zavazují:

- plnit své úkoly svědomitě a v odpovídající lhůtě
- použít prostředky EU pouze ke stanovému účelu EU
- dodržovat zásady řádného použití prostředků při realizaci
- dodržovat evropské a národní právo (Partnerská dohoda Cíl 3 Česká republika – svobodný stát Bavorsko 2007-2013 (Interreg IV), str. 1-4 – Archiv MÚ Cheb)

V lednu 2009 byla uzavřena smlouva o podmínkách realizace projektu v rámci programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 Česká republika – svobodný stát Bavorsko 2007-2013. Smlouva byla uzavřena mezi městem Cheb a Ministerstvem pro místní rozvoj se sídlem v Praze. Účelem smlouvy je realizace aktivit české části projektu „cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa“. Projektu bylo přiděleno číslo 065 v prioritní ose 1, vedoucím partnerem je určeno město Cheb. Touto smlouvou byl určen finanční rámec. Předpokládaná výše způsobilých výdajů ve výši 681 698,- EUR. Městu Cheb budou řídicím orgánem poskytnuty finanční prostředky ve výši 579 443,30,- EUR z prostředku Evropského fondu pro regionální rozvoj, nejvýše do 85% způsobilých výdajů. Celková částka nesmí být překročena.

Práva a povinnosti města Cheb jsou: splnit účel projektu, plnit veškeré závazky k projektu a podmínky realizace vyplývající z této smlouvy, vrátit nevyužité prostředky dotace na základě písemné výzvy Národního orgánu.

Práva a povinnosti Národního orgánu jsou národní orgán je oprávněn provádět kontrolní činnosti realizace v souladu se smlouvou, národní orgán si vyhrazuje právo pozastavení plateb dotace v případě podezření na porušení smlouvy a to do okamžiku, kdy toto podezření bude vyvráceno, národní orgán si vyhrazuje právo zkrátit částku dotace v případě porušení smlouvy, národní orgán si vyhrazuje právo uplatnit sankce v případě překročení lhůt realizace projektu (méně než 14 dní bez zkrácení dotace, 14 – 30 kalendářních dnů krácení dotace ve výši 0,5% z celkové částky, více než 30 kalendářních dní navýšení o dalších 0,1% k předchozí sazbě). Touto smlouvou bylo plnění funkcí kontrolora pověřeno Centrum pro regionální rozvoj České republiky: pobočka CRR ČR nuts II. Severozápad se sídlem v Chomutově. (Archiv MÚ Cheb)

4.2 SWOT analýza

Silné stránky: Obnova historického spojení mezi Waldsassenem a Chebem, které v minulosti bylo používáno pro osobní i nákladní vlakovou dopravu. Cyklostezka Cheb – Waldsassen navazuje na slavnostně otevřenou tzv. Valdštejnskou stezku z roku 2006. Ta byla otevřena u příležitosti krajinné výstavy bez hranic Cheb – Marktrechwitz a také dvou nových turistických přechodů do SRN. Město Cheb může touto cyklostezkou nabídnout souvislou a dostatečně hustou, bezpečnou síť komunikací vhodných pro cyklisty. (Archiv MÚ Cheb) Další silnou stránkou je přístupnost pro obyvatele z obou stran hranic, čímž dochází k sblížení obyvatel na neformální půdě. Touto stránkou se zvýšil potenciál v oblasti cestovního ruchu. Cyklostezka přispěla k zdravějšímu způsobu života. Aktivní činnosti sdružení měst a obcí podél cyklostezky. Dalšími silnými stránkami je dobrá dostupnost území prostředky hromadné dopravy a velké množství přírodních a kulturních památek v blízkém okolí podél cyklostezky.

Slabé stránky: Cyklostezka není zcela dokončená, chybí propojení přes město Cheb a napojení na povodí Ohře a tím prodloužení až do Karlových Varů. Není vybudován dopravní vnější okruh městem Cheb (vhodný pro cyklisty). Z toho vyplývá riziko možnosti nehodovosti při střetu motorových a nemotorových účastníků dopravy. Podél cyklotrasy je nedostatečné zázemí pro cykloturistiku (odpočívadla), nedostatečné

množství služeb pro cyklisty (cykloservis, ubytovny, infrastruktura). Jednostranné zaměření cyklostezky, pouze pro cykloturistiku (chybí trasy pro cyklobikery a terénní cyklotrasy).

Příležitosti: Vysoká turistická aktivita, rozvoj turistických služeb (možnost zapojení drobných podnikatelů při rozšiřování zázemí, to znamená cykloservisy, ubytovny apod.), rozvinutí informačního systému, infotabule s cíly i mimo cyklotrasy. Při opravách a rekonstrukcích silnic a mostů „myslet na cyklisty“. Při napojení na cyklostezku v povodí Ohře bude nutné se zaměřit na bezpečnou cyklostezku vedoucí průmyslovým parkem na východním okraji města Cheb. Možnost vzniku dobrovolných aktivit zaměřených na rozšíření cyklotras pro bikery a terénní cyklisty.

Hrozby: Využívání cyklostezek online bruslaři, chodci pro procházky se zvířaty a využíváním těchto asfaltových ploch matkami (s dětmi v kočárku). Nebezpečí v místech, kde se cyklostezka protíná s veřejnými komunikacemi. Předsudky vůči terénním cyklistům jako „extrémním, adrenalinovým jezdcům“. Obava ze znečištění okolní krajiny (lesů, vodních toků, polí a chráněných krajinných území). Nedostatečná informovanost cyklistů (převážná většina dosud využívá raději veřejných komunikací). Cyklisté mají nesprávné vybavení a kola ve špatném technickém stavu, což může vést k poškození zdraví a ohrožování okolí. Hrozbou je i nevyužití všech zdrojů a dotací pro tuto oblast.

Tabulka 2: SWOT analýza cyklostezka Cheb - Waldsassen II. etapa

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ○ Obnova historického spojení. ○ Přístupnost z obou stran hranic. ○ Přístup k cyklostezce i prostředky MHD. ○ Zvýšení cestovního ruchu. ○ Zdravější způsob života. ○ Přírodní a kulturní památky. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Není dokončena. ○ Není propojena přes město Cheb. ○ Nedostatečné množství odpočívadel. ○ Jednostranné zaměření cyklostezky.
Příležitosti	Hrozby

<ul style="list-style-type: none"> ○ Rozvoj turistických služeb. ○ Možnost rozšíření cyklotras pro bikery. ○ Rozvinutí infocenter, infotabulí apod. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Znečištění okolní krajiny. ○ Nedostatečná informovanost cyklistů. ○ Ohrožování ostatních cyklistů. ○ Nevyužití všech dotací. ○ Srážka s chodci.
--	---

4.3 Perspektivy

Vybudovaná cyklostezka na trase Cheb – Waldsassen je dlouhá 4 kilometry. Navazuje na cyklostezku z poslední obce Bavorska Egerteich do Šlapan na Chebsku. Jedná se o cyklo – pěší stezku. Tento krátký úsek má velký význam. V současné době po průjezdu městem Cheb je možné se napojit na cyklostezku podél řeky Ohře, která protíná celý Karlovarský kraj. Toto napojení je na okraji chebského sídliště Zlatý vrch. Jedinou nevýhodou tohoto pokračování je průjezd městem, který vede po místních komunikacích. Cyklotrasy jsou dobře značeny a jejich použitím lze navštívit několik zajímavých míst. Historické město Cheb nabízí prohlídku hradu císaře falce z počátku 11. století nebo prohlídku chrámu Svatého Mikuláše ze 14. století. I chebské náměstí je historicky zajímavé, například známé seskupení 11 kupeckých domů v dolní části náměstí. Návštěvou infocentra, které sídlí na Náměstí Krále Jiřího z Poděbrad, získají cykloturisté prospekty, mapy a další informace o možnostech pokračování jejich cyklo – výletu. Tento průjezd městem je dle mého názoru nebezpečný pro cykloturisty. Je třeba vnímat, že cykloturistika dnes zahrnuje i seniory a rodiny s dětmi. Z toho vyplývá potřeba vybudovat bezpečné cyklotrasy, které by vedly centrem města a samozřejmě se vyhýbaly silničním a pěším komunikacím.

Vzhledem ke skutečnosti, že i já jsem cykloturistka a využívám tyto trasy, jsem mnohdy překvapena, že počet cykloturistů se za poslední 4 roky minimálně trojnásobně zvýšil. Myslím si, že díky tomuto boomu vzniká obrovská příležitost pro příliv více turistů do

Euroregionu Egrensis. Dosud je částečně realizováno a naplánováno propojení Německa s Chebem, Karlovými Vary a dále. Směrem na severovýchod od města Cheb. V uplynulých letech jsem zaznamenala zprávu o pokračování cyklostezky podél řeky Ohře. Optimistické a futuristické plány počítají s propojením této trasy až do hlavního města Prahy. Je to zajímavá myšlenka, jejíž realizací by se vytvořila bezpečná, ekologická a hlavně lidem zdravotně prospěšná síť cyklostezek po celé republice. V porovnání s minulostí, dříve například cesta z Prahy do Karlových Varů, trvala cca 2 dny při použití kočáru či koně. Dnes s použitím kol by trvala den a pár hodin. Pro vrcholové sportovce by to znamenalo zvětšení možností tréninku. Okolí města Chebu může nabídnout i jiné atraktivity. Například na sever od Chebu leží známé lázeňské městečko Františkovy Lázně. V budoucnu by bylo zajímavé propojit Cheb a Františkovy Lázně další cyklostezkou, která by mohla odbočovat z hlavního směru (zajíždka by představovala cca 5 – 6 kilometrů), a zároveň by tím pomohla zvýšit počet cykloturistů. Myslím si, že této pohodlné cyklotrasy by mohli využívat i turisté důchodového věku. Pro tuto věkovou skupinu jsou Františkovy Lázně každý víkend cílovou stanicí v rámci turistiky a relaxace. Na západ od města Cheb by byla zajímavá věst další mini – odbočka. Jednalo by se o cyklotrasu proti proudu řeky Ohře a to až k hranici s Německem. Tato trasa by vedla novým sportovním areálem a kolem přehradní nádrže Skalka. Obě tyto oblasti by poskytovaly aktivní strávení volného času. Směrem na jihovýchod od města Cheb je další vhodná lokalita s velkými rekreačními možnostmi. Jedná se o 5 kilometrů vzdálenou přehradu Jesenice. Zde je možné aktivně provozovat vodní sporty, rybaření či ostatní sportovní aktivity (volejbal, nohejbal, fotbal, stolní tenis či tenis). Výhodou této oblasti je, že jsou zde již vybudovány turistické ubytovny a kempy. Počet turistů by se mohl zvýšit i vybudováním kompletního zázemí pro turisty podél stávajících cyklotras. S možností rychlého občerstvení, levného ubytování v ubytovnách, popřípadě delšího ubytování v kempech. Jsem přesvědčena, že všechny tyto plány jsou realizovatelné. Po zveřejnění programu EU na rok 2014 – 2020 není snem kvalitně využít možnosti přírodních krás chebska i ašska. Například v prioritní ose 2 je cílem realizovat aktivity podporující šetrný a udržitelný přeshraniční cestovní ruch a tím plnit roli zhodnocení přírodního a kulturního dědictví. Na základě toho je možné získat finanční prostředky na dobudování a zlepšení cyklotrasy v Euroregionu Egrensis.

5 EGRONET

Historický počátek systému EgroNet, se datuje roku 1998. V tomto roce byli kontaktováni Saskem přednostové tří západočeských okresních úřadů, jmenovitě Cheb, Sokolov a Karlovy Vary. Tyto okresy byly seznámeny s myšlenou propojení dotčených území místní kolejovou dopravou, která by navazovala na autobusovou přepravu. Tyto okresní úřady daly podnět a ministerstvo dopravy České republiky i Svobodného státu Sasko se do toho projektu zaangažovaly. Současně se zapojily do projektu i odborné poradenské a dopravní firmy. Práce na tomto projektu se odvíjela v několika směrech. V oblasti techniky, ekonomiky, legislativy a propagace. K řešení se nabízelo několik problémů, na příklad: použití zatím v Čechách neznámých vlakových souprav při použití tuzemských kolejových vedení, dále přizpůsobení českých kolejí pro použití těchto vozidel. Dále také bylo nutné zajistit provoz vlaků s platnou legislativou (drážní, cizineckou, celní). Řešily se otázky tarifů této přepravy, toky financí mezi zúčastněnými firmami. V neposlední řadě bylo potřeba zajistit informovanost a financování projektu. Celý tento projekt byl použit jako externí expozice na světové výstavě Expo 2000 Hannover. Sloganem tohoto projektu bylo: Dvě země, 54 dopravců, jeden jízdní řád, jeden tarif, jeden jízdní doklad – jeden systém. Provoz EgroNetu byl zahájen 28. 05. 2000. Jedná se o systém místní přeshraniční osobní hromadné dopravy. Týká se české části euroregionu Egrensis a zasahuje i do tří spolkových německých zemí Sasko, Duryňsko a Bavorsko. (EgroNet, online, cit. 2016-02-13)

Shrnutí historie systému EgroNet: V březnu roku 1992 začaly rozhovory o převzetí železničních linek v tomto území. V následujícím roce 1993 (říjen) bylo vytvořeno Účelové sdružení pro veřejnou dopravu (ZVV). V roce 1995 přistoupila k projektu společnost Regental-Bahnbetriebs GmbH a v prosinci téhož roku byla uzavřena smlouva spolkové země Sasko a DB AG. Následujícího roku byl založen region Vogtland, byl dodán první vůz RegioSprinter 1 a byla převzata trať Zwickau – Bad Brambach. V roce 1997 byl převzat provoz na trati Zwickau – Falkenstein – Klingenthal – Adorf. O rok později byla založena centrála v Auerbachu a také byla zahájena stavba provozního depa Neumark. Rok před uvedením do provozu bylo nutné zprovoznit tratě do Zwickau, dále Falkenstein a Klingenthal do Kraslic a také bylo otevřeno infocentrum. V prosinci roku

1999 došlo k představení projektu na EXPO v Hannoveru. Před zahájením provozu v lednu 2000 bylo představeno logo EgroNetu. (Železničář, online, cit. 2016-02-13)

5.1 Popis projektu

Cílem systému EgroNet je získat zákazníky, kteří jinak využívají pro dopravu převážně vlastních automobilů. Největším významem je přímé napojení vlakové přepravy na autobusovou přepravu. Z toho vyplývá, že autobusy jsou přistavovány přímo k příjezdu vlaku a tímto řešením cestujícím odpadá problém s vyhledáváním autobusové stanice a příslušného spoje. EgroNet zahrnuje území měst Marktredwitz – Cheb – Mariánské Lázně – Karlovy Vary – Zwickau – Plauen – Gera – Hof. Před spuštěním systému bylo nutno převážně na českém území provést některá stavební opatření, zejména dokončení vlakového a autobusového dolního nádraží v Karlových Varech, výměna automatického informačního systému Cheb, výstavba společného infocentra Cheb, rekonstrukce kolejí Cheb, rekonstrukce železniční trati Cheb – Pomezí nad Ohří, úprava nástupiště v Kraslicích (nástupiště s úrovnovým příchodem) a úprava mostů na trati Cheb – Karlovy Vary. Realizaci toho projektu bránilo několik byrokratických překážek: různé systémy státní správy a samosprávy v Německu a Česku, různý stupeň státní dopravní politiky v Německu a Česku, různá kapitálová připravenost Německa a Česka, různá ochota (i v průběhu realizace k provedení toho díla v Německu a Česku). Tyto překážky vznikly po volbách v Čechách v roce 1998, v tuto dobu se personálně měnilo vedení železniční přepravy v Čechách a toto vedení nechtělo akceptovat dalšího externího dopravce na Českých drahách. V systému EgroNet jsou použité jízdenky, které zabezpečují přepravu vlakem i autobusem. Tuto jízdenku lze použít jako slevu pro další služby zejména cestovního ruchu, například: v cca 26 hotelích, 55 kulturních zařízení a 10 dalších zařízeních (například vstup do chebského hradu, lyžařský areál Klingenthal, restaurace). Přesahuje-li cesta vlakem euroregion Egrensis je v systému EgroNet použit tarif jízdenek EgroTicket (využívá časové síťové jízdenky). Cena jízdného je stanovena pro české obyvatelstvo v CZK a pro německé obyvatelstvo v EUR. Z tohoto důvodu při využití kurzu centrální bankou je jízdné pro české obyvatelstvo příznivější. Vzhledem k tomu

však občané České republiky musejí prokazovat svou totožnost. Zajímavostí je, že na trati Zwickau – Sokolov jsou použity soupravy od společnosti Vogtlandbahn. Tyto soupravy jsou specifické umístěním směrových a brzdových světel, které jsou nutné pro provoz na silniční komunikaci. Důvodem je, že tato souprava jako jediná sjíždí do centra města Zwickau jako motorová tramvaj (vlakotramvaj). Z tohoto vyplývá, že EgroNet je spojením vlakové, autobusové i místní městské dopravy. (EgroNet, online, cit. 2016-02-14)

System EgroNet se neustále od svého spuštění rozšiřuje a zdokonaluje. Plocha, která využívá systém, činí patnáct tisíc čtverečních kilometrů. Do této oblasti spadá 3 200 000 obyvatel. Na tomto systému se podílí 63 dopravců, kteří spravují 699 dopravních linek (42 železničních), 7 334 zastávek a stanic (z toho 280 železničních) a délka spravovaných kolejí činí 1225 kilometrů. Ve sdružení EgroNet je 16 okresů na obou stranách hranice. System EgroNet byl několikrát vyznamenán. V roce 2003 „Německou železniční dopravní cenou“ v kategorii Evropa, čímž byl oceněn kladný postoj zaměstnanců vůči cestujícím. V roce 2006 byl vyznamenán „Cenou ochrany životního prostředí“ a v roce 2008 „Cenou Svobodného státu Bavorsko za zásluhu v oblasti veřejné místní osobní dopravy“. (Euroregio Egrensis, online, cit. 2016-02-14)

Projekt EgroNet zrealizovalo občanské sdružení RDS (rozvojová dopravní společnost), které vzniklo v roce 1999. Sdružení jedná s orgány státní správy a s orgány Evropské unie. Další činnosti, které vykonává, jsou: spolupráce při zpracování koncepce rozvoje dopravy v rámci Karlovarského kraje, je garantem rozvojových programů v oblasti Karlovarského kraje, vytváří ekonomické předpoklady k rozvoji své činnosti, vydává každý rok „oblastní jízdní řád veřejné dopravy Karlovarského kraje“. V roce 2007 RDS realizovalo projekt „S EgroNetem za památkami Karlovarského kraje“ a v roce 2008 se podílel na akci „Polské dny v Karlovarském kraji. RDS má jedenáct členů, z toho deset jsou významné dopravní společnosti zabývající se veřejnou regionální dopravou v Karlovarském kraji (Autobusy Karlovy Vary, a.s., Cvinger bus s.r.o., České dráhy, a.s., ČI&DU spol. s.r.o., Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., František Farář, LIGNETA autobusy s.r.o., MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské lázně s.r.o., VIAMONT a.s., VV autobusy s.r.o.). (Projekt RDS, online, cit. 2016-02-14)

5.2 SWOT analýza

Silné stránky: Výhodná geografická poloha, propojení hranice SRN a Čech. Trasy tohoto systému propojují zajímavá turistická místa na obou stranách hranice, samozřejmě se týká i lázeňských měst. Částečné vyřešení dopravní infrastruktury v příhraniční oblasti, výhodnost napojení v cílových městech na rozvinutou dopravní obslužnost formou MHD. Využitím EgroNetu se snižuje i nehodovost v těchto oblastech vzhledem k bezpečnosti železniční dopravy. Zavedením tohoto systému došlo k přestavbě a modernizaci některých železničních tratí včetně nádražních prostorů. Došlo k modernizaci vozového parku v této obslužné oblasti a tím také ke zlepšení kultury cestování. Další silnou stránkou je šetrnost k životnímu prostředí. Došlo k omezení automobilové dopravy a tím ke zlepšení ovzduší, a také ke snížení emisního a hlukového zatížení měst. Dalším kladem, který je spíše pro řidiče automobilů, je snížení obsazenosti parkovacích míst ve městě, zvýšila se plynulost dopravy v dopravních špičkách.

Slabé stránky: Nedostatečná četnost spojů v nočních hodinách a svátcích. Systém EgroNet slouží pouze pro přepravu osob nikoliv pro přepravu nákladů, která by v této oblasti byla také vítána. Další slabou stránkou je, že na dráze dochází často ke zpoždování spojů (meteorologické vlivy a přednost mezinárodních spojů). Chybí začlenění těchto linek na mezinárodní spoje. Jízdné v tomto systému je časově omezeno. Systém EgroNet je komplikovaný vzhledem k dvoujazyčné komunikaci uživatelů této přepravy.

Příležitosti: Možnost úpravy jízdního řádu EgroNet tak, aby byl umožněn přestup na mezinárodní dopravní trasy, jak na železničních tratích, tak na autobusových spojích. Motivovat občany k využívání tohoto systému za účelem denních cest do práce (škol) a denními nákupy. Dále motivovat občany k využití EgroNetu pro přepravu na dovolenou a jinými víkendovými i denními aktivitami. Další příležitostí je i spolupráce na odstranění jazykové bariéry tím, že zaměstnanci toho systému projdou jazykovými kurzy a to na obou stranách hranice. Pro udržení kultury cestování by se mělo přistupovat k pravidelné a k další modernizaci železničních tratí a nádražních objektů. K dalším příležitostem patří udržení modernizace vozového parku, podpora převedení kamionové na železniční nákladní dopravu.

Hrozby: Zvýšení cen jízdného, popřípadě odstranění skupinových slev včetně studentských. Jedna z hrozeb je změna vrcholného managementu rozhodujících partnerů

toho systému (České dráhy) a tím změně přístupu provozování tohoto systému. Nerealizace plánů na modernizaci a rozšíření, která by byla způsobena nedostatkem finančních prostředků. Nedostatečné náklady na údržbu a správu.

Tabulka 3: SWOT analýza EgroNetu

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ○ Výhodná geografická poloha. ○ Propojení hranic SRN a Čech. ○ Částečné vyřešení dopravní infrastruktury. ○ Napojení na dopravní obslužnost MHD. ○ Snižování nehodovosti. ○ Šetrnost k životnímu prostředí. ○ Snižování obsazenosti parkovacích míst. ○ Plynulost automobilové dopravy. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nedostatečné spoje v nočních hodinách. ○ Slouží pouze pro přepravu osob. ○ Časté zpoždění spojů. ○ Jazyková bariéra. ○ Časově omezené jízdné.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ○ Motivace občanů využívat systému při denních aktivitách. ○ Odstranění jazykové bariéry (jazykové kurzy). ○ Možná modernizace žel. tratí a nádražních objektů. ○ Převedení kamionové dopravy na železniční. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zvýšení cen jízdného. ○ Změna ve vedení systému. ○ Nerealizace plánů na modernizaci a rozšíření. ○ Nedostatečné náklady na údržbu.

5.3 PERSPEKTIVY

Výhodou systému EgroNet je rychlá, ekologická a komfortní přeprava cestujících v Euroregionu Egrensis. Jednotné jízdenky pokryjí poplatek za přepravu na železnici, ale platí i v následné autobusové dopravě. Tato autobusová doprava přesně navazuje na železniční spoje. Autobusy jsou přistaveny přímo k vlakům a dalším pozitivem také je, že se používají bezbariérové autobusy i vlakové soupravy. Dalo by se říci, že se tímto rozšiřuje okruh návštěvníků Euroregionu Egrensis, protože umožňují cestování i tělesně postiženým. Touto formou lze navštívit zajímavá místa na české i německé straně. Časové jízdné se jeví jako ekonomicky výhodné pro vícečlenné rodiny. Jízdenka na den stojí 150 Kč nebo 16 Euro. Platí na libovolný počet jízd v systému EgroNet, to znamená ve vlacích, autobusech a tramvajích v rámci MHD (pouze Zwickau). Toto jednodenní jízdné platí v pracovní dny od 7:30 hodin do 15:00 hodin následujícího dne. O víkendu je jízdenka bez časového omezení, to znamená od 00:00 hodin do 03:00 hodin následujícího dne. Samozřejmě děti do šesti let v doprovodu rodičů jezdí zdarma. Další výhodou je, že i přeprava jízdních kol s cestujícími je zdarma což je velice přínosné pro zvýšení využití cyklotras v Euroregionu Egrensis.

Zavedení tohoto systému přispělo ve velké míře ke zlepšení životního prostředí. Bylo to způsobeno tím, že přeshraniční pracovníci, čeští občané pracující v Německu, popřípadě němečtí pracovníci pracující v Čechách, omezili pravidelné denní cesty za prací automobilem a začali využívat systém EgroNet. Této přepravy využívají i občané pro krátké nákupní cesty. Tento fenomén začal již po otevření hranic, kdy nákupy v jiném státě se staly ekonomicky výhodnějšími. U této oblasti si dovoluji jednu poznámku. Skladba nakupovaného zboží se v průběhu let od otevření hranic výrazně změnila. Čeští občané nakupují v Německu převážně oblečení a v poslední době i nábytek, potraviny jsou samozřejmostí (z důvodu kvality). Naproti tomu němečtí občané nakupují v Čechách převážně cigarety, alkohol i ostatní potraviny a v nemalé míře pohonné hmoty (z důvodu nízké ceny). V průběhu víkendů preferují němečtí občané stravování v českých restauracích. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že systém EgroNet pomáhá i rozvíjet některé služby v příhraničí. Na české straně především ubytovací a stravovací služby, na německé straně naopak drobné řemeslné služby (projekce a instalování nábytkových systémů, kuchyní). Jak jsem se již zmínila, tento systém napomáhá i rozvoji

cykloturistiky na obou stranách hranic. Jedinou nevýhodou byla nedostatečná síť půjčoven kol na stanicích železnic. Pozitivní zprávou ohlášenou i v místním tisku je otevření i dalších půjčoven kol u Českých drah. V těchto půjčovnách je možné si zapůjčit trekkingová kola, klasická kola, horská kola v dámské i pánské verzi, dětská kola, ale také elektrokola. Nově byla zavedena možnost půjčit si koloběžky a přívěsné vozíky za kolo pro děti. Půjčovny jsou ve větších nádražních stanicích a to v Chebu, Sokolově, Aši, Lokti, Františkových Lázních, Mariánských Lázních a Karlových Varech. Cestující, kteří si zakoupí jízdenku EgroNet mají slevu na vypůjčení. Tyto drobnosti jsou velice pozitivní a podporují rozvoj cestovního ruchu v Euroregionu Egrensis. Je na zvážení pro další pozitivní rozvoj turistiky rozšíření systému EgroNet na další tratě v České republice. Jedním z kroků by mohlo být označení vozů a spojů dle zájmů turistů. Myslím tím označení souprav a stanic, kde se nachází významné kulturní či přírodní památky. Sloužilo by to k jednoduché orientaci. Výrazným krokem by také bylo odstranění jazykové bariéry, kdy by ve vlacích pracovali zaměstnanci z obou stran hranic, je zřejmé, že finanční stránka by byla finančně náročná. Levnější způsob by byl např. pravidelný jazykový kurz pro zaměstnance EgroNetu. Myslím si, že lze hledat cestu pro financování zdokonalování jazykových znalostí v prostředcích EU. V plánu EU v letech 2014 – 2020 je rozšíření tras dále do vnitrozemí.

6 DOPRAVNÍ TERMINÁL CHEB

Jeden z hlavních faktorů, které ovlivňují rozvoj Euroregionu Egrensis je dopravní infrastruktura ve smyslu dopravní obslužnosti území s potenciálem pro podnikání v cestovním ruchu a zajištění adekvátních podmínek pro příliv investic v celém území. Dopravní infrastruktura je úzce spojena s dopravní obslužností veřejnou dopravou. Tím ovlivňuje mobilitu nejen pracovní síly, zkušenosti ukazují, že je potřeba rozvoji veřejné dopravy mezi venkovem a městy věnovat více pozornosti, neboť ovlivňuje růst konkurenceschopnosti podniků v regionu. Po roce 1990 se zvýšil podíl silniční dopravy na úkor železniční dopravy. (Regionální operační program NUTS II Severozápad pro období 2007 – 2013, online, cit. 2016-02-20) Město Cheb zadalo vypracování studie na využití území pro dopravní terminál Cheb. Na konci roku 2008 bylo vydáno územní rozhodnutí a začaly práce na zpracování projektové dokumentaci, která je potřebná pro vydání stavebního povolení a pro provedení vlastní stavby. V červenci 2009 bylo vydáno stavební povolení. Program ROP NUTS II. Severozápad vyhlásil v prosinci roku 2009 prioritní osu 3.2. Na základě toho byla v březnu roku 2010 podána Žádost o poskytnutí dotace na tento projekt. Prioritní osa 3 zahrnuje dostupnost a dopravní obslužnost, podkapitola 3.2 obsahuje rozvoj dopravní obslužnosti regionu. Tato žádost byla schválena a 24. 2. 2011 byla i podepsána smlouva o poskytnutí této dotace. Projekt má název Dopravní terminál Cheb. Příjemce dotace je Karlovarský kraj a partnery jsou město Cheb, České dráhy a koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje. Na základě výběrových řízení byl vybrán technický dozor, společnost Sudop Praha. V prosinci roku 2011 byla podepsána smlouva se zhotovitelem stavby a v témže měsíci bylo předáno staveniště s následným zahájením výstavby. Stavba byla ukončena v listopadu 2012 a v prosinci téhož roku byl dopravní terminál uveden do provozu. Předpokládané náklady projektů byly 117 milionů korun. Na financování se podílely ROP NUTS II. Severozápad z 92,5% (z toho 85% bylo financováno z fondu EU) a státní rozpočet ČR z 7,5%. (Rozvoj regionu: Informační portál Karlovarského kraje, online, cit. 2016-02-20)

6.1 Popis projektu

Projekt Dopravní terminál Cheb vychází z Programu rozvoje Karlovarského kraje 2007-2013. Tento projekt rekonstrukce a dostavby autobusového nádraží v Chebu byl zahrnut v projektu „Dopravní terminály Karlovarského kraje“. Na základě vypracované projektové dokumentace byla vybrána budoucí podoba. Budova dopravního terminálu je vícefunkční a má tvar šestiúhelníku. V této budově byl plánován dispečink a zázemí pro zaměstnance, infocentrum pro cestující, úschovna kol a občerstvení. Kolem této šestiúhelníkové budovy jsou rozmístěna stanoviště pro příjezd a odjezd autobusů. (Cheb, online, 2016-02-20) Za zhotovitele této stavby byly vybrány firmy Algon a.s., Metrostav a.s. a BSS. Dopravní novostavba slouží jako terminál pro autobusové spojení, to znamená pro dálkové linky, ale i linky MHD. Výhoda tohoto terminálu je přímé spojení s budovou Českých drah. Cestující mají možnost přímého přechodu z autobusu na vlakové spojení. Touto stavbou mělo být vyřešeno i zakrytí příchozích komunikací a linkových zastávek. V rámci této stavby se řešila i parkovací místa pro autobusy, jedná se o parkoviště pro 7 autobusů MHD a 4 dálkové autobusy. Toto rozdělení spočívá ve velikosti těchto vozidel. Dopravní terminál Cheb má moderní architektonický ráz, při stavbě bylo použito atypických nosných ocelových konstrukcí, které jsou kombinovány sklem. Sklo je také použito pro zastřešení. Stavba zahrnovala i nutné sadové úpravy, které spočívaly v částečném zrušení původního parčíku. Centrum Dopravního terminálu Cheb je dvoupodlažní budova, která je vystavěna ve stejném architektonickém duchu. Budova je napojena na inženýrské sítě kvůli umožnění plánovaného využití. V prvním podlaží je místnost dispečera, který dohlíží na provoz a funkčnost celého terminálu. Dispečer ovládá i informační panely. Jedná se o osmiřádkové, přehledové, textové LED panely (červené a bílé). Kladem je propojení s terminály v Mariánských Lázních a Sokolově, což umožňuje přesné informace odjezdů i příjezdů. Prostor kolem centrální budovy je upraven pro příjezdová a odjezdová stání MHD.

Další zajímavostí je přechod pro cestující od nádražní budovy k centrální budově dopravního terminálu. Tato cesta je zastřešená a dá se o ní hovořit jako přechodu suchou cestou. Podmínkou projektu bylo i zastřešení příjezdových a odjezdových stání. Tato stání se rozbíhají na pravou i levou stranu od diagonální suché cesty. Tyto plochy jsou zastřešeny a opatřeny i boční povětrnostní ochranou. U každého stání jsou umístěny

lavičky pro cestující. Tato stání slouží pro dálkové i linkové spoje. (Stavby Karlovarského kraje, online, cit. 2016 – 02 – 20).

6.2 SWOT analýza

Silné stránky: Výstavbou dopravního terminálu město částečně vyřešilo způsob integrovaného dopravního systému města Cheb. Tento terminál sjednocuje lokální, regionální i dálkové autobusové a železniční dopravní spojení. Vzhledem k vybudování příjezdových a odjezdových stanic MHD přímo v tomto terminálu byl zkrácen přestup z MHD na dálkové autobusové linky a železniční přepravu (původní stanice MHD byly umístěny ve středu města). Další výhodou je odklon dálkových spojů mimo centrum města Cheb a tím zlepšení dopravní situace v centru. Pozitivum je i zázemí pro cestující při čekání na spoje (ochrana před povětrnostními vlivy a možnost občerstvení).

Slabé stránky: Nevýhodou umístění terminálu je dlouhá docházková vzdálenost do historického centra. V blízkosti terminálu se nachází parkoviště pro osobní automobily, které mají malou kapacitu. Další slabou stránkou byly i vysoké investiční náklady. Jednou z nejslabších stránek tohoto projektu je skutečnost, že plánované služby v centrální budově nebyly zprovozněny (úschovna kol, občerstvení a sociální zázemí). Tento dopravní terminál také není napojen na existující cyklotrasy a cyklostezky. Stavba dopravního terminálu je moderní, ale okolní budovy nebyly zrekonstruovány (nádražní budova). I když tato moderní stavba řeší zastřešení prostoru výsledek je negativní. Mezi střechou a bočními stěnami je prostor, kterým se dostává déšť na čekající cestující. I suchá cesta je zastřešená pouze ze shora, střechou do písmene „V“, je to nedostačující při dešti a větru, protože prochází otevřeným prostorem.

Příležitosti: Zvětšením kapacity sousedícího parkoviště pro osobní vozidla by se zvedl objem přepravovaných osob autobusovou dopravou. Možnost získání dotací z EU na rekonstrukci sousedící nádražní budovy. Zprovoznění občerstvení a úschovny kol jako příležitost pro drobné podnikatele. Připojením na cyklotrasy by došlo k zatraktivnění této oblasti pro cykloturisty.

Hrozby: Hlavní hrozbou je nezískání finančních prostředků na rekonstrukci sousední nádražní budovy. Přímo centrální budova dopravního terminálu vytváří nebezpečí, které je způsobeno její konstrukcí. Ocelové nosné konstrukce končí v prostoru nad celkovou stavbou a tím jsou nebezpečné hlavně při bouřkách, protože se mohou chovat jako hromosvod. K centrální budově se lze dostat pouze jedním přechodem. To vytváří nebezpečnou situaci, kdy cestující spěchají na spoj a přebíhají přes otevřenou plochu terminálu (možná srážka autobusu a člověka). Další nedostatkem je neochota drobných podnikatelů zprovoznit chybějící služby.

Tabulka 4: SWOT analýza Dopravního terminálu Cheb

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ○ Vyřešení otázky integrovaného dopravního systému. ○ Zkrácen přestup z MHD na železniční dopravu. ○ Odklon dálkových spojů mimo centrum. ○ Zlepšení dopravní situace v centru. ○ Zázemí pro cestující. ○ Sjednocuje regionální i dálkové spojení. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Větší vzdálenost od historického centra. ○ Malé záchytné parkoviště. ○ Vysoké investiční náklady. ○ Plánované služby nejsou zprovozněny. ○ Terminál není napojen na cyklotrasy. ○ Špatné zastřešení terminálu. ○ Špatně realizovaná příchozí cesta k centrální budově.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ○ Možnost získání dotací z EU. ○ Zprovoznění služeb: příležitost pro drobné podnikatele. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nezískání finančních prostředků na rekonstrukci nádražní budovy. ○ Ocelové nosné konstrukce vytváří nebezpečí při bouřce. ○ Možná srážka autobusu a člověka.

6.3 Perspektivy

Nový Dopravní terminál Cheb je třetí dostavěný v Karlovarském kraji. Jeho výstavbou došlo k výraznému zlepšení zázemí pro cestující. Město Cheb si od tohoto terminálu slibovalo, že vznikne vysoce reprezentativní a moderní vstupní brána do města. Na tomto základě byla i plánovaná absolutní přednost autobusům přijíždějícím do tohoto terminálu. Světelná křižovatka před vjezdem do terminálu je umístěna na vrcholu kopce a proto měli mít řidiči autobusů k dispozici rádiové spojení k semaforům, a možnost přepnout světelný ukazatel do polohy volný průjezd (zelenou). Bohužel do dnešního data se nepodařilo vhodné zařízení zajistit a řidičům umožnit snadněji výjezdy a vjezdy do dopravního terminálu. Dle mého názoru a i názoru dalších spoluobyvatel města Chebu, jde opravdu o stavbu moderní, která byla v našem městě zapotřebí. Na druhou stranu výstavbu tohoto terminálu doprovázelo několik problému, které se mi nelíbí. V první řadě došlo k vykácení několika vzrostlých stromů, byla vykácena ostatní vegetace z důvodu likvidace přilehlého parčíku u původního terminálu a to zmenšením na jednu třetinu. Myslím si, že tím byla zrušena přirozená bariéra, která zachycovala zvýšenou prašnost a hluk z činnosti terminálu, podle tvrzení města Cheb, tyto dřeviny byly ve špatném zdravotním stavu. Součástí projektu tak bylo vytvořit novou doprovodnou zeleň ve zbývajícím pásmu bývalého parčíku, ale i tři roky po dokončení výstavby terminálu tuto bariérovou zeleň postrádáme. Doporučovala bych, aby město Cheb sjednalo nápravu výše uvedených skutečností, a vylepšilo tím celkový pohled na nový Dopravní terminál Cheb. Domnívám se, že stromů v parcích není nikdy dost. Jednou z dalších potíží, které doprovázely výstavbu, bylo i snížení kapacity přilehlého parkoviště pro osobní automobily. V době výstavby byly na toto parkoviště přeneseny některé nástupní a výstupní stanice s parkováním autobusového parku. Samozřejmě vím a chápu, že toto opatření bylo nutno zavést z hlediska umožnění provádění výstavby.

Po zprovoznění nového terminálu došlo rovněž k navýšení počtu obyvatel, kteří ve větší míře využívají autobusové a železniční spoje a malé odstavné parkoviště již nestačí. Proto do budoucna bychom měli čerpat potřebné finanční prostředky z některých fondů EU pro dokončení okolí nového terminálu a zvětšením parkovací kapacity pro osobní vozy i prostřednictvím parkovacího domu. Z mého pohledu by bylo také dobré přivést k tomuto terminálu bezpečnou cyklostezku a propojit tím všechna významná místa v Chebu. Došlo

by tím i k většímu využití Dopravního terminálu Cheb a zvýšení počtu cestujících. Poslední věcí, kterou vidím jako negativní a nevhodné je sama stavba. Cílem projektu bylo zastřešení všech stání čekajících cestujících, a také zlepšení komfortu služeb v centrální budově. Tento záměr se ale podle mě plně nepovedl. Nástupní a výstupní stanice jsou sice chráněny střechou i bočními stěnami proti povětrnostním vlivům, ale z vlastní zkušenosti pravidelně cestujícího, který využívá tento terminál pro cestování, musím konstatovat, že ochrana před větrem a deštěm je nedostačující. Mezi střechou a bočními stěnami jsou totiž průduchy, kterými na cestující prší, popřípadě sněží a ochrana je tudíž nedostatečná. Rovněž příchozí cesta k centrální budově je sice zastřešená, ale střecha je ve značné výšce a je vedena ve stejné šíři jako průchozí cesta. Z toho vyplývá, že nezabraňuje povětrnostním vlivům a plní pouze funkci estetickou. Při návštěvě centrální budovy dopravního terminálu si nelze nepovšimnout výstražných cedulí na ocelových nosnících celé konstrukce s textem, doporučujícím nedotýkat se při bouři. Zakončení této konstrukce je vysoko nad střechou centrální budovy v otevřeném prostoru a riziko zasažením bleskem je o to větší.

Dalším krokem k zlepšení služeb v dopravě vidím rekonstrukci chebského nádraží. Tato budova je architektonicky zajímavá a pochází z 50. let minulého století. V současné době je jen částečně využívána. Myslím si, že by stálo za zvážení rekonstrukce tohoto objektu a to včetně nenásilného propojení s novým dopravním terminálem pro autobusy a efektivnějším využitím této budovy.

ZÁVĚR

Bakalářská práce měla za cíl co nejlíže seznámit s Euroregionem Egrensis. Za prvé bylo potřeba vysvětlit pojmy hranice a příhraniční spolupráce. Toto je v teoretické části vysvětleno a to i na základě historických souvislostí. Činnost euroregionů by nebyla možná bez nějaké organizační struktury. Samozřejmě s tím souvisí i formy financování činností euroregionů. Euroregionů je v Evropské Unii značné množství a proto jsem se v teoretické části zaměřila jen na Euroregion Egrensis, který leží na Česko – Bavorském a Česko – Saském pohraničí. Popsala jsem jeho vznik z historického hlediska, jeho strukturu, financování a rozvoj. Tento Euroregion vznikl v roce 1993 a tudíž má poměrně dlouhou historii. Důkazem je mnoho realizovaných společných projektů, které jsem také zmínila v mé bakalářské práci.

Hlavním a stěžejním tématem v tomto regionu je rozvoj cestovního ruchu. Pro tento rozvoj je důležitá dopravní infrastruktura v Euroregionu Egrensis. Vzhledem k této skutečnosti jsem se v bakalářské práci soustředila na analýzu tří ukončených projektů dopravy. Prvním projektem byla Cyklostezka Cheb – Waldsassen II. etapa. Tímto projektem se realizoval pouze dílčí úsek z celkového záměru propojit Německo – České příhraničí a napojit mezinárodní cyklostezky s pátevní cyklostezkou podél řeky Ohře. Z tohoto pohledu je projekt užitečný a důležitý. Na základě mé analýzy jsem došla k závěru, že tento projekt splnil svůj účel. Jeho využití je značné a to jak ze strany českého, tak i ze strany německého obyvatelstva. Částka vynaložená na tento projekt se zcela určitě vyplatila. Dle všeobecného názoru využití finanční prostředky odpovídají odvedené práci. Jelikož jsem sama uživatelem cyklostezky, hodnotím ji velmi pozitivně. Jediné negativum, které vidím je, že tato stezka končí před městem Cheb, a naproti tomu, cyklostezka podél řeky Ohře, začíná za městem Cheb. Myslím si, že by stálo za zamýšlení připravit další projekt na vytvoření bezpečné cyklostezky, která by vedla městem Cheb.

Druhým projektem mé bakalářské práce byl dopravní systém EgroNet, který začal fungovat v roce 2000. Jedná se o systém přeshraniční hromadné dopravy. Železniční přeprava přímo navazuje na přepravu autobusovou. V současné době se na tomto systému podílí 63 dopravců. Prvotní myšlenkou tohoto projektu bylo zjednodušení přepravy z jednoho státu do druhého, hlavně pro obyvatele. EgroNet měl podpořit rozvoj cestovního ruchu. Podmínky pro přepravu jsou stejné jak pro české obyvatele tak i

německé. Celkově řečeno železniční doprava je z hlediska životního prostředí lépe hodnocena než přeprava automobilová. V 2006 byl EgroNet oceněn Cenou ochrany životního prostředí a v roce 2008 Cenou Svobodného státu Bavorsko za zásluhy v oblasti veřejné místní osobní dopravy. Vzhledem ke zvyšujícímu počtu takto přepravujících se osob, si myslím, že tento projekt splnil svůj předem vytyčený cíl. Prostředky vynaložené Evropskou Unií byly určitě vynaloženy dobře vzhledem k účelu využití. EgroNet není využíván pouze turisty, kteří mají převahu hlavně o víkendech, ale i lidmi pravidelně dojíždějícími do zaměstnání. Myslím si, že v budoucnosti by bylo dobré se zabývat myšlenkou dalšího využití systému EgroNet. V současné době slouží pouze pro přepravu osob, ale dal by se využít i pro přeshraniční nákladní přepravu. Vycházím ze skutečnosti, že poměrně dost německých firem přesunulo výrobu na českou stranu hranice. Současně si myslím, že by se tento systém dal zavést i v jiných regionech českého pohraničí.

Poslední téma, které jsem zahrnula do analýzy v mé praktické části je Dopravní terminál Cheb. Tento projekt byl realizován na základě Programu rozvoje Karlovarského kraje. Teoreticky se dá říci, že nebyl zaměřen na zvýšení turistického ruchu, ale na zlepšení celkové kvality cestování. Jednalo se o rekonstrukci autobusového nádraží v Chebu. Dle mého názoru byl pojat velice pompézně. Souhlasím s názorem, že nová budova terminálu je velice moderní, ale občanům se vzhledem k okolní zástavbě nezamlouvá. Také jsem přesvědčena o tom, že může být i nebezpečná, což dokladují varovné nápisy „Nedotýkat se za bouře“ umístěné na skeletu této stavby. Od roku 2013, kdy proběhlo předání, se nepovedlo umístit veškeré služby do tohoto terminálu, což hodnotím jako negativum. Na otázku, zda terminál splnil svůj účel, musím bohužel říct, že nesplnil. I přes to, že nedokážu zhodnotit, kolik může stát rekonstrukce silničního povrchu, se mi zdá cena 117 milionů vysoká. Dalším negativem, které na tomto terminálu vidím, je likvidace okolní zeleně. Doporučovala bych, co nejdříve zprovoznit služby plánované v centrální budově tohoto terminálu.

Celkově projekty realizované v rámci Euroregionu Egrensis hodnotím pozitivně. Samozřejmě by bylo prospěšné v nich pokračovat. Při zpracování této bakalářské práce jsem se zabývala dvěma myšlenkami. První, která mě napadla, byla: vznikl by Euroregion Egrensis bez finanční podpory Evropské Unie? Myslím si, že ano, i když v menší míře. Určitě by byl možný vznik dopravního systému (v mé práci EgroNet), také by bylo možné

navázat kulturně – sociální kontakty. Cyklostezka by vznikla také spontánně, protože cykloturistika je fenomén dnešní doby.

V případě negativního scénáře vývoje v Evropě při rozpadu Evropské unie, by mohlo dojít k zastavení některých činností Euroregionu Egrensis. Myslím si, že by se jednalo pouze o větší projekty vyžadující finanční podporu. Co se týká mezilidských vztahů, spolupráce by i nadále pokračovala.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

ZICH, František. Nositelé přeshraniční spolupráce na česko-německé hranici. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 1999, 105 s. Working papers. ISBN 80-85950-67-7.

JETMAR, Marek. Cestovní ruch v příhraničních oblastech. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola hotelová v Praze 8, 2007, 122 s. ISBN 978-80-86578-65-1.

BRANDA, Pavel. Euroregiony v České republice. Komparativní analýza. Současná Evropa, 2009, vol. 14, no. 1, s. 71 – 101.

NETOLICKÝ, Václav. Euroregiony: úvod do problematiky. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2007, 75 s. ISBN 9788086754789.

JEŘÁBEK, Milan, Jaroslav DOKOUPIL a Tomáš HAVLÍČEK. České pohraničí - bariéra nebo prostor zprostředkování?. Vyd. 1. Praha: Academia, 2004, 296 s., [8] s. barev. obr. příl. ISBN 80-200-1051-3.

JEŘÁBEK, Milan (ed.). *Geografická analýza pohraničí České republiky*. 2., nezměn. vyd. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 1999. Sociological papers. ISBN 80-85950-91-x.

WOKOUN, René. Regionální a strukturální politika Evropské unie: obecná východiska, implementace a monitorování: René Wokoun. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2004, 78 s. ISBN 80-245-0734-x.

HOUŽVIČKA, Václav. Česko-Německé souvislosti: Vzdalující se minulost. 2005, roč. 3, č. 2, s. 7-8, ISSN 1214-4622.

HOUŽVIČKA, Václav. Analýza a předpokládaný vývoj hraničních oblastí ČR-SRN: Výzkumný projekt Ministerstva zahraničních věcí ČR RB 6/5/3. Praha. 2003.

Seznam použitých internetových zdrojů

JIROUSEK, J. Euroregiony. [online]. © 2004-2005 [cit. 2015-10-9]. Dostupné z: <http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/euroregiony>

Regionální sdružení obcí a měst EUREGIO EGRENSIS. [online]. [cit. 2015-11-05]. Dostupné z: http://www.euregio-egrensis.org/cz/o-sdruzeni/organizacni-struktura/page/org_struktura/

SCHMIEDTOVÁ, V. Příhraničí [online]. © 1996-2015 [cit. 2015-11-7]. Dostupné z: <http://www.radio.cz/cz/rubrika/cestina/prihranici>

Regionální sdružení obcí a měst EUREGIO EGRENSIS. [online]. [cit. 2015-11-15]. Dostupné z: http://euregio-egrensis.org/cz/projekty/cestovni-ruch/page/cest_ruch/

Regionální sdružení obcí a měst EUREGIO EGRENSIS. [online]. [cit. 2015-11-15]. Dostupné z: http://euregio-egrensis.org/cz/projekty/vymenny-skolni-rok/page/skolni_rok/

Regionální sdružení obcí a měst EUREGIO EGRENSIS. [online]. [cit. 2015-11-15]. Dostupné z: http://euregio-egrensis.org/cz/projekty/letni-tabor/page/letni_tabor/

Regionální sdružení obcí a měst EUREGIO EGRENSIS. [online]. [cit. 2015-11-15]. Dostupné z: <http://www.euregio-egrensis.org/cz/projekty/cyklotrasa-ee/page/cyklotrasa/>

ŠŤASTNÍK, P. Vzájemná spolupráce vybraných euroregionů. [online]. Brno, 2006. [cit. 2016-01-06]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Ekonomicko-správní fakulta, Regionální rozvoj a správa, Vedoucí bakalářské práce: Ing. Dora Jirásková. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/73723/esf_b/Pavel_Stastnik_BP.pdf

Businessinfo. *Euroregiony*. [online]. [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/euroregiony-1836.html>

Programový dokument Cíl 3/Ziel 3 Programu na podporu přeshraniční spolupráce 2007 - 2013 mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko. [online]. [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: http://www.ziel3-cil3.eu/media/cs/2011-08-10_Programmdokument_genehmigt_9811_CZ.pdf

BERMAN GROUP. Studie „Budoucnost uprostřed Evropy – možnosti přeshraniční spolupráce v česko-saském pohraničí“. [online]. © 2013 [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: http://www.kr-karlovarsky.cz/region/projektyKK/documents/Studie_Strategie.pdf

CHOVANEC, I. EgroNet. [online]. [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: <http://www.railvolution.net/czechraildays/2002/seminare/rd06.pdf>

EgroNet. *EgroNet – našel svoje místo v Evropě*. [online]. [cit. 2016-02-14]. Dostupné z: <http://uprostred-evropy.eu/cs/egronet>

Projekt RDS. [online]. © 2010 [cit. 2016-02-14]. Dostupné z: <http://www.egronet.cz/rds.html>

NAVRÁTIL, M. Železničář. *Egromet oslavil 15 let, těší se velké oblibě Čechů i cizinců*. [online]. © 2012 [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/zpravodajstvi/egromet-oslavil-15-let--tesi-se-velke-oblibe-cechu-i-cizincu/-9504/>

Regionální operační program NUTS II. Severozápad pro období 2007 – 2013. [online]. © 2007 [cit. 2016-02-20]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/6a38e566-8ef0-4419-a9f5-b70c152d1535/ROP-NUTS-II-Severozapad_6a38e566-8ef0-4419-a9f5-b70c152d1535.pdf

Rozvoj regionu: Informační portál Karlovarského kraje. *Dopravní terminál Cheb*. [online]. [cit. 2016-02-20]. Dostupné z: http://www.kr-karlovarsky.cz/region/projektyKK/stranky/Dop_term_Cheb/dtch.aspx

Cheb. *Dopravní terminál Cheb*. [online]. [cit. 2016-02-20]. Dostupné z: <http://www.cheb.cz/dopravni-terminal-cheb/d-924033>

Stavby Karlovarského kraje. *Dopravní terminál Cheb*. [online]. © 2016 [cit. 2016-02-20]. Dostupné z: <http://stavbykarlovarska.cz/cz/hlasovani/dopravni-terminal-cheb-97>

Seznam použitých jiných zdrojů

Archiv městského úřadu Cheb

SEZNAM ZKRATEK

- FMP - Fondy malých projektů
- PHARE - Polsko a Maďarsko: pomoc k přestavbě hospodářství
- CBC - Cross Border Co-operation = přeshraniční spolupráce
- SFMP - Společný fond malých projektů
- NUTS - Územní celky vytvořené pro statistické účely Eurostatu
- OPPS - Operační program přeshraniční spolupráce
- SRN - Spolková republika Německo
- ES - Nařízení evropského společenství
- RDS - Rozvojová dopravní společnost
- ROP - Regionální operační program
- SWOT - Metoda, jejíž pomocí je možné identifikovat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby daného projektu.

SEZNAM TABULEK

Seznam tabulek

Tabulka 1: Významová matice pojmu euroregion	15
Tabulka 2: SWOT analýza cyklostezka Cheb - Waldsassen II. etapa	38
Tabulka 3: SWOT analýza EgroNet	45
Tabulka 4: SWOT analýza Dopravní terminál Cheb	51

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Charvátová Eliška

Obor: Evropská hospodářskosprávní studia

Forma studia: prezenční

Název práce: Analýza činnosti Euroregionu Egrensis

Rok: 2016

Počet stran textu bez příloh: 47

Celkový počet stran příloh: 0

Počet titulů českých použitých zdrojů: 9

Počet jiných použitých zdrojů: 1

Počet internetových zdrojů: 19

Vedoucí práce: Mgr. Lukáš Novotný, M.A. Dr.