

Vliv dopravní infrastruktury na využití průmyslových zón v Moravskoslezském kraji

Bc. Lukáš Gřešek

Diplomová práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš GRĚŠEK**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Vliv dopravní infrastruktury na využití průmyslových zón v Moravskoslezském kraji**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Popište vybrané lokalizační teorie týkající se problematiky dopravních faktorů.
- Vymezte obecné pojmy týkající se průmyslových zón.

II. Praktická část

- Popište dopravní infrastrukturu České republiky a Moravskoslezského kraje.
- Analyzujte současný stav průmyslových zón v Moravskoslezském kraji a jejich dopravní napojení.
- Zhodnoťte význam vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón v Moravskoslezském kraji.

Závěr

Rozsah práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
[2] HENDL, J. Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. 2. aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7367-485-4.
[3] ZELENÝ, L., PEŘINA, L. Doprava: dopravní infrastruktura. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.
[4] WOKOUN, René et al. Ekonomika v prostoru: svět, střední Evropa, EU, OECD, ČR. Praha: Linde, 2008. 189 s. ISBN 978-80-7201-698.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Milan Damborský
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 29. března 2010
Termín odevzdání diplomové práce: 3. května 2010

Ve Zlíně dne 29. března 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



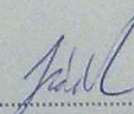
prof. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně 28. 4. 2010



1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací.

(1) Vysoká škola nevýdělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlíďne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Cílem této diplomové práce je zhodnocení vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón v Moravskoslezském kraji.

V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy spojené s danou problematikou – dopravní infrastruktura, průmyslové zóny a lokalizace průmyslové výroby.

Praktická část se pak zabývá samotným zkoumáním určeného téma diplomové práce. Je zde popsána dopravní infrastruktura České republiky, základní charakteristiky Moravskoslezského kraje, dopravní infrastruktura Moravskoslezského kraje a jednotlivé průmyslové zóny Moravskoslezského kraje. Míra vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón je určována pomocí MasterCard analýzy na konci praktické části.

Klíčová slova: Průmysl, Doprava, MasterCard, Analýza, Moravskoslezský kraj

ABSTRACT

The main goal of this thesis is to evaluate the influence of transport infrastructure on the availability of industrial zones in the Moravian-Silesian Region.

A theoretical part explains fundamental terminology associated with the thesis – transport infrastructure, industrial zones and localisation of industrial production.

The second part of the thesis engage actual examination of the theme of the thesis. There is described transportation infrastructure in Czech republic, basic characteristics of Moravian-Silesian Region, transportation infrastructure in Moravian-Silesian Region and particular industrial zones in Moravian-Silesian Region. Volume of influence of transport infrastructure on the availability of industrial zones is determined by MasterCard analysis at the end of the practical part.

Keywords: Industry, Transportation, MasterCard, Analysis, Moravian-Silesian Region

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé diplomové práce, panu Ing. Milanu Damborskému za zodpovědné vedení v průběhu jejího zpracování, za průběžné poskytování neocenitelných rad a také za přátelský přístup při naší spolupráci.

Dále chci poděkovat panu Mgr. Jřímu Novosákovi, Ph.D., za poskytnutí cenných rad týkajících se analytické části mé práce.

V neposlední řadě chci poděkovat také mé rodině, mé přítelkyni a všem mým přátelům, kteří mi byli po celou dobu oporou a měli se mnou trpělivost nejenom v průběhu zpracování diplomové práce.

Motto

„Život beze strachu je nudný, život ve strachu je zbytečný.“

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A PRŮMYSLOVÁ ZÓNA – ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA	12
1.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	12
1.2 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY.....	14
2 DOPRAVA A INVESTIČNÍ ATRAKTIVNOST	16
2.1 KLASICKÝ MODEL LOKALIZACE ZEMĚDĚLSKÝCH ČINNOSTÍ.....	16
2.2 LOKALIZAČNÍ TROJÚHELNÍK.....	18
2.3 MODEL LOKALIZACE PRŮMYSLOVÝCH ČINNOSTÍ.....	18
2.4 DALŠÍ TEORIE LOKALIZACE PRŮMYSLOVÉ VÝROBY.....	19
2.5 KONCENTRICKÝ MODEL USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA.....	20
2.6 NOVÁ EKONOMICKÁ GEOGRAFIE.....	21
II PRAKTICKÁ ČÁST	23
3 OBECNÉ CHARAKTERISTIKY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČESKÉ REPUBLIKY	24
3.1.1 Silniční síť.....	24
3.1.2 Železniční síť.....	25
3.1.3 Letiště.....	26
4 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	27
5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	30
5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	30
5.1.1 Místa vhodná k překročení státní hranice.....	31
5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	33
5.3 LETECKÁ DOPRAVA.....	33
6 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	35
6.1 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA BOLATICE.....	35
6.1.1 Dopravní dostupnost:.....	35
6.2 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA ČESKÝ TĚŠÍN – POD ZELENOU.....	37
6.2.1 Dopravní dostupnost:.....	37
6.3 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM – MARTINSKÁ ČTVRŤ.....	39
6.3.1 Dopravní dostupnost:.....	39
6.4 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA FRÝDEK-MÍSTEK – CHLEBOVICE.....	41
6.4.1 Dopravní dostupnost:.....	41
6.5 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA FRÝDEK-MÍSTEK – LÍSKOVEC.....	43
6.5.1 Dopravní dostupnost:.....	43
6.6 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA KARVINÁ – NOVÉ POLE A NOVÉ POLE II.....	45
6.6.1 Dopravní dostupnost:.....	46
6.7 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA KRNOV – ČERVENÝ DVŮR.....	47
6.7.1 Dopravní dostupnost:.....	47

6.8	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA KRNOV – ČERVENÝ DVŮR II. ETAPA.....	48
6.8.1	Dopravní dostupnost:	49
6.9	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA NOŠOVICE.....	49
6.9.1	Dopravní dostupnost:	50
6.10	PODNIKATELSKÝ PARK KOPŘIVNICE	51
6.10.1	Dopravní dostupnost:	52
6.11	PRŮMYSLOVÝ PARK NOVÝ JIČÍN – DOLNÍ PŘEDMĚSTÍ.....	53
6.11.1	Dopravní dostupnost:	53
6.12	ORLOVSKÁ PRŮMYSLOVÁ A PODNIKATELSKÁ ZÓNA S.R.O.....	55
6.12.1	Dopravní dostupnost:	55
6.13	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA OSTRAVA – HRABOVÁ + HRABOVÁ CTP INVEST	57
6.13.1	Dopravní dostupnost:	57
6.14	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA OSTRAVA – MOŠNOV	58
6.14.1	Dopravní dostupnost:	59
6.15	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA PASKOV – BÝVALÝ SKLENÍKOVÝ AREÁL.....	60
6.15.1	Dopravní dostupnost:	61
6.16	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA RÝMAŘOV.....	62
6.16.1	Dopravní dostupnost:	62
6.17	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA TŘANOVICE.....	64
6.17.1	Dopravní dostupnost:	65
6.18	PRŮMYSLOVÁ A LOGISTICKÁ ZÓNA TOŠANOVICE-TŘANOVICE	66
6.18.1	Dopravní dostupnost:	66
6.19	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA HNOJNÍK – TŘANOVICE.....	68
6.19.1	Dopravní dostupnost:	68
6.20	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA TŘINEC – BALINY	70
6.20.1	Dopravní dostupnost:	70
7	MASTERCARD ANALÝZA	73
7.1	STATISTICKÉ TABULKY.....	73
7.2	PROCENTNÍ HODNOTY VŮČI NEJHORŠÍMU KRAJI	73
7.3	VÁHY INDIKÁTORŮ.....	74
7.4	INVESTIČNÍ A TRAKTIVNOST JEDNOTLIVÝCH ZÓN Z HLEDISKA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	74
8	ZHODNOCENÍ VLIVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA OBSAZENOST PRŮMYSLOVÝCH ZÓN.....	76
	ZÁVĚR.....	80
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	81
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	86
	SEZNAM OBRÁZKŮ	88
	SEZNAM TABULEK.....	89
	SEZNAM PŘÍLOH.....	90

ÚVOD

Dopravní infrastruktura je jedním z nejdůležitějších faktorů působících na investiční atraktivnost každého území. V České republice byla v zásadě koncipována již v období průmyslové revoluce, tedy ve druhé polovině 19. století. V dnešní době se vyznačuje relativní hustotou, avšak nedostatečnou kvalitou a to jak po kapacitní, tak po technické stránce.

K tomuto faktu, mimo jiné, přihlížejí při lokalizaci své výroby jak velké, tak i malé průmyslové subjekty, které jsou důležitou součástí vnitřní struktury regionů. Tyto subjekty se pak nezanedbatelnou měrou podílejí na rozvoji regionu a na životní úrovni jeho obyvatelstva. Z hlediska regionálního rozvoje je tedy přínosné vyhodnotit, do jaké míry se rozmístění průmyslu odvíjí od stavu dopravní infrastruktury.

Cílem této diplomové práce je zhodnocení vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón v Moravskoslezském kraji.

Práce se nejprve zaměřuje na teoretickou dimenzi problematiky, která má silnou vazbu na lokalizační teorie.

Praktická část práce se zaměřuje na zkoumání skutečného stavu dané problematiky. Nejprve je uvedena dopravní infrastruktura České republiky, poté základní charakteristiky Moravskoslezského kraje, následuje analýza dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje a analýza současného stavu průmyslových zón Moravskoslezského kraje ve vazbě na dopravní napojení.

Stěžejní částí práce je zhodnocení významu vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón v Moravskoslezském kraji.

V práci byly použity především tyto metodické postupy: studium odborné literatury a dalších zdrojů informací, zaměřených na tuto tématickou oblast, studium mapových podkladů, dotazníkové šetření, multikriteriální analýza, MasterCard analýza, statistické metody a metody vlastního šetření, jež sestávají z konzultací s odborníky, realizované v průběhu psaní diplomové práce.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A PRŮMYSLOVÁ ZÓNA – ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA

V této kapitole jsou objasněny základní pojmy, související s tématem diplomové práce.

1.1 Dopravní infrastruktura

Dopravní síť je jednou z nejdůležitějších podmínek pro rozvoj daného území. Obecně se dá konstatovat, že rozvojový potenciál je vyšší v oblastech, které jsou po této stránce vybaveny lépe. Budování a udržování dopravní infrastruktury je však zároveň velmi finančně náročné, pokud je přikročeno k určitým změnám, bývají tyto dlouhodobé. Požadavky na dopravu často zaostávají za potřebami rozvoje dané oblasti, navíc je toto odvětví nejvíce územně diferencované v porovnání s ostatním technickým vybavením území potřebným pro rozvoj.¹

V období po roce 1989 dochází v České republice k důležitým změnám v rozsahu i struktuře dopravy. Změny zasáhly také směřování hlavních dopravních tahů republiky. Lze říci, že železniční doprava byla rozsáhlá a do jisté míry odpovídala stávajícím potřebám, na druhou stranu doprava silniční za potřebami značně zaostávala. Tento fakt se negativně odrazil při nárůstu silniční dopravy po roce 1989, oproti tomu železniční doprava se ve stejném období dostala do útlumu.²

Během desetiletí 1995-2005 došlo k radikální změně poměru mezi železniční a silniční nákladní dopravou. A tak zatímco pokles přepravy zboží oproti roku 1995 činil v roce 2005 v železniční dopravě 21,4% a v silniční dopravě 17,7%, tak výkony v tunokilometrech v daném období v železniční dopravě poklesly na 65,7% a v silniční dopravě vzrostly na 295,6%. Tento rozdíl plyne ze zvýšení přepravní vzdálenosti silniční dopravy, která v roce 1995 činila 26,2 km na 94,2 km v roce 2005. Během tohto období došlo ke změně vnitřní nákladní dopravy, kdy proběhlo snížení využívání železnice pro přepravu produkce menších firem, druhým faktorem pak je, že se Česká republika stala tranzitním místem kamionů projíždějících střední Evropou.³

¹ Wokoun, 2008: 115

² Wokoun, 2008: 115

³ Wokoun, 2008: 116-117

Tento rychlý nárůst silniční nákladní přepravy zapříčinil přetížení stávající dopravní sítě, především na hlavních tazích, bylo tedy nutné budovat dálniční síť. Toto se často dělo na vrub kvalitě silnic II. a III. třídy, jež byly převedeny pod správu jednotlivých krajů. Silniční síť u nás je všeobecně nerovnoměrně rozložena. Především v Čechách je vidět její monocentrické uspořádání s centrem v Praze, kam se sbíhají hlavní komunikace. Na Moravě je situace příznivější díky dopravním centrům v Brně a Olomouci, na druhou stranu Slezsko je silniční dopravou obsluhováno podstatně hůř. Stále větší přepravní nároky přetěžují naši silniční síť, avšak zároveň území okolo hlavních dopravních tahů získává na přitažlivosti pro možné investory – právě v zázemí hlavních tahů jsou lokalizovány nové výrobní a logistické kapacity.⁴

V rámci železniční dopravy vznikla hlavně potřeba modernizace železniční sítě. Dle koncepce rozvoje dopravy se železniční nákladní doprava má orientovat na rychlou dálkovou a meziregionální dopravu, zapojenou do logistického procesu. Proto probíhají stavby a modernizace železničních koridorů a rekonstrukce klíčových železničních uzlů. Výhledově se počítá s konstrukcí vysokorychlostních železničních tratí.⁵ Výstavba těchto vysokorychlostních tratí je zatím pouze ve fázi plánování. Vyhodnocování jednotlivých variant vysokorychlostních tratí bude vypracováno na základě výsledků posouzení hlavních hledisek - ekonomického, vlivu na životní prostředí, urbanistického, vztahu na obyvatelstvo i vztahu k ostatním druhům dopravy.⁶

Letecká a vodní doprava jsou v rámci České republiky spíše vedlejšími prvky v dopravní infrastruktuře. V letecké dopravě je většina přepravy koncentrována na letiště Praha-Ruzyně, zde je nutno dále navyšovat jeho kapacitu a lépe řešit dopravní spojení letiště a Prahy. Vodní doprava pak má pouze doplňující význam, pro její funkční napojení na evropskou síť vodních cest je potřeba zlepšit technické podmínky na dolním Labi.⁷

⁴ Wokoun, 2008: 117-118

⁵ Wokoun, 2008: 117-118

⁶ Ministerstvo dopravy ČR: Železniční vysokorychlostní tratě

⁷ Wokoun, 2008: 119

1.2 Průmyslové zóny

Průmyslové zóny představují významné, perspektivní plochy, případně plochy s objekty, které jsou připraveny k okamžitému zahájení investičních projektů.⁸ Samotný pojem „průmyslová zóna“ můžeme všeobecně vysvětlit jako ucelený soubor kompaktních kompaktních univerzálních objektů vhodných pro lehkou, hygienicky nezávadnou výrobu s účelně řešenou dopravou a značným podílem zeleně mezi jednotlivými objekty. Samotný výrobní provoz je sitován dovnitř jednotlivých objektů, jež zpravidla postrádají oplocení s možností volného pohybu návštěvníků. Jde tedy o ucelený komplex průmyslu a služeb s integrovanými funkcemi odborného charakteru. V rámci komplexu jde o maximální využití vzájemné podpory jednotlivých firem při výměně informací, poradenství, společné prezentace a užívání kontaktů. Tato spolupráce má jednotlivým aktérům napomoci k lepším výsledkům v rámci jejich činnosti.⁹

V České republice představují průmyslové zóny relativně nový jev, na mezinárodní scéně jde však o oblast, která se rozvíjí již od konce 50. let. V té době šlo především o tvorbu zón volného obchodu, které jsou využívány pro dovoz materiálu z jiných zemí, jeho zpracování a následný vývoz výsledného produktu – z hlediska jejich funkce byla tato území oplocena vůči okolí. Zároveň byly lokalizovány v těsné blízkosti velkých letišť a přístavů. Typickým příkladem zóny volného obchodu je volná zóna u letiště Shannon v Irsku otevřená v roce 1958. Tato byla tak úspěšná, že po sedmi letech svého provozu představoval její vývoz jednu třetinu vývozu celého Irska. Také je vhodné poznamenat, že i přes svou původní orientaci na průmysl se v ní postupně začaly umisťovat i podniky poskytující služby.¹⁰

I v České republice v minulosti uvažovalo o založení podobné bezcelní zóny volného obchodu, nerealizovaly se však a nyní v souvislosti s členstvím České republiky v EU tyto úvahy ztratily svůj význam. Jako velice účinné se však ukázalo vytváření průmyslových zón, které jsou atraktivní jak pro domácí, tak i pro zahraniční investory.¹¹

Vymezení ploch určených pro průmyslový rozvoj je dlouhodobě významná záležitost. Zahrnuje územní přípravu, vymezení bližšího profilu využití průmyslové zóny, řešení

⁸ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

⁹ Průmyslove-zony.cz: Průmyslové zóny

¹⁰ Wokoun, 2008: 144

¹¹ Wokoun, 2008: 145

vlastnických vztahů k pozemkům a aktivity směřující k získávání investorů. Pokud má průmyslová zóna větší plochu a předpokládá se zde účast více investorů, pak je třeba zajišťovat také některé ze služeb technického a obchodního charakteru, případně občanských služeb při větším počtu zaměstnanců. Seznamy průmyslových zón vytvářejí různé organizace, jako jednu z nejvýznamnějších lze označit CzechInvest. Vzhledem k podrobnosti podkladů k jednotlivým zónám jsou však lepší materiály krajských orgánů.¹²

Průmyslové zóny jsou relativně rovnoměrně rozloženy po celé republice, vyskytují se v 76 okresech, ve 148 správních obvodech obcí s rozšířenou působností. Účel většiny zón je v materiálech krajských orgánů nejasně vymezen – zde lze vysledovat, že většina průmyslových zón je budována s cílem získat jakéhokoliv, nekonkrétního investora a je tedy pravděpodobné, že značný počet z nich zůstane využit jen z části, nebo vůbec.¹³

Při budování průmyslové zóny je třeba zajistit dobré podmínky, hlavně geografickou polohu a dopravní infrastrukturu. Dalšími výhodami, které činí jednotlivé zóny atraktivnější v očích investorů, jsou především statutární postavení obce a vhodné zázemí. Od toho se odvíjí fakt, že velké a střední zóny jsou přimknuty převážně k velkým centrům, případně rozvojovým oblastem s vyspělou a rozmanitou pracovní silou, infrastrukturou a dalšími technickými a obchodními službami. Hospodářsky méně vyspělá území se orientují více na malé průmyslové zóny s nižšími nároky.¹⁴

¹² Wokoun, 2008: 145

¹³ Wokoun, 2008: 146

¹⁴ Wokoun, 2008: 146-147

2 DOPRAVA A INVESTIČNÍ ATRAKTIVNOST

Téma diplomové práce v sobě integruje dvě zásadní problematiky. První je problematika dopravy, respektive dopravní infrastruktury a druhou je problematika investiční atraktivnosti.

Problematika dopravy je významnou integrovanou složkou geografie, kde se postupem času vymezila samostatná oblast geografie dopravy.

Problematika investiční atraktivnosti patří mezi klíčová témata ekonomie. Vedle ekonomie je významně akcentována opět v geografii, zejména v geografii průmyslu.

Obě problematiky se pak silně prolínají v lokalizačních teoriích, které tak mají multidisciplinární charakter.

Lokalizací průmyslové výroby se zabývá celá řada teorií. Pro účely této diplomové práce budou na následujících řádcích stručně popsány vybrané výsledky výzkumů světově uznávaných autorů - nejdůležitější lokalizační teorie, které pracují s dopravními faktory.

Výzkum je procesem vytváření nových poznatků. Jedná se o systematický a pečlivě naplánovaný soubor činností, který je veden snahou zodpovědět kladené výzkumné otázky a přispět k rozvoji daného oboru.¹⁵

2.1 Klasický model lokalizace zemědělských činností

S koncem 19. století se rozvíjejí neoklasické lokalizační teorie. Tyto hledají obecný normativní model pro optimální umístění firem v prostoru. Za první takovouto ucelenou práci se považuje lokalizační teorie J. H. von Thüнена, publikovaná roku 1826.¹⁶

Model je založen na principech dokonalé konkurence, jež odpovídaly situaci na přelomu 18. a 19. století. Na tomto základě předpokládal, že producent nemá žádný vliv na poptávku a ceny výrobků, jež nemohou ovlivnit rozhodnutí podnikatele tedy v takovémto modelu nehrají žádnou roli. Lokalizaci výroby tak ovlivňuje pouze minimalizace nákladů.¹⁷

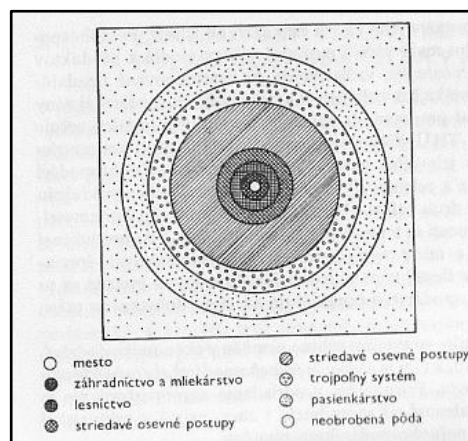
¹⁵ Hendl, 2008: 30

¹⁶ Toušek, 2008: 178-179

¹⁷ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

Rozhodujícím faktorem pro lokalizaci je dle Thünera vzdálenost odbytového trhu a s tím související náklady na dopravu produkce. Jeho model zobrazuje vhodné rozmístění různých druhů zemědělské produkce okolo centra - trhu. Pracuje s předpoklady, že prostor je izolovaný a veškerá výroba je přitahována na jedno odbytiště, trh dostává dodávky pouze ze svého zázemí, zemědělci maximalizují svůj zisk, dopravní náklady jsou dány pouze vzdáleností a všechna půda má stejnou bonitu, díky čemuž je model velmi zjednodušující. Při splnění těchto podmínek se okolo trhu vytvářejí prstence s různým využitím půdy. Produkty, které jsou nejtěžší, nebo nejméně trvalé se produkují co nejbližší trhu, v nejvzdálenějších prstencích se pak nachází produkty nejvhodnější k přepravě – lehké a trvanlivé.¹⁸

Von Thünerova teorie může být vyjádřena matematicky jako: $R = E_i \cdot (P_i - A_i) - E_i \cdot F_i \cdot k$, kde R je renta z jednotky území, k je vzdálenost od trhu, E je výnosnost produktu z jednotky území, P je tržní cena produktu, A jsou náklady produkce produktu, F je sazba za dopravu jednotky produktu na jednotku vzdálenosti, i je produkt.¹⁹



Obrázek 1: Klasický model lokalizace zemědělských činností²⁰

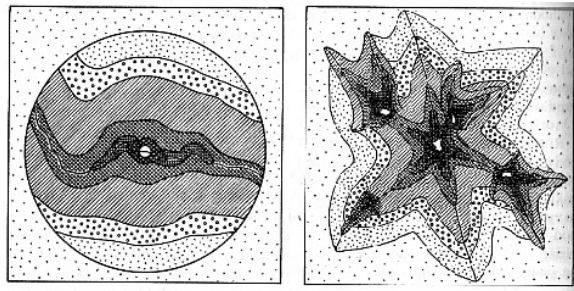
Na následujících obrázcích lze vidět, že existují také inovace tohoto modelu, které jej přibližují realitě. Na levém obrázku vidíme začlenění řeky, případně jiné dopravní cesty, která představuje levný způsob pro přepravu produkce. Obrázek vpravo pak představuje případ, kdy namísto jednoho centra existuje více odbytových trhů.²¹

¹⁸ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

¹⁹ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

²⁰ Ivanička, 1987: 142

²¹ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje



Obrázek 2: Klasický model lokalizace zemědělských činností, se zapracovanou dopravní cestou (vlevo) a s více odbytovými centry (vpravo)²²

Tato teorie je i přes své zaměření na řešení otázek spojených se zemědělstvím použitelná, díky své obecnosti, na každé odvětví ekonomiky – tedy i na průmyslovou výrobu.²³

2.2 Lokalizační trojúhelník

Von Thünenovy poznatky aplikoval na oblast průmyslových aktivit zejména W. Landhardt, jež jako první sestrojil abstraktní model pro lokalizaci průmyslového podniku. K tomuto účelu mu posloužil takzvaný lokalizační trojúhelník. Landhardt bral v potaz pouze faktor nákladů na dopravu a ideální místo pro lokalizaci průmyslového podniku vidí v těžišti trojúhelníku, jehož dva vrcholy představují místa lokalizace surovin a třetí vrchol znázorňuje odbytiště výrobků.²⁴

2.3 Model lokalizace průmyslových činností

Velký impulz pro další rozvoj tohoto vědního odvětví představuje práce A. Webera z roku 1909. Také Weber vycházel z předpokladu, že při optimálním umístění podniku jsou minimalizovány náklady. Za nejdůležitější označil přepravní náklady, narozdíl od Landhardta je však dále doplnil o náklady na pracovní sílu a aglomerační výhody.²⁵

Při lokalizování využívá, stejně jako jeho předchůdce, lokalizační trojúhelník, avšak rozlišuje různé druhy přepravovaných materiálů, ty dělí na ubikvitní a lokalizované. Dále je si vědom i významu změn objemu a váhy surovin v průběhu výrobního procesu – v

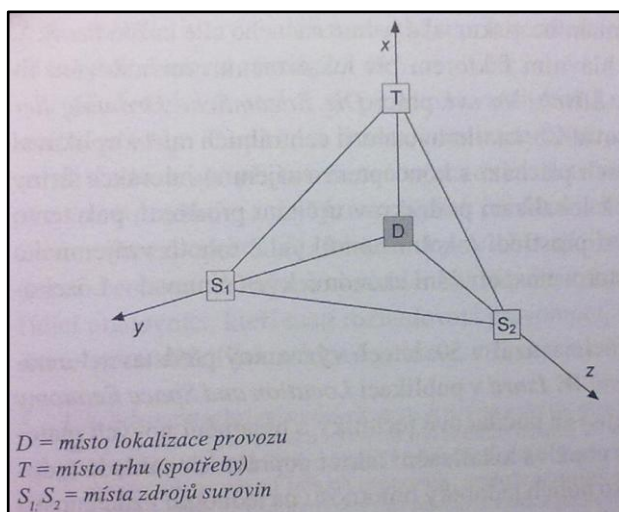
²² Ivanička, 1987: 142

²³ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

²⁴ Toušek, 2008: 179

²⁵ Toušek, 2008: 179

souvislosti s tím definoval materiálový index, který představuje množství vstupních surovin na 1 tunu hotového výrobku.²⁶



Obrázek 3: Weberův lokalizační trojúhelník²⁷

Weberův model jde vyjádřit matematicky v takovéto podobě: $TC = CT + CL + AE \rightarrow \min.$, kde TC jsou celkové náklady, CT jsou náklady na dopravu, CL náklady na pracovní sílu a AE představuje aglomerační náklady.²⁸

2.4 Další teorie lokalizace průmyslové výroby

Na konci 40. let 20. století rozpracoval Weberovu teorii vzhledem k dopravním nákladům E. M. Hoover. Tyto se dle něj skládají ze dvou složek: z nákladů terminálu (náklady spojené s manipulací a skladováním v dopravních terminálech – v závislosti s délkou cesty jsou konstantní) a tranzitních nákladů (tyto náklady se mění podle délky cesty).²⁹

Na práci A. Webera také navázal v roce 1956 svou publikací *Location and Space Economy* jeden z prostorových ekonomů – W. Isard. Využívá v ní rychle se rozvíjející výpočetní techniku a nové matematicko-ekonomické modely pracující s lokalizačním faktorem dopravních nákladů a lokalizačním trojúhelníkem. Figuruje zde dopravní vstup, jež je definován coby pohyb jednotky hmotnosti na jednotku vzdálenosti.³⁰

²⁶ Toušek, 2008: 179

²⁷ Toušek, 2008: 179

²⁸ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

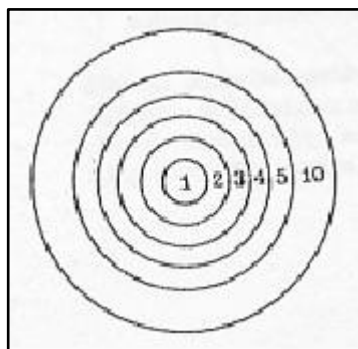
²⁹ Toušek, 2008: 181

³⁰ Toušek, 2008: 180

2.5 Koncentrický model uspořádání města

Tento model autora W. Alonsa představuje aplikaci von Thünenova modelu lokalizace. Zabývá se tím, jak jsou uvnitř městského regionu rozloženy různé aktivity. Všechny činnosti se dle modelu odehrávají v městském centru. Náklady na dopravu zde rostou úměrně vzdálenosti od centra a renta klesá úměrně vzdálenosti od centra. Čím je podíl dopravy na celkových nákladech subjektu nižší, tím méně je potřebné subjekt lokalizovat v blízkosti centra. Na základě toho je pak využití území uspořádáno v koncentrických mezikružích se středem v centru. Ty subjekty, které preferují náklady na dopravu se lokalizují v centru, ty subjekty, které naopak preferují náklady na užívaný prostor se lokalizují dále od centra.³¹

Pokud tedy budeme vycházet z Alonsova modelu, bude lokalizace ekonomiky ve městě vypadat následovně: v centru se lokalizují služby, jelikož nepotřebují velké plochy pro svou produkci, následovat bude průmysl, který je již podstatně náročnější na produkční plochu a na okraji města se nachází zemědělská výroba.³²



Obrázek 4: Koncentrický model uspořádání města³³

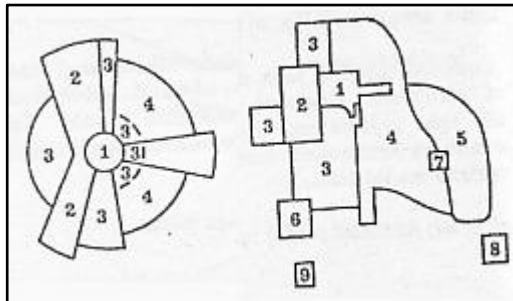
Alonso je kritizován za to, že jeho model příliš neodpovídá skutečnosti – významem je spíše zjednodušeně vysvětlit, proč mají města tendenci vytvářet okolo svých center prstence monofunkčních zón a proč intenzita ekonomického využití roste zpravidla směrem k centru. Alonsoův model se tak stal základem pro další modely. Sektorový model, formulovaný H. Hoytem, přihlíží k významu hlavních komunikačních os, přírodních podmínek, kvalitě životního prostředí. Výroba se dle něj přimyká k hlavnímu

³¹ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

³² Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

³³ Ježek, 1999: 120

komunikačnímu tahu a určité typy využití se vzájemně přitahují – průmysl a bydlení dělníků, jiné se naopak odpuzují – průmysl a luxusní bydlení. Polycentrický model pak zdůrazňuje, že ve větších městech vznikají vedle hlavního centra také centra sekundární.³⁴



Obrázek 5: Sektorový model uspořádání města (vlevo) a polycentrický model uspořádání města (vpravo)³⁵

2.6 Nová ekonomická geografie

I když lokalizační teorie pronikly do moderní geografie až v 60. letech, byly poměrně záhy kritizovány. Kritika se snášela především na jejich četné nerealistické zjednodušování reality a také na jejich ahistoričnost, hrubé pojetí prostoru, redukování sociálních problémů na prostorové a mnohé další nedostatky. V 70. letech byl rozpor mezi dynamikou reality a nerealismem zjednodušených předpokladů lokalizačních teorií natolik zásadní, že nastal obrat v zaměření výzkumů. Lokalizační teorie jsou dnes, ve svém klasickém pojetí, povětšinou opouštěny, nejvýznamnější výjimku mezi nimi tvoří škola nové ekonomické geografie.³⁶

Autoři zabývající se novou ekonomickou geografii se rozhodli opustit tvrzení neoklasické školy založené na klesajících výnosech a dokonalé konkurenci a namísto toho použili koncept vnějších úspor, monopolistické konkurence a rostoucích výnosů z rozsahu. Pod názvy teorií nové ekonomické geografie můžeme nalézt především pokusy o matematické modelování v duchu lokalizačních teorií – vhodnějším názvem pro tuto skupinu teorií by tedy byla nová regionální věda. Autoři se pokoušejí o překonání problémů svých předchůdců tím, že zohledňují význam historie a mechanismu zpětné vazby na

³⁴ Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje

³⁵ Ježek, 1999: 120

³⁶ Blažek, 2002: 62

hospodářský růst. Čelní představitelé této teorie jako jsou P. Krugman a B. W. Arthur využívají řadu praktických poznatků o charakteru technologií a technologických změn, získaných během let empirických výzkumů a začleňují je do zdokonalených matematických modelů.³⁷

Při tvorbě výrobní a obchodní specializace jednotlivých regionů jsou tedy důležitější nedokonalá konkurence a rostoucí výnosy z rozsahu, než klesající výnosy, komparativní výhody a dokonalá konkurence. A stejně jako je tomu v tradičních geografických lokalizačních modelech, tak i zde jsou důležitými faktory dopravní náklady a náklady na mobilitu pracovní síly. Výsledkem je jakási prostorová „samoorganizace“, která dle Krugmana a Arthura vyjadřuje směřování od nahodilého růstu k řádu. Danou organizaci prostoru oba autoři považují za nejefektivnější, protože se v ní odrážejí snahy velkého množství aktérů o maximalizaci svého užitku. Zároveň připouštějí, že v první fázi jak koncentrace, tak i specializace závisí na náhodných proměnných, které určují mimo jiné i historické okolnosti.³⁸

³⁷ Blažek, 2002: 69-70

³⁸ Blažek, 2002: 70-71

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 OBECNÉ CHARAKTERISTIKY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČESKÉ REPUBLIKY

3.1.1 Silniční síť

Silniční síť v České republice je složena ze sedmi typů pozemních komunikací. Podle Zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. se jedná o místní komunikace, silnice třetí třídy, silnice druhé třídy, silnice první třídy, rychlostní silnice a dálnice. Sedmým typem jsou účelové komunikace, které slouží ke spojení nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků.

Označení místní komunikace se užívá pro veřejně přístupnou pozemní komunikaci, která slouží především místní dopravě na území jednotlivých obcí.³⁹ Jsou ve správě jednotlivých obcí, na jejichž území se nacházejí.⁴⁰

Silnice třetí třídy slouží jako spojnice mezi obcemi, případně pro jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.⁴¹ Jsou označeny čtyř nebo pětímístným číslem, před nímž je uvedena římská číslice III a lomítko.⁴² Silnice druhé třídy jsou určeny pro dopravu mezi okresy.⁴³ Označují se trojmístným číslem, před nímž se uvádí římská číslice II a lomítko.⁴⁴ Komunikace II. a III. třídy jsou ve správě jednotlivých krajů, na jejichž území se nacházejí.⁴⁵

Silnice první třídy, rychlostní silnice a dálnice jsou pro silniční dopravu stěžejní.

Silnice první třídy jsou využívány pro dálkovou a mezistátní dopravu.⁴⁶ Jsou označeny jednomístným, případně dvojmístným číslem, před nímž stojí římská číslice I a lomítko.⁴⁷ Silnice první třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu, přístupná jen vozidlům, jejichž maximální rychlost není nižší, než stanovuje zvláštní předpis. Rychlostní silnice mají obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

³⁹ Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

⁴⁰ Ředitelství silnic a dálnic ČR: Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa

⁴¹ Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

⁴² Zdroj: autor, podklad Ředitelství silnic a dálnic ČR

⁴³ Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

⁴⁴ Zdroj: autor, podklad Ředitelství silnic a dálnic ČR

⁴⁵ Ředitelství silnic a dálnic ČR: Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa

⁴⁶ Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

⁴⁷ Zdroj: autor, podklad Ředitelství silnic a dálnic ČR

Dálnice jsou pozemními komunikacemi určenými pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu. Jsou budovány bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd. Dálnice je přístupná pouze vozidlům, jejichž maximální rychlost není nižší, než stanovuje zvláštní předpis.⁴⁸ Číslovány jsou rovněž jednomístným, nebo dvojmístným číslem, před ním pak stojí velké tiskací písmeno R (v případě rychlostních silnic), nebo velké tiskací písmeno D (v případě dálnic).⁴⁹ Všechny silnice těchto tří typů na celém území České republiky jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR.⁵⁰

3.1.2 Železniční síť

V České republice se dle Zákona o drahách č. 266/1994 Sb. rozlišuje několik kategorií železničních drah. Do těchto kategorií se člení podle hlediska významu, účelu a technických podmínek. O zařazení železniční dráhy do příslušné kategorie rozhoduje drážní správní úřad.⁵¹

První kategorií je dráha celostátní, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě.⁵²

Následuje dráha regionální, což je dráha regionálního, případně místního významu, která slouží pro veřejnou železniční dopravu a ústí do celostátní, nebo jiné regionální dráhy.⁵³

Třetí kategorií je vlečka, jde o dráhu, která slouží k vlastní potřebě provozovatele a ústí do celostátní dráhy, případně do regionální dráhy, nebo do jiné vlečky.⁵⁴

Poslední kategorií jsou speciální dráhy, které slouží především k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.⁵⁵

Železnici můžeme také členit dle jiných kritérií. Podle počtu kolejí na jednokolejovou, dvoukolejovou a vícekolejovou trať. Podle způsobu pohonu vlaků na ní provozovaných na

⁴⁸ Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

⁴⁹ Zdroj: autor, podklad Ředitelství silnic a dálnic ČR

⁵⁰ Ředitelství silnic a dálnic ČR: Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa

⁵¹ Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

⁵² Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

⁵³ Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

⁵⁴ Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

⁵⁵ Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

elektrifikovanou a s nezávislou trakcí. Dle účelu provozu na osobní, nákladní a smíšenou. A také podle provozní rychlosti na konvenční a vysokorychlostní.⁵⁶

Páteř železniční dopravy v České republice tvoří čtyři železniční koridory, což jsou moderní železniční tratě určené především k dálkové a tranzitní osobní a nákladní dopravě. Tyto tratě musí splňovat určité náležitosti týkající se rychlosti, plynulosti a bezpečnosti dopravy. Musí splňovat následující parametry: elektrifikovaná dvoukolejná trať, moderní elektrické traťové zabezpečení, traťová rychlost 160 km/h, peronizované stanice s mimoúrovňovými přechody, minimální počet úrovňových křížení se silnicemi.⁵⁷

3.1.3 Letiště

Letecká doprava v České republice je především z důvodu malé rozlohy státu realizována spíše na mezinárodní úrovni. V menší míře je však rovněž využívána pro rychlou dopravu po území státu a to buď z veřejných mezinárodních letišť, nebo z veřejných vnitrostátních letišť.⁵⁸

Provoz letecké dopravy je na území České republiky upraven zákonem č. 49/1997 Sb., O civilním letectví.

Na území České republiky se nachází 91 civilních letišť, která lze rozdělit do tří skupin. Jde o letiště celostátního významu, regionální letiště většího významu a regionální letiště menšího významu.⁵⁹

⁵⁶ Zdroj: autor, podklad Portál provozování dráhy

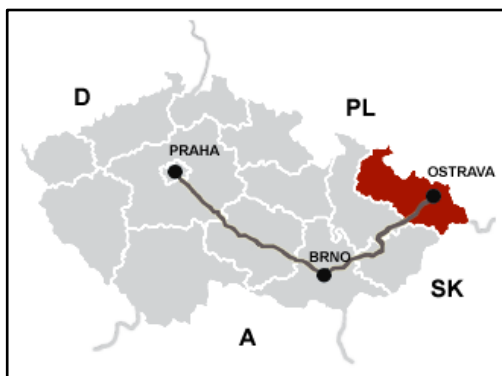
⁵⁷ Ministerstvo dopravy ČR: Rozvoj železniční infrastruktury

⁵⁸ Česká republika: Doprava

⁵⁹ Ministerstvo dopravy ČR: Všeobecné informace o letištích

4 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

Moravskoslezský kraj se nachází v severovýchodním cípu České republiky. Od hlavního města Prahy je vzdálen zhruba 300 km vzdušnou čarou, při přepočtení tohoto údaje na přepravní čas pak je od Prahy vzdálen 1 hodinu letecky, 3 hodiny po železnici a 4 hodiny po silnici. Kraj zaujímá velmi výhodné postavení na nadregionální úrovni, kde leží na hranici tří států – České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky. Tuto nespornou výhodu se snaží ještě více zužít regionální aktéři, kteří v dlouhodobém horizontu usilují o propojení významných aktivit Moravskoslezského kraje, Žilinského samosprávného kraje a Województwa Śląskiego s cílem vytvořit významné územní centrum středoevropského prostoru.⁶⁰



Obrázek 6: Umístění Moravskoslezského kraje v rámci České republiky⁶¹

Tento kraj vzniknul, stejně jako všechny ostatní kraje České republiky, ke dni 1. ledna 2001.⁶² Tvoří jej šest dřívějších okresů a území 22 obcí s rozšířenou působností, rozloha činí 5.427 km². Trvalé bydliště zde má 1.250,8 tis. obyvatel s hustotou zalidnění 230 obyvatel na km². Osídlení je tvořeno 299 obcemi, z nichž 39 má statut města, v obcích nad 5.000 obyvatel bydlí 75% obyvatel. Demografie je v posledních patnácti letech poznamenána výrazným úbytkem počtu obyvatel, který bude dle předpokladů přetrvávat i do budoucna. Vzdělanost obyvatel je ve srovnání se zbytkem republiky podprůměrná.⁶³

⁶⁰ Moravskoslezský kraj: Geografické informace

⁶¹ Moravskoslezský kraj: Návštěvník Moravskoslezského kraje

⁶² Moravskoslezský kraj: Geografické informace

⁶³ Wokoun, 2008: 182-183

Ze západu, východu a z části i na jihu je kraj lemován pohořími. Na západě se jedná o Hrubý Jeseník s nejvyšší horou Pradědem (1.492 m), na jihovýchodě a východě pak Moravskoslezské Beskydy s nejvyšším vrcholem Lysou Horou (1.323 m). Jihozápad je tvořen Nízkým jeseníkem a Oderskými vrchy. Mezi Hrubým Jeseníkem a Moravskoslezskými beskydy se v severní části rozléhá jih Slezské nížiny, která dále k jihu přechází v Moravskou bránu. Nejvýznamnějšími řekami jsou Odra, Opava, Ostravice a Olše.⁶⁴



Obrázek 7: Geografická mapa Moravskoslezského kraje⁶⁵

HDP na obyvatele je průměrný, v roce 2008 byl kraj se svými 297.926 CZK v tomto ukazateli mezi ostatními kraji na 6. místě. Na HDP České republiky se kraj ve stejném roce podílel 10,1%. V roce 2009 byl kraj na 5. místě mezi kraji co se týče průměrné měsíční mzdy. V důsledku restrukturalizace hospodářství je však zároveň zatížen jednou

⁶⁴ Moravskoslezský kraj: Geografické informace

⁶⁵ Český statistický úřad: Geografická mapa Moravskoslezského kraje

z nejvyšších nezaměstnaností v republice, v roce 2009 byla roční míra registrované nezaměstnanosti 12,14%, což je o více než 5,8% nad republikovým průměrem.⁶⁶

Ekonomicky se kraj, i přes silnou restrukturalizaci a omezování průmyslu, řadí mezi nejvýznamnější v České republice. Průmysl si stále zachovává svou dominantní roli a také proto zde přetrvává velká nabídka průmyslových zón pro potenciální investory. Vedoucí postavení v rámci republiky má kraj v těžbě černého uhlí, výrobě koksu, surového železa a oceli. Vzniknul zde jako jeden z prvních klastrů v České republice hutnicko-strojírenský komplex s orientací na zdejší vysoké školy a výzkumnou základnu. Zemědělství s často se měnící výškovou členitostí by mělo spíše snižovat podíl orné půdy ve prospěch trvalých travnatých porostů.⁶⁷

Na území kraje lze specifikovat tyto rozvojové potenciály: možnost vytvoření strategické průmyslové zóny s rozlohou přes 200 ha z průmyslových zón Ostrava-Mošnov, Nošovice a Hnojník. Potenciál rozvoje letiště Ostrava – Mošnov a navazujících logistických areálů. Potenciál pro vytvoření nového průmyslového klastru zaměřeného na strojírenství a metalurgii. Potenciál rozvojových ploch v okolí dálnice D47. Potenciál rozvoje prostoru Kopřivnice. Potenciál rozvoje logistických a výrobních center u hraničních přechodů v Krnově, Bohumíně a Jablunkově.⁶⁸

⁶⁶ Český statistický úřad: Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2009

⁶⁷ Wokoun, 2008: 183

⁶⁸ Wokoun, 2008: 184-185

5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

5.1 Silniční doprava

V Moravskoslezském kraji se nachází celkem 3.389,706 km pozemních komunikací (mimo místních a účelových komunikací), což jej řadí až na 10. místo mezi kraji České republiky. V tomto ohledu je tedy Moravskoslezský kraj podprůměrný vzhledem k poměrům v České republice.⁶⁹

Délky jednotlivých kategorií pozemních komunikací v kraji jsou následující: silnice třetí třídy 1.896,713 km, silnice druhé třídy 754,504 km, silnice první třídy 710,768 a dálnice 27,721 km. Zajímavé je, že zatímco v kategorii druhé a třetí třídy figuruje Moravskoslezský kraj až na 10. místě v konkurenci ostatních krajů, tak naopak v kategorii dálnic je na 6. místě a v kategorii první třídy dokonce na 2. místě hned za Středočeským krajem. Je tedy jasné, že špatné umístění kraje v celkové délce komunikací, zmiňované v předešlém odstavci nemá příliš velkou váhu, jelikož je zapříčiněno menší sítí komunikací nižší kategorie.⁷⁰

Moravskoslezský kraj zaostává za celorepublikovým průměrem co se týká podílu délky silnic druhé a třetí třídy na celkové délce komunikací. Nejedná se však o nijak dramatickou odchylku. Zato v kategorii komunikací první třídy již je kraj Moravskoslezský o 9,88% nad celorepublikovým průměrem. V kategorii dálnic pak zaostává Moravskoslezský kraj za průměrem o pouhých 0,36%.⁷¹

Územím kraje vedou dvě důležité silnice mezinárodního významu. Jedná se o silnici E75 z Budapešti do Gdaňska a o silnici E462 z Vídně do Krakova, tyto jsou částečně vedeny po národních komunikacích I/11 a I/48. V současnosti jsou využívány pro většinu nadregionální a mezinárodní tranzitní dopravy v kraji. Další významnou komunikací je dálnice D1, která po svém dokončení propojí region se zbytkem České republiky pomocí trasy Praha – Brno – Ostrava – Bohumín a dále naváže na polskou dálnici A1, která po napojení na A4 zajistí spojení na Katovice, Berlín a do Hamburku. Důležité jsou rovněž

⁶⁹ Zdroj: autor, podklad Tabulka 4

⁷⁰ Zdroj: autor, podklad Tabulka 4

⁷¹ Zdroj: autor, podklad Tabulka 5

I/48, která se upravuje na rychlostní silnici vedoucí až do polské Bielsko-Bialé a také R56 mezi Frýdkem-Místkem a Ostravou.⁷²

Celý Moravskoslezský kraj je provázán silnicemi první třídy, které spojují valnou většinu důležitých měst. Nejvýznamnější z nich jsou čtyřpruhové, částečně i směrově dělené s mimoúrovňovým křížením – takto jsou vzájemně propojena města Ostrava, Frýdlant nad Ostravicí, Havířov a Karviná. Ve výstavbě je nyní čtyřpruhová silnice I/11 z Ostravy do Opavy. Zbytek komunikací první třídy je dvoupruhových. Základem silniční sítě jsou pak silnice druhé a třetí třídy, které tvoří funkční doplněk k dálnicím a silnicím první třídy. Jsou na nich vybrány hlavní tahy krajského významu, které jsou přednostně obnovovány tak, aby byla zajištěna standardní dopravní dostupnost celého kraje.⁷³

5.1.1 Místa vhodná k překročení státní hranice

I když je Česká republika od 21. prosince 2007 součástí schengenského prostoru a zrušila tak kontroly celé své pozemní hranice se sousedními státy, bývalé hraniční přechody zůstávají pro silniční dopravu stále nejvhodnějšími místy pro překročení státní hranice do sousedních států.

V Moravskoslezském kraji se nachází celkem čtrnáct bývalých silničních hraničních přechodů, přechodů do Polské republiky je deset z nich, na území Slovenské republiky vedou čtyři zbývající. Ne všechny jsou vhodné pro nákladní silniční dopravu. V následující Tabulce 1 jsou všechny blíže popsány.

⁷² Moravskoslezský kraj: Silniční síť Moravskoslezského kraje

⁷³ Moravskoslezský kraj: Silniční síť Moravskoslezského kraje

Tabulka 1: Bývalé silniční hraniční přechody Moravskoslezského kraje⁷⁴

Přechod	Sousedící stát	Třída komunikace	Rozsah dopravy
Bartultovice	PL	I	P,C,M,OA,B,N
Bohumín	PL	I	P,C,M,OA,B,N
Bílá	SK	II	P,C,M,OA,B,N
Bukovec	PL	III	P,C,M,OA
Bumbálka	SK	I	P,C,M,OA,B,N
Český Těšín	PL	III	P, C
Chotěbuz	PL	I	P,C,M,OA,B,N
Dolní Marklovice	PL	III	P,C,M,OA
Horní Lištná	PL	II	P,C,M,OA
Krnov	PL	I	P,C,M,OA,B,N
Mosty u Jablunkova	SK	I	P,C,M,OA,B,N
Sudice	PL	I	P,C,M,OA,B,N
Šance	SK	III	P,C,M,OA
Závada	PL	III	P,C,M,OA

Vysvětlivky k Tabulce 1: P - pěší, C - cyklisté, M - motocykly, OA - osobní automobily, B - autobusy, N - nákladní doprava

Jak jde vidět v Tabulce 1, požadavkům nákladní přepravy vyhovuje osm bývalých hraničních přechodů. Pro styk s Polskou republikou je jich pět, se Slovenskou republikou zbývající tři přechody.

⁷⁴ Převzato z: Seznam hraničních přechodů ČR

5.2 Železniční doprava

Moravskoslezským krajem prochází druhý železniční koridor, spojující Bohumín s Břeclaví a třetí železniční koridor, spojující Mosty u Jablunkova s Chebem. Koridory vedou na území kraje po tratích č. 320 a č. 270.⁷⁵

Kromě těchto dvou tratí, tvořících páteř železniční dopravy v kraji se dále modernizuje velká část zbylé železniční sítě. Od roku 2006 je v provozu zmodernizovaná a nově elektrifikovaná část tratě č. 321 v úseku Ostrava-Svinov – Opava-východ, následně pak byla zrekonstruována a elektrifikována i zbývající část trasy této tratě z Ostravy-Svinova do Českého Těšína.⁷⁶

Celkově se v Moravskoslezském kraji nachází 22 železničních tratí. Z tohoto počtu je 21 tratí se standardním rozchodem kolejí 1.435 mm. 1 trať (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha) je pak úzkokolejná s rozchodem kolejí 760 mm (takzvaný bosenský rozchod).⁷⁷ Oblast Ostravska je poměrně hustě zasíťována železničními vlečkami OKD, mimo nich se v kraji nachází i několik železničních vleček soukromých osob.

Lze vysledovat, že v Moravskoslezském kraji je většina tratí s nezávislou trakcí a pouze tři tratě jsou plně elektrifikované a jedna trať elektrifikovaná pouze na části své délky. Dále jde vidět, že taktéž jednokolejné zastoupení tratí je v drtivé většině – pohé dvě tratě jsou dvoukolejné a dvě tratě jsou dvojkolejné jen v určitém úseku.⁷⁸

5.3 Letecká doprava

V kraji se nachází regionální letiště většího významu a to leště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově. Jedná se o mezinárodní veřejné civilní letiště. Zde je možnost využít služby jak vnitrostátní, tak i mezinárodní letecké dopravy. Jedná se o druhé největší letiště v České republice.⁷⁹ Letiště nabízí pravidelné letecké linky do Prahy, Vídně, Mnichova a Splitu^{80 81}.

⁷⁵ Moravskoslezský kraj: Vlákem

⁷⁶ Moravskoslezský kraj: Vlákem

⁷⁷ Zdroj: autor, podklad Portál provozování dráhy

⁷⁸ Zdroj: autor, podklad Tabulka 6

⁷⁹ Moravskoslezský kraj: Letadlem

⁸⁰ Do Splitu je linka provozována pouze v období letního letového řádu.

⁸¹ Letiště Ostrava: Letový řád – pravidelné lety

Oficiální zahájení civilního letového provozu proběhlo dne 16. října 1959. Od 1. července 2004 je letiště ve vlastnictví Moravskoslezského kraje (dle zákona č. 166/2004 Sb.), provozovatelem se stala společnost Letiště Ostrava, a. s. V roce 2006 byla dokončena nová odletová hala a částečná rekonstrukce letiště. Je plánováno výrazné zvýšení počtu přepravovaných osob, výstavba železniční vlečky až k letišti a vybudování nového terminálu pro nákladní leteckou dopravu.⁸² Rozměry přistávací dráhy jsou 3.500x63 m, povrch je betonový.⁸³

Hlavní dopravci létající na mošnovské letiště jsou ČSA a Central Connect Airlines (s hlavní základnou na letišti Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově).⁸⁴

V kraji jsou další tři regionální letiště menšího významu a to ve Frýdlantu, v Krnově a v Zábřehu.

Letiště Frýdlant nad Ostravicí je vnitrostátní veřejné civilní letiště, provozuje jej Paraklub Lysá Hora – o.s. Přistávací dráha má rozměry 770x65 m, povrch je travnatý, bez zajištěného odstraňování sněhu, taktéž po dlouhotrvajících deštích je dráha nepoužitelná.⁸⁵

Letiště Krnov je vnitrostátní veřejné civilní letiště, provozovatelem je Aeroklub Krnov. Přistávací dráha má rozměry 750x125 m, povrch je travnatý, bez zajištěného odstraňování sněhu.⁸⁶

Letiště Zábřeh u Dolního Benešova je vnitrostátní veřejné civilní letiště, provozuje jej Slezský aeroklub Zábřeh. Přistávací plocha má rozměry 600x30 m asfaltový povrch, 900x90 m travnatý povrch, odklizení sněhu se provádí nepravidelně.⁸⁷

Je třeba zmínit také letiště Olomouc, které se sice nenachází v Moravskoslezském kraji, nicméně je pro některé průmyslové zóny ve zkoumaném kraji nejnaději přístupné. Jedná se o mezinárodní veřejné civilní letiště s vnitřní hranicí. Jeho provozovatelem je Statutární město Olomouc. Přistávací dráha má rozměry 2x760x30 m, povrch je travnatý, odklizení sněhu se provádí nepravidelně.⁸⁸

⁸² Letiště Ostrava: Historie

⁸³ Letiště Ostrava: Technické údaje

⁸⁴ Letiště Ostrava: Letecké společnosti

⁸⁵ Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí: O letišti

⁸⁶ Aeroklub Krnov: Krnov AIP

⁸⁷ Slezský Aeroklub Zábřeh: LKZA - Zábřeh

⁸⁸ Statutární město Olomouc: Mezinárodní veřejné letiště s vnitřní hranicí Olomouc

6 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

Moravskoslezský kraj poskytuje dostatečné množství průmyslových zón, jejichž připravenost a hlavně obsazenost se případ od případu liší. Využití a obsazení takovýchto ploch investory je bedlivě sledovaným měřítkem sloužícím k posouzení úspěšnosti těchto lokalit. Průměrná obsazenost průmyslových zón nacházejících se na území Moravskoslezského kraje se pohybuje okolo 64%. Přípravu, dokumentaci a v některých případech i výstavbu infrastruktury podporuje Moravskoslezský kraj již od počátku 90. let. Za výhodných podmínek kraj také hledá pro jednotlivé zóny vhodné investory.⁸⁹

Poznámka: prostorové vzdálenosti, časová dostupnost a průměrné rychlosti uvedené v oddílech 8.1 – 8.20 jsou převzaty z plánovače tras Routes ViaMichelin, volně dostupného na síti internet.

6.1 Průmyslová zóna Bolatice

Lokalita: obec Bolatice, okres Opava

Rozloha: 16 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: Armast, s.r.o., DAJPP, s.r.o., Dalibor Boček – OK, DK1 – Ing. Daniel Kozel, EKORECYKLING Czech Republic s.r.o., ELEKTRO-FA. PAVELEK s.r.o., HOTJET CZ, s. r. o., JMS db, s. r. o, Ing. Suchánek, Josef Moch, Kamil Schneider, Karel Kermes, Kořenek Petr a Kořenková Petra, Krby a kamna Šimeček, MEDIS International, a.s., OPAC s.r.o., Ostravské stavby a.s., Petr Hanslík, Petr Karhan, Valdis spol. s r.o, Vehovský Jan a Růžena, Vendula s.r.o.⁹⁰

6.1.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslovou zónou v Bolaticích prochází silnice třetí třídy III/46824, která se napojuje na komunikaci I. třídy I/56. Po této komunikaci lze směřovat buď na Opavu (12,9 km, 15

⁸⁹ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

⁹⁰ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 52 km/h), nebo na Ostravu (25 km, 29 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 52 km/h).

Nejbližší hraniční přechod je s Polskou republikou v obci Sudice přístupný trasou po následujících komunikacích III/46824, II/467 a I/46. Nachází se ve vzdálenosti 13 km časová dostupnost je 16 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 49 km/h. Odtud je vzdálenost nejbližšího významného polského města (Ratiboř) 11,9 km.

Železniční napojení

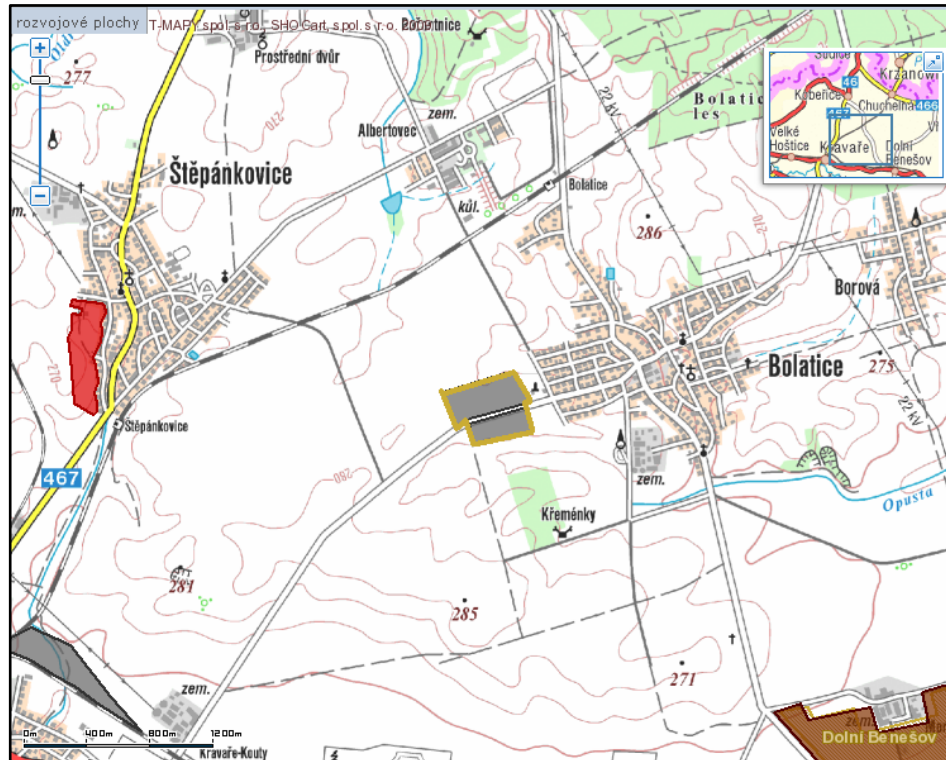
V blízkosti průmyslové zóny prochází tři železniční tratě. Jsou to trať č. 317, č. 318 se zastávkou v Bolaticích a č. 321.

Pro využití nákladní dopravou mají význam pouze tratě č. 317 a č. 321. Trať č. 317 je dostupná na nádraží v Kravařích po silnici III/46824 a I/56 (6 km s časovou dostupností 8 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 45 km/h). Trať č. 321 je pak nejbliže dostupná na nádraží ve Štítně, které je dosažitelné po komunikacích III/46824, I/56 a II/467 (8 km, časová dostupnost je 11 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 44 km/h).

Letecké napojení

Nejbližší letiště se nachází v Dolním Benešově – Zábřehu a to ve vzdálenosti 3,5 km (5 minut při předpokládané průměrné rychlosti 42 km/h) po silnicích III/46824 a III/4671. Jedná se o veřejné vnitrostátní letiště, které je však využíváno spíše ke sportovním a zemědělským účelům – není příliš vhodné pro nákladní dopravu. Do budoucna se však počítá s jeho rozšířením pro komerční využití.

Druhým letištěm v relativní blízkosti průmyslové zóny v Bolaticích je letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově. Nachází se ve vzdálenosti 46 km s časovou dostupností 57 minut jízdy (při předpokládané průměrné rychlosti 48 km/h) dostupné je po silnicích III/4671, I/56, II/469, I/11, I/58 a III/48016. Toto letiště je vhodné pro využití v nákladní přepravě.

Obrázek 8: Průmyslová zóna Bolatice⁹¹

6.2 Průmyslová zóna Český Těšín – Pod Zelenou

Lokalita: obec Český Těšín, okres Karviná

Rozloha: 12 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: Kovona System a.s., Donghee Czech s.r.o.⁹²

6.2.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna leží u silnice druhé třídy II/648. Pokud se po ní vydáme, dojedeme po napojení na I/67 a I/48 na hraniční přechod Chotěbuz (4 km, 6 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 40 km/h), případně po napojení na I/48, I/11 a II/468 do

⁹¹ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

⁹² Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

Třince (7 km, 6 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 70 km/h). Na druhou stranu lze po silnicích II/648, I/48, R48 a I/48 dojet do Frýdku-Místku vzdáleného 20 km, což představuje 16 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 75 km/h.

Nejbližší hraniční přechod je již zmíněná Chotěbuz s Polskou republikou. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Na Slovensko se lze dostat přes hraniční přechod Mosty u Jablunkova, který se nachází ve vzdálenosti 35 km (32 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 66 km/h). Dostupný je po komunikacích II/648, I/11H a I/11. Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 8,5 km.

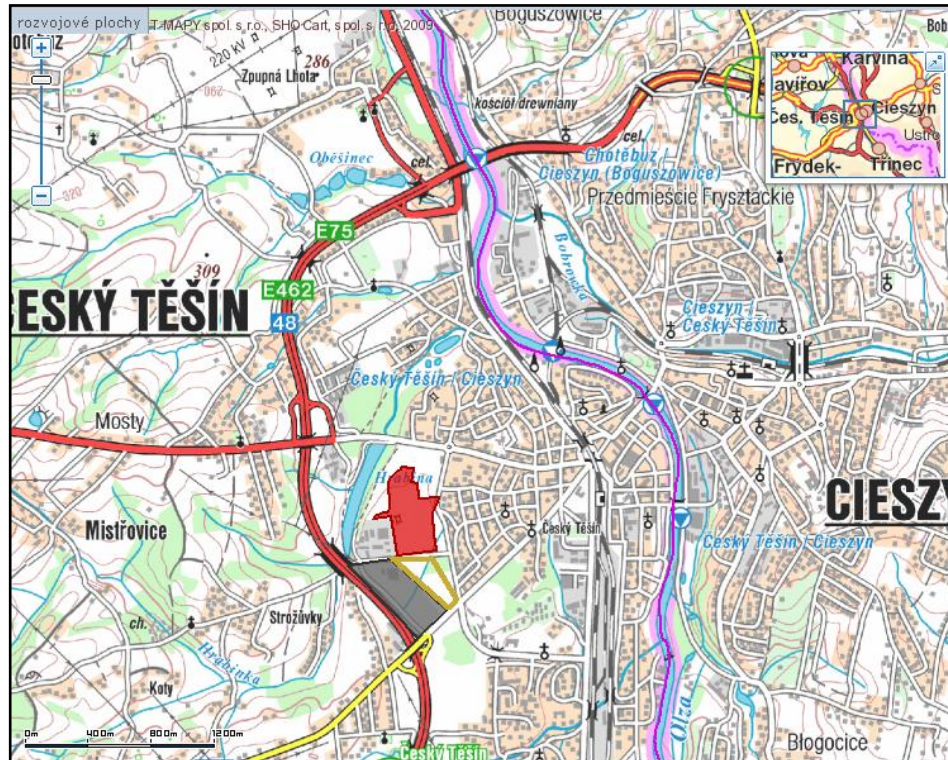
Železniční napojení

Nejbližší možnost napojení na železnici představuje nádraží v Českém Těšíně na trati č. 320 vzdáleném 1,9 km a dosažitelném za 3 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 38 km/h. Dojet se zde dá po komunikaci II/648 a I/11H.

Letecké napojení

V blízkosti se nachází letiště Ostrava – Mošnov ve vzdálenosti 44 km (37 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 71 km/h). Cesta sem vede po silnicích II/648, I/48, R48, I/48, I/58 a III/48016.

Bliže se nachází letiště ve Frýdlantě nad Ostravicí, které je ve vzdálenosti 38 km (35 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 65 km/h). Přístupné je po komunikacích I/11, R48, I/48, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.



Obrázek 9: Průmyslová zóna Český Těšín – Pod Zelenou⁹³

6.3 Průmyslová zóna Frenštát pod Radhoštěm – Martinská čtvrť

Lokalita: obec Frenštát pod Radhoštěm, okres Nový Jičín

Rozloha: 2,4 ha

K dispozici: 2,3 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 4%

Investoři v zóně: -

6.3.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna se nachází na jižním okraji města Frenštát pod Radhoštěm, ve vzdálenosti 0,5 km po obecních komunikacích od silnice první třídy I/58. Tato silnice nás zavede na letiště Ostrava – Mošnov s odbočením na komunikaci III/48016 (21 km, 25

⁹³ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 50 km/h) a dále až do Ostravy (dalších 14 km a 15 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 56 km/h). Na druhou stranu pak po napojení na silnici I/35 do Rožnova pod Radhoštěm (8 km, 10 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 48 km/h).

Nejbližší hraniční přechod se nachází v Bumbálce. Je ve vzdálenosti 31 km od zóny, časově dosažitelný za 34 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 55 km/h. Dojet sem lze po komunikacích I/58 a I/35. Jedná se o hraniční přechod se Slovenskou republikou, nejbližší slovenské město je Čadca vzdálené 34,8 km v blízkosti se nachází také město Žilina, které je i přes svou větší vzdálenost (45,9 km) oproti Čadci dostupné v kratší časové době vzhledem k jízdě po komunikacích vyšší třídy.

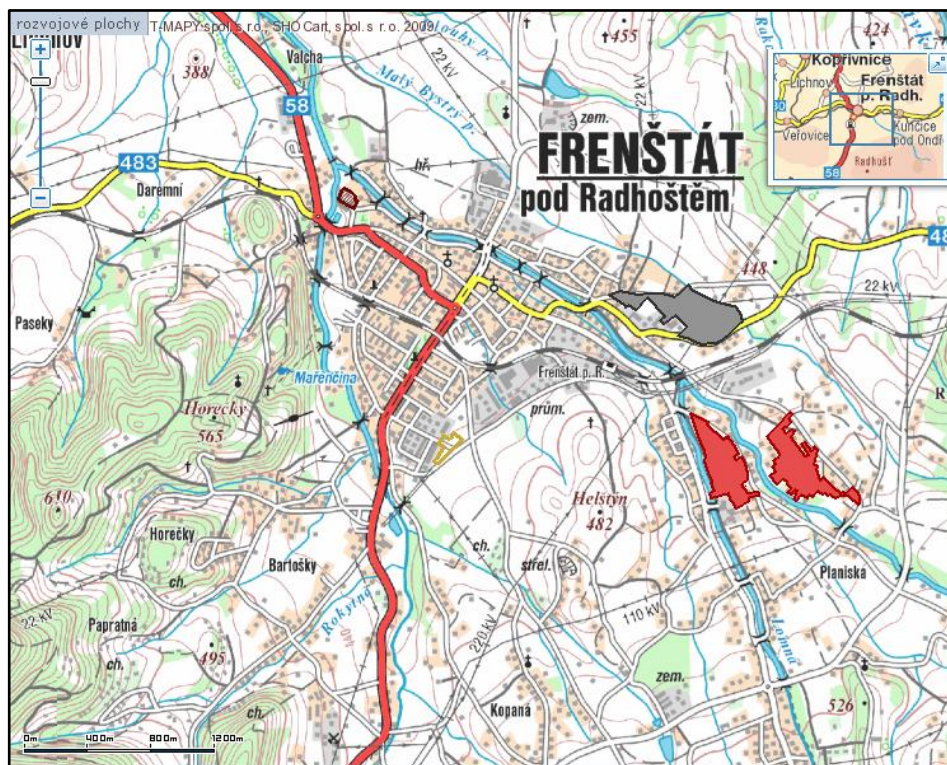
Železniční napojení

Městem Frenštát pod Radhoštěm prochází železniční trať č. 323. V blízkosti průmyslové zóny tak leží využitelné nádraží Frenštát pod Radhoštěm - Město. Je vzdáleno 1,5 km po obecních komunikacích (3 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 30 km/h).

Letecké napojení

Letecká doprava je zajištěna pomocí výše zmiňovaného letiště Leoše Janáčka v Mošnově.

Druhou alternativu představuje bližší letiště ve Frýdlantě nad Ostravicí, ležící ve vzdálenosti 18 km (27 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 40 km/h). Lze se na něj dostat po silnicích II/483, III/48425 a II/48418.



Obrázek 10: Průmyslová zóna Frenštát pod Radhoštěm – Martinská čtvrť⁹⁴

6.4 Průmyslová zóna Frýdek-Místek – Chlebovice

Lokalita: obec Frýdek-Místek, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 12,4 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: Blanco CZ, Hanwha L&C Czech, s.r.o., LIJA, a.s., Elektro – fm.cz, s.r.o.⁹⁵

6.4.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna ve Frýdku-Místku – Chlebovicích se rozkládá podél komunikace první třídy I/48. Tato silnice vede buď do Nového Jičína (20 km, 16 minut jízdy při

⁹⁴ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

⁹⁵ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

předpokládané průměrné rychlosti 75 km/h) nebo do Frýdku-Místku (4 km, 4 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h) a dále do Ostravy po rychlostní silnici R56 (18 km, 15 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 72 km/h).

Nejbližší hraniční přechod Chotěbuz je s Polskou republikou, dostupný po silnicích I/48, R48 a I/48. Je ve vzdálenosti 33 km, časově 25 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 79 km/h. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

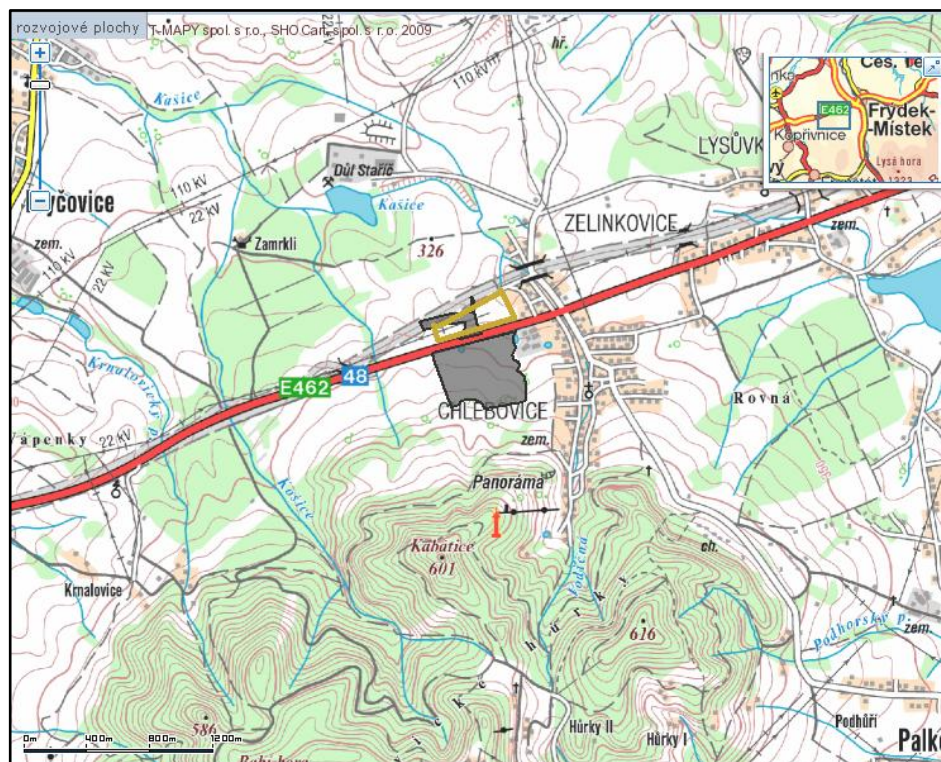
V blízkosti je také hraniční přechod Bílá se Slovenskou republikou, ke kterému se dostaneme po silnicích I/48, I/56 a II/484. Od průmyslové zóny je vzdálen 40 km a při průměrné předpokládané rychlosti 55 km/h je dostupný za 44 minut jízdy. V jeho blízkosti se na slovenské straně nachází město Čadca vzdálené 25 km.

Železniční napojení

Nejbližší železniční trať představuje dráha č. 323. Tato dráha je přístupná na nádraží ve Frýdku-Místku po komunikaci I/48, II/648 a II/477 (8,1 km, 8 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 61 km/h).

Letecké napojení

Nejbližší letiště využitelné pro potřeby průmyslové zóny je letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově vzdálené 15 km (14 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 64 km/h). Letiště je přístupné po silnicích I/48, I/58 a III/48016.



Obrázek 11: Průmyslová zóna Frýdek-Místek – Chlebovice⁹⁶

6.5 Průmyslová zóna Frýdek-Místek – Lískovec

Lokalita: obec Frýdek-Místek, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 8,2 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: VIROPLASTIC CZ, a.s.; KWACZEK, a.s.; MIKO INTERNATIONAL, s.r.o.; BEZAN, s.r.o.⁹⁷

6.5.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Středem průmyslové zóny ve Frýdku-Místku – Lískovci prochází pozemní komunikace druhé třídy II/477. Po této komunikaci lze dojet do Ostravy – zde je však výhodnější

⁹⁶ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

⁹⁷ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

napojit se na silnici III/4794 a R56 (14 km, 16 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 53 km/h).

Nejblíže položený hraniční přechod je Chotěbuz s Polskou republikou vzdálený 29,8 km s dojezdností 31 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 57 km/h. K tomuto hraničnímu přechodu lze dojet po silnicích II/477, R48 a I/48. Nejblíže významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Druhým blízkým hraničním přechodem je Bílá se Slovenskou republikou ve vzdálenosti 39,5 km dostupný za 48 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 49 km/h. Dostaneme se zde po komunikacích II/477, I/48, I/56 a II/484. V jeho blízkosti se na slovenské straně nachází město Čadca vzdálené 25 km.

Železniční napojení

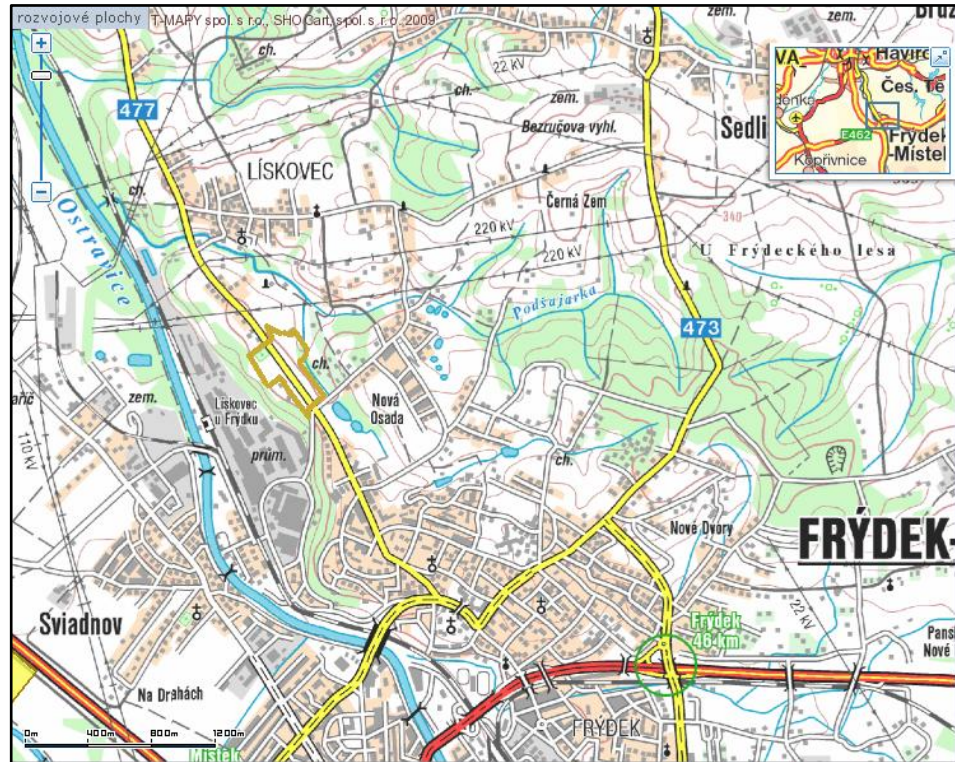
Nejblíže se lze napojit na železnici pomocí železniční vlečky procházející areálem ArcelorMittal Frýdek-Místek, vzdálené 0,4 km (2 minuty po komunikacích v rámci obce) od průmyslové zóny, která se napojuje na železniční trať č. 323.

Druhou možností je pak využití železniční stanice Lískovec u Frýdku ležící taktéž na trati č. 323. Tato stanice je od areálu průmyslové zóny v Lískovci vzdálená 1,8 km a dostupná po obecních komunikacích do 5 minut.

Letecké napojení

Letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově je, stejně jako v případě průmyslové zóny Frýdek-Místek – Chlebovice, nejblíže pro možné využití investory v průmyslové zóně. Nachází se ve vzdálenosti 24 km od zóny, časově dosažitelné do 28 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 51 km/h. Dojet se zde dá po silnicích II/477, I/48, I/58 a III/48016.

Použit lze také letiště Frýdlant nad Ostravicí vzdálené 17 km od zóny, dostupné za 25 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 41 km/h. Dojet zde lze po komunikacích II/477, II/473, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.



Obrázek 12: Průmyslová zóna Frýdek-Místek – Lískovec⁹⁸

6.6 Průmyslová zóna Karviná – Nové Pole a Nové Pole II

Lokalita: obec Karviná, okres Karviná

Rozloha: 57 ha

K dispozici: 4 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 93%

Investoři v zóně: Mölnlycke Health Care Klinipro, s.r.o., Gates Hydraulics, s.r.o., Stant Manufacturing, s.r.o., Lift Components, s.r.o., Baumann Springs, s.r.o., Dexon Czech, Shimano Czech Republic, s.r.o., Sejong Czech, s.r.o., MADT Bohemia, s.r.o., INPO, s.r.o.⁹⁹

⁹⁸ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

⁹⁹ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

6.6.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna leží na severo-západním okraji města při komunikaci první třídy – I/67, díky které lze dojet do Bohumína (13 km, 18 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 43 km/h), nebo na druhou stranu buď do Ostravy po navazující komunikaci I/59 (17 km, 20 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 51 km/h), nebo do Českého Těšína (15 km, 18 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 50 km/h).

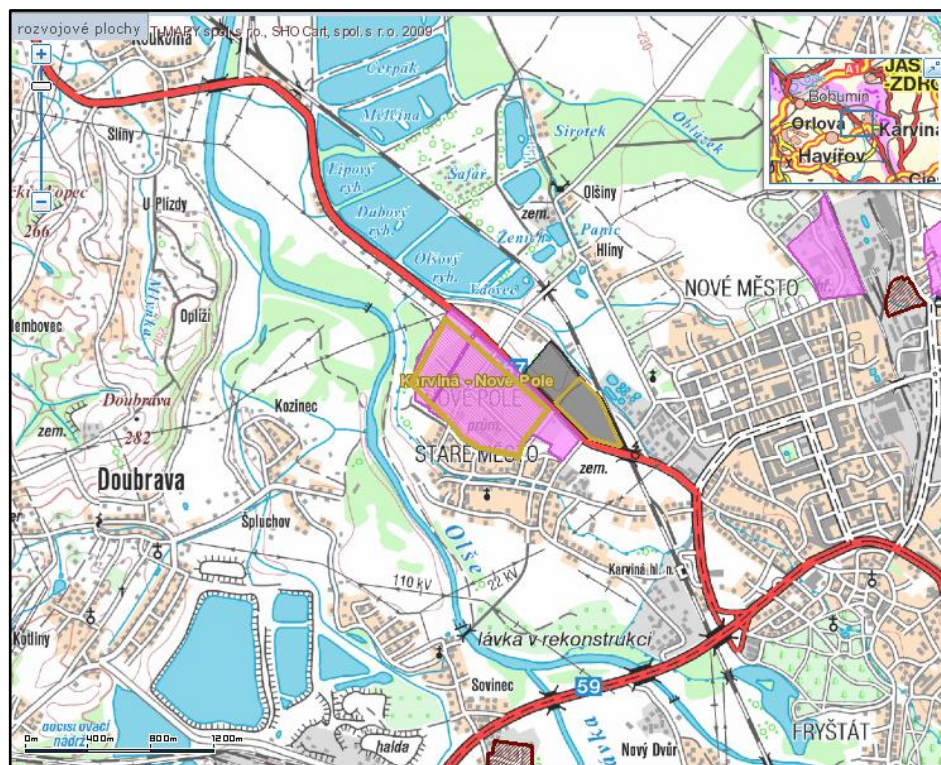
Nejbližším hraničním přechodem je Chotěbuz s Polskou republikou, který leží ve vzdálenosti 15 km (18 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 50 km/h) od zóny. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Železniční napojení

Na severní hranici průmyslové zóny prochází železniční trať č. 320. V těsné blízkosti se pak nachází železniční stanice Karviná hlavní nádraží, je vzdálené 1,7 km (3 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 34 km/h). K nádraží se lze dostat po komunikaci I/67.

Letecké napojení

Nejbližší letiště je v Ostravě – Mošnově, letiště Leoše Janáčka. Letiště je vzdálené 43 km, časová dostupnost pak je 61 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 42 km/h. Trasu, po které musíme jet představují komunikace I/67, I/59, I/11, I/58 a III/48016.



Obrázek 13: Průmyslová zóna Karviná – Nové Pole a Nové Pole II¹⁰⁰

6.7 Průmyslová zóna Krnov – Červený Dvůr

Lokalita: obec Krnov, okres Bruntál

Rozloha: 18 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: IVG Colbachini, RAME, Maso V+W, STI, Erdrich Umformtechnik¹⁰¹

6.7.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna se nachází vedle komunikace první třídy – I/57, po které se dostaneme po napojení na silnici I/45 na hranici s Polskou republikou v Krnově (7,5 km, 10 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 45 km/h). Pokud se po dané silnici budeme

¹⁰⁰ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹⁰¹ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

pohybovat opačným směrem, dojedeme po 17 km do Opavy (16 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 64 km/h), odkud lze dále pokračovat do oblasti ostravské aglomerace.

Nejbližším hraničním přechodem je již výše zmiňovaný Krnov, ze kterého je vzdálenost do nejbližšího významnějšího polského města (Opole) 55 km. Nejbližší významné polské město je Ratiboř, ležící ve vzdálenosti 51 km.

Železniční napojení

Zóna je na severovýchodním okraji ohraničena železniční tratí č. 310. Nejbližší železniční stanice se nachází v Úvalně dosažitelné po komunikacích I/57 a II/4593 (3 km, 3 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h).

Letecké napojení

V těsné blízkosti zóny se nachází letiště Aeroklubu Krnov. Je vzdáleno 5,5 km. Jedná se o veřejné vnitrostátní letiště, je však vhodné především pro menší – sportovní a zemědělskou techniku. Dostupné je po komunikacích I/57, III/4585 a III/4591.

Lépe využitelná letiště jsou dvě ve zhruba stejné vzdálenosti.

Jedná se o letiště Olomouc, které je mezinárodním veřejným letišťem. Nachází se ve vzdálenosti 88 km (1 hodina a 43 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 51 km/h). Dojet na něj lze po komunikacích I/57, I/45, I/46, II/448 a R35.

Druhým letišťem pak je Ostrava – Mošnov, které leží ve vzdálenosti 69 km (1 hodina a 20 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 52 km/h). Je přístupné po následujících silnicích – I/57, I/11, I/58 a III/48016.

6.8 Průmyslová zóna Krnov – Červený Dvůr II. etapa

Lokalita: obec Krnov, okres Bruntál

Rozloha: 17 ha

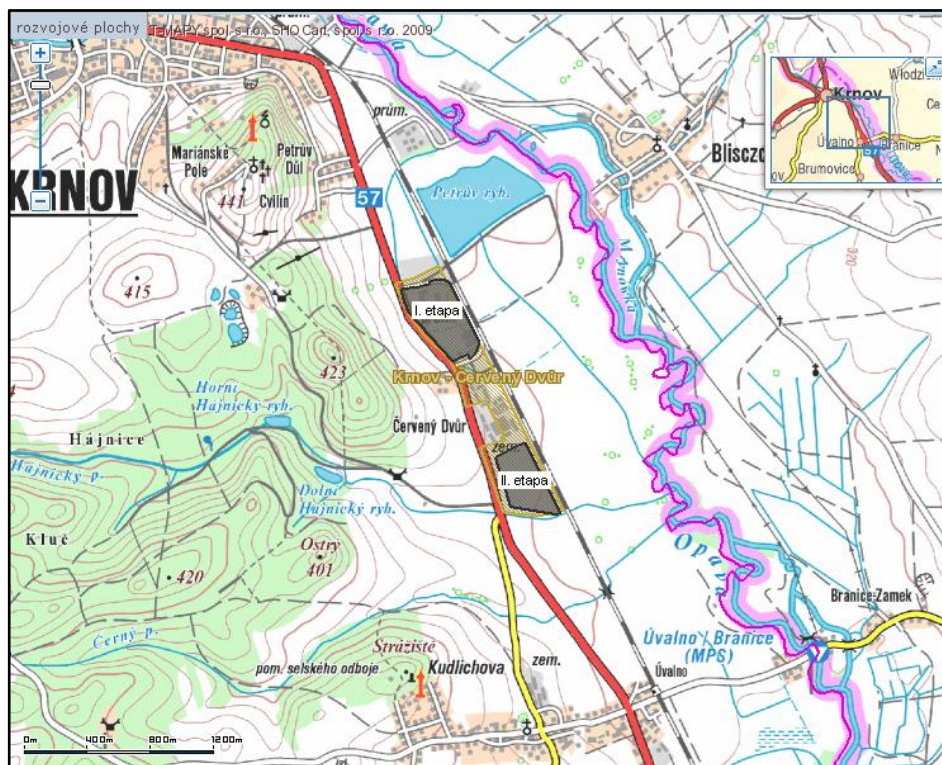
K dispozici: 17 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 0%

Investoři v zóně: -

6.8.1 Dopravní dostupnost:

Dopravní dostupnost průmyslové zóny Krnov – Červený Dvůr II. etapa je stejná jako u průmyslové zóny Krnov – Červený Dvůr. Je to z toho důvodu, že II. etapa je rozšíření stávající průmyslové zóny a rozdíly ve vzdálenostech by se zde počítaly pouze v řádech desítek metrů.



Obrázek 14: Průmyslová zóna Krnov – Červený Dvůr I. a II. etapa¹⁰²

6.9 Průmyslová zóna Nošovice

Lokalita: obec Nošovice, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 276 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., C. S. CARGO, a.s., Mobis Automotive Czech, s.r.o., HYSCO CZECH, s.r.o., Dymos Czech Republic, s.r.o.¹⁰³

¹⁰² Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

6.9.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Nošovická průmyslová zóna se rozkládá při rychlostní komunikaci R48. Tato komunikace vede do Frýdku-Místku (6,5 km, 6 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 65 km/h). Pokud budeme cestovat opačným směrem, dostaneme se po R48, I/48 a II/648 do Českého Těšína (17 km, 13 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 79 km/h).

Blízkými hraničními přechody se Slovenskou republikou jsou Mosty u Jablunkova, vzdálené 41 km (37 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 67 km/h) po silnicích R48, I/68 a I/11. Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 8,5 km. Hraniční přechod Bílá se pak nachází ve vzdálenosti 44 km (45 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 59 km/h) po silnicích R48, I/48, I/56 a II/484. Nejbližší slovenské město je stejně jako v předchozím případě Čadca ve vzdálenosti 25 km.

Do Polské republiky se dostaneme přes hraniční přechod Chotěbuz, který je ve vzdálenosti 20 km (15 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 80 km/h) po silnicích R48 a I/48. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Železniční napojení

Průmyslová zóna přiléhá k železniční trati č. 322. V těsné blízkosti se nacházejí dvě železniční vlečky napojené na zmíněnou trať. Jenda z nich je vzdálená 1,1 km po silnici III/4733, druhá vlečka pak je 0,8 km daleko po silnici III/4733.

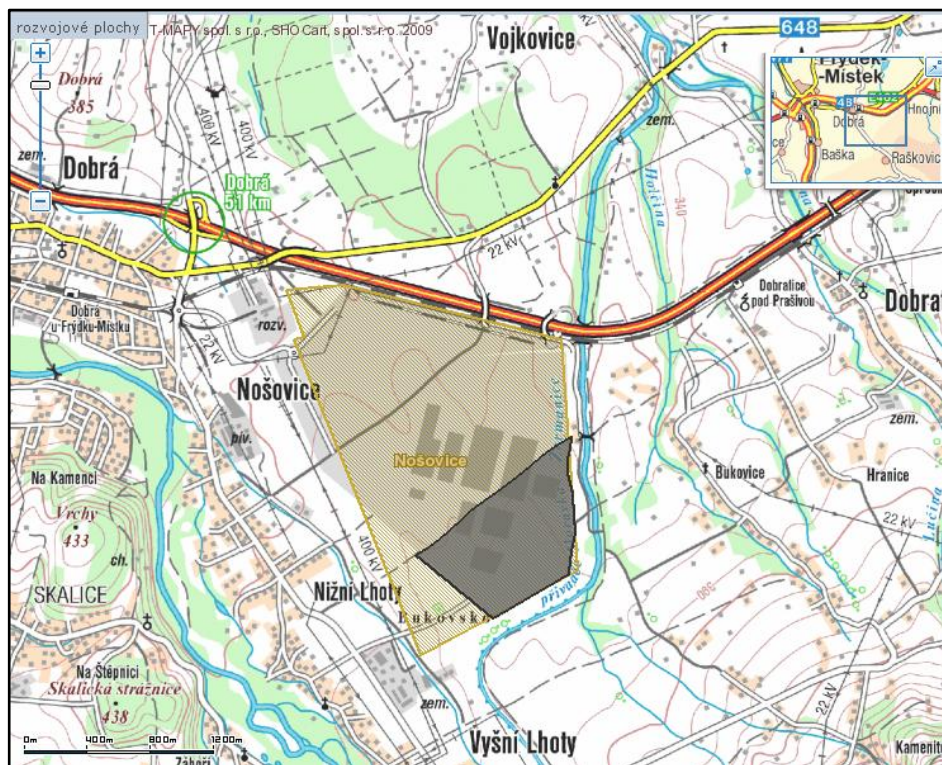
Využitelné je také nádraží v Dobré u Frýdku-Místku na trati č. 322, které je vzdáleno 1,5 km s časovou dostupností 2 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 45 km/h na které lze dojet po silnici II/648.

Letecké napojení

Využitelným je letiště Leoše Janáčka v Mošnově. Nachází se ve vzdálenosti 29,1 km od zóny, časově dosažitelné do 30 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 57 km/h. Dojet se zde dá po silnicích R48, I/4, I/58 a III/48016.

¹⁰³ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

Jako alternativu lze využít také letiště ve Frýdlantu nad Ostravicí, které je vzdáleno 22 km (27 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 49 km/h). Dostupné je po silnicích R48, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.



Obrázek 15: Průmyslová zóna Nošovice¹⁰⁴

6.10 Podnikatelský park Kopřivnice

Lokalita: obec Kopřivnice, okres Nový Jičín

Rozloha: 80 ha

K dispozici: 12 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 85%

Investoři v zóně: DURA Automotive Systems CZ, s.r.o., CIREX CZ, s.r.o., BROSE CZ spol. s r.o., ERICH JAEGER, Bang & Olufsen, s.r.o., Roechling Automotive CZ, s.r.o., Rieger Automotive, s.r.o.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹⁰⁵ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

6.10.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Zóna se nachází na východním okraji města a sousedí s areálem podniku Tatra a.s. Po severo-východním okraji podnikatelského parku v Kopřivnici probíhá silnice první třídy I/58. Tato komunikace vede do Rožnova pod Radhoštěm (18 km, 19 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 57 km/h). Na druhou stranu směřuje k letišti v Ostravě – Mošnově a dále pak do Ostravy (26 km, 29 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 54 km/h).

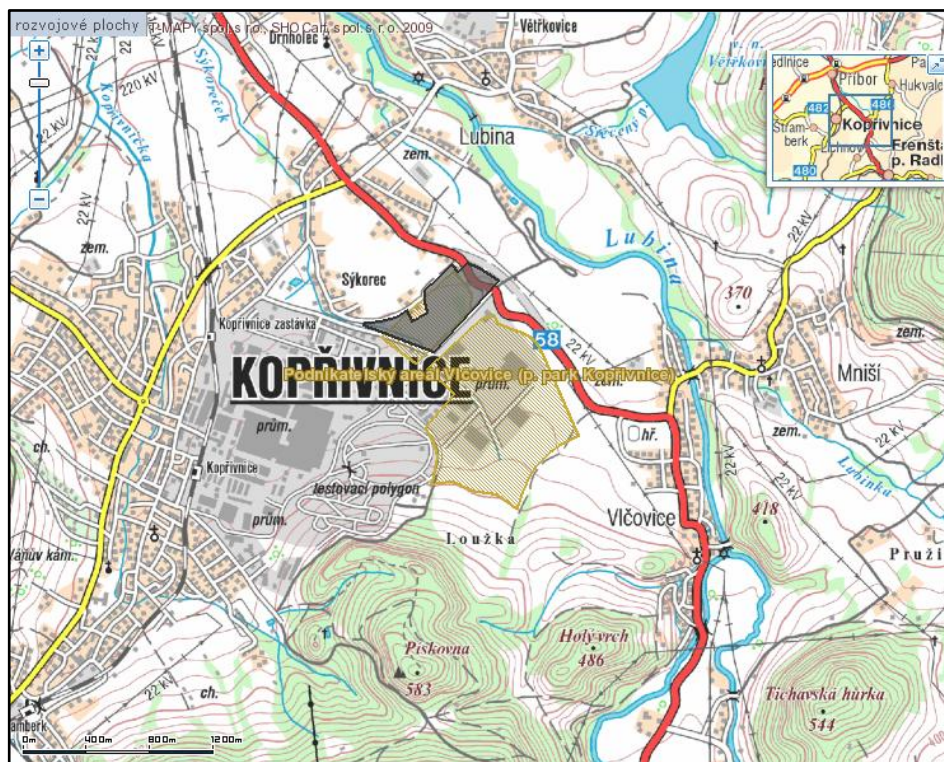
Nejblíže položený hraniční přechod je Bumbálka ve vzdálenosti 41 km od podnikatelského parku (43 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 57 km/h). Dostaneme se na něj po silnicích I/58 a I/35. Nejblíží město na slovenské straně státní hranice je Čadca vzdálené 34,8 km v blízkosti se nachází také město Žilina, které je i přes svou větší vzdálenost (45,9 km) oproti Čadci dostupné v kratší časové době vzhledem k jízdě po komunikacích vyšší třídy.

Železniční napojení

Blízko podnikatelského parku v Kopřivnici se nachází trať č. 325, která se ve Veřovicích napojuje na trať č. 323. Nejblíží nádraží využitelné pro nákladní přepravu je tak Kopřivnice, vzdálené 4 km, časově dostupné za 6 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 40 km/h. Doprava je k němu přivedena po silnicích I/58, II/480 a následně po obecních komunikacích.

Letecké napojení

V blízkosti se nachází letiště Ostrava – Mošnov (11,5 km, 13 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 52 km/h. letiště Ostrava – Mošnov leží, jak již bylo výše zmíněno, při komunikaci I/58 a III/48016.



Obrázek 16: Podnikatelský park Koprivnice¹⁰⁶

6.11 Průmyslový Park Nový Jičín – Dolní Předměstí

Lokalita: obec Nový Jičín, okres Nový Jičín

Rozloha: 43 ha

K dispozici: 43 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 0%

Investoři v zóně: CTP Invest, spol. s r. o.¹⁰⁷

6.11.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslový park leží na východním okraji města, v blízkosti pozemní komunikace první třídy I/48, která se nachází ve vzdálenosti 1,4 km po obecních komunikacích a silnici III/04820. Silnice I/48 nás po 23 km (21 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti

¹⁰⁶ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹⁰⁷ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

66 km/h) zavede do Frýdku-Místku, druhým směrem pak vede, po napojení na komunikace R48, D1, R35 a I/35 do Olomouce (60 km, 42 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 86 km/h).

Hraniční přechod Bumbálka je nejbližším místem vhodným pro překročení státní hranice nákladní dopravou. Jde o hraniční přechod se Slovenskou republikou ve vzdálenosti 55 km (59 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 56 km/h), přístupný je po komunikacích III/04820, I/48, I/58 a I/35. Nejbližší město na slovenské straně státní hranice je Čadca vzdálené 34,8 km v blízkosti se nachází také město Žilina, které je i přes svou větší vzdálenost (45,9 km) oproti Čadci dostupné v kratší časové době vzhledem k jízdě po komunikacích vyšší třídy.

Železniční napojení

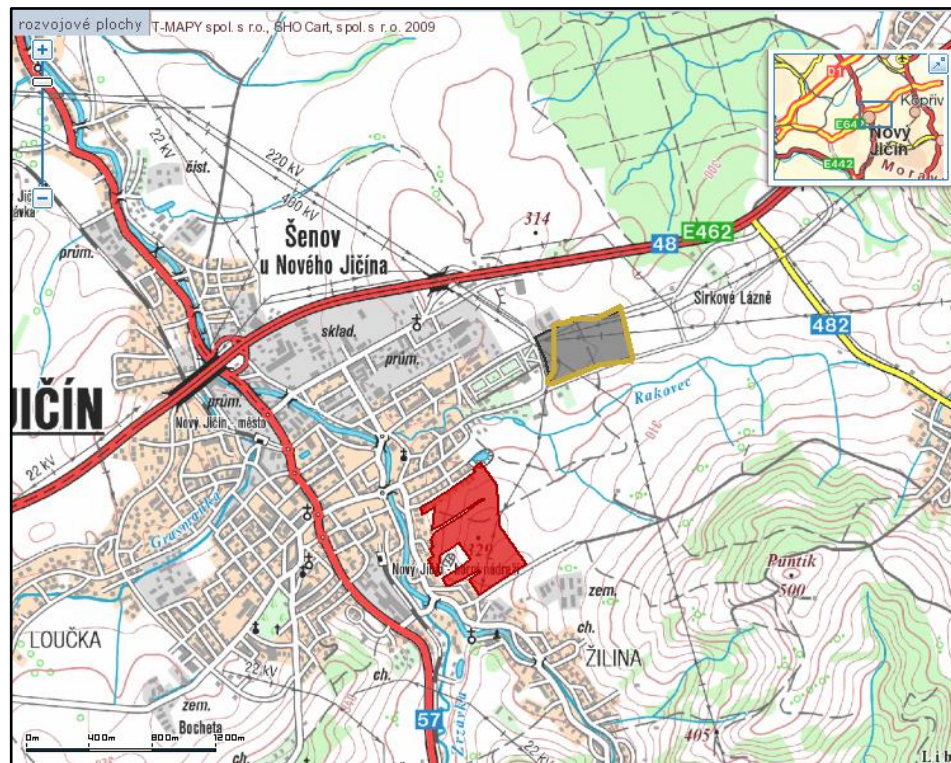
Železniční napojení je zajištěno tratí č. 278 napojující se na trať č. 270 a tratí č. 326, která se napojuje na trať č. 323.

Na trati č. 278 je k dispozici nádraží Nový Jičín-město, vzdálené od průmyslového parku 2,5 km (7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 21 km/h) – cesta vede městem.

Na trati č. 326 se pak nachází nádraží Nový Jičín-horní nádraží, které je rovněž 2,5 km daleko (7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 21 km/h) – trasa je rovněž vedena městem.

Letecké napojení

Nejbližší letiště představuje letiště Ostrava – Mošnov, které je vzdáleno 16 km (15 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 64 km/h). Dostupnost letiště je po silnicích III/04820, I/48, I/58 a III/48016.



Obrázek 17: Průmyslový Park Nový Jičín – Dolní Předměstí¹⁰⁸

6.12 Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna s.r.o.

Lokalita: obec Orlová, okres Karviná

Rozloha: 12,8 ha

K dispozici: 12 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 6,5%

Investoři v zóně: ROSH, Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna, s.r.o.¹⁰⁹

6.12.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna se nachází v centru Orlové v areálu bývalého dolu Žofie, leží u silnice III/4728. V blízkosti je komunikace první třídy I/59. I/59 pak vede do Karviné (9,5 km, 9 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 63 km/h). Na

¹⁰⁸ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹⁰⁹ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

druhou stranu pak lze po komunikaci I/59 dojet do Ostravy (7,5 km, 8 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 56 km/h).

Průjezd na území Polské republiky je pro nákladní dopravu možný přes hraniční přechod Bohumín, který leží ve vzdálenosti 13 km, dosažitelný za 19 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h. Dojet k němu lze po silnicích II/470, II/471 a I/58. Odtud je ve vzdálenosti 29,8 km významné polské město Rybnik.

Železniční napojení

Dostupnost lokality Žofie je po železnici zajištěna z tratě ČD za pomoci vlečky OKD přímo v areálu. Tato vlečka je napojena na tratě č. 320, č. 321 a č. 270.

Letecké napojení

Lze využívat letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově, které je vzdáleno 32 km (32 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h) po silnicích II/470, I/59, I/11, I/58 a III/48016.



Obrázek 18: Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna s.r.o.¹¹⁰

¹¹⁰ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

6.13 Průmyslová zóna Ostrava – Hrabová + Hrabová CTP Invest

Lokalita: obec Ostrava, okres Ostrava

Rozloha: 110 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: PEGATRON Czech, SungWoo Hitech, Briggs & Stratton (Czech) Power Products, CTP Invest¹¹¹

6.13.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna se nachází na jižním okraji města Ostrava v blízkosti rychlostní komunikace R56, která se jednou stranou napojuje na silnici I/56 a vede do dále centra Ostravy a na druhou stranu do Frýdku-Místku (13 km, 9 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 87 km/h), kde také přechází v komunikaci I/56 a napojuje se na I/48.

Nejbližším místem pro překročení státní hranice je hraniční přechod v Bohumíně vedoucí do Polské republiky, vzdálený 27 km (20 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 81 km/h), po komunikacích I/56, I/11, D1 a I/58. Nejbližším polským městem je Rybnik ve vzdálenosti 29,8 km.

Druhým blízkým přechodem, opět s Polskou republikou, je hraniční přechod Chotěbuz ve vzdálenosti 41 km a 26 minutách jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 95 km/h. Dostupný je po silnicích R56, I/48, R48 a I/48. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Železniční napojení

Nedaleko areálu průmyslové zóny se nacházejí dvě železniční vlečky OKD. První je ve vzdálenosti 3,5 km po komunikaci II/478 (8 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 26,5 km/h). Tato vlečka se napojuje na trať ČD č. 323.

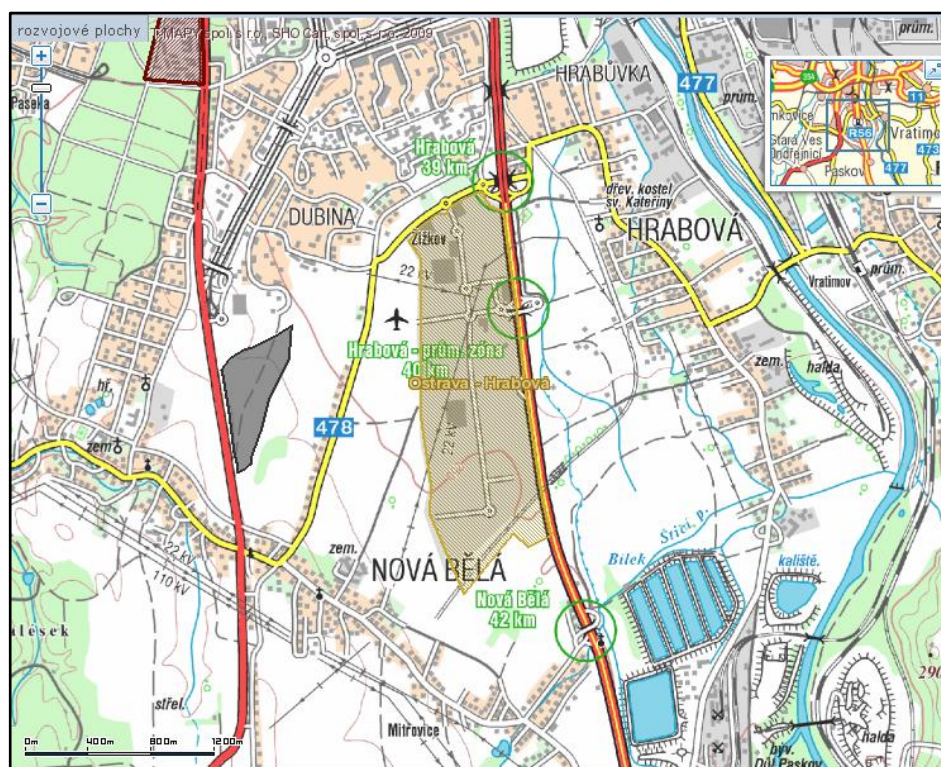
¹¹¹ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

Druhá vlečka se nachází ve vzdálenosti 5,5 km po komunikacích R56 a III/4705 (6 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 55 km/h). Napojena je rovněž na trať č. 323.

Nejbližší železniční stanice je Vratimov na trati č. 323, vzdálená 4 km (8 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 30 km/h). Dostupné je po komunikacích R56 a II/478.

Letecké napojení

Nejbližším letištěm je Ostrava – Mošnov vzdálené 19 km po silnicích R56, III/4841, II/486, I/58 a III/48016. Jeho časová dostupnost je 17 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 67 km/h).



Obrázek 19: Průmyslová zóna Ostrava – Hrabová + Hrabová CTP Invest¹¹²

6.14 Průmyslová zóna Ostrava – Mošnov

Lokalita: obec Mošnov, okres Nový Jičín

Rozloha: 200 ha

K dispozici: 77 ha

¹¹² Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

Obsazenost průmyslové zóny: 61,5%

Investoři v zóně: Behr Ostrava, s.r.o., PLAKOR Czech, s.r.o., Cromodora Wheels, s.r.o., Free Zone Ostrava, a.s., HB Reavis Group CZ, s.r.o.¹¹³

6.14.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Středem zóny prochází silnice třetí třídy III/48016, která se napojuje na komunikaci I/58, která z východu ohraničuje území průmyslové zóny v Mošnově. Tato komunikace vede do Ostravy (14 km, 15 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 56 km/h) na druhou stranu pak směřuje do Rožnova pod Radhoštěm (29 km, 33 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 53 km/h).

Místo vhodné pro překročení státní hranice s Polskou republikou se nachází v Bohumině (38 km, 39 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 59 km/h). Dostupné je po silnici I/58, I/11, D1 a I/58. Nejbližším polským městem je Rybník ve vzdálenosti 29,8 km.

V Bumbálce vzdálené 52 km (58 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 54 km/h), pro přechod na území Slovenské republiky. Dojet sem lze po silnicích I/58, a I/35. Nejbližší město na slovenské straně státní hranice je Čadca vzdálené 34,8 km v blízkosti se nachází také město Žilina, které je i přes svou větší vzdálenost (45,9 km) oproti Čadci dostupné v kratší časové době vzhledem k jízdě po komunikacích vyšší třídy.

Železniční napojení

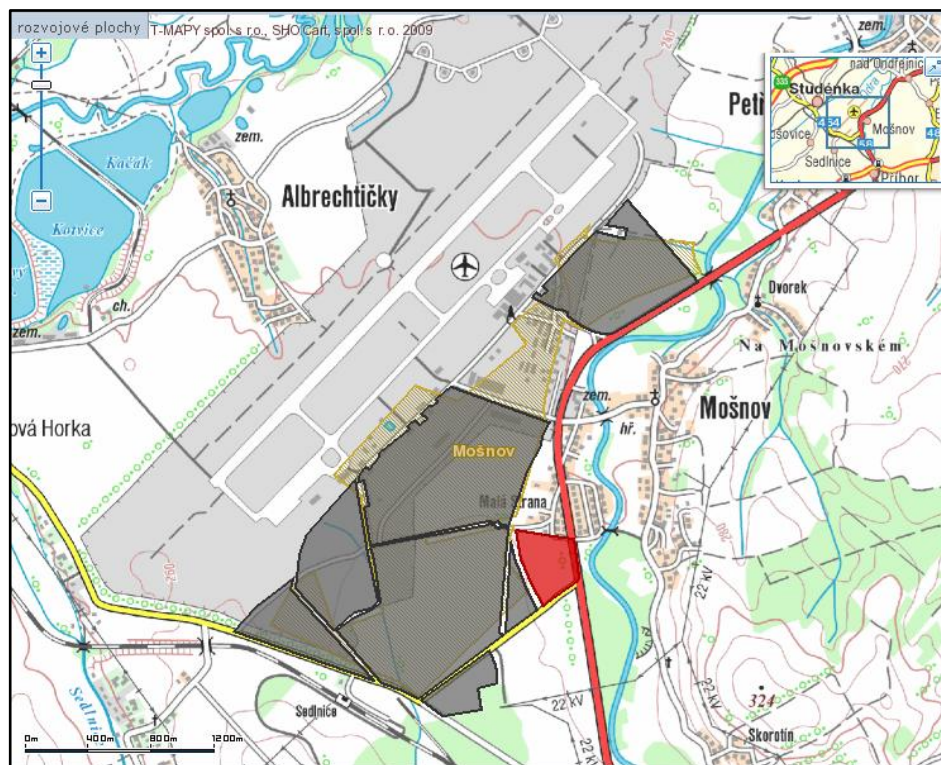
Železniční napojení je zajištěno železniční stanicí Sedlnice, vzdálené 4 km (4 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h) na trati č. 325, která se ve Studénce napojuje na trať č. 270. Do stanice Sedlnice se lze dostat po silnicích III/48016, I/58, III/4809 a II/464.

Moravskoslezským krajem je připravován projekt kolejového napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Kolejového napojení budou využívat rovněž investoři průmyslové zóny, čím by mělo dojít k výraznému přesunu materiálu a zboží ze silnice na železnici.

¹¹³ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

Letecké napojení

Severní hranicí průmyslová zóna navazuje přímo na areál letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově. Stačí ujet vzdálenost 0,7 km po silnici III/48016, která prochází samotnou zónou. Tato průmyslová zóna tedy představuje nejlépe napojenou průmyslovou zónu na leteckou dopravu v rámci Moravskoslezského kraje.



Obrázek 20: Průmyslová zóna Ostrava – Mošnov¹¹⁴

6.15 Průmyslová zóna Paskov – bývalý skleníkový areál

Lokalita: obec Paskov, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 30 ha

K dispozici: 11 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 63,3%

Investoři v zóně: Josef Ševčík – AUTODOPRAVA, ABEX Substráty, a.s., PEMIT, s.r.o., Milan Fícel, Elektro servis, Zanap, Scania, Ahlfit, AH energy, EuroSvan, Probytex¹¹⁵

¹¹⁴ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

6.15.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Zóna v Paskově se nachází vedle komunikace třetí třídy III/48411. Ta vede do Frýdku-Místku (5 km, 7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 43 km/h), ve druhém směru se pak napojuje na silnici R56, která nás zavede dále na I/56 a do Ostravy (7 km, 7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 42 km/h).

Nejbližší hraniční přechod je Chotěbuz na hranici s Polskou republikou. Je vzdálen 39 km po silnicích III/47411, R56, I/56, I/48, R48 a I/48. Časová dostupnost tohoto hraničního přechodu je 27 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 87 km/h. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Státní hranice se Slovenskou republikou je překročitelná na hraničním přechodě Bílá, který leží ve vzdálenosti 45 km od zóny, časově jde o 46 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 59 km/h. Přechod je dostupný po komunikacích III/47411, R56, I/56 a II/484. Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 25 km.

Železniční napojení

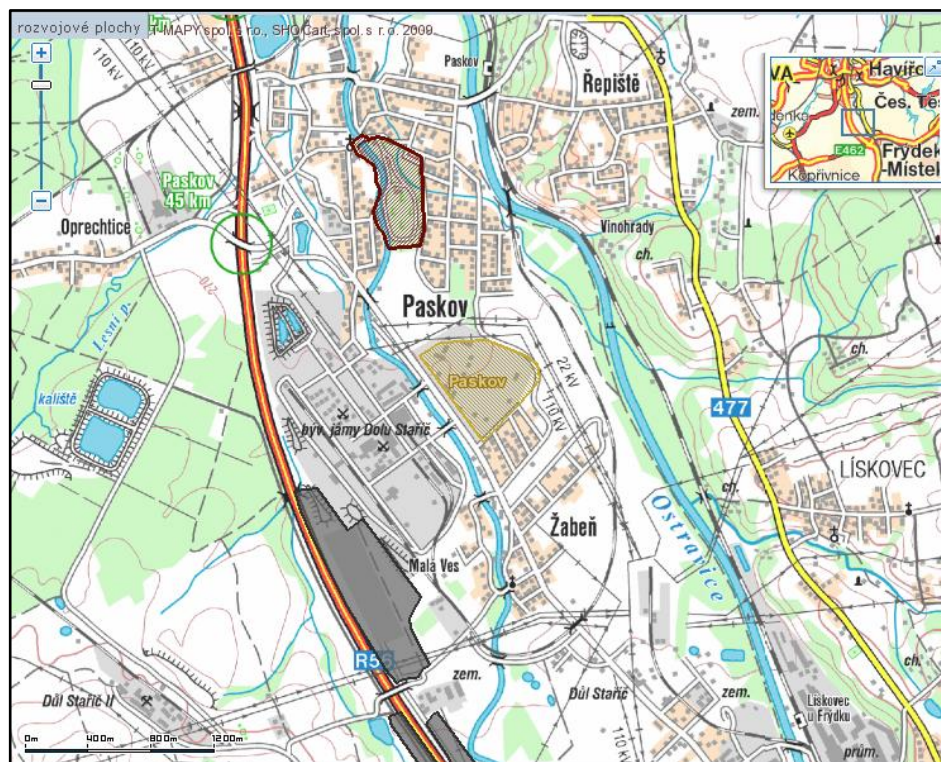
Tento druh dopravy je zajištěn v areálu bývalých jam dolu Staříč pomocí vlečky OKD (1,2 km po obecních komunikacích, 2 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 36 km/h). Vlečka se dále napojuje na trať ČD č. 323.

Nejbližší železniční stanice je Paskov na trati č. 323 ve vzdálenosti 3,5 km (7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 21 km/h). Dostupné je po komunikacích III/48411 a III/4794.

Letecké napojení

Nejbližším letištěm je letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově, vzdálené 16 km s dojezdností 17 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 57 km/h. Dostat se na něj lze po silnicích III/48411, III/4841, I/58 a III/48016.

¹¹⁵ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny



Obrázek 21: Průmyslová zóna Paskov – bývalý skleníkový areál¹¹⁶

6.16 Průmyslová zóna Rýmařov

Lokalita: obec Rýmařov, okres Bruntál

Rozloha: 8 ha

K dispozici: 2,5 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 69%

Investoři v zóně: STYROTRADE, s.r.o., KATR a.s., Ing. Dalibor Skopal¹¹⁷

6.16.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Na jiho-východě je zóna ohraničena komunikací druhé třídy II/445 napojující se na I/11. Silnice I/11 můžeme pokračovat do Bruntálu (18 km, 18 minut jízdy při předpokládané

¹¹⁶ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹¹⁷ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

průměrné rychlosti 60 km/h), nebo na opačnou stranu po navázání na komunikaci I/44 do Šumperka (37 km, 41 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 54 km/h).

Nejblíže položený hraniční přechod se nachází v Krnově (s Polskou republikou). Leží ve vzdálenosti 45 km, časově dosažitelný za 52 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 52 km/h. Dojet na něj lze po silnicích II/445, I/11, I/45, I/57 a I/45. Nejbližší významné polské město je Ratiboř, ležící ve vzdálenosti 51 km.

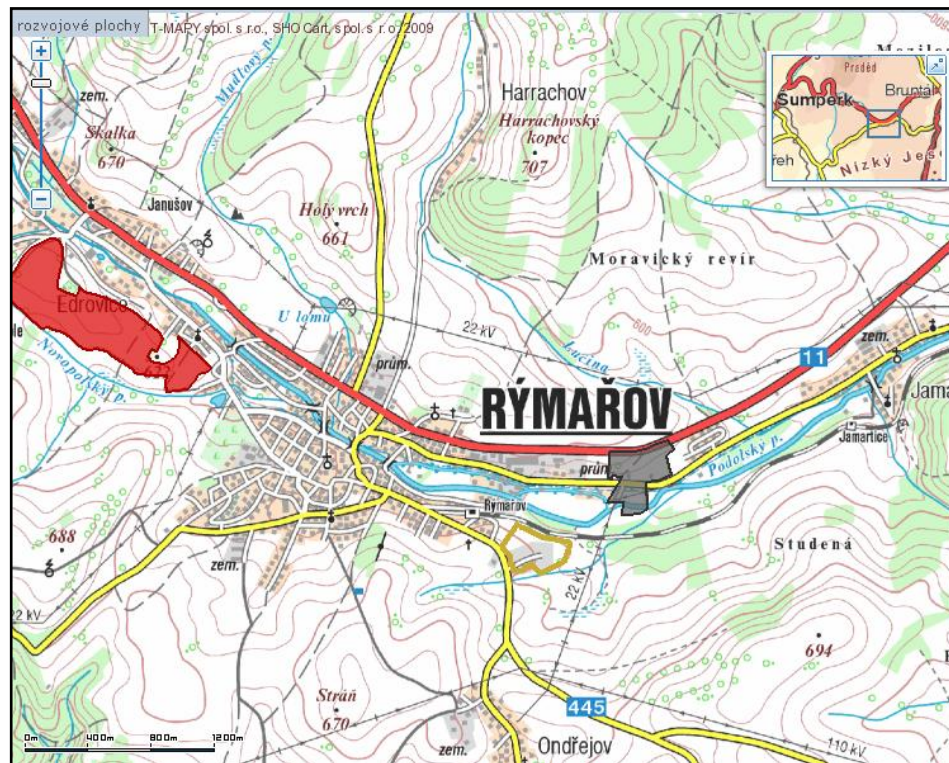
Železniční napojení

Severní hranici zóny představuje trať č. 311, která se napojuje na trať č. 310. Nejbližší železniční stanicí je Rýmařov, vzdálená 0,9 km (1 minuta jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 54 km/h) po silnici II/445.

Letecké napojení

Nejbližší letiště je letiště Olomouc, které je mezinárodním veřejným letištěm. Vzdálené je 55 km (57 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 58 km/h). Dostupné je po pozemních komunikacích II/445, II/449, II/446, II/449 a R35.

Alternativou pro leteckou dopravu může být přistávací dráha v Krnově vzdálená 42 km (45 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 56 km/h). Dostupné je po silnicích II/445, I/11, I/45, III/4592, II/459 a III/4591.

Obrázek 22: Průmyslová zóna Rýmařov¹¹⁸

6.17 Průmyslová zóna Třanovice

Lokalita: obec Třanovice, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 29 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: Agrochovex, Jindřich Mackowski – Chovex, Kubiena Jaromír – výroba nábytku, Patrem Trading Limited, Rudolf Szarzec – stavebně montážní firma, Spetra CZ, Stonax, Tranagro, Transgas, Třanovice služby, Vinis¹¹⁹

¹¹⁸ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹¹⁹ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

6.17.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Areál průmyslové zóny leží při komunikaci druhé třídy II/474, ta se napojuje na silnici II/648. Po ní lze dojet buď do Českého Těšína (7km, 8 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 52 km/h) a dále přechodem na I/11 a I/48 na hraniční přechod Chotěbuz (2,9 km, 2 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 61 km/h) , nebo do Frýdku-Místku po napojení na I/68 a R48 (15 km, 10 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 90 km/h).

Hraniční přechody v blízkosti průmyslové zóny jsou již zmíněná Chotěbuz s Polskou republikou. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Se Slovenskou republikou je nejbližší hraniční přechod Mosty u Jablunkova (36 km, 36 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h). Dostupný je po komunikacích II/474, I/68 a I/11 Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 8,5 km.

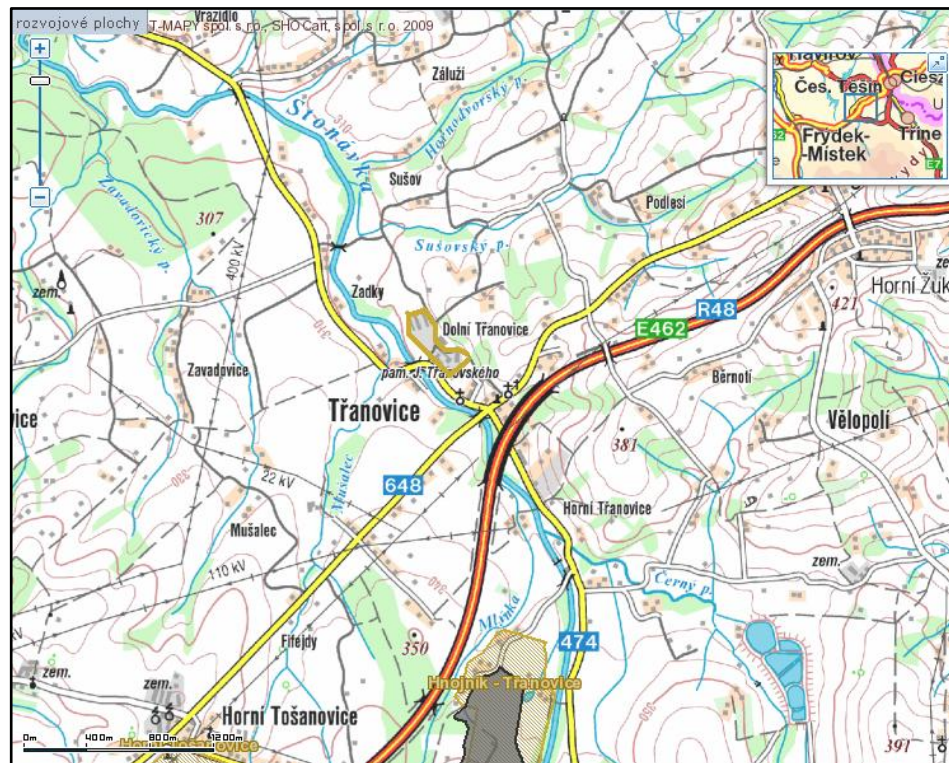
Železniční napojení

Nejbližší železniční zastávkou je Hnojník na trati č. 322. Nádraží je vzdáleno 3,4 km po silnici II/474 a III/4761 (4 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 40 km/h).

Letecké napojení

Letiště využitelné pro účely průmyslové zóny se nachází v Ostravě – Mošnově. Je vzdáleno 40 km (37 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 65 km/h). Dostupné je po komunikacích II/474, R48, I/48, I/58 a III/48016.

Alternativní letiště představuje letiště ve Frýdlantě nad Ostravicí, ležící ve vzdálenosti 33 km, dostupné za 34 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 58 km/h po komunikacích II/474, II/648, I/68, R48, I/48, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.

Obrázek 23: Průmyslová zóna Třanovice¹²⁰

6.18 Průmyslová a logistická zóna Tošanovice-Třanovice

Lokalita: obec Horní Tošanovice, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 67 ha

K dispozici: 67 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 0%

Investoři v zóně: -

6.18.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Průmyslová zóna v Horních Tošanovicích se nachází při rychlostní silnici R/48, po níž lze pomocí navazující I/11 a II/648 dojet do Českého Těšína (11 km, 7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 94 km/h) a dále přechodem na I/48 na hraniční přechod

¹²⁰ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

Chotěbuz (2,9 km, 2 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 61 km/h) , nebo do Frýdku-Místku (11 km, 7 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 94 km/h).

Hraniční přechody v blízkosti průmyslové zóny jsou výše zmíněná Chotěbuz s Polskou republikou. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Se Slovenskou republikou je nejbližší hraniční přechod Mosty u Jablunkova (35 km, 35 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h). Dostupný je po komunikacích I/68 a I/11 Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 8,5 km.

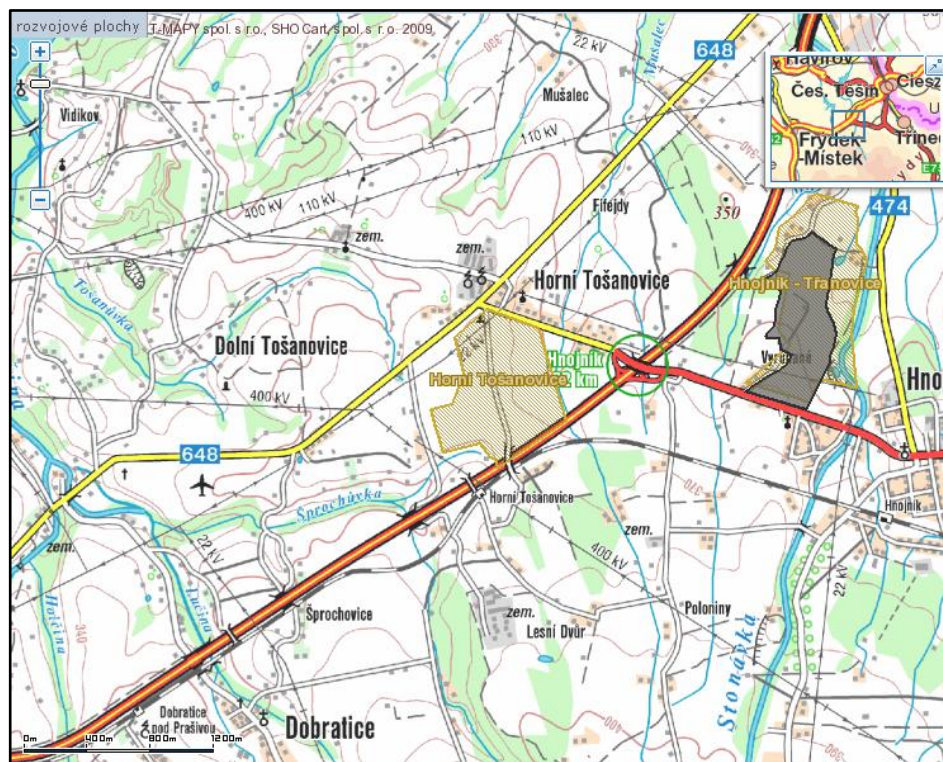
Železniční napojení

Nejbližší železniční zastávkou jsou Horní Tošanovice na trati č. 322. Nádraží je vzdáleno 0,8 km po obecních komunikacích (1 minuta jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 48 km/h).

Letecké napojení

Nejbližší letiště využitelné pro účely průmyslové zóny se nachází v Ostravě – Mošnově. Je vzdáleno 36 km (33 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 66 km/h). Dostupné je po komunikacích I/68, R48, I/48, I/56 a III/48016.

Alternativním letištěm je Frýdlant nad Ostravicí, ležící ve vzdálenosti 29 km, dostupné za 31 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 56 km/h po komunikacích I/68, R48, I/48, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.



Obrázek 24: Průmyslová a logistická zóna Tošanovice-Třanovice¹²¹

6.19 Průmyslová zóna Hnojník – Třanovice

Lokalita: obec Hnojník – Třanovice, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 47 ha

K dispozici: 47 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 0%

Investoři v zóně: -

6.19.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Zóna je lokalizována mezi silnicemi R48, I/68 a II/474. Lze dojet buď do Českého Těšína (10 km, 6,5 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 92 km/h) po silnicích I/68, R48, I/11 a II/648. Na druhou stranu je pak blízko město Frýdek-Místek (11 km, 7 minut

¹²¹ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 94 km/h), do kterého lze dojet po komunikacích I/68 a R48.

Nejbližším hraničním přechodem je Chotěbuz s Polskou republikou (14 km, 9 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 93 km/h. Na tento hraniční přechod se dostaneme po komunikacích I/68, R48, I/11 a I/48. Nejbližší významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Se Slovenskou republikou je nejbliže hraniční přechod Mosty u Jablunkova (33 km, 33 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h). Dostupný je po komunikacích I/68 a I/11. Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 8,5 km.

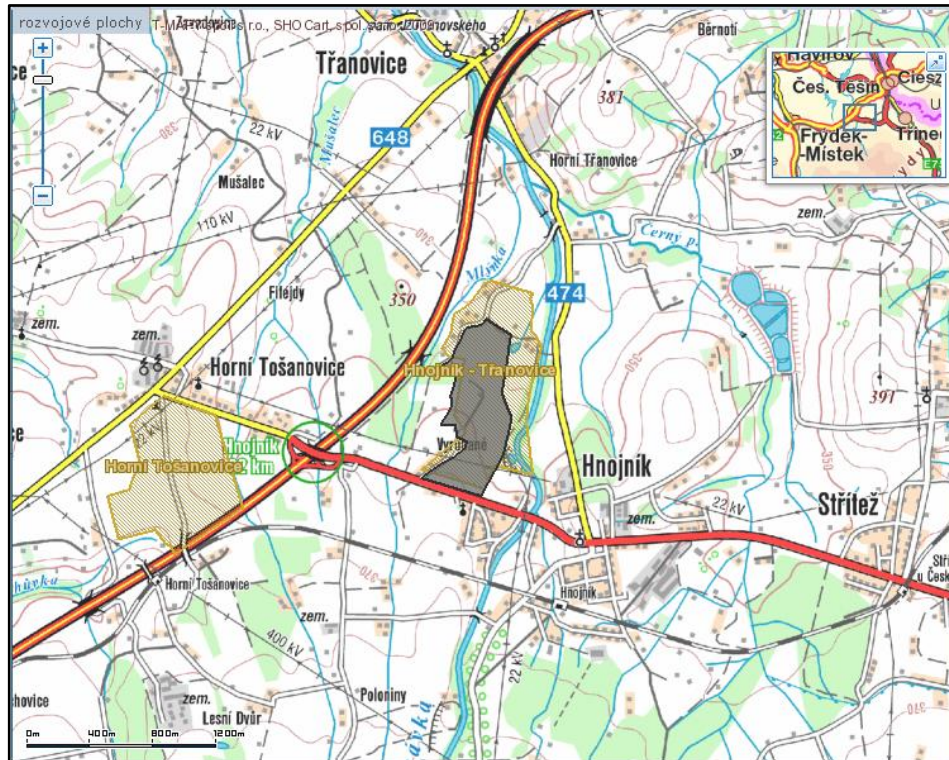
Železniční napojení

Nejbližší železniční zastávkou je stanice Hnojník na trati č. 322. Nádraží je vzdáleno 1,6 km po silnici I/68 a obecních komunikacích (2 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 48 km/h).

Letecké napojení

Letiště vhodné pro využití investory v průmyslové zóně se nachází v Ostravě – Mošnově. Je vzdáleno 36 km (33 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 66 km/h). Dostupné je po komunikacích I/68, R48, I/48, I/56 a III/48016.

Alternativní letiště se nachází ve Frýdlantě nad Ostravicí, ležící ve vzdálenosti 30 km, dostupné za 30 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h po komunikacích I/68, R48, I/48, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.



Obrázek 25: Průmyslová zóna Hnojník – Tránovice¹²²

6.20 Průmyslová zóna Třinec – Baliny

Lokalita: obec Třinec, okres Frýdek-Místek

Rozloha: 20 ha

K dispozici: 0 ha

Obsazenost průmyslové zóny: 100%

Investoři v zóně: Vesuvius Solar Crucible, s.r.o., KERN, s.r.o., Třinecké železářny, a.s., JAP Trading, s.r.o., ERGON chráněné dílny, BZD, s.r.o., Matador-DongWon¹²³

6.20.1 Dopravní dostupnost:

Silniční napojení

Severo-východní hranici průmyslové zóny tvoří pozemní komunikace druhé třídy II/468. Tato silnice se napojuje na komunikaci I/11, po které lze odjet buď na hraniční přechod

¹²² Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

¹²³ Moravskoslezský kraj: Hlavní průmyslové zóny

v Mostech u Jablunkova (27 km, 27 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 60 km/h), nebo na druhou stranu na komunikaci I/11H do Českého Těšína (4 km, 3 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 80 km/h), či na hraniční přechod Chotěbuz, který je vzdálen 9,5 km (8 minuty jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 71 km/h) po komunikacích II/468, I/11 a I/48.

Nejbližším místem pro překročení státní hranice do Polské republiky je výše zmiňovaný hraniční přechod v Chotěbuzi. Blízké významné polské město je Bielsko-Biala, vzdálené 37,3 km.

Na území Slovenské republiky se dostaneme přes hraniční přechod Mosty u Jablunkova, který již byl také výše popsán. Do nejbližšího většího slovenského města (Čadca) je to 8,5 km.

Železniční napojení

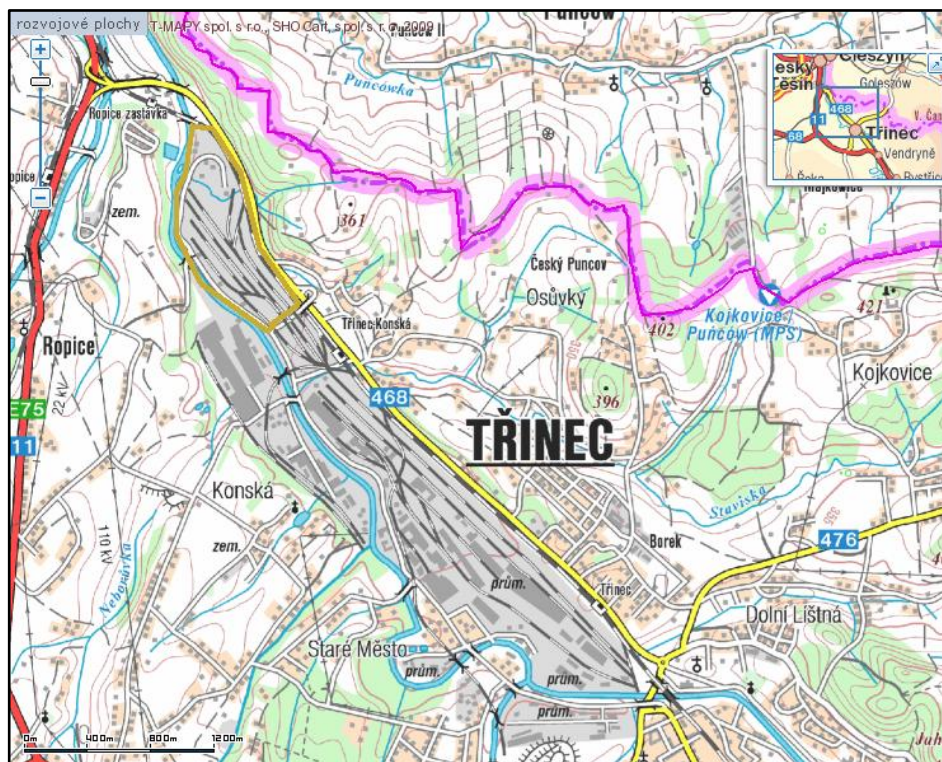
Celý areál průmyslové zóny je provázán sítí železničních vleček, které se napojují na trať ČD č. 320 v zastávce Třinec – Kanská. Dostupnost železnice je v tomto případě v řádech desítek metrů ze kteréhokoliv místa průmyslové zóny.

Nejbližší železniční stanicí je výše zmiňovaná stanice Třinec – Kanská, ležící na okraji areálu, ve vzdálenosti zhruba 500 metrů od jeho středu.

Letecké napojení

Nejbližším vhodným letišťem je letiště Leoše Janáčka v Ostravě – Mošnově. Je vzdáleno 48 km (41 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 70 km/h). Dostupné je po komunikacích II/468, I/11, R48, I/48, I/58 a III/48016.

Pro letecké napojení lze využít také menší letiště ve Frýdlantě nad Ostravicí, ležící ve vzdálenosti 42 km, dostupné za 38 minut jízdy při předpokládané průměrné rychlosti 66 km/h. Dojet na něj lze po silnicích II/468, I/11, R48, I/48, I/56, III/48416, III/48425 a III/48418.



Obrázek 26: Průmyslová zóna Třinec – Baliny¹²⁴

¹²⁴ Zdroj: autor, podklad Regionální informační servis: Mapový server

7 MASTERCARD ANALÝZA

V této kapitole je provedena Mastercard analýza dopravních indikátorů průmyslových zón Moravskoslezského kraje.

Veškeré tabulkové a jiné podklady k této části jsou vloženy v přílohové části diplomové práce, počínaje Přílohou P IV.

7.1 Statistické tabulky

Nejprve bylo potřeba sestavit tabulky průmyslových zón pro silniční, železniční a leteckou dopravu. V nich jsou zaznamenána statistická data, vztahující se ke kvalitě napojení průmyslových zón, prostorovým vzdálenostem – ty jsou uváděny v metrech, časové dostupnosti – uváděna v minutách a v případě silniční dopravy navíc i prostorovým vazbám – které jsou v případě vzdálenosti uváděny v metrech v případě časové dostupnosti v minutách.

7.2 Procentní hodnoty vůči nejhoršímu kraji

Druhým krokem bylo přepočítání procentních hodnot jednotlivých indikátorů vůči hodnotě daného indikátoru v nejhorším kraji. Vztah je následující $P_i = I/I_b$, kde P vyjadřuje procentní hodnotu vůči nejhoršímu kraji, I značí indikátor a b značí nejhorší hodnotu indikátoru. Kraj s nejhorší hodnotou daného indikátoru tak má v příslušné kolonce zanesenou hodnotu 100%, kraje s lepšími hodnotami pak mají v příslušných kolonkách hodnoty nižší.

Pro tyto výpočty bylo rovněž potřeba reklasifikovat indikátory vyjádřené slovně na číselné hodnoty. Jedná se o indikátory týkající se kvality napojení – u silniční dopravy o typ nejbližší pozemní komunikace, u železniční dopravy o typ trakce nejbližší železniční trati a u letecké dopravy o typ nejbližšího letiště.

Jelikož jsou procentní hodnoty přepočítávány vůči nejhoršímu kraji, tedy vůči kraji s nejvyšší hodnotou daného indikátoru, byla rovněž nejhorším indikátorům kvality napojení přidělena nejvyšší číselná hodnota a nejlepším indikátorům číselná hodnota nejnižší. U silniční dopravy byly přidělovány číselné hodnoty v rozpětí 1 až 5, u železniční dopravy hodnoty 1 a 2 a u letecké dopravy hodnoty 1 a 2.

Na závěr tohoto kroku bylo potřeba vypočíst směrodatné odchylky procentních hodnot pro jednotlivé indikátory, které pak budou použity v dalším průběhu analýzy.

7.3 Váhy indikátorů

Pro zjištění váhy jednotlivých indikátorů bylo potřeba provést dotazníkové šetření mezi investory působícími v průmyslových zónách. Jelikož je nutné počítat s malou návratností rozeslaných dotazníků, byli osloveni investoři z průmyslových zón po celé České republice. Celkový počet oslovených činí 462 ekonomických subjektů, z čehož se navrátilo 26 zodpovězených dotazníků.

Ke zjištění vah indikátorů byla použita bodovací metoda. Oslovené subjekty měly v dotazníku každému indikátoru přiřadit body od 0 do 10, podle toho jak je daný indikátor důležitý pro jejich rozhodování o lokalizaci firmy. Přičemž 0 bodů se přiřazuje nejméně důležitému indikátoru a 10 bodů tomu nejdůležitějšímu.

Váha jednotlivých indikátorů se pak určuje pomocí vztahu $v_i = b_i / \sum_{i=1}^k b_i$, kde v představuje váhu indikátoru, b představuje celkový počet bodů udělených indikátoru, i představuje indikátor a k počet indikátorů.

Následuje nutná úprava váhy indikátorů za pomoci směrodatné odchylky, která se vyjádří jako $u_i = v_i / \text{smodch}_i$, kde u představuje upravenou váhu indikátoru, v představuje váhu indikátoru, smodch značí směrodatnou odchylku a i představuje indikátor.

Posledním úkonem týkajícím se výpočtu váhy indikátorů je přepočítání celkové váhy indikátorů. Vyjádří se jako $c_i = u_i / \sum_{i=1}^k u_i$, kde c je celková váha indikátoru, u je upravená váha indikátoru, i je indikátor a k je počet indikátorů. Součet celkových vah indikátorů musí dát ve výsledku 100%. Tento krok se provádí, aby nebyly zvýhodněny indikátory s vyšším rozptylem.

7.4 Investiční atraktivnost jednotlivých zón z hlediska dopravní infrastruktury

Závěrečnou částí Mastercard analýzy je vyhodnocení bodů investiční atraktivnosti jednotlivých indikátorů dopravní infrastruktury. Tento výpočet je vyjádřen vztahem $A_i = P_i * c_i$, kde A představuje investiční atraktivnost, P značí procentní hodnotu vůči nejhoršímu kraji, c je celková váha indikátoru a i je indikátor.

Jako poslední krok zbývá sečíst body investiční atraktivnosti jednotlivých indikátorů dopravní infrastruktury u každé jednotlivé průmyslové zóny, po provedení dostaneme

celkovou investiční atraktivnost každé průmyslové zóny z hlediska daného dopravního faktoru.

8 ZHODNOCENÍ VLIVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA OBSAZENOST PRŮMYSLOVÝCH ZÓN

Závěrečnou částí práce je vyhodnocení vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost jednotlivých zón. Nejprve je potřeba zjistit celkovou investiční atraktivnost dopravní infrastruktury každé jednotlivé průmyslové zóny, což provedeme součtem investičních atraktivností všech tří druhů dopravy.

Tabulka 2: Celková investiční atraktivnost dopravní infrastruktury jednotlivých průmyslových zón¹²⁵

Průmyslová zóna	Investiční atraktivnost letecké dopravy	Investiční atraktivnost silniční dopravy	Investiční atraktivnost železniční dopravy	Celková investiční atraktivnost dopravní infrastruktury
Bolatice	49,09%	62,06%	67,36%	178,51%
Český Těšín	72,02%	44,29%	24,38%	140,69%
Frenštát pod Radhoštěm	51,80%	63,40%	41,01%	156,21%
Frýdek-Místek-Chlebovice	30,16%	27,04%	73,15%	130,35%
Frýdek-Místek-Lískovec	51,89%	40,75%	37,03%	129,67%
Karviná	78,49%	24,10%	23,63%	126,22%
Krnov	62,02%	63,46%	49,73%	175,21%
Krnov II. etapa	62,02%	63,46%	49,73%	175,21%
Nošovice	56,58%	24,49%	34,38%	115,45%
Kopřivnice	27,14%	42,62%	53,03%	122,79%
Nový Jičín	31,46%	44,81%	47,79%	124,05%
Orlová	52,97%	33,42%	58,11%	144,50%
Ostrava-Hrabová	34,76%	9,63%	55,22%	99,60%
Ostrava-Mošnov	12,30%	37,56%	45,32%	95,18%
Paskov	32,70%	34,57%	43,08%	110,35%
Rýmařov	84,75%	76,99%	43,33%	205,07%
Třanovice	68,43%	54,61%	44,50%	167,54%
Tošanovice-Třanovice	63,62%	33,97%	28,86%	126,45%
Hnojník-Třanovice	63,65%	34,43%	33,34%	131,42%
Třinec-Baliny	76,83%	59,49%	14,25%	150,56%

Průmyslové zóny následně pomocí získaných hodnot seřadíme od nejatraktivnější (nejnižší hodnota) po nejméně atraktivní (nejvyšší hodnota) z hlediska dopravní infrastruktury. Poté průmyslové zóny seřadíme podle jejich procentuální obsazenosti od nejvíce obsazené, po

¹²⁵ Zdroj: Vlastní výpočty

nejméně obsazenou. Následně pak srovnáme pořadí průmyslových zón z hlediska procentuální obsazenosti s pořadím průmyslových zón z hlediska celkové investiční atraktivnosti dopravní infrastruktury.

Tabulka 3: Zhodnocení vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón¹²⁶

Průmyslová zóna	Celková investiční atraktivnost dopravní infrastruktury	Průmyslová zóna	obsazenost	Průmyslová zóna	Pořadí dle investiční atraktivnosti dopravní infrastruktury	Pořadí dle obsazenosti
Ostrava-Mošnov	95,18%	Ostrava-Hrabová	100,00%	Bolatice	19.	1.-9.
Ostrava-Hrabová	99,60%	Nošovice	100,00%	Český Těšín	12.	1.-9.
Paskov	110,35%	Frýdek-Místek-Liskovec	100,00%	Frenštát pod Radhoštěm	15.	16.
Nošovice	115,45%	Frýdek-Místek-Chlebovice	100,00%	Frýdek-Místek-Chlebovice	10.	1.-9.
Kopřivnice	122,79%	Český Těšín	100,00%	Frýdek-Místek-Liskovec	9.	1.-9.
Nový Jičín	124,05%	Třinec-Baliny	100,00%	Karviná	7.	10.
Karviná	126,22%	Třanovice	100,00%	Krnov	17.-18.	1.-9.
Tošanovice-Třanovice	126,45%	Krnov	100,00%	Krnov II. etapa	17.-18.	17.-20.
Frýdek-Místek-Liskovec	129,67%	Bolatice	100,00%	Nošovice	4.	1.-9.
Frýdek-Místek-Chlebovice	130,35%	Karviná	93,00%	Kopřivnice	5.	11.
Hnojník-Třanovice	131,42%	Kopřivnice	85,00%	Nový Jičín	6.	17.-20.
Český Těšín	140,69%	Rýmařov	69,00%	Orlová	13.	15.
Orlová	144,50%	Paskov	63,30%	Ostrava-Hrabová	2.	1.-9.
Třinec-Baliny	150,56%	Ostrava-Mošnov	61,50%	Ostrava-Mošnov	1.	14.
Frenštát pod Radhoštěm	156,21%	Orlová	6,50%	Paskov	3.	13.
Třanovice	167,54%	Frenštát pod Radhoštěm	4,00%	Rýmařov	20.	12.
Krnov	175,21%	Nový Jičín	0,00%	Třanovice	16.	1.-9.
Krnov II. etapa	175,21%	Tošanovice-Třanovice	0,00%	Tošanovice-Třanovice	8.	17.-20.
Bolatice	178,51%	Hnojník-Třanovice	0,00%	Hnojník-Třanovice	11.	17.-20.
Rýmařov	205,07%	Krnov II. etapa	0,00%	Třinec-Baliny	14.	1.-9.

¹²⁶ Zdroj: Vlastní výpočty

Dle výsledků v Tabulce 3 lze vyvodit závěr, že vliv dopravní infrastruktury na obsazenost jednotlivých zón je relativně malý. Pořadí průmyslových zón dle jejich investiční atraktivnosti založené na MasterCard analýze se rozchází s pořadím dle obsazenosti jednotlivých zón o 103 míst (součet rozdílů v pořadí). Pořadí průmyslových zón z hlediska procentuální obsazenosti a pořadí průmyslových zón z hlediska celkové investiční atraktivnosti dopravní infrastruktury se shodovalo u pouhých 4 průmyslových zón.

Druhou možností jak zhodnotit sílu tohoto vlivu, případně ověřit výsledky získané předchozím srovnáním pořadí, je použití Pearsonova korelačního koeficientu. Ten lze

vyjádřit zjednodušeně jako $r = \frac{s_{xy}}{s_x s_y}$, kde s_x je směrodatná odchylka proměnné X, s_y

směrodatná odchylka proměnné Y a s_{xy} takzvaná kovariance proměnných X a Y. Hodnota r leží mezi -1 a 0 pro úplnou zápornou korelaci a +1 a 0 pro úplnou kladnou korelaci a vyjadřuje lineární vztah mezi dvěma množinami dat.¹²⁷

Pearsonův korelační koeficient pro dané hodnoty vychází jako -0,01502.

Při pohledu na výsledek Pearsonova korelačního koeficientu, který se pohybuje velmi blízko hodnotě 0, lze tedy rovněž vyvodit, že vztah mezi investiční atraktivností dopravy a obsazeností průmyslových zón je velmi slabý.

¹²⁷ Microsoft Office On line: Pearson

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo posouzení vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost jednotlivých průmyslových zón v Moravskoslezském kraji.

Práce nejprve poskytla vysvětlení základních pojmů, souvisejících s jejím cílem. Ve stručnosti obecně charakterizovala dopravní infrastrukturu a objasnila její vývoj. Vymezila pojem průmyslová zóna a stručně nastínila vývoj těchto území v prostoru i čase. Byl zde také vysvětlen vztah dopravy a investiční atraktivnosti a popsány nejdůležitější lokalizační teorie, které pracují s dopravními faktory.

Praktická část práce byla zaměřena na zkoumání skutečného stavu dané problematiky v Moravskoslezském kraji. Byla zde popsána infrastruktura silniční, železniční a letecké dopravy České republiky. Následovalo popsání základních charakteristik týkajících se Moravskoslezského kraje a analýza současné silniční, železniční a letecké dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. Jako další byl popsán současný stav průmyslových zón Moravskoslezského kraje ve vazbě na dopravní napojení. Stěžejní část práce představalo zhodnocení významu vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón v Moravskoslezském kraji, která se nachází na konci praktické části.

Z výsledků práce vyplývá, že vliv dopravní infrastruktury na obsazenost jednotlivých zón v Moravskoslezském kraji je nepatrný. To však neznamená, že neexistuje. Avšak na základě daných poznatků je tedy možno uvažovat o jiných lokalizačních faktorech, které mají na obsazenost průmyslových zón v dnešní době podstatně významnější vliv, jako jsou například kvalifikovanost a cena pracovní síly, cena pozemku, míra intervencí veřejného sektoru a v neposlední řadě také disponibilní doba, po kterou je daná průmyslová zóna nabízena k užívání.

Analýza nepotvrdila, popřípadě vyvrátila, význam dopravní infrastruktury na obsazenost jednotlivých zón, čímž však byly potvrzeny kvality metod použitých v této práci. Dané metody tedy mohou být s úspěchem využity pro další analýzy, například ostatních výše zmíněných lokalizačních faktorů ve vztahu k obsazenosti průmyslových zón.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Tištěné zdroje

- [1] BLAŽEK, Jiří, UHLÍŘ, David. Teorie regionálního rozvoje : nástin, kritika, klasifikace. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
- [2] Česká republika. Zákon ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupný také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1994/sb79-94.pdf>>.
- [3] Česká republika. Zákon ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích : ve znění pozdějších změn. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, Částka 3, s. 47-61. Dostupný také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1997/sb003-97.pdf>>.
- [4] HENDL, Jan. Kvalitativní výzkum : základní teorie, metody a aplikace. 2. aktualiz. vyd. Praha : Portál, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7367-485-4.
- [5] IVANIČKA, Koloman. *Základy teórie a metodológie socioekonomickej geografie : vysokoškolská učebnica pre prírodovedecké a pedagog. fakulty vys. škôl*. 2. vyd. Bratislava : Slovenské pedagogické nakladateľství, 1987. 432 s.
- [6] JEŽEK, Jiří. *Prostorová a regionální ekonomika*. 2. vyd. Plzeň : Západočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 1999. 234 s. ISBN 80-7082-575-8.
- [7] TOUŠEK, Václav, et al. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- [8] ZELENÝ, Lubomír, PEŘINA, Luboš. Doprava : dopravní infrastruktura. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.
- [9] WOKOUN, René et al. *Ekonomika v prostoru : svět, střední Evropa, EU, OECD, ČR*. Praha : Linde, 2008. 189 s. ISBN 978-80-7201-698.

Elektronické zdroje

- [10] *Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí* [online]. Mrijastudio.com, 2007-06-30 [cit. 2009-12-10]. O letišti. Dostupné z WWW: <<http://www.akfrydland.cz/cz/4/o-letisti.html>>.

- [11] *Česká republika* [online]. 07.02.10 [cit. 2010-02-10]. Doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.czech.cz/cz/62222-doprava>>.
- [12] *Český statistický úřad* [online]. 2009 [cit. 2010-01-22]. Geografická mapa Moravskoslezského kraje. Dostupné z WWW: <[http://www2.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/geograficka_mapa_moravskoslezskeho_kraje/\\$File/cz081geo_07.jpg](http://www2.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/geograficka_mapa_moravskoslezskeho_kraje/$File/cz081geo_07.jpg)>.
- [13] DEHNER, Jan. *Český statistický úřad Moravskoslezský kraj* [online]. 18.12. 2009, Aktualizováno dne: 31.12. 2009 [cit. 2010-02-15]. Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2009. Dostupné z WWW: <<http://www.ostrava.czso.cz/xt/edicniplan.nsf/p/801011-09>>.
- [14] KOUT, Pavel. *Moravskoslezský kraj* [online]. 2008, Poslední aktualizace: 1. čtvrtletí 2010 [cit. 2010-03-22]. Hlavní průmyslové zóny. Dostupné z WWW: <http://podnikatel.kr-moravskoslezsky.cz/cz/hlavni-prumyslove-zony/art_22220/hlavni-prumyslove-zony.aspx>.
- [15] KOUT, Pavel. *Moravskoslezský kraj* [online]. 2008 [cit. 2009-11-02]. Návštěvník Moravskoslezského kraje. Dostupné z WWW: <<http://navstevnik.kr-moravskoslezsky.cz/>>.
- [16] KRÝŽE, Pavel. *Portál provozování dráhy* [online]. 2009 [cit. 2010-03-22]. Mapy. Dostupné z WWW: <<http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=288361>>.
- [17] KRÝŽE, Pavel. *Portál provozování dráhy* [online]. Onlio, a.s., 2010, Poslední aktualizace 11.1.2010 [cit. 2010-01-11]. Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/pocty-tratovych-koleji.gif>>.
- [18] LAPIŠ, Marek. *Aeroklub Krnov* [online]. 2007 [cit. 2009-12-04]. Krnov AIP. Dostupné z WWW: <<http://www.letistekrnov.cz/index.php?sekceId=210>>.
- [19] *Letiště Ostrava* [online]. SE-MO Data s.r.o., 2005 [cit. 2009-11-10]. Historie. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>>.
- [20] *Letiště Ostrava* [online]. SE-MO Data s.r.o., 2010 [cit. 2010-02-20]. Letecké společnosti. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-letecke-spolecnosti/>>.

- [21] *Letiště Ostrava* [online].SE-MO Data s.r.o., 2010 [cit. 2010-02-20]. Letový řád - pravidelné lety. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-letovy-rad-pravidelne-lety/>>.
- [22] *Letiště Ostrava* [online].SE-MO Data s.r.o., 2009 [cit. 2009-11-10]. Technické údaje. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-technicke-udaje/>>.
- [23] LNĚNIČKA, Petr. *Prumyslove-zony.cz : vše o průmyslových zónách - kvalitní a ověřené informace* [online]. 2004 [cit. 2010-01-06]. Průmyslové zóny. Dostupné z WWW: <<http://www.prumyslove-zony.cz/blog/prumyslove-zony-53>>.
- [24] LUKÁŠ, Jiří. *Statutární město Olomouc* [online]. 22. 12. 2009 [cit. 2009-12-26]. Mezinárodní veřejné letiště s vnitřní hranicí Olomouc. Dostupné z WWW: <<http://www.olomouc.eu/phprs/view.php?cislocianku=2002100701>>.
- [25] *Microsoft Office Online* [online]. 2010 [cit. 2010-04-19]. PEARSON. Dostupné z WWW: <<http://office.microsoft.com/cs-cz/excel/HP052092101029.aspx>>.
- [26] *Ministerstvo dopravy ČR* [online].Chaps spol. s.r.o., [cit. 2010-03-22]. IDOS jízdní řády. Dostupné z WWW: <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>>.
- [27] Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2006 [cit. 2009-12-18]. Rozvoj železniční infrastruktury. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%C5%BElezni%C4%8Dn%C3%AD+infrastruktury.htm>.
- [28] Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2009 [cit. 2009-12-18]. Všeobecné informace o letištích. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/>.
- [29] Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2003 [cit. 2009-12-18]. Železniční vysokorychlostní tratě. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/%C5%BDlezni%C4%8Dn%C3%AD+vysokorychlostn%C3%AD+trat%C4%9B.htm>.
- [30] *Moravskoslezský kraj* [online]. 2009 [cit. 2009-10-12]. Geografické informace. Dostupné z WWW: <http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/geograficke_informace.html>.

- [31] *Moravskoslezský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-03-15]. Letadlem. Dostupné z WWW: <<http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/letadlem.html>>.
- [32] *Moravskoslezský kraj* [online]. 2008 [cit. 2009-10-12]. Silniční síť Moravskoslezského kraje. Dostupné z WWW: <<http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/silnicni-sit.html>>.
- [33] *Moravskoslezský kraj* [online]. 2009 [cit. 2009-10-12]. Vlákem. Dostupné z WWW: <<http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/vlakem.html>>.
- [34] *Portál provozování dráhy* [online]. Onlio, a.s., 2009 [cit. 2010-02-25]. Vyznačení krajů. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/kraje.gif>>.
- [35] *Převpravce.cz : doprava, přeprava, logistika, spedice* [online]. Anawe, 2006 [cit. 2009-12-11]. Seznam hraničních přechodů v ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.prepravce.cz/index.asp?menu=240>>.
- [36] *Regionální informační servis* [online]. T-MapServer, 12.08.2009, Aktualizováno: 10.03.2010 [cit. 2010-03-22]. CRR - Mapový server. Dostupné z WWW: <http://mapy.crr.cz/tms/crr_a/default/index.php#c=3536025%252C5519376&z=0&l=ajax_default&p=&>.
- [37] *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010 [cit. 2010-01-03]. Mapy. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Mapy>>.
- [38] *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2009 [cit. 2010-01-03]. Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Udrzba-komunikaci/Rozdeleni-komunikaci-a-sprava>>.
- [39] *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2008, Aktualizováno 24.10.2008 [cit. 2010-03-22]. Silniční a dálniční síť. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/doprava/silnicni_sit/start.htm>.
- [40] ŘÍHOVÁ, Gabriela; DAMBORSKÝ, Milan. *Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje* [online]. Prague : University of Economics, 2010 [cit. 2010-02-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.lokalizace.vse.cz/>>.
- [41] *Slezský Aeroklub Zábřeh* [online]. 2007 [cit. 2009-12-10]. LKZA - Zábřeh. Dostupné z WWW: <<http://www.lkza.cz/>>.

- [42] *ViaMichelin* [online]. 2009 [cit. 2010-03-22]. Routes ViaMichelin. Dostupné z WWW: <<http://www.viamichelin.com/web/Routes>>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

%	procento
Σ	suma
A	Rakousko
a. s.	akciová společnost
CZK	česká koruna
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie
ha	hektar
HDP	hrubý domácí produkt
hl.n.	hlavní nádraží
km	kilometr
km ²	kilometr čtvereční
km/h	kilometr za hodinu
m	metr
mm	milimetr
OKD	Ostravsko-karvinské doly
o.s.	občanské sdružení
PL	Polská republika
Sb.	sbírky
SK	Slovensko
SR	Slovenská republika
SRN	Spolková republika Německo
s. r. o.	společnost s ručením omezeným

st.hr. státní hranice

RWY runway (ranvej)

tis. tisíc

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Klasický model lokalizace zemědělských činností	17
Obrázek 2: Klasický model lokalizace zemědělských činností, se zapracovanou dopravní cestou (vlevo) a s více odbytovými centry (vpravo)	18
Obrázek 3: Weberův lokalizační trojúhelník	19
Obrázek 4: Koncentrický model uspořádání města	20
Obrázek 5: Sektorový model uspořádání města (vlevo) a polycentrický model uspořádání města (vpravo)	21
Obrázek 6: Umístění Moravskoslezského kraje v rámci České republiky	27
Obrázek 7: Geografická mapa Moravskoslezského kraje	28
Obrázek 8: Průmyslová zóna Bolatice	37
Obrázek 9: Průmyslová zóna Český Těšín – Pod Zelenou	39
Obrázek 10: Průmyslová zóna Frenštát pod Radhoštěm – Martinská čtvrť	41
Obrázek 11: Průmyslová zóna Frýdek-Místek – Chlebovice	43
Obrázek 12: Průmyslová zóna Frýdek-Místek – Lískovec	45
Obrázek 13: Průmyslová zóna Karviná – Nové Pole a Nové Pole II	47
Obrázek 14: Průmyslová zóna Krnov – Červený Dvůr I. a II. etapa	49
Obrázek 15: Průmyslová zóna Nošovice	51
Obrázek 16: Podnikatelský park Kopřivnice	53
Obrázek 17: Průmyslový Park Nový Jičín – Dolní Předměstí.....	55
Obrázek 18: Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna s.r.o.	56
Obrázek 19: Průmyslová zóna Ostrava – Hrabová + Hrabová CTP Invest.....	58
Obrázek 20: Průmyslová zóna Ostrava – Mošnov.....	60
Obrázek 21: Průmyslová zóna Paskov – bývalý skleníkový areál	62
Obrázek 22: Průmyslová zóna Rýmařov	64
Obrázek 23: Průmyslová zóna Třanovice	66
Obrázek 24: Průmyslová a logistická zóna Tošanovice-Třanovice	68
Obrázek 25: Průmyslová zóna Hnojník – Třanovice	70
Obrázek 26: Průmyslová zóna Třinec – Baliny	72

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Bývalé silniční hraniční přechody Moravskoslezského kraje	32
Tabulka 2: Celková investiční atraktivnost dopravní infrastruktury jednotlivých průmyslových zón	77
Tabulka 3: Zhodnocení vlivu dopravní infrastruktury na obsazenost průmyslových zón	78
Tabulka 4: Délky silnic v jednotlivých krajích ČR, platné k 24.10. 2008.....	91
Tabulka 5: Podíly komunikací v jednotlivých krajích ČR.....	92
Tabulka 6: Seznam železnic v Moravskoslezském kraji	93
Tabulka 7: Mastercard silniční doprava.....	95
Tabulka 8: Mastercard železniční doprava	97
Tabulka 9: Mastercard letecká doprava	100
Tabulka 10: Dotazníkové šetření silniční doprava.....	105
Tabulka 11: Dotazníkové šetření železniční doprava	107
Tabulka 12: Dotazníkové šetření letecká doprava	109

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Délky silnic v krajích ČR

Příloha P II: Podíly komunikací v krajích ČR

Příloha P III: Seznam železnic v Moravskoslezském kraji

Příloha P IV: Tabulky MasterCard

Příloha P V: Dotazník rozesílaný investorům

Příloha P VI: Výsledky dotazníkového šetření

PŘÍLOHA P I: DÉLKY SILNIC V KRAJÍCH ČR

Tabulka 4: Délky silnic v jednotlivých krajích ČR, platné k 24.10. 2008¹²⁸

Kraj	Komunikace (délky v km)				Celkem (v km)
	III. třídy	II. třídy	I. třídy a rychlostní	dálnice	
Jihočeský	3.819,260	1.635,604	662,097	15,481	6.132,442
Jihomoravský	2.437,573	1.475,567	446,373	134,349	4.493,862
Karlovarský	1.331,452	486,525	226,632	-	2.044,609
Královehradecký	2.421,921	894,250	437,277	16,024	3.769,472
Liberecký	1.610,937	486,719	328,122	-	2.425,778
Moravskoslezský	1.896,713	754,504	710,768	27,721	3.389,706
Olomoucký	2.197,174	923,552	440,027	7,468	3.568,221
Pardubický	2.221,548	909,553	453,785	8,152	3.593,038
Plzeňský	3.090,856	1.510,125	418,245	109,038	5.128,264
Středočeský	6.257,251	2.367,939	779,610	194,241	9.599,041
Ústecký	2.746,577	897,551	490,888	52,564	4.187,580
Vysočina	2.945,577	1.630,201	424,621	92,625	5.093,024
Zlínský	1.201,458	573,964	340,611	-	2.116,033
Celkem ČR	34.178,297	14.546,054	6.159,056	657,663	55.541,070

¹²⁸ Ředitelství silnic a dálnic ČR: Silniční a dálniční síť ČR

PŘÍLOHA P II: PODÍLY KOMUNIKACÍ V KRAJÍCH ČR

Tabulka 5: Podíly komunikací v jednotlivých krajích ČR¹²⁹

Kraj	Komunikace (podíl v %)				Celkem (v km)
	III. třídy	II. třídy	I. třídy a rychlostní	dálnice	
Jihočeský	62,28	26,67	10,80	0,25	100,00
Jihomoravský	54,24	32,84	9,93	2,99	100,00
Karlovarský	65,12	23,80	11,08	0,00	100,00
Královehradecký	64,25	23,72	11,60	0,43	100,00
Liberecký	66,41	20,06	13,53	0,00	100,00
Moravskoslezský	55,96	22,26	20,97	0,82	100,00
Olomoucký	61,58	25,88	12,33	0,21	100,00
Pardubický	61,83	25,31	12,63	0,23	100,00
Plzeňský	60,27	29,45	8,16	2,13	100,00
Středočeský	65,19	24,67	8,12	2,02	100,00
Ústecký	65,59	21,43	11,72	1,26	100,00
Vysočina	57,84	32,01	8,34	1,82	100,00
Zlínský	56,78	27,12	16,10	0,00	100,00
Celkem ČR	61,54	26,19	11,09	1,18	100,00

¹²⁹ Zdroj: autor, podklad Tabulka 4

PŘÍLOHA P III: SEZNAM ŽELEZNIC V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

Tabulka 6: Seznam železnic v Moravskoslezském kraji¹³⁰

Číslo trati	Výchozí stanice	Cílová stanice	Počet kolejí ¹³¹	Trakce ¹³²	Délka v km ¹³³
270	Bohumín	Česká Třebová	2	elektrifikovaná	200
276	Suchdol nad Odrou	Budišov nad Budišovkou	1	nezávislá trakce	39
277	Suchdol nad Odrou	Fulnek	1	nezávislá trakce	10
278	Suchdol nad Odrou	Nový Jičín-město	1	nezávislá trakce	8
279	Studénka	Bílovec	1	nezávislá trakce	7
292	Kmrov	Jindřichov ve Slezsku	1	nezávislá trakce	23
298	Třemešná ve Slezsku	Osoblaha	1	nezávislá trakce	20
310	Opava-východ	Oloouc hl.n.	1	nezávislá trakce	116
311	Valšov	Rýmařov	1	nezávislá trakce	15
312	Bruntál	Malá Morávka	1	nezávislá trakce	17
313	Milotice nad Opavou	Vrbno pod pradědem	1	nezávislá trakce	20
314	Opava-východ	Svobodné Heřmanice	1	nezávislá trakce	25
315	Opava-východ	Hradec nad Moravicí	1	nezávislá trakce	8
317	Opava-východ	Hlučín	1	nezávislá trakce	22
318	Kravaře	Chuchelná	1	nezávislá trakce	10
320	Bohumín	Mosty u Jablunkova	2	elektrifikovaná	59
321	Opava-východ	Český Těšín	1 ¹³⁴	elektrifikovaná	69

¹³⁰ Portál provozování dráhy: Vy značení krajů

¹³¹ Portál provozování dráhy: Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu

¹³² Portál provozování dráhy: Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu

¹³³ Délky tratí byly určovány pomocí aplikace IDOS Jízdní řády

¹³⁴ V úseku Ostrava-Kunčice až Český Těšín-východ je trať dvojkolejná (29 km).

322	Český Těšín	Frýdek-Místek	1	nezávislá trakce	27
323	Ostrava-hl.n.	Valašské Meziříčí	1 ¹³⁵	nezávislá trakce ¹³⁶	72
324	Frýdlant nad Ostravicí	Ostravice	1	nezávislá trakce	7
325	Studénka	Veřovice	1	nezávislá trakce	27
326	Hostašovice	Nový Jičín-horní nádraží	1	nezávislá trakce	10
Celková délka v km		811			

¹³⁵ V úseku Ostrava-hl.n. až Ostrava-Kunčice je trať dvojkolejná (8 km).

¹³⁶ V úseku Ostrava-hl.n. až Ostrava-Kunčice je trať elektrifikovaná (8 km).

PŘÍLOHA P IV: TABULKY MASTERCARD

Tabulka 7: Mastercard silniční doprava¹³⁷

Průmyslová zóna	Kvalita napojení	Prostorová vzdálenost			Časová dostupnost			Regionální vazby				
	Typ nejbližší pozemní komunikace	Vzdálenost k nejbližší komunikaci I. třídy	Vzdálenost k nejbližší rychlostní komunikaci	Vzdálenost k nejbližší dálnici	Časová dostupnost komunikace I. třídy *	Časová dostupnost rychlostní komunikace	Časová dostupnost dálnice *	Vzdálenost nejbližšího krajského města	Vzdálenost nejbližšího okresního města	Časová dostupnost krajského města *	Časová dostupnost okresního města *	
statistická data												
1.	Bolatice	III	3500	25000	25000	4	29	29	25000	12900	29	15
2.	Český Těšín	II	300	1500	36000	0,5	1	44	32000	14000	40	13
3.	Frenštát pod Radhoštěm	obecní	500	26000	33000	0,5	33	41	35000	19000	40	29
4.	Frydek-Místek-Chlebovice	I	0	6000	28000	0	8	33	19000	4000	17	4
5.	Frydek-Místek-Lískovec	II	2500	3500	24000	5	7	32	14000	0	16	0
6.	Karviná	I	0	16000	17000	0	19	22	17000	0	20	0
7.	Krnov	I	0	48000	48000	0	53	53	42000	17000	47	16
8.	Krnov II. etapa	I	0	48000	48000	0	53	53	42000	17000	47	16
9.	Nošovice	R	0	0	30000	0	0	32	23000	6500	17	6
10.	Kopřivnice	I	0	22000	23000	0	25	29	26000	20000	29	22
11.	Nový Jičín	obecní	1400	22000	22000	2	20	20	29000	0	29	0
12.	Orlová	III	1000	13000	13000	1,5	19	19	7500	7500	8	8
13.	Ostrava-Hrabová	R	0	0	15000	0	0	23	0	0	0	0
14.	Ostrava-Mošnov	III	500	16000	16000	0,5	20	20	14000	14000	15	15
15.	Paskov	III	1900	1900	16000	3	3	23	7000	5000	7	7
16.	Rýmařov	II	1500	36000	66000	2	46	68	40000	18000	45	18
17.	Třanovice	II	3500	4500	42000	3	5	42	21000	15000	26	10

reklasifikované komunikace

Bolatice	4
Český Těšín	3
Frenštát pod Radhoštěm	5
Frydek-Místek-Chlebovice	2
Frydek-Místek-Lískovec	3
Karviná	2
Krnov	2
Krnov II. etapa	2
Nošovice	1
Kopřivnice	2
Nový Jičín	5
Orlová	4
Ostrava-Hrabová	1
Ostrava-Mošnov	4
Paskov	4
Rýmařov	3
Třanovice	3

¹³⁷ Zdroj: Vlastní výpočty

18.	Tošanovice-Třanovice	I	0	1100	38000	0	1	38	25000	11000	30	7
19.	Hnojník-Třanovice	I	0	800	38000	0	1	37	27000	11000	32	7
20.	Třinec-Baliny	II	3000	5000	41000	2	4	48	34000	19000	38	17
procentní hodnota vůči nejhoršímu kraji												
1.	Bolatice	80,00%	100,00%	52,08%	37,88%	80,00%	54,72%	42,65%	59,52%	64,50%	61,70%	51,72%
2.	Český Těšín	60,00%	8,57%	3,13%	54,55%	10,00%	1,89%	64,71%	76,19%	70,00%	85,11%	44,83%
3.	Frenštát pod Radhoštěm	100,00%	14,29%	54,17%	50,00%	10,00%	62,26%	60,29%	83,33%	95,00%	85,11%	100,00%
4.	Frýdek-Místek-Chlebovice	40,00%	0,00%	12,50%	42,42%	0,00%	15,09%	48,53%	45,24%	20,00%	36,17%	13,79%
5.	Frýdek-Místek-Lískovec	60,00%	71,43%	7,29%	36,36%	100,00%	13,21%	47,06%	33,33%	0,00%	34,04%	0,00%
6.	Karviná	40,00%	0,00%	33,33%	25,76%	0,00%	35,85%	32,35%	40,48%	0,00%	42,55%	0,00%
7.	Krnov	40,00%	0,00%	100,00%	72,73%	0,00%	100,00%	77,94%	100,00%	85,00%	100,00%	55,17%
8.	Krnov II. etapa	40,00%	0,00%	100,00%	72,73%	0,00%	100,00%	77,94%	100,00%	85,00%	100,00%	55,17%
9.	Nošovice	20,00%	0,00%	0,00%	45,45%	0,00%	0,00%	47,06%	54,76%	32,50%	36,17%	20,69%
10.	Kopřivnice	40,00%	0,00%	45,83%	34,85%	0,00%	47,17%	42,65%	61,90%	100,00%	61,70%	75,86%
11.	Nový Jičín	100,00%	40,00%	45,83%	33,33%	40,00%	37,74%	29,41%	69,05%	0,00%	61,70%	0,00%
12.	Orlová	80,00%	28,57%	27,08%	19,70%	30,00%	35,85%	27,94%	17,86%	37,50%	17,02%	27,59%
13.	Ostrava-Hrabová	20,00%	0,00%	0,00%	22,73%	0,00%	0,00%	33,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
14.	Ostrava-Mošnov	80,00%	14,29%	33,33%	24,24%	10,00%	37,74%	29,41%	33,33%	70,00%	31,91%	51,72%
15.	Paskov	80,00%	54,29%	3,96%	24,24%	60,00%	5,66%	33,82%	16,67%	25,00%	14,89%	24,14%
16.	Rýmařov	60,00%	42,86%	75,00%	100,00%	40,00%	86,79%	100,00%	95,24%	90,00%	95,74%	62,07%
17.	Třanovice	60,00%	100,00%	9,38%	63,64%	60,00%	9,43%	61,76%	50,00%	75,00%	55,32%	34,48%
18.	Tošanovice-Třanovice	40,00%	0,00%	2,29%	57,58%	0,00%	1,89%	55,88%	59,52%	55,00%	63,83%	24,14%
19.	Hnojník-Třanovice	40,00%	0,00%	1,67%	57,58%	0,00%	1,89%	54,41%	64,29%	55,00%	68,09%	24,14%
20.	Třinec-Baliny	60,00%	85,71%	10,42%	62,12%	40,00%	7,55%	70,59%	80,95%	95,00%	80,85%	58,62%
	Směrodatná odchylka	0,2364	0,3587	0,3229	0,2091	0,3085	0,3341	0,1950	0,2812	0,3563	0,2941	0,2771
Váha indikátoru - stanoveno bodovací metodou												
	64,76%	7,22%	7,90%	6,09%	6,09%	6,54%	5,69%	5,60%	5,32%	4,87%	4,92%	4,51%
Uprava váhy indikátorů za pomoci směrodatné odchylky (váha/směrodatná odchylka)												
	233,11%	30,54%	22,01%	18,86%	29,14%	21,21%	17,02%	28,70%	18,94%	13,68%	16,72%	16,28%
Přepočítání celkové váhy indikátorů = 100												
	100,00%	13,10%	9,44%	8,09%	12,50%	9,10%	7,30%	12,31%	8,12%	5,87%	7,17%	6,99%

Tošanovice-Třanovice	2
Hnojník-Třanovice	2
Třinec-Baliny	3

Body vyhodnocující investiční atraktivnost jednotlivých zón z hlediska silniční dopravy													Celkem
1.	Bolatice	10,48%	9,44%	4,21%	4,74%	7,28%	3,99%	5,25%	4,84%	3,78%	4,43%	3,61%	62,06%
2.	Český Těšín	7,86%	0,81%	0,25%	6,82%	0,91%	0,14%	7,97%	6,19%	4,11%	6,11%	3,13%	44,29%
3.	Frenštát pod Radhoštěm	13,10%	1,35%	4,38%	6,25%	0,91%	4,55%	7,42%	6,77%	5,57%	6,11%	6,99%	63,40%
4.	Frydek-Místek-Chlebovice	5,24%	0,00%	1,01%	5,30%	0,00%	1,10%	5,97%	3,67%	1,17%	2,59%	0,96%	27,04%
5.	Frydek-Místek-Lískovec	7,86%	6,75%	0,59%	4,55%	9,10%	0,96%	5,79%	2,71%	0,00%	2,44%	0,00%	40,75%
6.	Karviná	5,24%	0,00%	2,70%	3,22%	0,00%	2,62%	3,98%	3,29%	0,00%	3,05%	0,00%	24,10%
7.	Krnov	5,24%	0,00%	8,09%	9,09%	0,00%	7,30%	9,60%	8,12%	4,99%	7,17%	3,85%	63,46%
8.	Krnov II. etapa	5,24%	0,00%	8,09%	9,09%	0,00%	7,30%	9,60%	8,12%	4,99%	7,17%	3,85%	63,46%
9.	Nošovice	2,62%	0,00%	0,00%	5,68%	0,00%	0,00%	5,79%	4,45%	1,91%	2,59%	1,45%	24,49%
10.	Kopřivnice	5,24%	0,00%	3,71%	4,36%	0,00%	3,44%	5,25%	5,03%	5,87%	4,43%	5,30%	42,62%
11.	Nový Jičín	13,10%	3,78%	3,71%	4,17%	3,64%	2,76%	3,62%	5,61%	0,00%	4,43%	0,00%	44,81%
12.	Orlová	10,48%	2,70%	2,19%	2,46%	2,73%	2,62%	3,44%	1,45%	2,20%	1,22%	1,93%	33,42%
13.	Ostrava-Hrabová	2,62%	0,00%	0,00%	2,84%	0,00%	0,00%	4,16%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,63%
14.	Ostrava-Mošnov	10,48%	1,35%	2,70%	3,03%	0,91%	2,76%	3,62%	2,71%	4,11%	2,29%	3,61%	37,56%
15.	Paskov	10,48%	5,13%	0,32%	3,03%	5,46%	0,41%	4,16%	1,35%	1,47%	1,07%	1,69%	34,57%
16.	Rýmařov	7,86%	4,05%	6,07%	12,50%	3,64%	6,34%	12,31%	7,74%	5,28%	6,87%	4,34%	76,99%
17.	Třanovice	7,86%	9,44%	0,76%	7,96%	5,46%	0,69%	7,60%	4,06%	4,40%	3,97%	2,41%	54,61%
18.	Tošanovice-Třanovice	5,24%	0,00%	0,19%	7,20%	0,00%	0,14%	6,88%	4,84%	3,23%	4,58%	1,69%	33,97%
19.	Hnojník-Třanovice	5,24%	0,00%	0,13%	7,20%	0,00%	0,14%	6,70%	5,22%	3,23%	4,88%	1,69%	34,43%
20.	Třinec-Baliny	7,86%	8,09%	0,84%	7,77%	3,64%	0,55%	8,69%	6,58%	5,57%	5,80%	4,10%	59,49%

Tabulka 8: Mastercard železniční doprava¹³⁸

Průmyslová zóna	Kvalita napojení	Prostorová vzdálenost	Časová dostupnost
-----------------	------------------	-----------------------	-------------------

¹³⁸ Zdroj: Vlastní výpočty

		Trakce nejbližší železniční trati	Počet kolejí nejbližší trati	nejbližší stanice na regionální dráze	alternativní nejbližší stanice na regionální dráze /vlečka	nejbližší stanice na koridoru	nejbližší stanice na regionální dráze	alternativní nejbližší stanice na regionální dráze
Statistická data								
01.	Bolatice	elektrifikovaná	1	6000	8000	20000	8	11
02.	Český Těšín	elektrifikovaná	2	1900	1900	1900	3	3
03.	Frenštát pod Radhoštěm	nezávislá trakce	1	1500	1500	34000	3	3
04.	Frýdek-Místek- Chlebovice	nezávislá trakce	1	8100	8100	22000	8	8
05.	Frýdek-Místek-Lískovec	nezávislá trakce	1	1800	400	19000	5	2
06.	Karviná	elektrifikovaná	2	1700	1700	1700	3	3
07.	Krnov	nezávislá trakce	1	3000	3000	48000	3	3
08.	Krnov II. etapa	nezávislá trakce	1	3000	3000	48000	3	3
09.	Nošovice	nezávislá trakce	1	1500	800	27000	2	1
10.	Kopřivnice	nezávislá trakce	1	4000	4000	18000	6	6
11.	Nový Jičín	nezávislá trakce	1	2500	2500	8000	7	7
12.	Orlová	nezávislá trakce	1	10000	0	11700	14	0
13.	Ostrava-Hrabová	nezávislá trakce	1	4000	3500	10000	8	8
14.	Ostrava-Mošnov	nezávislá trakce	1	4000	4000	7000	4	4
15.	Paskov	nezávislá trakce	1	3500	1200	16200	7	2
16.	Rýmařov	nezávislá trakce	1	900	900	71000	1	1
17.	Třanovice	nezávislá trakce	1	3400	3400	12000	4	4
18.	Tošanovice-Třanovice	nezávislá trakce	1	800	800	15000	1	1
19.	Hnojník-Třanovice	nezávislá trakce	1	1600	1600	12000	2	2
20.	Třinec-Baliny	elektrifikovaná	2	500	500	500	1	1

Bolatice	1
Český Těšín	1
Frenštát pod Radhoštěm	2
Frýdek- Místek- Chlebovice	2
Frýdek- Místek- Lískovec	2
Karviná	1
Krnov	2
Krnov II. etapa	2
Nošovice	2
Kopřivnice	2
Nový Jičín	2
Orlová	2
Ostrava- Hrabová	2
Ostrava- Mošnov	2
Paskov	2
Rýmařov	2
Třanovice	2
Tošanovice- Třanovice	2
Hnojník- Třanovice	2
Třinec-	1

Baliny

Procentní hodnota vůči nejhoršímu kraji									
01.	Bolatice	50,00%	100,00%	60,00%	98,77%	28,17%	57,14%	100,00%	
02.	Český Těšín	50,00%	50,00%	19,00%	23,46%	2,68%	21,43%	27,27%	
03.	Frenštát pod Radhoštěm	100,00%	100,00%	15,00%	18,52%	47,89%	21,43%	27,27%	
04.	Frýdek-Místek-Chlebovice	100,00%	100,00%	81,00%	100,00%	30,99%	57,14%	72,73%	
05.	Frýdek-Místek-Lískovec	100,00%	100,00%	18,00%	4,94%	26,76%	35,71%	18,18%	
06.	Karviná	50,00%	50,00%	17,00%	20,99%	2,39%	21,43%	27,27%	
07.	Krnov	100,00%	100,00%	30,00%	37,04%	67,61%	21,43%	27,27%	
08.	Krnov II. etapa	100,00%	100,00%	30,00%	37,04%	67,61%	21,43%	27,27%	
09.	Nošovice	100,00%	100,00%	15,00%	9,88%	38,03%	14,29%	9,09%	
10.	Kopřivnice	100,00%	100,00%	40,00%	49,38%	25,35%	42,86%	54,55%	
11.	Nový Jičín	100,00%	100,00%	25,00%	30,86%	11,27%	50,00%	63,64%	
12.	Orlová	100,00%	100,00%	100,00%	0,00%	16,48%	100,00%	0,00%	
13.	Ostrava-Hrabová	100,00%	100,00%	40,00%	43,21%	14,08%	57,14%	72,73%	
14.	Ostrava-Mošnov	100,00%	100,00%	40,00%	49,38%	9,86%	28,57%	36,36%	
15.	Paskov	100,00%	100,00%	35,00%	14,81%	22,82%	50,00%	18,18%	
16.	Rýmařov	100,00%	100,00%	9,00%	11,11%	100,00%	7,14%	9,09%	
17.	Třanovice	100,00%	100,00%	34,00%	41,98%	16,90%	28,57%	36,36%	
18.	Tošanovice-Třanovice	100,00%	100,00%	8,00%	9,88%	21,13%	7,14%	9,09%	
19.	Hnojník-Třanovice	100,00%	100,00%	16,00%	19,75%	16,90%	14,29%	18,18%	
20.	Třinec-Baliny	50,00%	50,00%	5,00%	6,17%	0,70%	7,14%	9,09%	
Směrodatná odchylka		0,2052	0,1832	0,2442	0,2773	0,2527	0,2332	0,2643	
Váha indikátoru - stanoveno bodovací metodou									
		14,67%	1,26%	1,08%	2,98%	1,99%	2,75%	2,17%	2,44%
Úprava váhy indikátorů za pomoci směrodatné odchylky (váha/směrodatná odchylka)									
		60,83%	6,16%	5,91%	12,20%	7,16%	10,89%	9,29%	9,22%
Přepočítání celkové váhy indikátorů = 100									
		100,00%	10,12%	9,72%	20,05%	11,77%	17,91%	15,27%	15,16%
Body vyhodnocující investiční atraktivnost jednotlivých zón z hlediska železniční dopravy									
Celkem									
01.	Bolatice	5,06%	9,72%	12,03%	11,62%	5,05%	8,72%	15,16%	67,36%
02.	Český Těšín	5,06%	4,86%	3,81%	2,76%	0,48%	3,27%	4,13%	24,38%
03.	Frenštát pod Radhoštěm	10,12%	9,72%	3,01%	2,18%	8,58%	3,27%	4,13%	41,01%
04.	Frýdek-Místek-Chlebovice	10,12%	9,72%	16,24%	11,77%	5,55%	8,72%	11,02%	73,15%
05.	Frýdek-Místek-Lískovec	10,12%	9,72%	3,61%	0,58%	4,79%	5,45%	2,76%	37,03%
06.	Karviná	5,06%	4,86%	3,41%	2,47%	0,43%	3,27%	4,13%	23,63%
07.	Krnov	10,12%	9,72%	6,02%	4,36%	12,11%	3,27%	4,13%	49,73%
08.	Krnov II. etapa	10,12%	9,72%	6,02%	4,36%	12,11%	3,27%	4,13%	49,73%
09.	Nošovice	10,12%	9,72%	3,01%	1,16%	6,81%	2,18%	1,38%	34,38%

10.	Kopřivnice	10,12%	9,72%	8,02%	5,81%	4,54%	6,54%	8,27%	53,03%
11.	Nový Jičín	10,12%	9,72%	5,01%	3,63%	2,02%	7,63%	9,65%	47,79%
12.	Orlová	10,12%	9,72%	20,05%	0,00%	2,95%	15,27%	0,00%	58,11%
13.	Ostrava-Hrabová	10,12%	9,72%	8,02%	5,09%	2,52%	8,72%	11,02%	55,22%
14.	Ostrava-Mošnov	10,12%	9,72%	8,02%	5,81%	1,77%	4,36%	5,51%	45,32%
15.	Paskov	10,12%	9,72%	7,02%	1,74%	4,09%	7,63%	2,76%	43,08%
16.	Rýmařov	10,12%	9,72%	1,80%	1,31%	17,91%	1,09%	1,38%	43,33%
17.	Třanovice	10,12%	9,72%	6,82%	4,94%	3,03%	4,36%	5,51%	44,50%
18.	Tošanovice-Třanovice	10,12%	9,72%	1,60%	1,16%	3,78%	1,09%	1,38%	28,86%
19.	Hnojník-Třanovice	10,12%	9,72%	3,21%	2,32%	3,03%	2,18%	2,76%	33,34%
20.	Třinec-Baliny	5,06%	4,86%	1,00%	0,73%	0,13%	1,09%	1,38%	14,25%

Tabulka 9: Mastercard letecká doprava¹³⁹

Průmyslová zóna	Kvalita napojení	Prostorová vzdálenost		Časová dostupnost		
	Typ nejbližšího letiště	Vzdálenost k nejbližšímu mezinárodnímu letišti	Vzdálenost k nejbližšímu vnitrostátnímu letišti	Časová dostupnost mezinárodního letiště	Časová dostupnost vnitrostátního letiště	
Statistická data						
01.	Bolatice	vnitrostátní	46000	3500	57	5
02.	Český Těšín	vnitrostátní	44000	38000	37	35
03.	Frenštát pod Radhoštěm	vnitrostátní	21000	18000	25	27
04.	Frýdek-Místek-Chlebovice	mezinárodní	15000	15000	14	14
05.	Frýdek-Místek-Lískovec	vnitrostátní	24000	17000	28	25

Bolatice	2
Český Těšín	2
Frenštát pod Radhoštěm	2
Frýdek-Místek-Chlebovice	1
Frýdek-	2

¹³⁹ Zdroj: Vlastní výpočty

06.	Karviná	mezinárodní	43000	43000	61	61
07.	Krnov	vnitrostátní	69000	5500	80	9
08.	Krnov II. etapa	vnitrostátní	69000	5500	80	9
09.	Nošovice	vnitrostátní	29100	22000	30	27
10.	Kopřivnice	mezinárodní	11500	11500	13	13
11.	Nový Jičín	mezinárodní	16000	16000	15	15
12.	Orlová	mezinárodní	32000	32000	32	32
13.	Ostrava-Hrabová	mezinárodní	19000	19000	17	17
14.	Ostrava-Mošnov	mezinárodní	700	700	1	1
15.	Paskov	mezinárodní	16000	16000	17	17
16.	Rýmařov	vnitrostátní	55000	42000	57	45
17.	Třanovice	vnitrostátní	40000	33000	37	34
18.	Tošanovice-Třanovice	vnitrostátní	36000	29000	33	31
19.	Hnojník-Třanovice	vnitrostátní	36000	30000	33	30
20.	Třinec-Baliny	vnitrostátní	48000	42000	41	38
Procentní hodnota vůči nejhoršímu kraji						
01.	Bolatice	100,00%	66,67%	8,14%	71,25%	8,20%
02.	Český Těšín	100,00%	63,77%	88,37%	46,25%	57,38%
03.	Frenštát pod Radhoštěm	100,00%	30,43%	41,86%	31,25%	44,26%
04.	Frýdek-Místek-Chlebovice	50,00%	21,74%	34,88%	17,50%	22,95%
05.	Frýdek-Místek-Lískovec	100,00%	34,78%	39,53%	35,00%	40,98%
06.	Karviná	50,00%	62,32%	100,00%	76,25%	100,00%
07.	Krnov	100,00%	100,00%	12,79%	100,00%	14,75%
08.	Krnov II. etapa	100,00%	100,00%	12,79%	100,00%	14,75%
09.	Nošovice	100,00%	42,17%	51,16%	37,50%	44,26%
10.	Kopřivnice	50,00%	16,67%	26,74%	16,25%	21,31%
11.	Nový Jičín	50,00%	23,19%	37,21%	18,75%	24,59%
12.	Orlová	50,00%	46,38%	74,42%	40,00%	52,46%
13.	Ostrava-Hrabová	50,00%	27,54%	44,19%	21,25%	27,87%
14.	Ostrava-Mošnov	50,00%	1,01%	1,63%	1,25%	1,64%
15.	Paskov	50,00%	23,19%	37,21%	21,25%	27,87%
16.	Rýmařov	100,00%	79,71%	97,67%	71,25%	73,77%
17.	Třanovice	100,00%	57,97%	76,74%	46,25%	55,74%
18.	Tošanovice-Třanovice	100,00%	52,17%	67,44%	41,25%	50,82%

Místek-Lískovec	
Karviná	1
Krnov	2
Krnov II. etapa	2
Nošovice	2
Kopřivnice	1
Nový Jičín	1
Orlová	1
Ostrava-Hrabová	1
Ostrava-Mošnov	1
Paskov	1
Rýmařov	2
Třanovice	2
Tošanovice-Třanovice	2
Hnojník-Třanovice	2
Třinec-Baliny	2

19.	Hnojník-Třanovice	100,00%	52,17%	69,77%	41,25%	49,18%	
20.	Třinec-Baliny	100,00%	69,57%	97,67%	51,25%	62,30%	
	Směrodatná odchylka	0,2513	0,2701	0,3135	0,2729	0,2418	
Váha indikátoru - stanoveno bodovací metodou							
		20,58%	4,33%	3,52%	4,56%	3,47%	4,69%
Úprava váhy indikátorů za pomoci směrodatné odchylky (váha/směrodatná odchylka)							
		76,95%	17,24%	13,03%	14,54%	12,73%	19,41%
Přepočet celkové váhy indikátorů = 100							
		100,00%	22,40%	16,94%	18,89%	16,55%	25,22%
Body vyhodnocující investiční atraktivnost jednotlivých zón z hlediska letecké dopravy							Celkem
01.	Bolatice	22,40%	11,29%	1,54%	11,79%	2,07%	49,09%
02.	Český Těšín	22,40%	10,80%	16,70%	7,65%	14,47%	72,02%
03.	Frenštát pod Radhoštěm	22,40%	5,15%	7,91%	5,17%	11,16%	51,80%
04.	Frýdek-Místek-Chlebovice	11,20%	3,68%	6,59%	2,90%	5,79%	30,16%
05.	Frýdek-Místek-Lískovec	22,40%	5,89%	7,47%	5,79%	10,34%	51,89%
06.	Karviná	11,20%	10,56%	18,89%	12,62%	25,22%	78,49%
07.	Krnov	22,40%	16,94%	2,42%	16,55%	3,72%	62,02%
08.	Krnov II. etapa	22,40%	16,94%	2,42%	16,55%	3,72%	62,02%
09.	Nošovice	22,40%	7,14%	9,67%	6,21%	11,16%	56,58%
10.	Kopřivnice	11,20%	2,82%	5,05%	2,69%	5,38%	27,14%
11.	Nový Jičín	11,20%	3,93%	7,03%	3,10%	6,20%	31,46%
12.	Orlová	11,20%	7,85%	14,06%	6,62%	13,23%	52,97%
13.	Ostrava-Hrabová	11,20%	4,66%	8,35%	3,52%	7,03%	34,76%
14.	Ostrava-Mošnov	11,20%	0,17%	0,31%	0,21%	0,41%	12,30%
15.	Paskov	11,20%	3,93%	7,03%	3,52%	7,03%	32,70%
16.	Rýmařov	22,40%	13,50%	18,45%	11,79%	18,61%	84,75%
17.	Třanovice	22,40%	9,82%	14,50%	7,65%	14,06%	68,43%
18.	Tošanovice-Třanovice	22,40%	8,84%	12,74%	6,83%	12,82%	63,62%
19.	Hnojník-Třanovice	22,40%	8,84%	13,18%	6,83%	12,40%	63,65%
20.	Třinec-Baliny	22,40%	11,78%	18,45%	8,48%	15,71%	76,83%

2. Železniční doprava

- A. Typ trakce nejbližší železniční trati (*elektrifikovaná/neelektrifikovaná železnice*)
- B. Počet kolejí nejbližší železniční trati
- C. Vzdálenost k nejbližší železniční stanici
- D. Vzdálenost k nejbližší alternativní železniční stanici (*v případě, že v blízkosti zóny se nacházejí dvě stanice v přibližně shodné vzdálenosti, pak je jako alternativní stanice uvedena ta, která leží blíže železničnímu koridoru*)
- E. Časová dostupnost nejbližší železniční stanice
- F. Časová dostupnost nejbližší alternativní železniční stanice
- G. Vzdálenost k železničnímu koridoru (*koridor je hlavní železniční tah – Moravskoslezským krajem procházejí dvě takovéto tratě: Bohumín – Břeclav a Mosty u Jablunkova – Cheb*)

Faktor	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.
Body (0-10)							

3. Letecká doprava

- A. Typ nejbližšího letiště (vnitrostátní/mezinárodní)
- B. Vzdálenost k vnitrostátnímu letišti
- C. Vzdálenost k mezinárodnímu letišti
- D. Časová dostupnost vnitrostátního letiště
- E. Časová dostupnost mezinárodního letiště

Faktor	A.	B.	C.	D.	E.
Body (0-10)					

PŘÍLOHA P VI: VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Tabulka 10: Dotazníkové šetření silniční doprava¹⁴⁰

Investoři	Třída nejbližší pozemní komunikace	Vzdálenost ke komunikaci I. třídy	Vzdálenost k rychlostní komunikaci	Vzdálenost k dálnici	Časová dostupnost komunikace I. třídy	Časová dostupnost rychlostní komunikace	Časová dostupnost dálnice	Vzdálenost krajského města	Vzdálenost okresního města	Časová dostupnost krajského města	Časová dostupnost okresního města
Hanwha L&C Czech, s.r.o.	8	10	7	7	10	6	6	6	5	3	3
Krby a kamna Šimeček	5	8	8	8	8	8	8	4	4	4	4
MEDIS International, a.s.	2	5	3	8	7	6	7	3	3	3	3
Zanap	10	10	5	5	5	0	0	8	8	2	2
Stant Manufacturing, s.r.o.	10	6	6	5	5	5	5	0	8	0	8
ERDRICH Umformtechnik s.r.o.	6	8	5	5	8	5	5	0	0	0	0
EuroSvan	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JAPT trading, s.r.o.	10	8	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Stonax	10	10	8	0	5	5	0	10	10	10	10
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.	7	7	10	10	7	10	10	9	8	8	7
PLAKOR Czech, s.r.o.	8	10	6	2	10	8	2	8	0	8	0

¹⁴⁰ Zdroj: Dotazníkové šetření

Armas, s.r.o.	5	7	5	5	8	5	5	5	7	5	7
Ahlfit	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jan Vehovský	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Napo	5	7	7	7	8	8	8	5	5	5	5
Morávek a Král	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erich Jaeger s.r.o.	10	10	10	10	10	10	10	6	6	6	6
Daikin Device Czech Republic s.r.o.	6	4	0	9	5	0	10	8	0	8	0
Buderus	10	8	10	10	5	5	6	2	0	2	0
Hopi Olomouc, a.s.	6	4	7	7	6	9	10	6	1	7	2
Miele technika s.r.o.	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0
REST A DAKON s.r.o.	10	5	0	0	2	0	0	10	10	10	10
Laird Technologies, s. r. o.	2	6	5	4	6	5	4	2	6	2	6
Faerch Plast s.r.o.	10	9	9	9	9	9	8	8	9	8	9
Annahütte	10	8	10	10	8	9	9	5	5	5	5
FOXCONN CZ s.r.o.	7	8	8	8	7	10	8	10	10	10	10
Celkem	160	175	135	135	145	126	124	118	108	109	100
Váhy	0,0722022	0,078971	0,0609206	0,060921	0,065433213	0,0568592	0,055957	0,05325	0,048736	0,049188	0,045126

Tabulka 11: Dotazníkové šetření železniční doprava¹⁴¹

Investoři	Typ trakce nejbližší železniční trati	Počet koleji nejbližší železniční trati	Vzdálenost k nejbližší železniční stanici	Vzdálenost k nejbližší alternativní železniční stanici	Časová dostupnost nejbližší železniční stanice	Časová dostupnost nejbližší alternativní železniční stanice	Vzdálenost k železničnímu koridoru
Hanwha L&C Czech, s.r.o.	3	3	3	3	3	3	3
Krby a kamna Šimeček	0	0	0	0	0	0	0
MEDIS International, a.s.	0	0	0	0	0	0	0
Zanap	0	0	0	0	0	0	0
Stant Manufacturing, s.r.o.	0	0	0	0	0	0	0
ERDRICH Umformtechnik s.r.o.	0	0	0	0	0	0	0
EuroSvan	0	0	0	0	0	0	0
JAPT trading, s.r.o.	3	3	10	3	10	10	3
Stonax	0	0	2	0	2	0	0
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.	1	1	8	1	3	1	5
PLAKOR Czech, s.r.o.	0	0	0	0	1	0	8
Armas, s.r.o.	5	5	9	9	10	10	5
Ahlfit	0	0	0	0	0	0	0

¹⁴¹ Dotazníkové šetření

Jan Vehovský	0	0	0	0	0	0	0
Napo	2	1	2	4	3	3	5
Morávek a Král	0	0	0	0	0	0	0
Erich Jaeger s.r.o.	0	0	0	0	0	0	0
Daikin Device Czech Republic s.r.o.	0	0	0	0	0	0	0
Buderus	0	0	0	0	0	0	0
Hopi Olmouc, a.s.	0	0	0	0	1	0	0
Miele technika s.r.o.	3	3	6	0	3	0	3
RESTA DAKON s.r.o.	0	0	0	0	0	0	0
Laird Technologies, s. r. o.	0	0	2	2	2	2	0
Faerch Plast s.r.o.	6	3	8	8	8	8	7
Annahütte	0	2	8	9	8	9	10
FOXCONN CZ s.r.o.	5	3	8	5	7	2	5
Celkem	28	24	66	44	61	48	54
Váhy	0,012635	0,01083	0,029783	0,0198556	0,027527	0,021661	0,024368

Tabulka 12: Dotazníkové šetření letecká doprava¹⁴²

Investoři	Typ nejbližšího letiště	Vzdálenost k vnitrostátnímu letišti	Vzdálenost k mezinárodnímu letišti	Časová dostupnost vnitrostátního letiště	Časová dostupnost mezinárodního letiště
Hanwha L&C Czech, s.r.o.	5	5	5	5	5
Krby a kamna Šimeček	0	0	0	0	0
MEDIS International, a.s.	10	2	9	3	9
Zanap	0	0	0	0	0
Stant Manufacturing, s.r.o.	5	10	5	10	5
ERDRICH Umformtechnik s.r.o.	8	0	6	0	6
EuroSvan	0	0	0	0	0
JAP Trading, s.r.o.	3	3	3	3	3
Stonax	0	0	0	0	0
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.	10	10	10	10	10
PLAKOR Czech, s.r.o.	8	8	8	8	8
Armast, s.r.o.	8	7	7	7	7
Ahlfit	0	0	0	0	0
Jan Věhovský	0	0	0	0	0

¹⁴² Dotazníkové šetření

Napo	2	3	3	4	4
Morávek a Král	0	0	0	0	0
Erich Jaeger s.r.o.	8	8	6	8	6
Daikin Device Czech Republic s.r.o.	6	0	7	0	8
Buderus	0	0	0	0	0
Hopi Olomouc, a.s.	0	0	1	0	2
Miele technika s.r.o.	0	0	0	0	0
REST A DAKON s.r.o.	0	0	0	0	0
Laird Technologies, s. r. o.	10	4	10	4	10
Faerch Plast s.r.o.	3	5	6	3	6
Annahütte	2	6	6	6	6
FOXCONN CZ s.r.o.	8	7	9	6	9
Celkem	96	78	101	77	104
Váhy	0,043321	0,035199	0,045578	0,034747	0,046931