

**Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní**

**Rozvoj dopravní infrastruktury ČR s podporou fondů EU**

**Bc. Monika Dufková**

**Diplomová práce  
2013**

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Akademický rok: 2012/2013

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Monika Dufková**  
Osobní číslo: **E110131**  
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Ekonomika veřejného sektoru**  
Název tématu: **Rozvoj dopravní infrastruktury ČR s podporou fondů EU**  
Zadávající katedra: **Ústav ekonomických věd**

### **Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :**

Práce má za cíl vymezit úlohu dopravy a dopravní infrastruktury v období globalizace, stav a potřeby jejího zlepšení v ČR a dopady podpory fondů EU do jednotlivých regionů regionů ČR v dané oblasti. Práce by měla odpovědět na otázku, zda konvergovala úroveň dopravní infrastruktury českých regionů a jak byly finanční prostředky regionálně alokovány.

Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.  
Stanovení cílů práce a hypotézy, volba metod.  
Charakteristika dopravní infrastruktury a význam pro ekonomiku.  
Fondy EU a analýza stavu dotací na rozvoj dopravní infrastruktury.  
Zhodnocení rozvoje dopravní infrastruktury v ČR.  
Formulace závěrů.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **cca 50 stran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

**European Commission: FP7 - Tomorrow's answers start today. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. 36 s. ISBN 92-79-03343-3**

**PAVLÁK, M. Lidské zdroje a fondy EU : Evropský sociální fond jako nástroj spolufinancování projektů v oblasti rozvoje lidských zdrojů. Praha: ASPI, 2006. ISBN 80-7357-139-0**


**SAMUELSON, W. F., MARKS, S.G. Managerial Economics. New York: Harcourt College Publisher, 1999, ISBN 0-03-022612-0**

**TURBAN, E. Decision support systems and intelligent systéme. 3. vyd. Upper Saddle River : Pearson Education, c2005. ISBN 0-13-046106-7**

**VILAMOVÁ, Š. Jak získat finanční zdroje Evropské unie. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0828-0**

**ZAVADIL, P.: Evropská společenství. Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. 1. Vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 2001. ISBN 80-7270-015-4**


Vedoucí diplomové práce:

  
**doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.**

Ústav regionálních a bezpečnostních věd

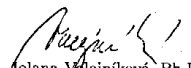
Datum zadání diplomové práce: **30. září 2012**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2013**

  
doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.

  
doc. Ing. Jolana Velejníková, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 3. října 2012

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako Školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 31. 7. 2013

Bc. Monika Dufková

## **PODĚKOVÁNÍ:**

Tímto bych ráda poděkovala vedoucí diplomové práce docentce Ivaně Kraftové za její odbornou pomoc, cenné rady a instrukce, které mi pomohly při zpracování diplomové práce.

## **ANOTACE**

*Tato diplomová práce je zaměřena na posouzení rozvoje dopravní infrastruktury v ČR s podporou fondů EU. Záměrem této práce je vytvořit obraz o systému poskytování finančních prostředků z fondů EU do dopravní infrastruktury do jednotlivých regionů ČR a do dopravní infrastruktury v kompetenci státu.*

*Práce odpovídá na otázku, jak byly finanční prostředky alokovány do dopravní infrastruktury, jak na regionální, tak nadregionální úrovni.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*Doprava, dopravní infrastruktura, dopravní politika, operační programy, financování.*

## **TITLE**

Development of transport infrastructure with the support of EU funds in the Czech Republic

## **ANNOTATION**

*This thesis is focused on development of transport infrastructure with the support of EU funds in the Czech republic. The aim of this work is to create a picture of the provision of financial resources from EU funds in transport infrastructure in various regions of the country and in transport infrastructure within the competence of the state. The work answers the question of how funds have been allocated to transport infrastructure, both regional and supra-regional level.*

## **KEYWORDS**

*Transport, transport infrastructure, transport policy, operational programmes, funding.*

# OBSAH

ÚVOD .....	11
<b>1. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, DOPRAVA A JEJÍ VÝZNAM PRO EKONOMIKU .....</b>	<b>13</b>
1.1. VÝZNAM DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO EKONOMIKU .....	13
1.1.1. <i>Vybrané ukazatele postavení dopravy v ekonomice EU a ČR</i> .....	14
1.1.2. <i>Bezpečnostní aspekty dopravy</i> .....	18
1.2. HISTORIE DOPRAVY .....	20
1.2.1. <i>Vývoj dopravy v českých zemích v období 1848 – 1992</i> .....	20
1.3. HISTORIE DOPRAVNÍ TECHNIKY .....	22
1.4. DRUHY DOPRAVY .....	25
<b>2. DOPRAVNÍ POLITIKA EU A ČR .....</b>	<b>29</b>
2.1. DOPRAVNÍ POLITIKA EU .....	29
2.1.1. <i>Aktéři realizující dopravní politiku EU</i> .....	31
2.1.2. <i>Strategie Doprava 2050</i> .....	33
2.1.3. <i>Transevropské dopravní síť</i> .....	35
2.2. DOPRAVNÍ POLITIKA V ČR PO ROCE 2004 .....	37
2.2.1. <i>Aktéři realizující dopravní politiku ČR</i> .....	38
2.2.2. <i>Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013</i> .....	42
2.2.3. <i>Dopravní politika ČR pro léta 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050</i> .....	44
<b>3. FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČR .....</b>	<b>45</b>
3.1. FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY Z EVROPSKÝCH ZDROJŮ PŘED VSTUPEM DO EU .....	46
3.2. PODPORA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČR PO VSTUPU DO EU .....	47
3.2.1. <i>Operační program Infrastruktura</i> .....	47
3.2.2. <i>Financování dopravní infrastruktury v letech 2007 - 2013</i> .....	48
3.2.3. <i>Operační program Doprava</i> .....	50
3.2.4. <i>Financování dopravní infrastruktury po roce 2014</i> .....	53
<b>4. ANALÝZA STAVU DOTACÍ NA ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČR .....</b>	<b>56</b>
4.1. PODPORA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V RÁMCI OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA .....	56
4.2. PODPORA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V RÁMCI REGIONÁLNÍCH OPERAČNÍCH PROGRAMŮ .....	69
4.2.1. <i>Porovnání finančních a naturálních ukazatelů jednotlivých regionů soudržnosti</i> .....	82
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>86</b>
<b>POUŽITÉ ZDROJE .....</b>	<b>89</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>95</b>

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vývoj podílů výkonů nákladní dopravy na HDP (tkm/Kč) .....	15
Tabulka 2: Vývoj podílů výkonů osobní dopravy na HDP (oskm/Kč) .....	16
Tabulka 3: Počet ekonomických subjektů v dopravě v ČR.....	17
Tabulka 4: Hrubá přidaná hodnota v odvětví dopravy (v mil. Kč) .....	18
Tabulka 5: Počet dopravních nehod a usmrcených osob u různých druhů dopravy .....	19
Tabulka 6: Počet motorových vozidel v českých zemích ve vybraných letech .....	21
Tabulka 7: Počet letišť v ČR ve vybraných letech .....	22
Tabulka 8: Vývoj počtu automobilů a motocyklů ve vybraných letech.....	24
Tabulka 9: Rozsah silniční sítě v ČR .....	26
Tabulka 10: Finanční prostředky v rámci Operačního programu Infrastruktura .....	48
Tabulka 11: Rozdělení prostředků z fondů EU v letech 2007 - 2013 .....	48
Tabulka 12: Alokace zdrojů pro Českou republiku na období 2007 - 2013.....	49
Tabulka 13: Rozdělení alokace podle prioritních os OPD na období 2007 – 2013 .....	52
Tabulka 14: Alokace prostředků z EU v rámci operačního programu Doprava podle prioritních os na období 2007 – 2013 .....	57
Tabulka 15: Proplacené prostředky do prioritní osy 1 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	59
Tabulka 16: Proplacené prostředky do prioritní osy 2 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	60
Tabulka 17: Proplacené prostředky do prioritní osy 3 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	61
Tabulka 18: Proplacené prostředky do prioritní osy 4 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	63
Tabulka 19: Proplacené prostředky do prioritní osy 5 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	64
Tabulka 20: Proplacené prostředky do prioritní osy 6 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	65
Tabulka 21: Proplacené prostředky do prioritní osy 7 v letech 2007 – 2011 (Kč).....	66
Tabulka 22: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Střední Čechy na období 2007 - 2013 .....	71
Tabulka 23: Délka silnic v regionu Střední Čechy v letech 2007 a 2011 .....	72
Tabulka 24: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Jihozápad na období 2007 - 2013.....	73
Tabulka 25: Délka silnic v regionu Jihozápad v letech 2007 a 2011 .....	74
Tabulka 26: Alokace finančních prostředků do oblastí dopravní infrastruktury z ROP Severozápad na období 2007 - 2013.....	74
Tabulka 27: Délka silnic v regionu Severozápad v letech 2007 a 2011 .....	75
Tabulka 28: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Jihovýchod na období 2007 - 2013.....	76
Tabulka 29: Délka silnic v regionu Jihovýchod v letech 2007 a 2011 .....	77
Tabulka 30: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Střední Morava na období 2007 - 2013 .....	78
Tabulka 31: Délka silnic v regionu Střední Morava v letech 2007 a 2011 .....	78
Tabulka 32: Alokace finančních prostředků do oblastí dopravní infrastruktury z ROP Moravskoslezsko na období 2007 – 2013 .....	79
Tabulka 33: Délka silnic v regionu Moravskoslezsko v letech 2007 a 2011 .....	80
Tabulka 34: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Severovýchod na období 2007 – 2013 .....	81
Tabulka 35: Délka silnic v regionu Severovýchod v letech 2007 a 2011 .....	82
Tabulka 36: Souhrn finančních a naturálních ukazatelů jednotlivých regionů soudržnosti v letech 2007 - 2013 .....	83
Tabulka 37: Poskytnuté prostředky z programu ISPA .....	- 98 -
Tabulka 38: Relativní ukazatelé jednotlivých prioritních os v rámci operačního programu Doprava (%) .....	- 101 -



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Vývoj dopravní techniky.....	23
Obrázek 2: Železniční koridory v České republice .....	37
Obrázek 3: Rozdělení regionů soudržnosti NUTS 2 a NUTS 3 .....	70
Obrázek 4: Výsledky regresní analýzy .....	- 100 -

## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj podílů výkonů nákladní dopravy na HDP .....	16
Graf 2: Vývoj podílů výkonů osobní dopravy na HDP .....	17
Graf 3: Relativní celková alokace, rovnoměrná alokace a skutečná alokace v rámci jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava (v %).....	68
Graf 4: Rozdíl proti rovnoměrnému čerpání .....	69
Graf 5: Závislosti alokovaných prostředků na počtu vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy .....	84
Graf 6: Celková částka přidělená z EU jednotlivým členským státům .....	- 99 -

## SEZNAM ZKRATEK

CDV	Centrum dopravního výzkumu
CEF	Connecting Europe Facility
ČR	Česká republika
ČSA	Československé státní aerolinie
ČSD	Československé státní dráhy
ČSÚ	Český statistický úřad
EAGGF	Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
EIB	Evropská investiční banka
EMSA	Evropská agentura pro námořní bezpečnost
ERA	Evropská agentura pro železnice
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESA	Evropská vesmírná agentura
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
FIFG	Finanční nástroj na podporu rybolovu
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-accession
MD	Ministerstvo dopravy
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
PHARE	Poland and Hungary: Action for the reconstruction of the Economy
ROP	Regionální operační program
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	Sbírka zákonů
SF	Strukturální fondy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Transevropské dopravní sítě
TEN-TEA	Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť
ÚCL	Úřad pro civilní letectví

# ÚVOD

Rozvoj dopravní infrastruktury je v dnešní době tématem aktuálním a veřejně často diskutovaným. S dopravní infrastrukturou se každý setkává denně, proto je důležité na tuto oblast klást velký důraz, neboť dopravní infrastruktura přispívá k ekonomickému růstu, sociálnímu rozvoji a především je jedním z předpokladů zajišťování blahobytu celé společnosti. Kvalitní dopravní infrastruktura má také pozitivní vliv na životní prostředí. Z těchto důvodů jsou otázky týkající se dopravní politiky častým tématem aktérů na politické scéně. Po vstupu České republiky do Evropské unie, je také velmi důležitá podpora z fondů EU do této oblasti, neboť zajistí lepší dostupnost regionů i celého území.

Diplomové práce je zaměřena na rozvoj dopravní infrastruktury ČR s podporou fondů EU. Záměrem této práce je vytvořit obraz o systému poskytování finančních prostředků z fondů EU do dopravní infrastruktury jednotlivých regionů ČR a do dopravní infrastruktury v kompetenci státu. Regiony jsou v této práci chápány jako regiony soudržnosti, pro které platí minimální hranice 800 tis. obyvatel a maximální hranice 3 mil. obyvatel.<sup>1</sup> V diplomové práci je znázorněn finanční plán oblasti dopravy na programovací období 2007 – 2013, jak v rámci regionálních operačních programů, tak v rámci operačního programu Doprava. V této finanční části diplomové práce je znázorněno, kolik finančních prostředků bylo vyčerpáno do dopravní infrastruktury do konce roku 2011, kolik za tyto prostředky bylo vystavěno, zrekonstruováno a modernizováno km silnic, železnic a vodních cest.

Cílem práce je analyzovat finanční podporu z fondů EU plynoucích do jednotlivých regionů soudržnosti v ČR a porovnání těchto regionů z hlediska alokace finančních prostředků, výstavby a rekonstrukce silnic II. a III. třídy. Pro porovnání regionů jsou zvoleny ukazatele naturální a finanční. Mezi naturální ukazatele patří délka vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy. Jako finanční ukazatele jsou zvoleny plánované alokované finanční prostředky a proplacené finanční prostředky do jednotlivých regionů na silnice II. a III. třídy. Dalším cílem je analyzovat finanční prostředky, které jsou z fondů EU alokovány do dopravní infrastruktury, která je v kompetenci státu, tedy finanční prostředky z operačního programu Doprava. Finanční prostředky z operačního programu Doprava jsou určeny na důležité železniční koridory, dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy.

Cílem práce je tedy ověřit pomocí regresní analýzy, zda závisí velikost alokovaných finančních prostředků z regionálních operačních programů na plánovaném množství

---

<sup>1</sup> BUSINESSINFO.CZ. *Regionální politika Evropské unie* [online]. [cit. 2013-06-28]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/regionalni-politika-evropske-unie-3614.html>>

vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy. Jelikož je předpokládáno, že jestliže je v určitých regionech plánována výstavba a rekonstrukce většího počtu silnic a železnic, tak je také do těchto regionů větší alokace finanční prostředků z fondů EU do dopravní infrastruktury.

Cílem práce je ověřit platnost následujících hypotéz:

- *zda je čerpání finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava časově rovnoměrné.*
- *velikost plánovaných finančních prostředků v rámci regionálních operačních programů závisí na plánovaném množství vystavěných, zrekonstruovaných a modernizovaných silnic II. a III. třídy v regionech ČR.*

Pro vypracování práce jsou použity následující postupy a metody. Především studium odborné literatury, sběr naturálních a finančních dat z oblasti dopravy pro jednotlivé kraje i pro celé území ČR, analýza dat pomocí regresní analýzy, metoda komparace, syntéza získaných poznatků, zkoumání časových řad. Jednotlivá data potřebná pro verifikaci hypotéz jsou získávána z programových dokumentů a výročních zpráv jednotlivých regionálních operačních programů a operačního programu Doprava.

# 1. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, DOPRAVA A JEJÍ VÝZNAM PRO EKONOMIKU

Nejprve je důležité si vymezit rozdíl mezi dopravní infrastrukturou a dopravou jako takovou.

Podle zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu se rozumí pod pojmem dopravní infrastruktura „...stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení“.<sup>2</sup>

Oproti tomu dopravu tvoří dva souběžné procesy, kterými jsou:

- pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách,
- přemístování předmětů, tzv. přeprava (osob, zboží, apod.).<sup>3</sup>

## 1.1. Význam dopravní infrastruktury pro ekonomiku

Pro dobré fungování ekonomiky a státu v oblasti dopravy, musí dopravní infrastruktura:

- zabezpečit všechny nároky na přepravu,
- zajistit bezpečnost všech účastníků dopravy,
- podílet se aktivně na tvorbě a ochraně krajiny a veřejných prostorů,
- být službou pro rozvoj území,
- minimalizovat nároky na zábor území, nebýt „sprawling“<sup>4</sup>,
- chránit životní prostředí, minimalizovat, nebo zcela odstranit negativní dopady dopravy,
- dokonale obsluhovat území.

Existence srozumitelných a jednoznačných legislativních podkladů, je důležitou podmínkou pro fungování těchto vyjmenovaných zásad.

Změna místa výskytu produktu (zboží) je spojena s určitou změnou jeho užitné hodnoty. Podnětem k přemístění produktu (zboží) je vztah nabídky a poptávky, kde hlavní roli hraje

---

<sup>2</sup> BUSINESS.CENTER.CZ. *Stavební zákon* [online] 2006 [cit. 2013-03-24]. Dostupný z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/stavebni/>

<sup>3</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

<sup>4</sup> Sprawling – nevhodné umístění rezidenčních nebo komerčních areálů do krajiny

oddělená místa výroby a spotřeby. Přepřavovaný produkt (zboží) má v místě spotřeby jinou hodnotu než v místě výroby, zpravidla vyšší.<sup>5</sup>

Doprava svou činností uspokojuje přepravní potřeby cestujících a přepravců, tzv. přímí uživatelé dopravy, a současně negativně ovlivňuje ostatní obyvatele, tzv. nepřímé uživatele dopravy. Doprava také přímo nebo nepřímo ovlivňuje kvalitu územních celků, tzn. otřesy, hluk, exhalace, nehody, apod. a má negativní vliv na životní prostředí. Zároveň kladně působí na rozvoj regionu, oblasti či města, zejména na vytváření nových pracovních míst<sup>6, 7</sup>.

Rozvoj dopravní infrastruktury úzce souvisí s ekonomickým růstem. Dopravní infrastruktura je významným jevem pro regionální rozvoj, který souvisí se zvyšováním životní úrovně obyvatelstva. Její rozsah a kvalita je významným ukazatelem technické a sociálně-ekonomické úrovně jak obcí a krajů, tak státu. Vedle průmyslu, stavebnictví a zemědělství patří doprava k odvětvím, které se významně podílí na produkci materiálních hodnot.

Dělba práce nejvíce ovlivňuje rozsah dopravy, jelikož si vyžaduje přesun různých materiálů, výrobků a obyvatel. Význam dopravy stoupá s celkovým sociálním rozvojem, rozvojem různých výrobních činností a služeb. Jako celek dopravní infrastruktura působí jako integrující a stabilizující systém pro všechna odvětví národního hospodářství a významně ovlivňuje úroveň života obyvatel.<sup>8</sup>

### **1.1.1. Vybrané ukazatele postavení dopravy v ekonomice EU a ČR**

Dopravní politika je velmi důležitá jak pro společnost, tak i pro ekonomiku. Má zásadní vliv na hospodářský růst a na tvorbu pracovních míst. V oblasti dopravy je v EU zaměstnáno přibližně 10 milionů pracovníků a vytváří asi 5 % HDP. Také konkurenceschopnost podniků na světových trzích zajišťují efektivní dopravní systémy. Logistika, tzn. přeprava a skladování zboží, tvoří 10 – 15 % nákladů evropských podniků na konečný produkt. Průměrný spotřebitel (např. domácnosti) vynaloží 13, 2 % ze svého rozpočtu na financování dopravních služeb a produktů. Z toho plyne, že kvalita dopravních služeb má velký vliv na kvalitu lidského života.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

<sup>6</sup> Podle ČSÚ pracovalo v dopravě v roce 2012 cca 256 000 obyvatel.

<sup>7</sup> EISLER, J., KUNST, J., ORAVA, F. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.

<sup>8</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

<sup>9</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

Jako možné indikátory vlivu dopravy na ekonomiku byly vybrány podíl osobní a nákladní dopravy na tvorbě HDP, hrubá přidaná hodnota a počet ekonomických subjektů v odvětví dopravy. Také je velmi důležité zmínit bezpečnostní aspekty v dopravě, na což má bezpochyby vliv kvalita dopravní infrastruktura u různých druhů dopravy.

Jeden z možných indikátorů vlivu dopravy na ekonomiku mohou být podíl výkonů nákladní a osobní dopravy na tvorbě HDP. Nic méně následující údaje v tabulce č. 1 a 2. se více zabývají návazností na pohyb zboží a cestujících, než na pohyb vozidel (tkm a oskm) mohou být údaje o pohybu vozidel nepřesné. Jednotky používané pro měření výkonnosti dopravy jsou v tunokilometrech (tkm) u nákladní dopravy a cestujícího na kilometr (oskm) u osobní dopravy. Tunokilometr představuje pohyb jedné tuny na vzdálenost jednoho kilometru a osobní kilometr představuje jednoho cestujícího na vzdálenost jednoho kilometru.

Ukazatel podíl výkonů v nákladní dopravě na HDP je definován jako podíl tuno-kilometrů a HDP. Zahrnuje dopravu silniční, železniční a vnitrozemské vodní cesty. Železniční a vnitrozemská vodní doprava zahrnuje pohyby dopravních prostředků na území státu či EU, bez ohledu na státní příslušnost vozidla nebo plavidla. Silniční doprava zahrnuje pohyby všech vozidel registrovaných ve vykazující zemi či EU. Pro porovnání s ČR byly vybrány země s nejvyšším podílem, tedy Slovinsko, a nejnižším podílem, tedy Kypr, výkonů nákladní dopravy na HDP v rámci EU.

Tabulka č. 1 znázorňuje vývoj podílů výkonů nákladní dopravy na HDP v letech 2005 - 2011

**Tabulka 1: Vývoj podílů výkonů nákladní dopravy na HDP (tkm/Kč)<sup>10</sup>**

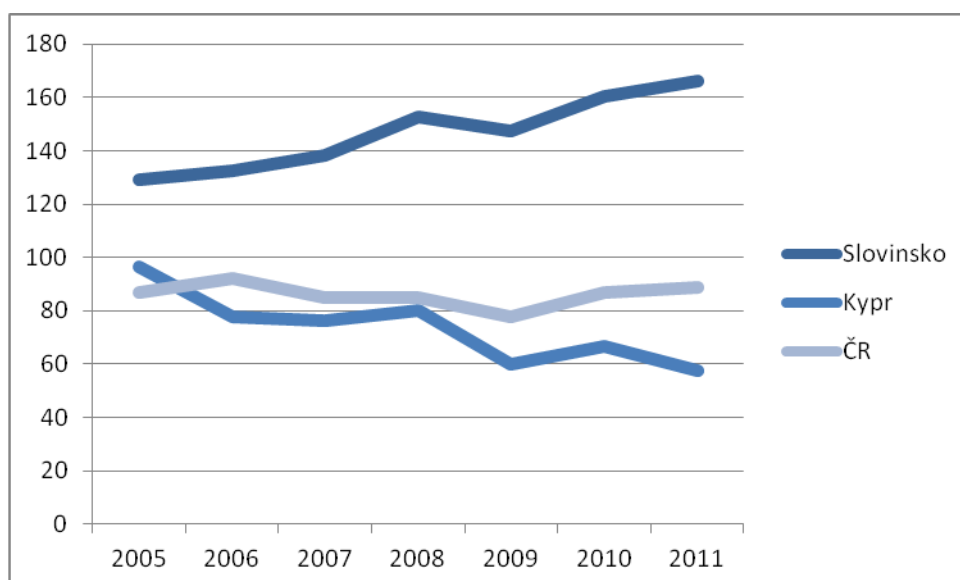
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Slovinsko</b>	129, 2	132, 3	138, 5	152, 9	147, 4	160, 3	166, 3
<b>Kypr</b>	96, 7	77, 6	76, 2	80, 1	60, 1	66, 9	57, 6
<b>ČR</b>	87	92,2	85	84,8	77,5	86,7	88, 7

Zdroj: : ALP.CZSO.CZ. Výkony nákladní dopravy. [online]. [cit.2013-04-09]. Dostupné z:

<<http://apl.czso.cz/pll/eutab/html.h?ptabkod=tsdtr230>>

Z tabulky č. 1 je zřejmé, že země s největším poklesem podílu nákladní dopravy na HDP je v posledních letech Kypr, jehož hodnota od roku 2000 je téměř poloviční. Pozici země s nejvyšším růstem podílu nákladní dopravy zastává Slovinsko, což může být zapříčiněno rostoucí kvalitou dopravní infrastruktury, především výstavbou nových dálnic, které spojují tuto zemi s ostatními zeměmi.

<sup>10</sup> Rok 2000 = 100



**Graf 1: Vývoj podílů výkonů nákladní dopravy na HDP**

*Zdroj: Upraveno podle tabulky č. 1*

Dalším popisným ukazatelem, který je uveden v tabulce č. 2, je objem osobní dopravy na HDP, který je definován jako podíl mezi objemem osobní dopravy, která je měřená v kilometrech a HDP. Zahrnuje dopravu osobních automobilů, autobusů, autokarů a vlaků na území EU. Pro lepší porovnání byly opět vybrány země s nejnižším a nejvyšším podílem výkonů osobní dopravy na HDP v rámci EU.

V následující tabulce č. 2 je uveden vývoj podílů výkonů osobní dopravy na HDP v letech 2005 – 2010.

**Tabulka 2: Vývoj podílů výkonů osobní dopravy na HDP (oskm/Kč)<sup>11</sup>**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Litva</b>	141, 8	146, 6	132, 8	125	137, 6	113, 8
<b>Slovensko</b>	78, 9	72, 8	63, 9	60, 3	60, 2	58, 4
<b>ČR</b>	85	80, 9	78, 2	76, 4	79, 8	70, 7

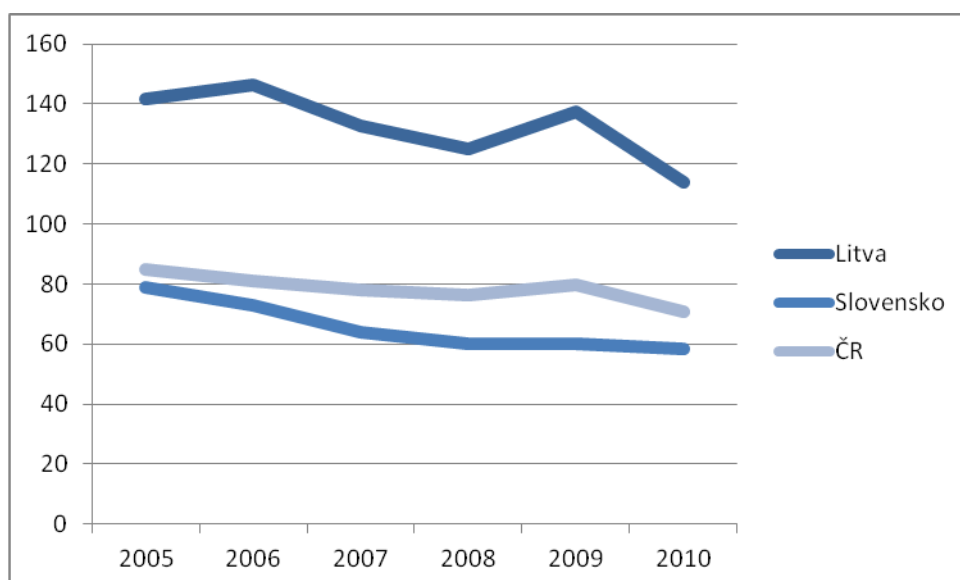
*Zdroj: ALP.CZSO.CZ. Výkony osobní dopravy. [online]. [cit.2013-04-09]. Dostupné z:*

*<<http://apl.czso.cz/pll/eutab/html.h?ptabkod=tsdtr240> >*

Z tabulky č. 2 je zřejmé, že podíl osobní dopravy na HDP ve vybraných zemích má klesající charakter. V ČR a na Slovensku tato hodnota za zkoumaných 6 let klesala tato hodnota menším tempem, než jak tomu bylo v Litvě, kde hodnota klesla téměř o 30 procentních bodů oproti roku 2005.

<sup>11</sup> Rok 2000 = 100





**Graf 2: Vývoj podílů výkonů osobní dopravy na HDP**

*Zdroj: Upraveno podle tabulky č. 2*

Z grafu č. 2 vyplývá, že podíl osobní dopravy na HDP od roku 2009 klesá u všech vybraných zemí. Tento pokles může být zapříčiněn rozvojem letecké dopravy, která v této osobní dopravě zahrnuta není, jelikož se jedná o vnitrozemskou dopravu, tedy autobusovou, železniční, individuální automobilovou. Leteckou dopravu lidé využívají spíše na mezistátní a mezikontinentální dopravu.

Dalším vybraným ukazatelem je počet ekonomických subjektů v dopravě. Tento ukazatel je znázorněn v následující tabulce č. 3.

Do počtu podniků patří jak fyzické a právnické osoby, tak státní podniky a družstva. Největší podíl na počtu podniků v dopravě mají soukromý podnikatelé.

**Tabulka 3: Počet ekonomických subjektů v dopravě v ČR**

Ukazatel	Rok				
	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Podniky (firmy) celkem</b>	70 306	71 865	73 882	74 206	74 345
<b>Zaměstnanci celkem</b>	300 613	306 684	302 571	285 139	279 171
<b>Průměrná hrubá měsíční mzda v dopravě na 1 fyzickou osobu (v Kč)</b>	18 918	20 359	22 171	22 524	22 459
<b>Průměrná hrubá měsíční mzda v ČR na 1 fyzickou osobu (v Kč)</b>	19 546	20 546	22 592	23 344	23 864

*Zdroj: CZSO.CZ. Základní ukazatelé. [online]. [cit. 2013-04-08]. Dostupný z:*

*<[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doszfu\\_a](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doszfu_a)>*

Podle tabulky č. 3 vyplývá, že počet podniků, které se zabývají dopravou, mírným tempem narůstá, přestože zaměstnanců ubývá. Příčinou úbytku zaměstnanců může být rozvoj technické infrastruktury, kdy lidskou práci nahradí různé technologie.

V České republice je zaměstnaných kolem 4 mil. lidí, tedy z celkového počtu tvoří odvětví dopravy 7 % zaměstnaných osob. Jestliže za roky 2006 – 2010 je průměrná hrubá měsíční mzda v dopravě 21 286, 2 Kč a průměrná hrubá měsíční mzda v ČR za tyto roky činí 21 978, 4 Kč, tak to znamená, že v dopravě je průměrná hrubá měsíční mzda průměrně za tyto roky o 3, 2 % nižší než je celostátní průměr.

Dalším vybraným ukazatelem je struktura hrubé přidané hodnoty v odvětví dopravy, která je znázorněna v tabulce č. 4. Do hrubé přidané hodnoty není zahrnuta potrubní doprava.

**Tabulka 4: Hrubá přidaná hodnota v odvětví dopravy (v mil. Kč)**

Ukazatel	Rok									
	2006		2007		2008		2009		2010	
	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %
<b>Hrubá přidaná hodnota</b>	128 450	100	136 498	100	128 813	100	123 664	100	123 761	100
<b>z toho:</b>										
<b>Železniční</b>	23 707	18,5	25 447	18,64	22 435	17,4	24 925	20,16	24 437	19, 75
<b>Silniční</b>	96 089	74,8	101 076	74,05	96 008	74,5	90 120	72,87	90 296	72, 96
<b>Vodní</b>	257	0,2	319	0,23	278	0,22	290	0,23	280	0, 23
<b>Letecká</b>	8 397	6,53	9 656	7,08	10 092	7,83	8 329	6,74	8 848	7,06

*Zdroj: Upraveno podle ČSÚ*

Z tabulky č. 4 vyplývá, že největší podíl na hrubé přidané hodnotě má silniční doprava, která je v dnešní době stále nejvíce využívána pro osobní i nákladní přepravu na krátké a střední vzdálenosti. V příštích letech by měl vzrůst podíl železniční dopravy, neboť cílem EU je přesunout dopravu na střední vzdálenosti na železnici.

### **1.1.2. Bezpečnostní aspekty dopravy**

Zkvalitnění dopravní infrastruktury je velmi důležité ke snížení nehodovosti na silnicích, železnicích, ve vodní i letecké dopravě. Proto je pozornost dána zejména rekonstrukci a modernizaci silnic a železnic.

Následujícím ukazatelem, který je znázorněn v tabulce č. 5, je počet dopravních nehod a usmrcených osob u různých druhů dopravy.

**Tabulka 5: Počet dopravních nehod a usmrcených osob u různých druhů dopravy**

	2008	2009	2010	2011
<b>Počet dopravních nehod:</b>				
- Silniční doprava	160 376	74 815	75 522	75 137
- Železniční doprava	133	113	125	99
- Vodní doprava	10	11	7	9
- Letecká doprava	70	68	87	80
<b>Počet usmrcených osob:</b>				
- Silniční doprava	1 076	901	802	773
- Železniční doprava	44	26	48	29
- Vodní doprava	1	0	1	0
- Letecká doprava	17	11	9	14

*Zdroj: CZSO.CZ. Nehody v dopravě – časové řady [online]. [cit. 2013-04-09]. Dostupné z:*

*<[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/nehody\\_v\\_doprave\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/nehody_v_doprave_casove_rady)>*

Dle tabulky č. 5 vyplývá, že v silniční dopravě nastal velký zlom v roce 2009. Od roku 2009 došlo ke změně povinnosti hlášení menších silničních dopravních nehod, tudíž menší nehody nemusejí být evidovány na rozdíl od předešlých let. Tato změna může mít za následek pokles dopravních nehod od roku 2009 o více než polovinu.

Kvalitní dopravní infrastruktura má vliv i na nehodovost v ČR. Nízká kvalita silničních sítí může mít za následek nárůst nehodovosti, jejíž příčinou mohou být např. pevné překážky v blízkosti komunikací, špatný stav vozovek (povrchů), špatné dopravní značení, apod. Další negativní vlivy nehodovosti mohou být nárůst cyklistické dopravy, nízké řidičské schopnosti, podcenění vlastních schopností, vliv zastaralého vozového parku ve srovnání se zahraničím, apod.

Oproti tomu pozitivní vlivy, které mohou ovlivnit nehodovost v ČR, mohou být medializace dopravní problematiky, různá opatření v nehodových lokalitách a na rizikových místech, zvýšená opatření v rizikovém období (velikonoce, prázdniny, den památky zesnulých, ...), postupná obnova zastaralého vozového parku, klimatické podmínky, apod.

Z tabulky č. 5 je také zřejmé, že počet dopravních nehod na železnicích za poslední čtyři roky pokles o více než 30 nehod, což může být zapříčiněno zlepšením kvality železniční infrastruktury. V posledních letech je velký důraz kladen na zkvalitnění železničních koridorů i regionálních tratí. Do počtu dopravních nehod i usmrcených osob v železniční dopravě jsou započítány i sebevraždy nebo pokusy o sebevraždy na železnicích.

Podle tabulky č. 5 vyplývá, že ve vnitrozemské vodní dopravě se dopravní nehody spíše nevyskytují, jelikož vodní doprava se v ČR vyskytuje ze všech druhů dopravy nejméně. Příčinou nehod ve vodní dopravě může být např. srážka lodí, náraz na dno nebo na pevninu, technická závada nebo špatná konstrukce plavidla.

Tabulka č. 5 uvádí, že počet dopravních nehod v letecké dopravě se pohybuje za poslední čtyři roky mezi 65 a 80. Nejvíce nehod v letecké dopravě bylo v roce 2010, ale také v tomto roce bylo nejméně usmrcených osob. Nejtypičtější a nejtragičtější nehoda v letecké dopravě je pád letadla.

## **1.2. Historie dopravy**

Nejstarším způsobem dopravy byla chůze a nošení nákladů. Dnes se již chůze využívá zejména na kratší vzdálenosti, nýbrž chůze na delší vzdálenosti je spíše jako čas trávení volného času tzv. pěší turistika. I nošení nákladů není v dnešní době neobvyklé, jde zejména o nosiče nákladů v horách.

První silnice se objevovaly již 2400 let před naším letopočtem, které byly postaveny Číňany, dále první silnice vznikaly v Mezopotámii, Egyptě a na Maltě.

Moderní doba přinesla rozmach v oblasti dopravy pomocí silničních a železničních vozidel a letadel.

### **1.2.1. Vývoj dopravy v českých zemích v období 1848 – 1992**

Diplomová práce se zaměří na období od 2. poloviny 19. stol., od kdy se začaly rozvíjet všechny druhy dopravy. Zpočátku se jednalo spíše o silniční a železniční dopravu. V dalších letech se také začala značně rozvíjet doprava letecká.

Doprava představuje velmi důležité odvětví národního hospodářství a je přímo spojena s rozvojem společnosti. Na dopravě jsou do značné míry závislé všechny ostatní hospodářské segmenty.

#### **➤ 1848 – 1918**

V druhé polovině 19. století se dominantním prostředkem stala železnice, která v té době zabezpečila kapacitní, rychlou a pohodlnou dopravu. Silniční doprava se začala využívat na kratší vzdálenosti. Na začátku 20. století přinesl nástup automobilismu změnu postavení silniční dopravy.

Tabulka č. 6 uvádí počet automobilů a motocyklů v českých zemích v letech 1910, 1911 a 1913.

**Tabulka 6: Počet motorových vozidel v českých zemích ve vybraných letech**

	Čechy	Morava	Slezsko	Celkem
<b>K 1. 3. 1910</b>				
<b>Automobily</b>	1 067	219	62	1 348
<b>Motocykly</b>	2 802	501	255	3 558
<b>K 30. 6. 1911</b>				
<b>Automobily</b>	1 603	376	88	2 067
<b>Motocykly</b>	2 940	644	229	3 813
<b>K 30. 6. 1913</b>				
<b>Automobily</b>	2 412	549	191	3 152
<b>Motocykly</b>	2 772	613	247	3 632

*Zdroj: JAKUBEC, I., EFMERTOVÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.*

Z tabulky č. 6 také vyplývá, že větší nárůst v těchto letech byl zejména v počtu automobilů. Od roku 1910 do roku 1913 byl počet zvýšen o 1 804 automobilů. Počet motocyklů byl téměř stejný. Od roku 1910 do roku 1913 došlo k nárůstu jen o 74 motocyklů. Podle ČSÚ<sup>12</sup> byl počet obyvatel v roce 1913 v českých zemích 10 221 343, což znamená, že na 1 automobil připadlo 3 243 osob.

Podle Ministerstva dopravy ČR bylo v roce 2011 registrováno 944 171 motocyklů a počet automobilů přesáhl 4,5 mil., tedy 4 581 642 automobilů. Jestliže byl v roce 2011 podle ČSÚ<sup>13</sup> počet obyvatel v ČR 10 496 672, potom na 1 automobil připadá 2,3 osob.

#### ➤ 1918 – 1945

Ve 20. letech byla zestátněna většina železničních tratí a byly v provozu Československé státní dráhy (ČSD), které vznikly 28. října 1918. Nejčastěji přepravovaly uhlí, dříví, kámen, cukrovku a železné zboží. V letech 1918 – 1938 bylo vybudováno asi 360 km<sup>14</sup> nových železničních tratí.<sup>15</sup>

V roce 1923 byl zahájen pravidelný letecký provoz na lince Praha – Bratislava. O rok později došlo k vytvoření Československých státních aerolinií (ČSA).<sup>16</sup>

<sup>12</sup> CZSO.CZ. *Obyvatelstvo – roční časové řady*. [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/obyvatelstvo\\_hu](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_hu)>

<sup>13</sup> CZSO.CZ. *Obyvatelstvo – roční časové řady*. [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/obyvatelstvo\\_hu](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_hu)>

<sup>14</sup> JAKUBEC, I., EFMERTOVÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.

<sup>15</sup> JAKUBEC, I., EFMERTOVÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.

<sup>16</sup> JAKUBEC, I., EFMERTOVÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.

V roce 1937 nabízela letecká síť ČSA a ČLS pravidelná mezinárodní spojení s cca 20 městy v Evropě. Vrcholné výkony zaznamenala československá doprava v létě 1938, kdy letecká síť ČSA měřila 7000 km a ČLS 4000 km.<sup>17</sup>

Jak je uvedeno v tabulce č. 7, za posledních 6 let, stoupl počet o 17 letišť. Největší nárůst byl zaznamenán mezi roky 1995 – 2000.

**Tabulka 7: Počet letišť v ČR ve vybraných letech**

Rok	1995	2000	2005	2011
Počet letišť	73	86	88	91

Zdroj: CZSO.CZ. Dopravní park – časové řady. [online]. [cit. 2013-28-02]. Dostupný z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni\\_park\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni_park_casove_rady)>

#### ➤ 1945 – 1992

Pro československou dopravu bylo důležité zřízení národních dopravních podniků. Všechny součásti státních drah byly podřízeny Ústřednímu ředitelství podniku Československých státních drah v Praze a ministerstvu dopravy, které existovalo od roku 1963. V roce 1946 bylo zahájeno projektování elektrizace železnic. První úsek byl zprovozněn v roce 1955 na Slovensku, na území dnešní ČR to bylo až v roce 1957.<sup>18</sup>

Letecká doprava se zaměřila na asijské a africké státy a na Kubu. Byla vybudována a modernizována řada letišť, např. Brno - Tuřany, Bratislava – Ivanka), avšak v roce 1968 se nejmodernějším letišťem stalo letiště Ruzyně.<sup>19</sup>

### 1.3. Historie dopravní techniky

Tato podkapitola se zaměří na historii dopravní techniky podle druhů dopravy. Zaměří se na období, kdy byl sestaven první automobil, kdy byla vynalezena první parní lokomotiva. Také bude uvedeno, jaký byl vývoj v technice vodní dopravy a kdy bylo první dobývání vzdušného prostoru.

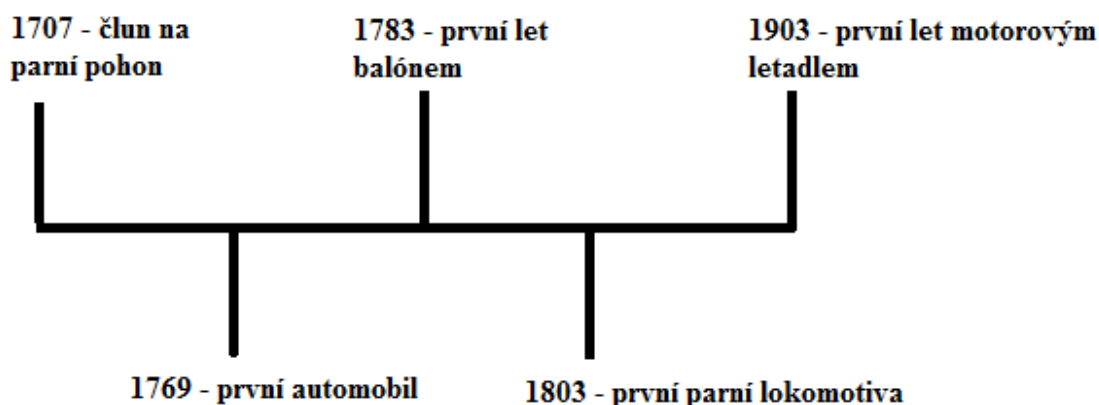
Na obrázku č. 1 je znázorněn vývoj dopravní techniky u jednotlivých druhů dopravy. Je zřejmé, že nejstarší dopravní prostředek na parní pohon zastává člun na parní pohon. Naopak nejnovějším dopravním prostředkem je motorové letadlo. Vývoj dopravní techniky vyvolával a stále vyvolává nutnost rozvoje dopravní infrastruktury.

<sup>17</sup> PRŮŠA, J., a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s. r. o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

<sup>18</sup> JAKUBEC, I., EFMERTOVÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.

<sup>19</sup> JAKUBEC, I., EFMERTOVÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.

**Obrázek 1: Vývoj dopravní techniky**



*Zdroj: vlastní zpracování*

### **Technika silniční dopravy**

Nejstarším dopravním prostředkem byly tzv. smyky (obdoba dnešních saní). Asi 2000 let před naším letopočtem bylo poprvé použito kolo s loukotěmi.

S vývojem silnic došlo ke konstrukci vozů pro různé účely, jako jsou např. těžké nákladní vozy tažené hovězím dobyt看em nebo mezky, delší vozy na přepravu kmenů dřeva, vozy pro římské vojáky, rychlé kurýrní vozy, apod.

První pokusy na konstrukci mechanických silničních vozidel se datují od dob staré Číny, kdy pohonem byl vítr. Pokusy o mechanické vozy poháněné osobami se začínaly objevovat v 16. a 17. stol. V 16. stol. se v Evropě objevily vozy s plachtami, které byly určeny pro 18 osob.

V roce 1769 byl vynalezen první skutečný parní silniční vůz. Na parních vozech byla prováděna postupná zlepšení. Po dlouhém rozvoji se parní vůz postupně mění na parní automobil, kdy v roce 1902 byla dosažena parním automobilem rychlost 132 km/h.<sup>20</sup>

První automobil byl sestaven u nás v Adamovských strojárnách v Blansku v roce 1880 (rychlost 12,4 km/h na petrolej).<sup>21</sup> Avšak obecně se uvádí, že první automobil u nás byl postaven v r. 1898 Leopoldem Svitákem.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s. r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.

<sup>21</sup> ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s. r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.

**Tabulka 8: Vývoj počtu automobilů a motocyklů ve vybraných letech**

Rok	1995	2000	2005	2010	2011
<b>Automobily</b>	3 043 316	3 438 870	3 958 708	4 496 232	4 581 642
<b>Motocykly</b>	915 229	748 140	794 000	924 291	944 171

Zdroj: CZSO.CZ. *Dopravní park – časové řady*. [online]. [cit. 2013-28-02]. Dostupný z:

<[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni\\_park\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni_park_casove_rady)>

Z již dříve uvedené tabulky č. 6 vyplývá, že od roku 1913, kdy byl celkový počet automobilů v ČR 3 152, stoupl jejich počet do roku 1995 až o tisícinásobek na 3 mil. automobilů. Od roku 1995 se každých 5 let navyšoval jejich počet o zhruba půl milionů automobilů.

U motocyklů takový nárůst zaznamenán nebyl. V dřívějších dobách se lidé přepravovali spíše na motocyklu než v automobilech, ale s vývojem automobilového průmyslu je to v dnešních letech naopak. Dokonce od roku 1995 do roku 2005 počet motocyklů klesal. Až od roku 2010 jejich počet opět stoupl, a to přes hranici 900 tis. registrovaných motocyklů.

### **Technika železniční dopravy**

První kolejnice byly v 16. stol. použity na přepravu uhlí v dolech. Byly to dřevěné trámce, po kterých se pohybovala důlní kára, která byla zajištěna proti sjetí trnem na dně vozu zapadajícím do mezery mezi dvěma kolejnicemi.

První lokomotivu sestrojil v roce 1803 Richard Trevithick v anglických železárnách. V letech 1819 – 1822 byla zavedena výstavba trati Stockton – Darlington, která byla zpočátku koňskou železnicí, a v roce 1825 na ní vyjel první parní vlak na světě.

U nás je průmyslová výroba parních lokomotiv zavedena později. První parní lokomotiva byla vyrobena v Českomoravských strojárnách v Praze Libni v roce 1900.

### **Technika vodní dopravy**

Dle pohonu lodí dělíme dějiny vodní dopravy na éru veslic, plachetnic a lodí se strojním pohonem.

Dlouhou dobu byla jediným pohonem lodí vesla. Na Nilu se již před 5000 lety převážely kamenné bloky o hmotnosti až 60 t, na stavbu pyramid a chrámů. Období veslic trvala několik tisíciletí a skončila, až když se lidé naučili využívat k pohonu vítr.

---

<sup>22</sup> ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s. r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.



Koncem 15. stol. a v první polovině 16. stol. se stávají pohonem lodí plachty. Počátkem 19. stol. se začaly vyrábět rychlé plachetnice, které dosahovaly rychlosti až 40 km/h, tzv. clippery.<sup>23</sup>

V roce 1707 byl sestrojen člun na parní pohon a prvními říčními parníky byly Charlotte Dundas, který byl sestaven v roce 1802 a v roce 1807 byl vyroben parník Clermont.

Mezníkem v plavbě a rozvoji bylo zavedení železa místo dřeva pro stavbu lodí od roku 1857 a uplatnění lodního šroubu.<sup>24</sup>

### **Technika letecké dopravy**

Vzdušný prostor lidé začali dobývat pomocí balónů. První balon s lidskou posádkou vzlétl nedaleko Paříže v roce 1783, kdy let trval 25 minut.<sup>25</sup>

První vzlety řízeným motorovým letadlem předvedli bratři Wrightové v roce 1903. V roce 1905 ustavili americký rekord v délce trvání letu, který byl 1 hodinu a 13 minut a jejich letadlo uletělo 83 km.<sup>26</sup>

Průkopníky české letecké tradice se stali v roce 1909 Ing. Jan Kašpar a jeho bratranec Evžen Čihák. Jan Kašpar podnikl první samostatný přelet 12. května 1911 z Pardubic do Prahy. První let s cestujícími uskutečnili téhož roku z Mělníku do Prahy. Na počátku války v roce 1914 dosáhly letecké rekordy rychlosti 208,85 km/h a výšky 6120 m.<sup>27</sup>

## **1.4. Druhy dopravy**

Druhem dopravy se rozumí způsob, jakým mohou být přepravovány osoby, zboží apod. Existuje mnoho přístupů, jak lze druhy dopravy klasifikovat.

Dle Rektoříka a Hlaváče<sup>28</sup> lze dopravu rozdělit na pevninskou, námořní a leteckou.

### **Pevninská doprava**

Pevninská doprava zahrnuje silniční dopravu, která obsahuje souhrn činností, které přepravují osoby, zvířata, věci po dálnicích, silnicích, účelových a místních komunikacích.

---

<sup>23</sup> ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s. r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.

<sup>24</sup> ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR, spol. s. r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.

<sup>25</sup> PRŮŠA, J., a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s. r. o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

<sup>26</sup> PRŮŠA, J., a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s. r. o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

<sup>27</sup> PRŮŠA, J., a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s. r. o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

<sup>28</sup> REKTOŘÍK, J., HLAVÁČ, J., a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.

Do silniční dopravy se řadí autobusová doprava, kamionová přeprava, osobní automobilová a motocyklová doprava.<sup>29</sup>

Silniční doprava je hlavní část dopravní infrastruktury v ČR. Následující tabulka č. 9 zobrazuje rozsah silniční sítě v r. 2011.

**Tabulka 9: Rozsah silniční sítě v ČR**

Dálnice [km]	Silnice 1. třídy [km]	Silnice 2. třídy [km]	Silnice 3. třídy [km]	Celkem silnic a dálnic [km]
745	6 254	14 626	34 117	55 742

Zdroj: CZSO.CZ. Dopravní infrastruktura. [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupný z:

<[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni\\_infrastruktura\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni_infrastruktura_casove_rady)>

Dále pevninskou dopravu tvoří drážní doprava, která tvoří dopravu pomocí železnice, tramvají, trolejbusů a určitých typů lanovek. Podle ČSÚ zahrnuje drážní doprava 9 572 km tratí. Hustota železničních tratí patří k největším na světě, s průměrnou délkou 0,12 km tratí na 1 km<sup>2</sup> plochy území.<sup>30</sup>

Ve většině zemí platí, že železnice jsou monopolem. V ČR tento monopol představovaly do roku 2011 České dráhy, a. s., ale od roku 2011 vstupují na některé tratě také soukromé subjekty (např. Leo expres, Regiojet, apod.).<sup>31</sup>

Dále zahrnuje cyklistickou dopravu. V ČR se nachází celkem 1 903 km cyklostezek a komunikací, které jsou vhodné pro cyklistickou dopravu. V současné době je cyklistická doprava značně podporována Evropskou unií. Ke dni 25. 1. 2011 činila výše podpory 3, 14 mld. Kč a celkové náklady 3, 59 mld. Kč.<sup>32</sup>

Pevninskou dopravu také tvoří vodní doprava, kterou se rozumí doprava po vodě ve vnitrozemí, doprava po řekách, jezerech, rybnících, přehradách, kanálech, apod. Vodní doprava slouží k přepravě osob a zboží, ale i k rekreaci a pro využití vodních sportů. Vodní doprava může být zahrnuta do městské hromadné dopravy, jak je tomu v Praze (po řece

<sup>29</sup> REKTOŘÍK, J., HLAVÁČ, J., a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.

<sup>30</sup> REKTOŘÍK, J., HLAVÁČ, J., a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.

<sup>31</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

<sup>32</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

Vltavě) a Brně (po Brněnské přehradě). V ČR je podle ČSÚ délka splavných vodních cest 675, 8 km.<sup>33</sup>

Zahrnuje také potrubní dopravu, která představuje klíčové odvětví dopravy. Bez potrubní dopravy bychom nemohli využívat značné množství energie. Názorný příklady představuje plynová krize v roce 2009, kdy nastal problém mezi Ruskou federací a Ukrajinou a došlo k přerušení dávek plynu do Evropy. Na území ČR vedou ropovody Družba a IKL, které podle ČSÚ mají celkovou délku 675 km.<sup>34</sup>

Potrubí je rovněž využíváno ve vodním hospodářství, a to pro přenos médií (pitná a užitková voda, odpadní voda, kaly). Potrubní doprava se v malém rozsahu využívá také na stavbách či zemědělství.

Nejstarším zachovalým systémem městské potrubní dopravy je Pražská potrubní pošta. Tento systém byl však značně poškozen při záplavách v roce 2002, které systém vyřadily z provozu.

Dále je potrubní pošta využívána také ve zdravotnictví, kde se využívá k přepravě biologických vzorků (krev, moč, atd.), léků, RTG snímků, nástrojů, drobných zdravotnických materiálů, dokumentace mezi jednotlivými pracovišti, apod.

Pevninská doprava dále zahrnuje pěší dopravu, která představuje nejstarší, nejekologičtější a nejméně nákladný způsob dopravy.

Do pevninské dopravy patří také i jiné druhy dopravy, s kterými se v běžném životě nejčastěji setkáváme, jsou výtahy, eskalátory a pohyblivé chodníky. Dále to jsou i lanovky, které mohou být součástí městské dopravy např. v Praze. Dalším druhem dopravy, s kterým se setkáváme k využití zimních sportů, je doprava pomocí lyžařských vleků.

## **Námořní doprava**

Ačkoliv je ČR vnitrozemský stát a nemá přístup k moři, námořní doprava se týká i našeho státu. Jsme totiž členy EU, která má velmi dlouhé přímořské pobřeží. Námořní doprava je část vodní dopravy, která probíhá po mořích, oceánech. Neprobíhá jen na hladině, ale také i pod hladinou (ponorky, potápění, apod.).

## **Letecká doprava**

---

<sup>33</sup> CZSO.CZ. *Dopravní infrastruktura*. [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupný z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni\\_infrastruktura\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni_infrastruktura_casove_rady)>

<sup>34</sup> CZSO.CZ. *Dopravní infrastruktura*. [online]. [cit. 2013-02-28]. Dostupný z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni\\_infrastruktura\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni_infrastruktura_casove_rady)>

Letecká doprava, která představuje dopravu nad zemským povrchem v rámci zemské atmosféry, tedy i balónové létání, seskoky padákem nebo bungee jumping. Nejznámější dopravou je však doprava prostřednictvím letadel. Dříve byl tento druh odvětví vysoce regulován drahými letenkami. Poté EU podnikla kroky harmonizující pravidla podnikání aerolinek na vnitřním trhu, které vedlo k velkému rozmachu nízkonákladových dopravců a silnému zesílení konkurence. Díky přijatelným cenám se letecká doprava stala dynamickým sektorem, který přepravuje stále více osob. Podle ČSÚ je v ČR celkem 91 letišť, do kterých se zahrnuje veřejná, neveřejná letiště, dále také vnitrostátní a mezinárodní letiště.

Letecká doprava se výrazně podílí na ekonomice EU, jelikož zaměstnává více než 3 milióny lidí a na HDP členských zemí EU se podílí více než 120 mld. euro.<sup>35</sup>

Vesmírná doprava, která je prováděna zejména Evropskou vesmírnou agenturou (ESA), která je branou Evropy do vesmíru, zajišťuje, rozvíjí a koordinuje přístup pro Evropu ke kosmickým technologiím a aplikacím. Snaží se o to, aby vesmír byl užitečný nejen pro Evropu, ale i lidem na celém světě.

Vesmírná zařízení jsou důležitá např. pro navigační systémy.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> REKTOŘÍK, J., HLAVÁČ, J., a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.

<sup>36</sup> REKTOŘÍK, J., HLAVÁČ, J., a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.

## 2. DOPRAVNÍ POLITIKA EU A ČR

Definice dopravní politiky existuje mnoho, dle doc. Ing. Antonína Peltráma, CSc. lze dopravní politiku definovat jako: „*Oblast společenské činnosti, která stanoví cíle rozvoje dopravy a prostředky a nástroje k jejich dosažení.*“ Z definice vyplývá, že existují dvě strany dopravní politiky, kdy na straně jedné jsou potřeby přemístění, tedy poptávka po dopravních službách a na straně druhé jejich přiměřené uspokojování dopravními prostředky a zařízeními.

Potenciální a skuteční spotřebitelé dopravních služeb vyžadují přepravu a naopak provozovatelé dopravních služeb zajišťují přepravu dopravou, tedy pohybem dopravních prostředků s cestujícími nebo zbožím po dopravních cestách.<sup>37</sup>

### 2.1. Dopravní politika EU

Základy dopravní politiky EU byly obsaženy již v Římských smlouvách, které uváděly společná pravidla mezinárodní dopravy, volný přístup k poskytování dopravních služeb pro všechny členské státy nebo zákaz diskriminace jednotlivých dopravních odvětví. Římské smlouvy se týkaly jen vybraných oblastí dopravy a dopravy na vnitřních vodních cestách, ale nezahrnovaly námořní a leteckou dopravu. Před rokem 1993, kdy byl zahájen společný vnitřní trh, nebyl zaregistrován žádný významný pokrok ve společné dopravní politice. Členské státy bránily své národní zájmy a podporovaly jen některá dopravní odvětví, především železnice a leteckou dopravu. Až do začátku 80. let nebyla dopravní infrastruktura budována s ohledem na potřeby Unie. V silniční dopravě přetrvávaly různé národní kvóty zvýhodňující domácí přepravce, námořní a letecká doprava zůstávala mimo společnou dopravní politiku.

Až od poloviny 80. let 20. stol. se začala situace výrazně měnit. Námořní doprava byla do společné dopravní politiky zapojena v roce 1986 a letecká o rok později. Letecká doprava přinesla zvýšení konkurenceschopnosti a nižší tarify a především lepší spojení mezi členskými státy. Až v roce 2007, po dlouhých letech vyjednávání, podepsala EU dohodu se Spojenými státy o „otevřeném nebi“.<sup>38</sup> Pomocí této dohody může každá letecká společnost z EU provozovat lety z kteréhokoli letiště v EU do kteréhokoli města v USA.

K liberalizaci nákladní automobilové dopravy, na které spočívá hlavní tíha přepravy nákladů, došlo v roce 1988. Díky tomu mohou nákladní automobily provozovat dopravu i

---

<sup>37</sup> PELTRÁM, A. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova ráje Bělá pod Bezdězem, 2003. ISBN 80-901730-6-3.

<sup>38</sup> Online na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0001:0003:CS:PDF>

v jiných zemích EU, což má za důsledek, že se už nákladní automobily nevracejí z mezinárodních cest prázdné.<sup>39</sup>

Zkoumání kosmického prostoru, posílání družic a lidí do vesmíru patří ve 21. století mezi největší výzvy rozvinutých zemí. Dvacet evropských zemí<sup>40</sup> spojuje více než čtyřicet let své zdroje, aby dostalo Evropu do popředí v oblasti kosmických věd, technologií a aplikací. Již dnes se mohou obyvatelé Evropy těšit z mnoha přínosů, jako jsou pracovní místa v oblasti kosmického průmyslu, která jsou důležitá pro ekonomický růst, dále kvalitní telekomunikace, zajištění prostředků pro zvýšení bezpečnosti a veřejné služby.<sup>41</sup>

### **Důvody pro společnou dopravní politiku EU**

V Evropské unii dochází v současné době k dlouhodobému nárůstu dopravy, který je velkou zátěží pro evropské dopravní systémy. Problémem je přetížení silnic a leteckých cest, které vede ke snížení hospodářské účinnosti, ke zvýšení spotřeby paliva a znečištění životního prostředí. Z tohoto důvodu je potřeba neustále zdokonalovat společná pravidla pro dopravní politiku v členských zemích EU a harmonizovat dopravní předpisy s ohledem na životní prostředí.

Úkol je to velmi složitý, jelikož různé druhy dopravy (silniční, železniční, letecká, námořní, vodní) se od sebe významně liší. Mnohé aspekty dopravní politiky spadají do kompetence vlád jednotlivých členských států, avšak Evropská unie usiluje o jednotnou dopravní infrastrukturu. Dopravní politika spolu s obchodní a zemědělskou politikou patří mezi společné politiky EU.<sup>42</sup>

V současné době lze roli EU v oblasti dopravy definovat jako:

- podporu fungování vnitřního trhu,
- podporu udržitelného rozvoje a využívání alternativních zdrojů paliva,
- odstraňování překážek rozvoje integrovaných dopravních systémů prostřednictvím postupné technické harmonizace,

---

<sup>39</sup> BUSINESSINFO.CZ. *Společná dopravní politika EU* [online]. 2011 [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html>

<sup>40</sup> Členové ESA: Rakousko, Belgie, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Německo, Řecko, Irsko, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko, Norsko, Portugalsko, Rumunsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Velká Británie a Polsko

<sup>41</sup> ESA.INT. *Space for Europe* [online]. 2013 [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: [http://www.esa.int/About\\_Us/Welcome\\_to\\_ESA/Space\\_for\\_Europe](http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/Space_for_Europe)

<sup>42</sup> Pro 17 zemí EU, které zavedly společnou měnu euro, platí i společná měnová politika.

- posilování sociální a ekonomické soudržnosti prostřednictvím rozvoje dopravní infrastruktury v méně rozvinutých regionech (např. Fond soudržnosti, ISPA),
- zvyšování bezpečnosti dopravy.<sup>43</sup>

### 2.1.1. Aktéři realizující dopravní politiku EU

V oblasti dopravní politiky působí v EU tyto orgány a instituce:<sup>44</sup>

#### Evropská komise

V Evropské komisi se oblastí dopravy zabývají Generální ředitelství pro dopravu a energetiku, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Generální ředitelství pro námořní záležitosti a rybolov.

Generální ředitelství pro dopravu a energetiku má hlavní úkol, kterým je zajistit, aby politika EU v oblasti dopravy a energetiky byla vytvářena a prováděna způsobem, který co nejlépe zohledňuje zájmy všechny hospodářských odvětví, veřejných subjektů a občanů.

Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, jehož hlavním cílem je podporovat mobilitu, která je bezpečná a šetrná i k životnímu prostředí, vytváří podmínky pro konkurenceschopnost a růst zaměstnanosti, zejména v dopravní politice.

Generální ředitelství pro námořní záležitosti a rybolov je odpovědné za provádění společné rybářské politiky a integrované námořní politiky.

#### Rada EU

V Radě EU se oblastí dopravy zabývá Rada pro dopravu, telekomunikaci a energetiku, která řeší spoustu otázek ohledně otevření hranic (pravidla vstupu na trh, řízení dopravy, technická pravidla, apod.). Dále se zabývá různými druhy dopravy jako silniční, železniční, letecké, vnitrozemské vodní a námořní. Hlavním úkolem je vytvořit systém dopravy, který optimalizuje spotřebu energie a dobu přepravy.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> KÖNIG, P., LACINA, L. a kol. *Rozpočet a politiky Evropské unie*. Praha: C.H.BECK, 2004. ISBN 80-7179-846-0.

<sup>44</sup> EUROSKOP.CZ. *Doprava* [online]. 2013 [cit. 2013-02-19]. Dostupné z: <<https://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>>

<sup>45</sup> CONSILIUM.EUROPA.EU. *Transport, Telecommunications and Energy Council* [online]. [cit. 2013-04-07]. Dostupné z: <<http://www.consilium.europa.eu/policies/council-configurations/transport,-telecommunications-and-energy?lang=cs>>

## Evropský parlament

V Evropském parlamentu působí v oblasti dopravy Výbor pro dopravu a cestovní ruch, který je příslušný v záležitostech týkající se rozvoje společné politiky v oblasti železniční, silniční, vnitrozemské vodní dopravy, námořní a letecké dopravy. Vytváří společná pravidla v odvětví dopravy na území Evropské unie. Zabývá se rozvojem transevropských sítí v oblasti dopravní infrastruktury. Věnuje se také bezpečnosti dopravy. Dále se zabývá poskytováním dopravních služeb a vztahů se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi v oblasti dopravy.<sup>46</sup>

## Evropský hospodářský a sociální výbor

Evropský hospodářský a sociální výbor má několik sekcí. Otázkou dopravy se zabývá sekce doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost. Tato sekce spolupracuje s Komisí EU a ostatními evropskými institucemi, dále se podílí na řešení otázek týkajících se dopravy, výroby energie, velkých infrastrukturních sítí a služeb veřejného zájmu.<sup>47</sup>

## Evropská investiční banka

Evropská investiční banka (EIB) je bankou EU, která spolupracuje s ostatními institucemi EU, a která se podílí na realizaci politik EU. Zajišťuje financování a odborné znalosti udržitelným investičním projektům.<sup>48</sup>

EIB se rozhodla poskytnout 75 mld. EUR<sup>49</sup> na transevropské dopravní projekty v období 2004 – 2013. Evropská investiční banka nabízí dlouhodobé půjčky s fixní úrokovou sazbou, které jsou vhodné pro financování velkých investic do dopravní infrastruktury.

## Agentury EU

Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), která poskytuje odbornou pomoc a poradenství orgánům EU a členským státům, jestliže se jedná o tvorbu a uplatňování právních předpisů EU, které se týkají bezpečnosti plavidel, ochrany před znečištěním způsobeným námořní dopravou a zabezpečuje námořní dopravu před protiprávními činy.

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) má poskytovat technické a odborné znalosti pro Evropskou komisi, které pomáhá při zpracování pravidel pro bezpečnost letectví, poskytuje podklady pro uzavírání důležitých mezinárodních dozor. Dále také dostala agentura

---

<sup>46</sup> EUROPARL.EUROPA.EU. *Úvodní stránka* [online]. [cit. 2013-04-07]. Dostupné z: <<http://www.europarl.europa.eu/committees/cs/tran/home.html#menuzone>>

<sup>47</sup> EESC.EUROPA.EU. *What we do?* [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-section-what-we-do>>

<sup>48</sup> EIB.ORG. *What is the EIB?* [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <<http://www.eib.org/about/index.htm>>

<sup>49</sup> EIB.EUROPA.EU. *Trans-European Networks*. [online]. [cit. 2013-04-07]. Dostupné z: <<http://www.eib.europa.eu/projects/topics/tens/index.htm?lang=en>>



pravomoc vykonávat některé výkonné funkce ve vztahu k bezpečnosti letectví, např. osvědčování leteckých výrobků.

Evropská agentura pro železnice (ERA) usiluje o to, aby vlaky byly bezpečnější a mohly přejíždět hranice jednotlivých států bez zastávek. Dále pracuje na rozvoji ekonomicky životaschopných společných technických norem a bezpečnostních opatření a cílů, podává zprávy o bezpečnosti železnic EU.

Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť (TEN-TEA) zajišťuje technickou a finanční stránku realizace a řízení programu transevropské dopravní sítě.<sup>50</sup>

### **2.1.2. Strategie Doprava 2050**

Evropská komise přijala na konci března 2011 komplexní Strategii Doprava 2050, která má sloužit pro více konkurenceschopný dopravní systém. Díky této strategii se zvýší mobilita, odstraní se největší překážky v klíčových oblastech a podpoří se růst a zaměstnanost. Zároveň se má dramaticky snížit závislost Evropy na dovozu ropy a emise uhlíku v dopravě má klesnout do roku 2050 o 60%.

K dosažení těchto cílů bude třeba transformovat současný dopravní systém v Evropě. Do roku 2050 má být dosaženo těchto cílů:<sup>51</sup>

- V městech žádná vozidla s konvenčním palivem,
- využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, nejméně o 40 % snížení emisí z lodní dopravy,
- přesun silniční dopravy, týkající se středních vzdáleností, na železniční a vodní dopravu.

Strategie Doprava 2050 k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru se snaží eliminovat hlavní překážky v mnoha klíčových oblastech, především v dopravní infrastruktuře a investicích, inovacích a v oblasti jednotného vnitřního trhu. Cílem strategie je vytvořit jednotný evropský dopravní prostor s intenzivnější hospodářskou soutěží a plně integrovanou dopravní sítí, která propojí různé druhy dopravy.

---

<sup>50</sup> EUROPA.EU. *Agentury EU* [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <[http://europa.eu/agencies/index\\_cs.htm](http://europa.eu/agencies/index_cs.htm)>

<sup>51</sup> EC.EUROPA.EU. *Doprava 2050* [online]. 2011 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/11\\_372\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/11_372_cs.htm)>

Ve strategii Doprava 2050<sup>52</sup> se stanoví různé cíle pro různé druhy dopravy:

### **Meziměstská doprava**

V meziměstské dopravě by se mělo 50 % cest v osobní i nákladní dopravě na střední vzdálenosti převést ze silnic na železniční a vodní dopravu.

- Cestující, kteří cestují střední vzdálenosti, by se měli z 50 % přepravovat po železnici.
- Silniční nákladní doprava na střední vzdálenosti by se měla do roku 2030 z 30 % převést na jiné druhy dopravy (železniční, vodní) a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.
- Do roku 2030 by se měla zprovoznit plně funkční základní síť dopravních koridorů po celé EU se zařízeními pro efektivní přesun mezi jednotlivými druhy dopravy s vysoce kvalitní a vysoce kapacitní sítí do roku 2050 a s odpovídajícím souborem informačních služeb.
- Všechna letiště by se měla do roku 2050 propojit se železniční dopravou (pokud možno vysokorychlostní), dále zajistit, aby všechny základní námořní přístavy byly v dostatečné míře propojeny s nákladní železniční dopravou a případně se systémem vnitrozemské vodní dopravy.
- Do roku 2020 by mělo dojít k vytvoření rámce pro informační, řídicí a platební systémy a to i pro osobní i nákladní dopravu.
- Měly by se proto uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a mělo by se směřovat k zapojení soukromého sektoru do odstranění deformací, vytváření zisku a zabezpečení financování budoucích investic do dopravy.

### **Doprava na dlouhé vzdálenosti**

V dopravě na dlouhé vzdálenosti a v mezikontinentální nákladní dopravě bude i nadále převládat letecká a lodní doprava. Ke zvýšení efektivnosti a snížení emisí přispějí nové motory, nová paliva a systémy řízení dopravy.

- Do roku 2050 by se mělo používat nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě a také snížit emise z námořních lodních paliv o 40 %.
- Do roku 2020 dokončit, v rámci jednotného evropského nebe, modernizaci evropského systému řízení letového prostoru, zavést rychlejší a bezpečnější cestování letadly a

---

<sup>52</sup> BUSINESSINFO.CZ. *Strategie Doprava 2050* [online]. 2011 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/strategie-doprava-2050-5161.html>>

zvýšit kapacity. Do roku 2020 dokončit vytvoření společného evropského leteckého prostoru, který bude zahrnovat 58 zemí a 1 miliardu obyvatel.

- Používání modernějších a inteligentnějších systémů řízení pozemní a vodní dopravy.
- Spolupracovat s mezinárodními partnery a mezinárodními organizacemi na podpoře evropské konkurenceschopnosti a klimatických cílů na světové úrovni.

## **Městská doprava**

Městská doprava by měla zavést ekologičtější vozidla a paliva. Do roku 2030 by mělo dojít ke snížení podílu automobilů na konvenční paliva až o 50 % a do roku 2050 k jejich postupnému vyřazení z měst.

Do roku 2050 by mělo dojít v silniční dopravě ke snížení počtu smrtelných nehod, jejíž počet by se měl blížit co nejvíce k nule. EU usiluje, aby do roku 2020 se počet smrtelných nehod snížil na polovinu.<sup>53</sup>

### **2.1.3. Transevropské dopravní síť**

Transevropské dopravní síť, jejíž název pochází z anglického názvu Trans-European Transport Network (TEN-T).

Maastrichtská smlouva předpokládá vytvoření transevropských sítí a to v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací s cílem propojit ostrovní a špatně přístupné nebo okrajové regiony s ústředními regiony Evropského unie. Transevropské síť musí přispívat k růstu vnitřního trhu při respektování otázek životního prostředí a cílů udržitelného rozvoje. Vytvořením těchto sítí se má podporovat propojení vnitrostátních sítí a přístup k nim.<sup>54</sup>

Pozitivní změny, které vyplývají z realizace transevropských sítí, jsou již viditelné. Vnitrostátní železniční a silniční síť byly na mnoha místech propojeny. Prostřednictvím Fondu soudržnosti, který napomáhá snížit rozdíly mezi regiony, byly finanční prostředky usměrněny na hlavní projekty.

Hlavní směry transevropských sítí jsou propojeny s nástroji, které usnadňují realizaci projektů, a které jsou vymezeny jako společný zájem.

Jedná se o:

---

<sup>53</sup> BUSINESSINFO.CZ. *Strategie Doprava 2050* [online]. 2011 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/strategie-doprava-2050-5161.html>>

<sup>54</sup> CIRCA.EUROPA.EU. Transevropské síť - hlavní směry [online]. 2008 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: [http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transeuropean/article\\_7272\\_cs.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transeuropean/article_7272_cs.htm)

- Různé finanční nástroje, které jsou založeny na příslušných právních předpisech, Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj a úvěrů od Evropské investiční banky.
- Nefinanční nástroje, což jsou koordinační činnosti Komise.<sup>55</sup>

Do projektu transevropských sítí se zapojila i Česká republika. Na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR se přihlíží k projektům transevropských sítí, na které jsou využívány zdroje Evropské unie. To se týká mj. výstavby dálnic (D8 a D47) a modernizaci železničního koridoru, který spojuje Českou republiku s Německem a Rakouskem.

Jak znázorňuje následující obrázek č. 2, jedná se o čtyři hlavní železniční koridory:

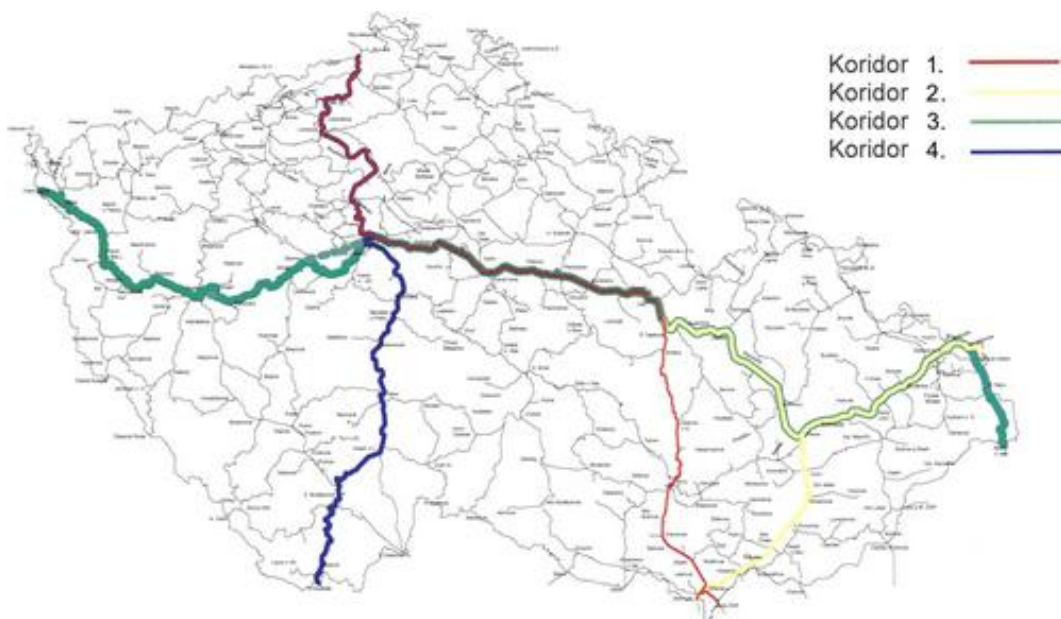
- Koridor č. 1, který vede z Německa přes Děčín, Prahu, Českou Třebovou, Brno, Břeclav a Rakousko či Slovensko, je na obrázku znázorněn červenou barvou.
- Koridor č. 2, který je na obrázku znázorněn žlutou barvou, vede z Rakouska přes Břeclav, Přerov, Ostravu, Petrovice u Karviné až do Polska.
- Koridor č. 3, který je na obrázku zobrazen zelenou barvou, vede z Německa přes Cheb, Plzeň, Prahu, Ostravu, Mosty u Jablunkova až na Slovensko.
- Koridor č. 4, který vede z Německa přes Děčín, Prahu, Veselí nad Lužnicí, České Budějovice, Horní Dvořiště až do Rakouska, je na obrázku znázorněn modrou barvou.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> SILNICE-ZELEZNICE.CZ. *Rozvoj transevropských dopravních sítí* [online]. 2009 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/>

<sup>56</sup> 4-KORIDOR.CZ. *Význam IV. Tranzitního železničního koridoru* [online]. 2008 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <http://www.4-koridor.cz/index.php?t=article&n=clanek-vyznam-40>

**Obrázek 2: Železniční koridory v České republice**



*Zdroj: 4-KORIDOR.CZ. Význam IV. Transzitivního železničního koridoru [online]. 2008 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <<http://www.4-koridor.cz/index.php?t=article&n=clanek-vyznam-40>>*

## **2.2. Dopravní politika v ČR po roce 2004**

ČR se po vstupu do EU, tedy od 1. 5. 2004 přizpůsobuje podmínkám EU, jejímž hlavním cílem v oblasti dopravy je využití dopravy pro národní ekonomiku včetně sociálních dopadů a vlivu na životní prostředí.

Česká republika díky své poloze v Evropě patří k významným dopravním uzlům, proto je pro ni zkvalitnění dopravní infrastruktury velice důležité. Pro budoucí období musí dopravní politika ČR splňovat zejména tato kritéria:

- účelné využití zdrojů území,
- využití komparační výhody geografické polohy státu,
- účelné propojení s evropskou dopravní sítí,
- zajištění dopravní obsluhy území,
- dodržování kritérií pro zjištění kvality životního prostředí,
- zvyšování bezpečnosti dopravy a její spolehlivosti,
- rozvoj dopravní infrastruktury,

- zlepšování mobility pro občany se sníženou schopností pohybu, aj.<sup>57</sup>

### 2.2.1. Aktéři realizující dopravní politiku ČR

Dle Pekové, Pilného a Jetmara<sup>58</sup> působí v ČR v oblasti dopravy tyto hlavní instituce.

#### Pro všechny druhy dopravy

##### Ministerstvo dopravy ČR

Vrcholná instituce státní správy, která zajišťuje kontrolu prostřednictvím oblasti odboru auditu, kontroly a dozoru MD, který provádí:

- interní audit v odborných útvech Ministerstva dopravy a auditu v rámci čerpání prostředků EU v resortu dopravy (strukturální fondy a fond soudržnosti)
- kontrolu vzorků operací a projektů
- finanční kontroly v odborných útvech ministerstva
- veřejnoprávní kontroly v organizacích resortu, vůči nimž plní Ministerstvo dopravy roly zřizovatele nebo zakladatele a státní kontroly v organizacích resortu
- vedení veškeré evidence o všech pověřeních k výkonu vrchního státního dozoru, státního odborného dozoru a státního dozoru v dopravě podle platných zákonů.<sup>59</sup>

##### Centrum dopravního výzkumu

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí, které bylo založeno v roce 1992. Je jedinou vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy.

Centrum je rozděleno do 4 divizí:

- Divize rozvoje dopravy
- Divize dopravní infrastruktury a životního prostředí
- Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství

<sup>57</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

<sup>58</sup> PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.

<sup>59</sup> MDCR.CZ. *Audit, kontrola a dozor* [online]. 2006 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: [http://www.mdcrcz.cz/cs/Ministerstvo\\_dopravy/Audit-kontrola-dozor/](http://www.mdcrcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Audit-kontrola-dozor/)

### ➤ Divize lidského faktoru v dopravě a dopravního modelování

Jednou z divizí, které patří do Centra dopravního výzkumu je divize dopravní infrastruktury. Činnost této divize v současné době řeší výzkumné úkoly zaměřené na racionalizaci návrhu, výstavby, údržby a oprav pozemních komunikací, drážních staveb a mostních objektů. Dále zpracovává podklady pro technickou politiku, diagnostiku a hodnocení provozně technických podmínek. Věnuje se i legislativě, standardizaci a technickým předpisům v oboru dopravní infrastruktury.<sup>60</sup>

### Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností od 1. července 2000. Účelem SFDI je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Dále také poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce a studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Mezi příjmy SFDI patří mimo jiné i převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se vrací zpět do dopravy. Příspěvky od Evropské komise, které jsou poskytovány prostřednictvím příslušných evropských fondů, plynou také do SFDI. Zůstatky SFDI se na konci každého kalendářního roku převádějí do následujícího kalendářního roku.<sup>61</sup>

### **Silniční doprava**

#### Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD)

Ředitelství silnic a dálnic ČR je příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím silnice I. třídy (rychlostní komunikace) a dálnice, zabezpečení správy, údržby a opravy dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> CDV.CZ. *Profil firmy* [online]. 2008 [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/profil-firmy>

<sup>61</sup> SFDI.CZ. [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

<sup>62</sup> RSD.CZ. *Organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Organizace-RSD>

## **Železniční doprava**

### Drážní úřad

Drážní úřad je správní úřad, který je zřízen zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Drážní úřad jako orgán státní správy má sídlo v Praze a je podřízen Ministerstvu dopravy.<sup>63</sup>

### Drážní inspekce

Drážní inspekce je státní instituce, která jako státní úřad vznikla 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb.<sup>64</sup> Odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) u všech tuzemských i zahraničních provozovatelů působících v České republice a vykonává státní dozor na dráhách.

Zásadním cílem Drážní inspekce je zlepšení stavu v oblasti mimořádných událostí na všech dráhách v ČR (železnice, metro, tramvaje, trolejbusy, lanovky). Prioritním smyslem činnosti instituce je předcházení mimořádným událostem.<sup>65</sup>

### Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC) vznikla 1. 1. 2003 jako nástupnická organizace Českých drah, s. o. Na základě zákona 77/2002 Sb.<sup>66</sup> hospodaří s železniční infrastrukturou, kterou vlastní Česká republika.

Správa železniční dopravní cesty, s. o. zajišťuje zejména:

- modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty,
- provozuje železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty.

V souvislosti s těmito činnostmi využívá Správa železniční dopravní cesty, s. o. také fondy EU. Jako nástupnická organizace Českých drah, s. o. převzala funkci řídicí, koordinační a implementační při realizaci projektů spolufinancovaných z fondů EU.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> DUCR.CZ. [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <http://www.ducr.cz/>

<sup>64</sup> Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

<sup>65</sup> DICR.CZ. *O drážní inspekci* [online]. 2008 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>

<sup>66</sup> Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

<sup>67</sup> SZDC.CZ. *Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>



## České dráhy, a. s.

České dráhy, a. s. vznikly 1. 1. 2003 také jako nástupnický subjekt původních Českých drah, s. o. na základě zákona 77/2002 Sb.<sup>68</sup>

Jedná o společnost, která v sobě integruje činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem.<sup>69</sup>

## **Vodní doprava**

### Státní plavební správa

Státní plavební správa vznikla 1. října 1995 na základě zákona 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů a podle zákona 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích je organizační složkou státu, která je podřízena Ministerstvu dopravy ČR. Státní plavební správa má pobočky v Praze, Přerově a Děčíně.

Státní plavební správa je správním úřadem, který vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách.<sup>70</sup>

## **Letecká doprava**

### Úřad pro civilní letectví

Úřad pro civilní letectví (ÚCL) byl zřízen 1. dubna 1997 na základě zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1997, o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Úřad pro civilní letectví je úřadem, který vykonává státní správu ve věcech civilního letectví a je podřízen Ministerstvu dopravy ČR, jehož ministr jmenuje a odvolává ředitele Úřadu pro civilní letectví.<sup>71</sup>

### České aerolinie, a. s. (ČSA)

ČSA patří k nejstarším leteckým společnostem na světě. Působí v letecké dopravě již od října 1923. Základní oblasti podnikání společnosti je přeprava cestujících na pravidelných

---

<sup>68</sup> Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

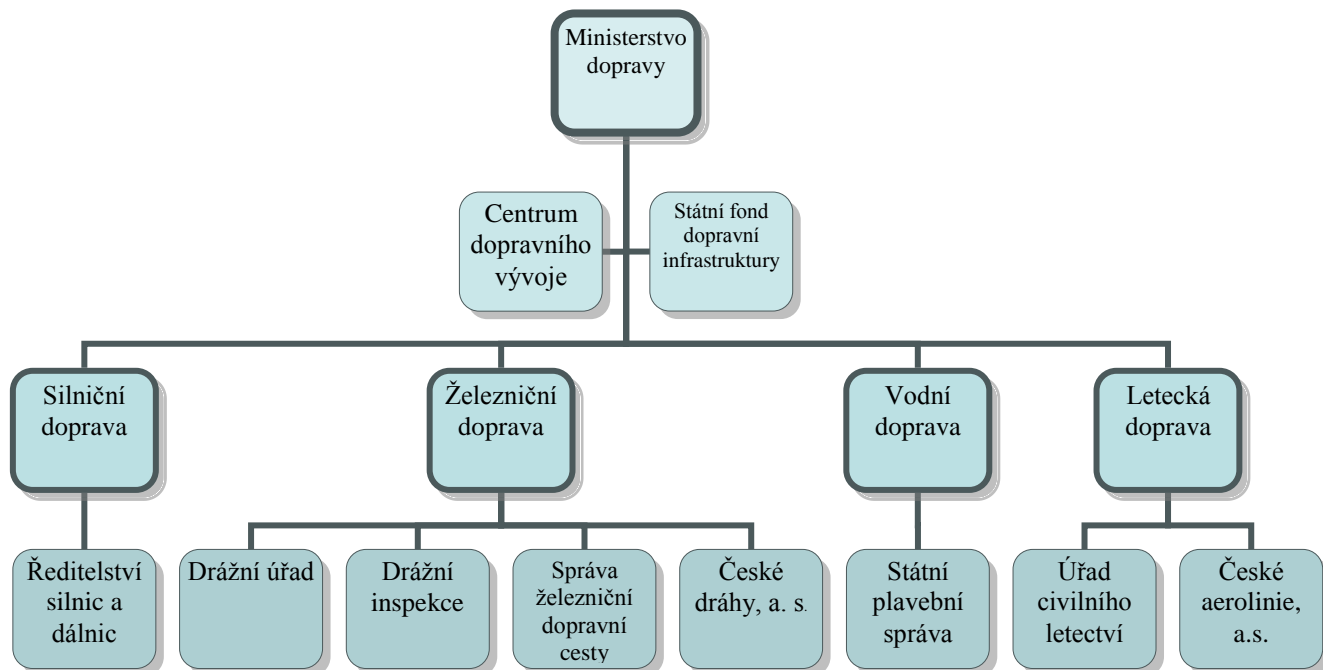
<sup>69</sup> CESKEDRAHY.CZ. *Historie* [online]. 2008 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>

<sup>70</sup> SPS Praha.CZ. *Státní plavební správa* [online]. 2001 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.spspraha.cz/>>

<sup>71</sup> CAA.CZ. *Povinně zveřejňované informace* [online]. 2011 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.caa.cz/urad/povinne-zverejnovane-informace>>

linkách. Další služby, které ČSA nabízí je přeprava zásilek a pošty, pozemní služby, údržba letadel, a výcvik posádek.<sup>72</sup>

**Schéma 1: Aktéři realizující dopravní politiku dle druhu dopravy**



Zdroj: vlastní zpracování

### 2.2.2. Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013

Dopravní politika České republiky na období 2005 – 2013 je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy, který byl projednán a schválen vládou 13. července 2005. Deklaruje se v ní, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti.

Hlavní cíl dopravní politiky ČR je definován následovně: „...vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položení reálných základů pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.“<sup>73</sup>

Hlavními prioritami je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,

<sup>72</sup> CSA.CZ. *Profil společnosti*. [online]. [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <[http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/about-us/corporation\\_profile.htm](http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/about-us/corporation_profile.htm)>

<sup>73</sup>FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU: Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7179-939-9.

- financování v sektoru dopravy,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.<sup>74</sup>

Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013 vymezuje tři typy nástrojů, které by se měly využívat pro naplnění cílů. Jedná se o nástroje:

a) ekonomické povahy

Ekonomické nástroje jsou velice důležité pro ovlivňování celého dopravního sektoru. Nejdůležitějším úkolem je nastavení tržního prostředí v dopravě, jelikož se jednotlivé druhy dopravy vyznačují různými podmínkami přístupu na dopravní trh.

Dalším úkolem, který by měl být dosažen pomocí ekonomických nástrojů, je zabezpečení udržitelného rozvoje. Existuje několik možností, jak udržitelného rozvoje dosáhnout, např. daně a poplatky různého typu.

Jelikož je Česká republika členem Evropské unie, je třeba zabezpečit, aby využívané ekonomické nástroje byly v souladu s pravidly na ochranu hospodářské soutěže EU.

b) právní povahy

Úkolem právních nástrojů je vytvoření právního rámce pro fungování dopravy a naplňování cílů dopravní politiky. Právní předpisy musí být v souladu s právem Evropské unie v této oblasti. Při převzetí práva Unie musí být vytvořeny předpoklady pro zachování konkurenceschopnosti českých podnikatelských subjektů v sektoru dopravy a jejich přístupu na dopravní trh. Velmi důležité také je odstraňování bariér pro podnikání v dopravním sektoru.

c) informační povahy

Po vstupu České republiky do Evropské unie se objevuje povinnost předávat celou řadu garantovaných informací pro potřeby realizace společné dopravní politiky. Tato povinnost platí jak pro členské země, tak i pro orgány Evropské unie. Jedná se např. o relevantní informace, které jsou využívány pro vyhodnocování a prosazování žádosti o dotace ze strukturálních fondů, kohezního fondu či půjček z Evropské investiční banky.<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> BUSINESSINFO.CZ. *Dopravní politika ČR na léta 2005 - 2013* [online]. 2010 [cit. 2013-02-19]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dopravni-politika-ceske-republiky-na-3318.html>

<sup>75</sup> FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU: Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7179-939-9.

### 2.2.3. Dopravní politika ČR pro léta 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika pro léta 2014 – 2020 bezprostředně navazuje na Dopravní politiku pro období 2005 – 2013 a využívá analýzu jejího dosavadního plnění.

Nová Dopravní politika pro léta 2014 - 2020 deklaruje to, co stát a jeho exekutiva v odvětví dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), chce učinit (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, životní prostředí, veřejné zdraví) a může učinit (finanční a prostorové aspekty).

Hlavním cílem „Dopravní politiky pro léta 2014 – 2020“ je: *„...vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.“*<sup>76</sup>

Hlavní rozdíly mezi „Dopravní politikou na léta 2005 – 2013“ a „Dopravní politikou na léta 2014 – 2020“ jsou:

- „Dopravní politika na léta 2014 – 2020“ se více zaměřuje na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví;
- „Dopravní politika na léta 2014 – 2020“ se více zaměřuje na rozvoj železniční dopravy (prostřednictvím transevropských dopravních sítí);
- Pro období 2014 – 2020 bude dopravní infrastruktura financována prostřednictvím Operačního programu Doprava a také z tzv. Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF).

Ostatní cíle zůstávají stejné, jako např. harmonizace podmínek na přepravním trhu, zkvalitnění dopravní infrastruktury.

---

<sup>76</sup> MDCR.CZ. *Dopravní politika ČR pro léta 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050* [online]. 2013 [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BDD9A03D-2356-4428-A264-B3C7BF36A813/0/DP1420.pdf>

### 3. FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČR

V ČR může být dopravní infrastruktura financována prostřednictvím:

➤ fondů EU

Dopravní infrastruktura je financována především z Evropského fondu pro regionální rozvoj a z Fondu soudržnosti (o těchto fondech je více pojednáno v příloze A). Finanční prostředky z EU se rozdělují prostřednictvím operačních programů. Dopravní infrastruktura je v letech 2007 – 2013 financována pomocí Operačního programu Doprava, z kterého jsou financovány především silnice I. třídy, rychlostní komunikace a dálnice patřící do sítě TEN-T, a regionálních operačních programů, které podporují rozvoj jednotlivých regionů. Z těchto programů jsou financovány především silnice II. a III. třídy.

➤ úvěrů mezinárodních bank

Jedná se především o úvěry od Světové banky, Evropské investiční banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj. Tento druh financování nebývá moc běžný. Evropská investiční banka poskytuje dlouhodobé úvěry pouze životaschopným investičním projektům.

Příkladem financování úvěrem od Evropské investiční banky může být městská hromadná doprava v Olomouci, kdy EIB poskytla úvěr v hodnotě 500 mil. Kč. Cílem tohoto projektu je zlepšit, zrekonstruovat, zmodernizovat a rozšířit infrastrukturu města v oblasti dopravy, ochrany životního prostředí, vzdělávání kulturního dědictví a různých komunálních služeb.<sup>77</sup>

➤ státního rozpočtu

Jedná se především o rozpočet Ministerstva dopravy ČR a rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

➤ ostatních veřejných rozpočtů

Jedná se především o krajské a místní rozpočty. Z těchto rozpočtů je financována dopravní infrastruktura ve vlastnictví krajů a obcí. Výdaje na tuto dopravní infrastrukturu jsou většinou kofinancovány spolu s evropskými zdroji nebo se zdroji ze státního rozpočtu.

➤ soukromých zdrojů

---

<sup>77</sup> EUROPA.EU. *EIB poskytuje další úvěr na městskou infrastrukturu v Olomouci* [online]. [cit. 2013-05-29]. Dostupné z: < [http://europa.eu/rapid/press-release\\_BEI-12-171\\_cs.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_BEI-12-171_cs.htm) >

Ze soukromých zdrojů je financována dopravní infrastruktura především napojující se na velké podniky či uvnitř podniků.

### **3.1. Financování dopravní infrastruktury z evropských zdrojů před vstupem do EU**

Před vstupem do EU byly poskytovány ČR finanční prostředky na rozvoj dopravní infrastruktury pomocí programů PHARE a ISPA.

#### **PHARE**

Program PHARE byl založen původně jen pro Polsko a Maďarsko v roce 1989, odtud také název programu Poland and Hungary: Action for the Reconstruction of the Economy. Postupně však začaly v rámci tohoto programu čerpat i další přistupující země. Z programu PHARE byly financovány projekty napomáhající překlenout hospodářskou a politikou propast mezi zeměmi bývalého východního bloku a západní Evropy.

Národní program PHARE je zaměřen především na dva hlavní cíle, kterými jsou posilování institucí a investiční podpora.

Největší alokace prostředků z programu PHARE byla poskytnuta v odvětví dopravy do budování, rekonstrukce a rozšíření silničních komunikací v příhraničních regionech. Kromě dlouhodobých projektů byla v srpnu 2002 poskytnuta částka přes 10 mil. EUR na podporu oblastí v ČR postiženými povodněmi.

Celková podpora z programu PHARE do rozvoje dopravní infrastruktury v ČR činila 136,170 mil. EUR.<sup>78</sup> Poslední poskytnuté prostředky z tohoto programu byly žadatelům vyplaceny k 30. listopadu 2007.

#### **ISPA**

Finanční nástroj ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-accession) se zaměřuje na financování velkých infrastrukturních projektů v oblastech životního prostředí a dopravy.

Prostřednictvím programu ISPA byly poskytovány prostředky v oblasti dopravní infrastruktury, které podporovaly trvale udržitelnou mobilitu (projekty společného zájmu), zejména vybudování interoperability<sup>79</sup> národních sítí mezi sebou.

Program ISPA představoval nejvýznamnější nástroj předvstupní pomoci EU, z kterého mohla ČR čerpat prostředky na investice pro rozvoj dopravních sítí. Na období 2000 – 2006

---

<sup>78</sup> Ministerstvo dopravy ČR

<sup>79</sup> Interoperabilita – schopnost různých systémů spolupracovat

bylo pro ČR alokováno ročně v průměru 70 mil. EUR.<sup>80</sup> Jak ukazuje tabulka č. 37 v příloze B, dosahují celkové náklady schválených projektů částky 503,5 mil. EUR, z toho prostředky z programu ISPA činí 260,325 mil. EUR.<sup>81</sup> K 1. 5. 2004, kdy ČR vstoupila do EU, byly projekty ISPA převedeny do Fondu soudržnosti.

Hlavním rozdílem mezi programy PHARE a ISPA je, že program PHARE je zaměřený na zmenšování rozdílů mezi východní a západní Evropou a finanční nástroj ISPA je zaměřen na financování velkých projektů v oblasti dopravy.

### **3.2. Podpora dopravní infrastruktury ČR po vstupu do EU**

Po vstupu České republiky do EU, tedy od 1. 5. 2004, byla dopravní infrastruktura do konce roku 2006 financována z Operačního programu Infrastruktura a ze společného regionálního operačního programu (SROP). V dalším programovacím období tedy v letech 2007 – 2013 je dopravní infrastruktura financována opět z regionálních operačních programů, ale změna nastala v tematickém operačním programu, kdy finanční prostředky plynou z Operačního programu Doprava. V dalším programovacím období je předpokládáno opět financování z Operačního programu Doprava a integrovaného operačního programu.

#### **3.2.1. Operační program Infrastruktura**

Z operačního programu Infrastruktura se čerpaly finanční prostředky v minulém programovacím období 2004 – 2006 na ochranu zlepšování stavu životního prostředí a rozvoj a zkvalitňování dopravní infrastruktury.

Operační program Infrastruktura vytvářel rámec pro přípravu investičních projektů, které měly za cíl zlepšit stav jednotlivých složek životního prostředí, zajistit rozvoj nové kvality udržitelné mobility pro svobodný a bezpečně přístupný pohyb osob, služeb, zboží a kapitálu.

Operační program Infrastruktura byl v souladu s cíli národních strategických dokumentů v odvětví dopravy, jako např. Dopravní politika, Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010, Harmonogram a finanční zajištění realizace rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010.

Finanční prostředky pro zabezpečení Operačního programu Infrastruktura byly čerpány z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF).

V následující tabulce č. 10 jsou znázorněny jednotlivé oblasti podpory z operačního programu Infrastruktura a jednotlivé přidělené částky v rámci tohoto programu.

---

<sup>80</sup> Ministerstvo dopravy ČR

<sup>81</sup> Ministerstvo dopravy ČR

**Tabulka 10: Finanční prostředky v rámci Operačního programu Infrastruktura**

Prioritní oblast	Investice z EU (mld. EUR)
Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury s mezinárodním významem	0,08408
Omezení negativních dopadů dopravy na životní prostředí	0,01484
Zlepšení infrastruktury životního prostředí	0,14209
Technická pomoc	0,00536
<b>Celkem</b>	<b>0,24637</b>

Zdroj: EC.EUROPA.EU. „Infrastructure“ Operational Programme, 2004 – 2006. [online].

[cit. 2013-04-02]. Dostupné z:

<[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/country/prordn/details.cfm?gv\\_PAY=CZ&gv\\_reg=ALL&gv\\_PG=M=400&LAN=7&gv\\_per=1&gv\\_defL=7](http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details.cfm?gv_PAY=CZ&gv_reg=ALL&gv_PG=M=400&LAN=7&gv_per=1&gv_defL=7)>

Z tabulky č. 10 vyplývá, že větší část finančních prostředků byla poskytnuta na oblast životního prostředí a méně podpory šlo do resortu dopravy. Celková výše podpory v rámci operačního programu Infrastruktura činila více než 0,246 mld. EUR.<sup>82</sup>

### 3.2.2. Financování dopravní infrastruktury v letech 2007 - 2013

Jak již bylo uvedeno dříve v letech 2007 – 2013 je dopravní infrastruktura v ČR podporována z evropských fondů prostřednictvím operačního programu Doprava a regionálních operačních programů. Abychom mohli posoudit míru čerpání finanční prostředků do ČR na dopravu, je třeba uvést celkovou finanční podporu do celé EU.

Následující tabulka č. 11 zobrazuje, kolik bylo z fondů EU (Evropský sociální fond, Kohezní fond, Evropský fond pro regionální rozvoj) alokováno finančních prostředků do různých oblastí v rámci celé EU.

**Tabulka 11: Rozdělení prostředků z fondů EU v letech 2007 - 2013**

Rozdělení dostupných prostředků podle tématu	Částka mld. EUR
Výzkum a technologický rozvoj (R&TD), inovace a podnikání	65,7
Informační společnost	14,95
Doprava	75,54
Energie	11,16
Ochrana životního prostředí a prevence rizik	49,7
Turismus	6,1
Kultura	6,14
Obnova měst a venkova	10,97
Zvyšování adaptability zaměstnanců firem, podniků a podnikatelů	13,16

<sup>82</sup> STRUKTURALNI-FONDY.CZ. *OP Infrastruktura* [online]. 2004 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA>>



Zlepšování přístupu k zaměstnání a udržitelnost	23,84
Zlepšování sociálního začleňování znevýhodněných osob	10,09
Posílení lidského kapitálu	26,69
Investice do sociální infrastruktury	17,8
Mobilizace reforem na poli zaměstnanosti a sociálního začlenění	1,27
Posilování kapacity institucí na vnitrostátní, regionální a místní úrovni	2,9
Snížení dostatečných nákladů, které brání rozvoji nejvzdálenějších regionů	0,66
Technická podpora	10,09
<b>Celkem</b>	<b>346,76</b>

*Zdroj: EC.EUROPA.EU. Available budget [online]. [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/thefunds/funding/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/funding/index_en.cfm)>*

Dle tabulky č. 11 je zřejmé, že nejvíce finančních prostředků vydá Evropská unie v oblasti dopravy, především na rozvoj dopravní infrastruktury. Celková částka alokována na oblast dopravy činí 75, 54 mld. EUR, což znamená 21, 78 % z celkové podpory do všech oblastí. Jedná se o celkové částky Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a Evropského sociálního fondu, které byly vyčleněny na programovací období 2007 – 2013.

V tabulce č. 12 jsou uvedeny evropské zdroje vyčleněny pro ČR v témže období, tj. na roky 2007 – 2013. Zdroje jsou rozděleny podle jednotlivých cílů regionální politiky.

**Tabulka 12: Alokace zdrojů pro Českou republiku na období 2007 - 2013**

<b>Cíl</b>	<b>Částka mld. EUR</b>
Konvergence	25,9
➤ Tematické operační programy	17,1
➤ Regionální operační programy	8,8
Konkurenceschopnost	0,42
Evropská územní spolupráce	0,39
<b>Celkem</b>	<b>26,71</b>

*Zdroj: STRUKTURALNI-FONDY.CZ. Informace o fondech. [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>>*

Na období 2007 – 2013 bylo z EU vyčleněno pro ČR 26,71 mld. EUR, z toho nejvíce na cíl konvergence. Na finanční prostředky směřující na cíl konvergence mají v ČR nárok všechny kraje, kromě hl. m. Prahy. Peníze jsou určeny na hospodářský a sociální rozvoj regionů, které mají HDP na obyvatele nižší než 75 % průměru HDP na obyvatele celé EU.

Jestliže pro ČR je celková alokace finančních prostředků 26, 71 mld. EUR na období 2007 – 2013 a celková alokace finančních prostředků pro celou EU činí 346, 76 mld. EUR na tohle období, tak to znamená, že pro ČR je vyhrazeno 7, 7 % z celkových finančních prostředků pro EU na období 2007 – 2013.

### 3.2.3. Operační program Doprava

Operační program Doprava představuje finanční nástroj pro čerpání finančních prostředků z fondů EU, který je určen na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Z pohledu objemu finančních prostředků je pro programovací období 2007 – 2013 v ČR největším operačním programem, připadá na něj 5,821 mld. EUR,<sup>83</sup> což je zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU na programovací období 2007 – 2013. Operační program Doprava je financován jak z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), tak z Fondu soudržnosti (FS) a jeho řídicím orgánem je Ministerstvo dopravy ČR (odbor fondů EU).<sup>84</sup>

Cíl operačního programu Doprava spočívá v zaměření se na výstavbu a modernizaci sítě transevropských dopravních sítí (TEN-T) se zavedením metod moderního řízení a vyspělých technologií a tím zlepšit dostupnost regionů.

Dokončení páteřní sítě celkově zlepší dopravní sítě, ale i dostupnost a vzájemné propojení jednotlivých regionů. Vybudování kvalitnějších dopravních sítí a dalších zařízení má pozitivní vliv na životní prostředí (např. protihlukové bariéry). Zlepšení kvality dopravy pro uživatele usnadní rozvoj dopravních spojení uvnitř regionů i mezi nimi, což přispěje k mobilitě pracovníků a zaměstnanosti, větší konkurenceschopnosti a vyšší kvalitě života občanů.<sup>85</sup>

#### **Specifickými cíli operačního programu Doprava jsou:**

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících,
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy,
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T,
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy,
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy.

O podporu v operačním programu Doprava mohou žádat vlastníci a správci dotčené infrastruktury, vlastníci drážních vozidel a provozovatelé drážní dopravy, vlastníci překládacích mechanismů u multimodální dopravy<sup>86</sup> a případně další relevantní subjekty.<sup>87</sup>

<sup>83</sup> OPD.CZ. *Základní informace*. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Zakladni-informace>>

<sup>84</sup> OPD.CZ. *Základní informace*. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Zakladni-informace>>

<sup>85</sup> EC.EUROPA.EU. *Operational Programme Transport*. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/country/prordn/details\\_new.cfm?gv\\_PAY=CZ&gv\\_reg=ALL&gv\\_PGM=1023&LAN=7&gv\\_per=2&gv\\_defL=7](http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=CZ&gv_reg=ALL&gv_PGM=1023&LAN=7&gv_per=2&gv_defL=7)>

<sup>86</sup> Multimodální doprava – druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu

<sup>87</sup> OPD.CZ. *Základní informace*. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Zakladni-informace>>

Nejdůležitější předpokládané dopady operačního programu Doprava jsou:

- pokles počtu dopravních nehod v oblastech zahrnutých do programu o 40 %;
- pokles míry znečištění ovzduší, kterému jsou vystaveni obyvatelé, o 16 %;
- zvýšení aktivity v oblasti osobní dopravy o 20 % a nákladní dopravy o 10 %.<sup>88</sup>

Operační program Doprava rozděluje operační programy do 7 základních prioritních os, které poté konkretizují oblasti podpory, jaké typy projektů je možné v rámci příslušné priority podpořit.

### **Přehled prioritních os v rámci operačního programu Doprava:**

#### **➤ Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T**

V rámci prioritní osy 1 odpovídají oblasti podpory na modernizaci a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů, zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů.

#### **➤ Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T**

Do prioritní osy 2 spadají oblasti podpory na modernizaci a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T, a na rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

#### **➤ Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T**

Podpora je poskytnuta na modernizaci a rozvoj železniční sítě mimo sítě TEN-T.

#### **➤ Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T**

V rámci prioritní osy 4 odpovídá oblast podpory na rekonstrukci a modernizaci silnic I. třídy mimo TEN-T.

#### **➤ Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

Do prioritní osy 5 spadají oblasti podpory na rozvoj sítě metra v Praze a zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze.

---

<sup>88</sup> EC.EUROPA.EU. *Operational Programme Transport*. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/country/prordn/details\\_new.cfm?gv\\_PAY=CZ&gv\\_reg=ALL&gv\\_PGM=1023&LAN=7&gv\\_per=2&gv\\_defL=7](http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=CZ&gv_reg=ALL&gv_PGM=1023&LAN=7&gv_per=2&gv_defL=7)>

➤ **Prioritní osa 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy**

Podle specifických cílů odpovídají oblasti podpory na rozvoj multimodální nákladní přepravy, na rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T, na modernizaci říčních plavidel (tyto plavidla povedou k nižším negativním dopadům vodní dopravy na ŽP).

➤ **Prioritní osa 7 – Technická pomoc**

Financování aktivit spojených s řízením programu, např. zabezpečení kvalitní personální kapacity na všech úrovních implementační struktury, podpora při výběru projektů, podpora monitoringu program a projektů, zabezpečení publicity programu a projektů, podpora schopnosti potenciálních příjemců čerpat finanční prostředky z programu, apod.<sup>89</sup>

Následující tabulka č. 13 je zaměřena na alokaci finančních prostředků na období 2007 – 2013 v rámci operačního programu Doprava. Rozdělení finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava je uskutečňováno pomocí sedmi prioritních os, o kterých bylo pojednáno dříve.

**Tabulka 13: Rozdělení alokace podle prioritních os OPD na období 2007 – 2013**

Prioritní osa	Fond	Podíl na alokaci	Příspěvek z fondů EU (EUR)
<b>Prioritní osa 1</b>	FS	37,7 %	2 196 706 382
<b>Prioritní osa 2</b>	FS	27,7 %	1 614 071 569
<b>Prioritní osa 3</b>	FS	6,8 %	393 547 402
<b>Prioritní osa 4</b>	ERDF	18,9 %	1 098 426 088
<b>Prioritní osa 5</b>	FS	5,7 %	330 076 926
<b>Prioritní osa 6</b>	ERDF	2,1 %	119 426 722
<b>Prioritní osa 7</b>	FS	1,2 %	69 235 274
<b>Celkem za FS</b>	FS	79,1 %	<b>4 603 637 553</b>
<b>Celkem za ERDF</b>	ERDF	20,9 %	<b>1 217 852 810</b>
<b>Celkem za OPD</b>	FS/ERDF	100 %	<b>5 821 490 363</b>

Zdroj: OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z:

<<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

Podle tabulky č. 13 je zřejmé, že nejvíce finančních prostředků připadá prioritní ose 1, tedy na modernizaci železničních sítí v rámci transevropských sítí. Finanční prostředky jsou

<sup>89</sup> OPD.CZ. Operační program Doprava - základní informace [online]. 2010 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

poskytovány častěji prostřednictvím Fondu soudržnosti, a to 4 603 mil. EUR, což představuje 79,1 % z celkových poskytnutých prostředků.

Jak již bylo uvedeno dříve, EU vyčlenila na programovací období do odvětví dopravy 75,5 mld. EUR, z toho ČR bylo přiděleno celkem 5,82 mld. EUR, což je 7,7 % z celkových prostředků EU vyhrazených na oblast dopravy. ČR bylo tedy poskytnuto dvakrát více finančních prostředků na financování dopravy, než je průměrná výše podpory, která činí 3,7 % finančních prostředků do oblasti dopravy na celou EU.

Finanční prostředky, které jsou poskytovány prostřednictvím operačního programu Doprava, jsou ze 79,1 % z Fondu soudržnosti, tedy z kohezního fondu, jelikož z tohoto fondu jsou financovány projekty dopravní infrastruktury většího rozsahu, především projekty patřící do sítí TEN-T. Z Evropského fondu pro regionální rozvoj je financovány dopravní infrastruktura menšího rozsahu, především silnice a železnice přiléhající k sítím TEN-T.

Prioritní osa 1 a 3 podporují železnice, celková podpora železnic v rámci operačního programu Doprava činí 2 590 253 784 Kč, vedle toho prioritní osy 2 a 4 jsou určeny na podporu silnic, přitom finanční prostředky na podporu silnic činí 2 712 497 657 Kč. Z toho vyplývá, že poněkud více finančních prostředků je poskytnuto na podporu silnic, ať už v sítí TEN-T nebo mimo síť TEN-T.

V tabulce č. 10, kde jsou uvedeny alokované finanční prostředky v rámci operačního programu Infrastruktura, bylo v období 2004 – 2006 alokováno 0,24637 mld. EUR. Ovšem v rámci operačního programu Infrastruktura byly finanční prostředky čerpány pouze dva a půl roku, oproti programovacímu období 2007 - 2013, kdy jsou finanční prostředky využívány po sedm let. V letech 2004 – 2006 průměrná roční alokace v rámci operačního programu Infrastruktura činí 0,0985 mld. EUR. V programovacím období 2007 – 2013 činí průměrná roční alokace v rámci operačního programu Doprava 0,83 mld. EUR. Z toho plyne, že v programovacím období 2007 – 2013 je oblast dopravy podporována více než v předešlém programovacím období 2004 – 2006.

#### **3.2.4. Financování dopravní infrastruktury po roce 2014**

Podle usnesení vlády č. 867 ze dne 28. listopadu 2012<sup>90</sup> bude stejně jako v programovacím období 2007 – 2013 dopravní infrastruktura v následujícím období financována

---

<sup>90</sup> Usnesení vlády č. 867: Dostupné na:

<[http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni\\_webtest.nsf/0/A9396B86098ACA1FC1257ACD003EC9A4/\\$FILE/867%20uv121128.0867.pdf](http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/A9396B86098ACA1FC1257ACD003EC9A4/$FILE/867%20uv121128.0867.pdf)>

prostřednictvím operačního programu Doprava a nově pomocí Nástroje pro propojení Evropy (CEF).

### **Operační program Doprava**

Z tohoto operačního programu bude financována národní rozvojová priorita „Rozvoj páteřní infrastruktury“. Hlavním cíle této priority bude vytvořit efektivně fungující dopravní, informační, energetickou a environmentální infrastrukturu umožňující jak zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky, tak kvalitnější život obyvatel.

Hlavním zaměřením operačního programu Doprava je dopravní infrastruktura a velká environmentální infrastruktura. Budou podporovány aktivity ve specifických oblastech dopravní infrastruktury (silniční, železniční, letecká a vodní), dále také dokončení napojování dalších regionů ČR na strategickou dopravní infrastrukturu.

Navrhované specifické cíle operačního programu Doprava

- Dokončení výstavby velké TEN-T infrastruktury a klíčové dopravní infrastruktury celostátního významu mimo TEN-T;
- vyšší orientace na maximální využívání inteligentních řešení pro řízení dopravy, telematiku, logistiku atd.;
- posílení strategičtějšího zaměření dopravních staveb na klíčové infrastruktury v ČR;
- zvýšení prioritizace výstavby podle ekonomického významu a zhodnocení jejich efektivnosti.<sup>91</sup>

Jedná se o navrhované specifické cíle. Jednání o obsahové náplni jako u ostatních programů bude dokončeno koncem roku 2013.

### **Nástroj pro propojení Evropy**

Nástroj pro propojení Evropy (CEF) je jednou z nejvýznamnějších novinek pro programovací období 2014 – 2020. Definuje politiky ve třech stěžejních oblastech – doprava, energie a digitální trh. Tento nástroj není součástí evropských fondů a nefunguje na principu spolufinancování či dotací, ale jako souhrn investičních podpor, zajištění rizikových aktiv a zvyšování ratingu projektových dluhopisů.

---

<sup>91</sup> DOTACNI.INFO.CZ. *OP Doprava pro období 2014 - 2020* [online]. 2013 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <http://www.dotacni.info/op-doprava-pro-obdobi-2014-az-2020/>

Na budování dopravní infrastruktury v ČR jsou naplánovány k uskutečnění investice ve výši 23,1 mil. EUR<sup>92</sup> za účelem modernizace evropské dopravní infrastruktury, vybudování jejich chybějících článků a odstranění problematických míst.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Evropská komise

<sup>93</sup> EUROAKTIV.CZ. Nástroj pro propojení Evropy [online]. 2012 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/nastroj-pro-propojeni-evropy-009484>

## **4. ANALÝZA STAVU DOTACÍ NA ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČR**

Kapitola č. 4 je zaměřena na samotnou analýzu stavu dotací, tedy kolik plyne do dopravní infrastruktury v ČR finančních prostředků. Kapitola je zaměřena na operační program Doprava, kolik je poskytováno z tohoto programu finančních prostředků v rámci jednotlivých prioritních os a kolik dopravní infrastruktury bylo za tyto prostředky vystavěno, zrekonstruováno a zmodernizováno do roku 2011.

První hypotéza se týká čerpání finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava, zda je toto čerpání rovnoměrné, tedy zda je do konce roku 2011 čerpáno 5/7 plánovaných prostředků na celé sedmileté období. Hypotéza je ověřována analýzou plánovaných, alokovaných a proplacených finančních prostředků podle jednotlivých prioritních os a podle operačního programu Doprava jako celku.

Další část je zaměřena na regionální operační programy, z kterých je financována dopravní infrastruktura, která je v kompetenci krajů. Analýza je soustředěna na silniční dopravní infrastrukturu, a to na silnice II. a III. třídy. Diplomová práce se zabývá tím, kolik finančních prostředků plyne na silnice II. a III. třídy v jednotlivých regionech soudržnosti a kolik těchto silnic bylo vystavěno nebo zrekonstruováno.

V subkapitole 4.2. je pomocí regresní analýzy ověřena druhá hypotéza, zda velikost plánovaných finančních prostředků v rámci regionálních operačních programů závisí na plánovaném množství vystavěných, zrekonstruovaných a modernizovaných silnic II. a III. třídy v regionech ČR.

Předmětem analýzy je sice programovací období 2007 – 2013, jelikož však do současnosti jsou k dispozici pouze údaje do roku 2011, zabývá se diplomová práce obdobím 2007 – 2011.

### **4.1. Podpora dopravní infrastruktury v rámci operačního programu Doprava**

Obsahem operačního programu Doprava je výstavba a modernizace infrastruktury celostátního významu, tj, dálniční a silniční sítě TEN-T, železniční sítě TEN-T i mimo TEN-T, rozvoj silnic I. třídy, apod. operační program Doprava je rozdělen do 7 prioritních os, které byly stanoveny tak, aby naplňovaly a rozpracovávaly příslušnou prioritu Národního strategického referenčního rámce a tak přispěly ke zlepšení dostupnosti území.



Operační program Doprava zasahuje více regionů, je nadregionální, na rozdíl od regionálních operačních programů, které se dotýkají jednotlivých regionů.

Tato podkapitola bude zaměřena na operační program Doprava. Kolik bylo alokováno finančních prostředků do jednotlivých prioritních os v rámci operačního programu Doprava, kolik je plánováno vystavit a zrekonstruovat dopravní infrastruktury za tyto finanční prostředky a jak je plněn tento plán do roku 2011.

Následující tabulka č. 14 znázorňuje výši alokovaných finančních prostředků podle prioritních os v rámci operačního programu Doprava na období 2007 – 2013.

**Tabulka 14: Alokace prostředků z EU v rámci operačního programu Doprava podle prioritních os na období 2007 – 2013**

Prioritní osa	Finanční prostředky (Kč)
Modernizace železniční sítě TEN-T	56 761 036 317
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	41 773 647 692
Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	10 175 203 940
Modernizace silnic I. tříd mimo síť TEN-T	28 279 765 351
Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	8 552 293 153
Podpora multimodální nákladní dopravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	3 062 614 969
Technická pomoc OP Doprava	1 790 716 394
<b>Celkem</b>	<b>150 395 277 816</b>

*Zdroj: OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>*

Podle programového dokumentu operačního programu Doprava bylo plánováno v prioritní ose 1 modernizace 591,3 km<sup>94</sup> železniční sítě v síti TEN-T. Jestliže je plánované alokace do této osy 56 761 036 317 Kč, tak z toho vyplývá, že průměrná podpora na 1 km železniční sítě v síti TEN-T činí 95 993 634,9 Kč.

V období 2007 – 2013 je plánováno výstavby a modernizaci dálniční a silniční sítě TEN-T v celkové délce 920 km.<sup>95</sup> Jestliže celková alokace do prioritní osy 2 činí 41 773 647 692 Kč, tak průměrná podpora na 1 km dálniční a silniční sítě v síti TEN-T bude ve výši 45 406 138,8 Kč.

<sup>94</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

<sup>95</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

Dle tabulky č. 14 je zřejmé, že do prioritní osy 3 je plánovaná alokace ve výši 10 175 203 940 Kč. V období 2007 – 2013 je plánováno modernizovat 158,7 km<sup>96</sup> železniční sítě mimo síť TEN-T. Z toho plyne, že průměrná podpora na 1 km modernizace železniční sítě mimo TEN-T činí 64 115 966,9 Kč.

Do prioritní osy 4, tedy na modernizaci silnic I. tříd mimo síť TEN-T, činí plánovaná alokace 28 279 765 351 Kč. Dle programového dokumentu operačního programu Doprava vyplývá, že v období 2007 – 2013 je plánováno vystavit a zrekonstruovat celkem 237,2 km<sup>97</sup> silnic I. třídy. Z toho je zřejmé, že průměrná podpora na 1 km silnic I. třídy mimo síť TEN-T činí 119 223 294,1 Kč.

V období 2007 – 2013 je plánováno prodloužení metra A v hl. m. Praze. Celková délka prodloužení je stanovena na 4,5 km.<sup>98</sup> Celková výše alokace na tento úsek metra činí 7 697 063 801 Kč, z toho tedy vyplývá, že průměrná podpora na 1 km metra je ve výši 1 710 458 622 Kč. Zbylé finanční prostředky jsou určeny na systém řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.

Do prioritní osy 6 je alokováno v období 2007 – 2013 celkem 3 062 614 969 Kč. Tato prioritní osa je zaměřena na podporu multimodální nákladní přepravy a zkvalitnění vnitrozemské vodní dopravy, kde je předpokládáno upravit vodní cesty v celkové délce 24 km.<sup>99</sup>

Dle tabulky č. 14 je do prioritní osy 7 plánovaná alokace ve výši 1 790 716 394 Kč na období 2007 – 2013.

### **Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T**

Prioritní osa 1 je zaměřena na rozvoj a modernizace železničních tratí v síti TEN-T, železničních uzlů i interoperability.

Následující tabulka č. 15 znázorňuje proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 1 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 15 jsou také uvedeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

---

<sup>96</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

<sup>97</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

<sup>98</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

<sup>99</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

Tabulka 15: Proplacené prostředky do prioritní osy 1 v letech 2007 – 2011 (Kč)

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 - 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	0	8 108 719 474	8 108 719 474	-8 108 719 474	-8 108 719 474
2008	9 557 218 943	8 108 719 474	16 217 438 948	1 448 499 469	-6 660 220 005
2009	6 244 795 803	8 108 719 474	24 326 158 422	-1 863 923 671	-8 524 143 676
2010	8 015 372 868	8 108 719 474	32 434 877 895	-93 346 606	-8 617 490 281
2011	5 666 450 211	8 108 719 474	40 543 597 369	-2 442 269 263	-11 059 759 544
<b>Celkem 2007 – 2011</b>	29 483 837 824				
2012		8 108 719 474	48 652 316 843		
2013		8 108 719 474	56 761 036 317		
<b>Zbylé finanční prostředky</b>	27 277 198 493				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	56 761 036 317				

Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD

Dle programového dokumentu operačního programu Doprava<sup>100</sup> vyplývá, že plánovaná délka nových a zrekonstruovaných železničních sítí v síti TEN-T činí 591,3 km. Dle výroční zprávy operačního programu Doprava<sup>101</sup> byl ke konci roku 2011 tento indikátor naplněn ze 42,2 %, tedy délka zrekonstruovaných železnic dosahovala 249,66 km. Jestliže bylo podle výroční zprávy v období 2007 – 2013 vyčerpáno 29 483 837 824 Kč a zrekonstruováno 249,66 km, podpora na 1 km činí průměrně 118 095 961,8 Kč. Na další roky zbývá 27 277 198 493 Kč na 206,7 km, z čehož vyplývá, že plán bude s velkou pravděpodobností naplněn.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 1 činí 56 761 036 317 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 8 108 719 474 Kč. Bylo-li by čerpání finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 40 543 597 370 Kč. Avšak podle tabulky č. 15 bylo vyčerpáno do konce roku 2011 jen 29 483 837 824 Kč, což je o 11 059 759 546 Kč méně. Na zbývající roky čerpání zůstává 27 277 198 493 Kč. Tyto skutečnosti **pro prioritní osu 1** vyvracejí, že finanční prostředky jsou čerpány do konce roku 2011, tedy nejsou čerpány z 5/7.

<sup>100</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

<sup>101</sup> OPD.CZ. Výroční zprávy OPD. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/vyrocní-zpravy-OPD>>

Naplnění cílů prioritní osy 1 vede především ke snížení vlivu dopravy na životní prostředí, ke zvýšení ekonomické výkonnosti snížení nezaměstnanosti, apod.

### **Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T**

Prioritní osa 2 zabezpečuje především výstavbu nových dálničních a silničních sítí, dále rekonstrukci stávající dálniční sítě a silniční sítě patřící do sítě TEN-T.

Následující tabulka č. 16 znázorňuje proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 2 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 16 jsou také uvedeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

**Tabulka 16: Proplacené prostředky do prioritní osy 2 v letech 2007 – 2011 (Kč)**

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 – 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	0	5 967 663 956	5 967 663 956	-5 967 663 956	-5 967 663 956
2008	3 948 827 883	5 967 663 956	11 935 327 912	-2 018 836 073	-7 986 500 029
2009	9 408 498 265	5 967 663 956	17 902 991 868	3 440 834 309	-4 545 665 720
2010	10 079 836 808	5 967 663 956	23 870 655 824	4 112 172 852	-433 492 868
2011	7 381 006 327	5 967 663 956	29 838 319 780	1 413 342 371	979 849 503
<b>Celkem 2007 – 2011</b>	30 818 229 282				
2012		5 967 663 956	35 805 983 736		
2013		5 967 663 956	41 773 647 692		
Zbylé finanční prostředky	10 955 418 410				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	41 773 647 692				

*Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD*

Dle programového dokumentu operačního programu Doprava<sup>102</sup> je plánovaná výstavba nových dálnic, rekonstrukce stávajících a vybavení pozemních komunikací telematickým zařízením v celkové délce 920 km. Nyní jsou všechny projekty v realizaci a prozatím bylo na jejich výstavbu a modernizaci alokováno 30 818 229 282 Kč. Dílčí cíl prioritní osy 2 je výstavba nových dálniční a silniční sítě v celkové délce 120 km. Podle výroční zprávy

<sup>102</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

operačního programu Doprava<sup>103</sup> je nyní v realizaci 133 km dálnic a silnic v síti TEN-T. Byli by tento plán splněn, bude překročen o 10 %.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 2 činí 41 773 647 692 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 5 967 663 956 Kč. Je-li čerpání finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 29 838 319 780 Kč. Avšak podle tabulky č. 16 bylo do konce roku 2011 vyčerpáno 30 818 229 282 Kč, což je o 979 909 502 Kč více. Na zbývající roky čerpání zůstává 10 955 418 410 Kč. Tyto skutečnosti **pro prioritní osu 2** vyvracejí, že finanční prostředky jsou čerpány do konce roku 2011 rovnoměrně, tedy nejsou čerpány z 5/7.

Naplnění cílů prioritní osy 2 patří především zlepšení dostupnosti ČR jako celku a jejich jednotlivých regionů a to vlivem zlepšených parametrů silniční sítě TEN-T. Účelem je větší bezpečnost a plynulost provozu a lepší využití kapacity silniční infrastruktury, vlivem zavádění telematických systémů.

### **Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T**

Prioritní osa 3 je zaměřena na výstavbu a modernizaci železničních sítí mimo síť TEN-T, která má napomoci odlehčení silniční dopravy a tím odlehčení životnímu prostředí, především elektrifikaci železnic.

Následující tabulka č. 17 znázorňuje proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 3 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 17 jsou také uvedeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

**Tabulka 17: Proplacené prostředky do prioritní osy 3 v letech 2007 – 2011 (Kč)**

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 – 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	0	1 453 600 563	1 453 600 563	-1 453 600 563	-1 453 600 563
2008	945 663 661	1 453 600 563	2 907 201 126	-507 936 902	-1 961 537 465
2009	1 611 960 987	1 453 600 563	4 360 801 689	158 360 424	-1 803 177 041
2010	557 010 073	1 453 600 563	5 814 402 252	-896 590 490	-2 699 767 531
2011	-11 971 561	1 453 600 563	7 268 002 815	-1 465 572 124	-4 165 339 655
<b>Celkem 2007 – 2011</b>	3 102 663 160				
2012		1 453 600 563	8 721 603 378		

<sup>103</sup> OPD.CZ. Výroční zprávy OPD. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/vyrocní-zpravy-OPD>>

<b>2013</b>		1 453 600 563	10 175 203 941		
<b>Zbylé finanční prostředky</b>	7 072 540 780				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	10 175 203 940				

*Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD*

Podle výroční zprávy operačního programu Doprava<sup>104</sup> bylo do konce roku 2011 v rámci prioritní osy 3 rekonstruováno 39,2 km železničních tratí a elektrifikováno 29,69 km. Celkem tedy bylo dokončeno 68,89 km železnic, což znamená, že z celkových 158,7 km je plán splněn ze 43,4 %. Jestliže bylo do konce roku 2011 alokováno 3 102 663 160 Kč a zrekonstruováno 68,89 železnic, tak z toho vyplývá, že podpora na 1 km železnic, které nepatří do sítí TEN-T, činí průměrně 45 037 932,36 Kč. Na zbylých 227,59 km železnic zůstává podpora ve výši 7 072 540 780 Kč.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 3 činí 10 175 203 940 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 1 453 600 563 Kč. Bylo-li by čerpání finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 7 268 002 815 Kč. Avšak podle tabulky č. 17 bylo do konce roku 2011 vyčerpáno 3 102 663 160 Kč, což je o 4 165 339 655 Kč méně. Na zbývající roky čerpání zůstává 7 072 540 780 Kč. Tyto skutečnosti **pro prioritní osu 3** vyvracejí, že finanční prostředky jsou čerpány do konce roku 2011 rovnoměrně, tedy nejsou čerpány z 5/7.

#### **Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo sít' TEN-T**

Prioritní osa 4 je zaměřena na výstavbu nových a modernizaci stávajících rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo sít' TEN-T.

Následující tabulka č. 18 znázorňuje proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 4 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 18 jsou také uvedeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

<sup>104</sup> OPD.CZ. Výroční zprávy OPD. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/vyrocní-zpravy-OPD>>

**Tabulka 18: Proplacené prostředky do prioritní osy 4 v letech 2007 – 2011 (Kč)**

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 – 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	0	4 039 966 479	4 039 966 479	-4 039 966 479	-4 039 966 479
2008	5 766 556 520	4 039 966 479	8 079 932 958	1 726 590 041	-2 313 376 438
2009	7 265 685 139	4 039 966 479	12 119 899 437	3 225 718 660	912 342 222
2010	4 739 049 392	4 039 966 479	16 159 865 916	699 082 913	1 611 425 135
2011	5 424 416 150	4 039 966 479	20 199 832 395	1 384 449 671	2 995 874 806
<b>Celkem 2007 – 2011</b>	23 195 707 202				
2012		4 039 966 479	24 239 798 874		
2013		4 039 966 479	28 279 765 353		
Zbylé finanční prostředky	5 084 058 149				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	28 279 765 351				

*Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD*

Podle výroční zprávy operačního programu Doprava<sup>105</sup> bylo v rámci prioritní osy 4 vystavěno a zrekonstruováno 186,06 km rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T. Podle plánovaných 237,2 km bylo do konce roku 2011 naplněno cíle ze 78,4 %. Jestliže bylo v období 2007 – 2011 alokováno 23 195 707 202 Kč, z toho vyplývá, že podpora na 1 km rychlostních komunikací a silnic I. třídy mimo síť TEN-T činí 124 667 887,8 Kč. V dalších letech bude alokováno 5 084 058 149 Kč. Jestliže má být naplněno plánovaného cíle, bude vystavěno a zrekonstruováno v dalších letech 51,14 km.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 4 činí 28 279 765 351 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 4 039 966 479 Kč. Bylo-li by čerpání finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 20 199 832 395 Kč. Avšak podle tabulky č. 18 bylo do konce roku 2011 vyčerpáno 23 195 707 202 Kč, což je o 2 995 874 807 Kč více. Na zbývající roky čerpání zůstává 5 084 058 149 Kč. Tyto skutečnosti **pro prioritní osu 4** vyvracejí, že finanční prostředky jsou čerpány rovnoměrně do konce roku 2011, tedy nejsou čerpány z 5/7.

### **Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

<sup>105</sup> OPD.CZ. Výroční zprávy OPD. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/vyrocní-zpravy-OPD>>

Prioritní osa 5 je zaměřena na výstavbu nového metra, neboli prodloužení metra A v hl. m. Praze za účelem zvýšení zájmu obyvatel o hromadnou dopravu a na zavádění telematických systémů v hl. m. Praze, aby došlo ke snížení objemu silniční dopravy v hl. m. Praze.

Následující tabulka č. 19 znázorňuje proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 5 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 19 jsou také uvedeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

**Tabulka 19: Proplacené prostředky do prioritní osy 5 v letech 2007 – 2011 (Kč)**

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 – 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	0	1 221 756 165	1 221 756 165	-1 221 756 165	-1 221 756 165
2008	0	1 221 756 165	2 443 512 330	-1 221 756 165	-2 443 512 330
2009	167 188 055	1 221 756 165	3 665 268 495	-1 054 568 110	-3 498 080 440
2010	216 754 718	1 221 756 165	4 887 024 660	-1 005 001 447	-4 503 081 887
2011	186 368 758	1 221 756 165	6 108 780 825	-1 035 387 407	-5 538 469 294
<b>Celkem 2007 – 2011</b>	570 311 531				
2012		1 221 756 165	7 330 536 990		
2013		1 221 756 165	8 552 293 155		
<b>Zbylé finanční prostředky</b>	7 981 981 622				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	8 552 293 153				

*Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD*

Dle tabulky č. 14 bylo na období 2007 – 2013 alokováno 8 552 293 153 Kč. Nejvíce finančních prostředků z prioritní osy 5 má být využito na výstavbu nového metra A v délce 4,5 km. Do roku 2011 byly využity finanční prostředky pouze na telematické systémy dopravy v hodnotě 570 311 531 Kč. Projektová dokumentace na výstavbu metra, byla předložena Evropské komisi v roce 2011. Na výstavbu metra a na další roky tedy zbývá využít finanční prostředky v hodnotě 7 981 981 622 Kč.

Jelikož je výstavba metra prozatím v projektové části, plán prioritní osy 5 je tedy plněn na 0 %. Využité finanční prostředky do této prioritní osy byly poskytnuty tedy pouze na projektovou dokumentaci výstavby nové metra A.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 5 činí 8 552 293 153 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 1 221 756 165 Kč. Bylo-li by čerpání



finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 6 108 780 825 Kč. Avšak podle tabulky č. 19 bylo do konce roku 2011 vyčerpáno jen 570 311 531 Kč, což je o 5 538 469 294 Kč méně. Na zbývající roky čerpání zůstává 7 981 981 622 Kč. Tyto skutečnosti **pro prioritní osu 5** vyvracejí, že finanční prostředky jsou čerpány rovnoměrně do konce roku 2011, tedy nejsou čerpány z 5/7.

### **Prioritní osa 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy**

Prioritní osa 6 je zaměřena na podporu multimodálních přepravních systémů a dále na rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest, které jsou zaměřeny především na budování vnitrozemských vodních cest, které dosud nejsou splavné a na vodní cesty, které jsou v rámci sítě TEN-T.

V tabulce č. 20 jsou uvedeny proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 6 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 20 jsou také uvedeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

**Tabulka 20: Proplacené prostředky do prioritní osy 6 v letech 2007 – 2011 (Kč)**

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 – 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	0	437 516 424,1	437 516 424	-437 516 424	-437 516 424
2008	130 509 272	437 516 424,1	875 032 848	-307 007 152	-744 523 576
2009	1 172 274 770	437 516 424,1	1 312 549 272	734 758 346	-9 765 230
2010	1 027 100 760	437 516 424,1	1 750 065 696	589 584 336	579 819 106
2011	95 360 054	437 516 424,1	2 187 582 121	-342 156 370	237 662 735
<b>Celkem 2007 – 2011</b>	2 425 244 856				
2012		437 516 424,1	2 625 098 545		
2013		437 516 424,1	3 062 614 969		
<b>Zbylé finanční prostředky</b>	637 370 113				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	3 062 614 969				

*Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD*

Podle programového dokumentu operačního programu Doprava<sup>106</sup> je v rámci prioritní osy 6 plánován rozvoj a modernizace vodních cest a to na 24 km. Do konce roku 2011 byl tento plán podle výroční zprávy splněn ze 48,4 %, tedy došlo k rozvoji a modernizaci 11,62 km vodních cest. Podle výroční zprávy operačního programu Doprava<sup>107</sup> byly na tuhle realizaci využity finanční prostředky v hodnotě 2 385 394 319 Kč. Z toho vyplývá, že na 1 km vodních cest připadá průměrně 205 283 504,2 Kč. Zbylé finanční prostředky z období 2007 – 2011 byly využity na podporu multimodální nákladní přepravy, tedy 39 850 537 Kč.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 6 činí 3 062 614 969 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 437 516 424, 1 Kč. Bylo-li by čerpání finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 2 187 582 121 Kč. Avšak podle tabulky č. 20 bylo do konce roku 2011 vyčerpáno 2 425 244 856 Kč, což je o 237 662 735 Kč více. Na zbývajících letech čerpání zůstává 637 370 113 Kč. Tyto skutečnosti vyvracejí **pro prioritní osu 6**, že finanční prostředky jsou čerpány rovnoměrně do konce roku 2011, tedy nejsou čerpány z 5/7.

#### Prioritní osa 7 – Technická pomoc

Prioritní osa 7 je zaměřena na technickou pomoc, která zajišťuje a podporuje realizaci Operačního programu Doprava.

Následující tabulka č. 21 uvádí proplacené finanční prostředky v jednotlivých letech do prioritní osy 7 v rámci operačního programu Doprava. V tabulce č. 21 jsou také zobrazeny zbylé finanční prostředky, které do roku 2011 ještě nebyly vyčerpány a budou tedy využity do konce programovacího období, tedy do roku 2013.

**Tabulka 21: Proplacené prostředky do prioritní osy 7 v letech 2007 – 2011 (Kč)**

Rok	Proplacené prostředky	Rozložení při rovnoměrném čerpání		Rozdíl proti skutečnosti 2007 – 2011	
	Skutečnost	V jednotlivých letech	Kumulovaně	V jednotlivých letech	Kumulovaně
2007	15 711 086	255 816 627,7	255 816 628	-240 105 542	-240 105 542
2008	86 183 191	255 816 627,7	511 633 255	-169 633 437	-409 738 978
2009	133 270 365	255 816 627,7	767 449 883	-122 546 263	-532 285 241
2010	135 448 205	255 816 627,7	1 023 266 511	-120 368 423	-652 653 664
2011	127 349 742	255 816 627,7	1 279 083 139	-128 466 886	-781 120 550
<b>Celkem</b>	497 962 588				

<sup>106</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

<sup>107</sup> OPD.CZ. Výroční zprávy OPD. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/vyrocnizpravy-OPD>>

<b>2007 – 2011</b>					
<b>2012</b>		255 816 627,7	1 534 899 766		
<b>2013</b>		255 816 627,7	1 790 716 394		
<b>Zbylé finanční prostředky</b>	1 292 753 806				
<b>Celkem 2007 - 2013</b>	1 790 716 394				

*Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy OPD*

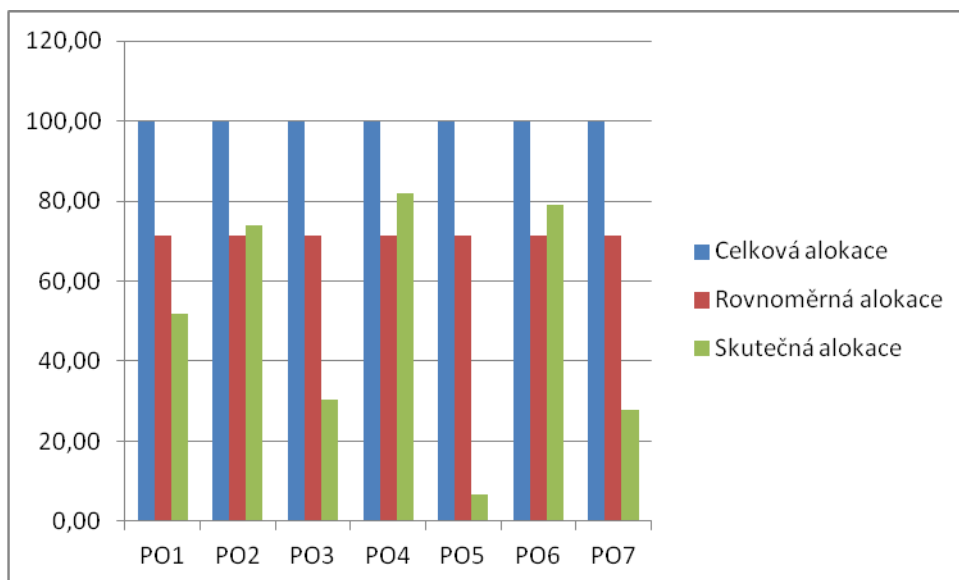
V období 2007 – 2011 v rámci prioritní osy 7 bylo využito 497 962 588 Kč, což činí 27,8 % celkových finančních prostředků, které byly alokovány na podporu této prioritní osy. Na další roky zůstávají tedy finančních prostředky v hodnotě 1 292 753 806 Kč. Podle programového dokumentu operačního programu Doprava<sup>108</sup> byl v rámci této prioritní osy na začátku programovacího období stanoven celkový počet 40 podpořených projektů. Do roku 2011 bylo podpořeno prozatím jen 10 projektů, což činí 25 % z celkového počtu.

Jestliže dle tabulky č. 14 celková alokace do prioritní osy 7 činí 1 790 716 394 Kč na období 2007 - 2013, tak průměrná roční alokace je 255 816 627, 7 Kč. Bylo-li by čerpání finančních prostředků časově rovnoměrné, tak do konce roku 2011 mělo být vyčerpáno 1 279 083 139 Kč. Avšak podle tabulky č. 21 bylo do konce roku 2011 vyčerpáno pouze 497 962 588 Kč, což je o 781 120 551 méně. Tyto skutečnosti vyvracejí, že jsou finanční prostředky **pro prioritní osu 7** čerpány rovnoměrně do konce roku 2011, tedy nejsou čerpány z 5/7.

Musí být brána ale skutečnost, že alokace finančních prostředků v rámci prioritní osy 7 je odvíjena od projektů, které jsou v kompetenci ostatních prioritních os v operačním programu Doprava, neboť je zaměřena na podporu a zajištění implementace operačního programu Doprava. Zajišťuje především kvalitní přípravu projektů a efektivní implementaci projektů v rámci operačního programu Doprava.

V následujícím grafu č. 3 jsou zobrazeny relativní ukazatele, kterými jsou celková alokace do jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava na období 2007 – 2013, rovnoměrná alokace do jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava do konce roku 2011, tj. 5/7 celkové plánované alokace a skutečná alokace do jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava do roku 2011.

<sup>108</sup> OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>

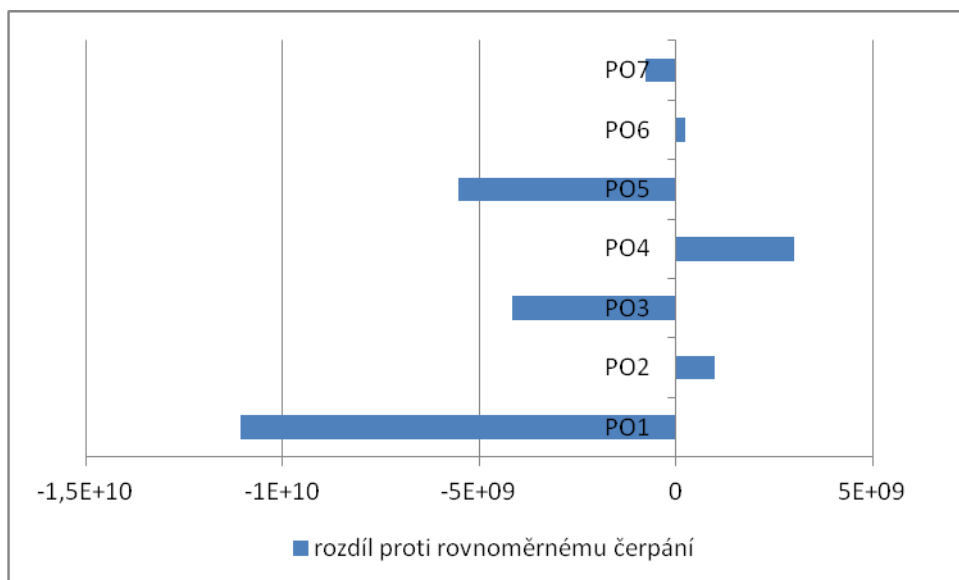


**Graf 3: Relativní celková alokace, rovnoměrná alokace a skutečná alokace v rámci jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava (v %)**

*Zdroj: vlastní zpracování dle tabulky č. 38*

Celková alokace do jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava na období 2007 – 2013 činí u všech prioritních os 100 %. Jestliže by bylo čerpání v rámci prioritních os časově rovnoměrně, byly by finanční prostředky do konce roku 2011 čerpány ze 71 %. Z předchozího grafu č. 3 avšak vyplývá, že v rámci žádné prioritní osy operačního programu Doprava není čerpání časově rovnoměrné, tedy, že nejsou čerpány do konce roku 2011 z 5/7. Nejbliže k rovnoměrnému čerpání se blíží prioritní osa 2, u které byla skutečná alokace do konce roku 2011 čerpána ze 73 %. U prioritních os 1, 3, 5 a 7 byla alokace finančních prostředků nedočerpána, neboť bylo čerpáno méně finančních prostředků, než činí rovnoměrná alokace finančních prostředků. Naopak u prioritních o 2, 4 a 6 bylo čerpání finančních prostředků vyšší, než je rovnoměrná alokace finančních prostředků, tedy do konce roku 2011 došlo k přečerpání finančních prostředků u těchto prioritních os.

Následující graf č. 4 zobrazuje rozdíl proti rovnoměrnému čerpání finančních prostředků, resp. rozdíl mezi skutečnou výši čerpaných finančních prostředků a rovnoměrným čerpáním.



**Graf 4: Rozdíl proti rovnoměrnému čerpání**

*Zdroj: vlastní zpracování na základě tabulky č. 38*

Dle tabulky č. 38 v příloze D vyplývá, že celkový výsledek za operační program Doprava také není časově rovnoměrný do konce roku 2011, tedy není čerpán ze 71,3 %. Jelikož celková alokace na období 2007 - 2013 činí 150 395 277 816 Kč, rovnoměrná alokace na období 2007 – 2011 je 107 425 198 445 Kč, tedy 71,3 % a skutečná výše vyčerpaných finančních prostředků do konce roku 2011 činí 90 093 956 443 Kč, což je 59,9 %.

Dle výše uvedeného je třeba **vyvrátit první hypotézu, tedy, že čerpání finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava je časově rovnoměrné do konce roku 2011**, jelikož ani u jedné prioritní osy v tomto operačním programu, ani u operačního programu Doprava jako celku, není čerpání finančních prostředků do konce roku 2011 čerpáno na 71,3 %.

## **4.2. Podpora dopravní infrastruktury v rámci regionálních operačních programů**

V této části je diplomová práce zaměřena na podporu dopravní infrastruktury v ČR z regionálních operačních programů. Pro posouzení podpor z regionálních operačních programů bude uvažován kvantitativní vztah a bude předpokládána cca stejná náročnost výstavby.

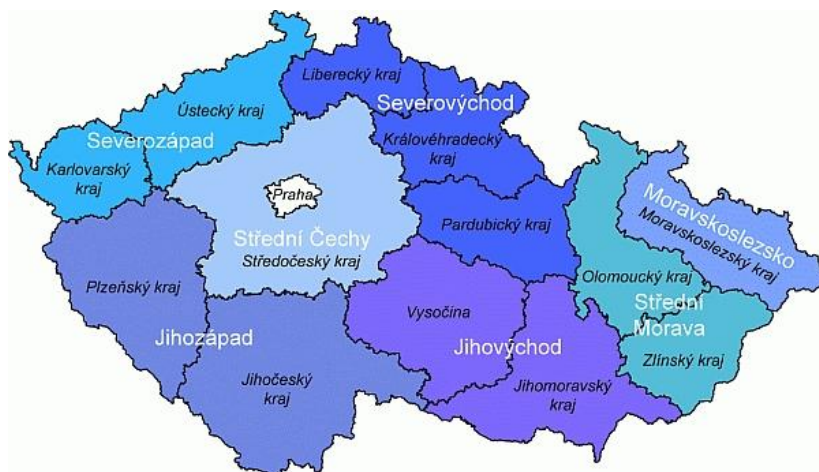
V subkapitole 4.2. jsou finanční prostředky uvažovány v EUR, neboť u regionálních operačních programů jsou tímto eliminována kurzová rizika, tedy aby nebyla narušována srovnatelnost, kdy není zajištěna 100 % koordinace vykazování.

Regionální operační programy jsou zaměřeny na dopravní infrastrukturu ve vlastnictví krajů a to zejména na modernizaci, rekonstrukci a výstavbu silnic II. a III. třídy napojující region na silniční síť TEN-T. V období 2007 – 2013 je vytvořeno 7 regionálních operačních programů (ROP) na podporu regionů v rámci cíle konvergence. Z těchto programů jsou čerpány finanční prostředky na rozvoj dopravní infrastruktury v regionech, zejména na rozvoj a modernizaci silnic II. a III. tříd.

Finanční prostředky, které jsou přiděleny regionálním operačním programům, jsou určeny na projekty zaměřené na rekonstrukce dopravní infrastruktury s tím, že jakákoliv výstavba či rekonstrukce dopravní infrastruktury by měla být zacílena na podporu dlouhodobého zvýšení konkurenceschopnosti daného území.<sup>109</sup>

Každý regionální operační program připadá na dané území v ČR. Jednotlivé regiony soudržnosti NUTS 2 jsou na obrázku č. 3 znázorněny bílou barvou písma. Černou barvou písma jsou zobrazeny jednotlivé kraje ČR. Z obrázku č. 3 je patrná příslušnost krajů k regionům soudržnosti NUTS 2.

**Obrázek 3: Rozdělení regionů soudržnosti NUTS 2 a NUTS 3**



Zdroj: STRUKTURALNI-FONDY.CZ. *Regiony regionální politiky EU*. [online]. [cit. 2013-04-12].

Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Regiony-regionalni-politiky-EU>>

## NUTS 2 Střední Čechy

Střední Čechy jsou regionem NUTS 2 a současně krajem. Tento region se administrativně dělí na 10 okresů, 26 spádových obvodů obcí s rozšířenou působností a 1 146 obcí.<sup>110</sup> Podle

<sup>109</sup> BUSINESSINFO.CZ. *Regionální operační programy*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/zdroje-financovani-z-eu/regionalni-operacni-programy-rop.html>>

<sup>110</sup> ROPSTREDNICECHY.CZ. *Programové dokumenty k ROP*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=922ac186-949f-102b-acac-00e0814daf34>>

rozlohy, která podle ČSÚ činí 11 015 km<sup>2</sup> je největším krajem ČR a populačně třetím největším krajem.

Střední Čechy jsou bohatým krajem na dopravní infrastrukturu. Vysoká hustota dopravních sítí je dána výstavbou železničních koridorů, které vedou z Prahy čtyřmi směry a výstavbou dálnic a rychlostních silnic. Silnice II. a III. tříd slouží v kraji k propojení jednotlivých částí regionu a obcí.

V rámci celého regionálního operačního programu Střední Čechy je z fondů EU vyčleněno 559,08 mil. €. <sup>111</sup> Na financování dopravy je z fondů EU vyčleněno v rámci ROP Střední Čechy 214,74 mil. €, <sup>112</sup> což činí 38,4 % prostředků určených celému regionálnímu operačnímu programu Střední Čechy. Finanční prostředky jsou poskytovány např. na rekonstrukce, modernizace a v omezené míře výstavba souvislých úseků silnic II. a III. tříd vč. odstraňování dopravních závad, úprava nebezpečných míst a nevyhovujících křižovatek, budování protihlukových stěn, obchvatů, protiprašných opatření, mimoúrovňová křižení biokoridorů, výstavba, rekonstrukce a modernizace místních komunikací, rozvoj infrastruktury pro leteckou dopravu, rekonstrukce nevyhovujících a výstavba nových zastávek veřejné dopravy, výstavba cyklistických stezek, apod.

V následující tabulce č. 22 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Střední Čechy na období 2007 – 2013.

**Tabulka 22: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Střední Čechy na období 2007 - 2013**

Oblast alokace	Finanční prostředky (EUR)
Železnice	
Mobilní majetek železnic	29 400 000
Silnice II. a III. třídy	174 434 158
Cyklistické stezky	3 501 183
Městská doprava	9 395 473
Inteligentní dopravní systémy	3 428 790
Letiště	
Podpora čisté městské dopravy	12 419 273
<b>Celkem</b>	<b>232 578 877</b>

Zdroj: ROPSTREDNICECHY.CZ. Programové dokumenty k ROP. [online]. [cit. 2013-04-12].

Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=922ac186-949f-102b-acac-00e0814daf34>>

<sup>111</sup> ROPSTREDNICECHY.CZ. Programové dokumenty k ROP. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=922ac186-949f-102b-acac-00e0814daf34>>

<sup>112</sup> ROPSTREDNICECHY.CZ. Programové dokumenty k ROP. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=922ac186-949f-102b-acac-00e0814daf34>>



Jestliže v rámci ROP Střední Čechy je výše alokovaných prostředků 232 578 877 EUR a rozloha regionu 11 015 km<sup>2</sup>, z toho vyplývá, že průměrná alokovaná částka na 1 km<sup>2</sup> činí 21 114, 74 EUR.

V následující tabulce č. 23 je uvedena délka silnic v regionu soudržnosti Střední Čechy. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 23: Délka silnic v regionu Střední Čechy v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice (km)</b>	192	194, 2	1,01145
<b>Silnice I. třídy (km)</b>	647	661,2	1,02194
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	132	152, 1	1,15227
<b>Silnice II. a III. třídy (km)</b>	8 626	8 629,4	1,00039
<b>Silnice celkem (km)</b>	9 597	9 637	1,00416

*Zdroj: ŘSD*

Z tabulky č. 23 vyplývá, že nejvíce došlo k rozvoji silnic I. tříd a rychlostních komunikací. V regionu NUTS 2 Střední Čechy k rozvoji nové dopravní infrastruktury došlo do roku 2011 jen zřídka. Z toho je zřejmé, že finanční prostředky byly poskytovány zejména na modernizaci a rekonstrukci již stávajících komunikací a železnic. Do roku 2011 se tedy postavilo 14,2 km nových silnic I. třídy, 20,1 km rychlostních komunikací, které jsou, jak již bylo uvedeno, financovány z Operačního programu Doprava. Dálnice a železniční tratě se nové téměř žádné nevybudovaly.

Podle programového dokumentu ROP Střední Čechy<sup>113</sup> je stanovena cílová délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy na 205 km. Na silnice II. a III. třídy je přidělena částka 174 434 158 EUR na období 2007 – 2013, tudíž průměrná podpora na 1 km silnic II. a III. tříd činí 850 898, 3 EUR.

## **NUTS 2 Jihozápad**

ROP Jihozápad podporuje dotacemi projekty realizované na území Jihočeského a Plzeňského kraje. Rozloha Jihočeského kraje činí 10 056 km<sup>2</sup> a celková rozloha Plzeňského kraje je 7 561 km<sup>2</sup>, z čehož celková rozloha regionu Jihozápad sčítá 17 617 km<sup>2</sup>. Pro ROP Jihozápad je na období 2007 – 2013 vyčleněno 18, 4 mld. Kč.<sup>114</sup> ROP Jihozápad obsahuje 4 prioritní osy, a to prioritní osa 1 – Dostupnost, prioritní osa 2 – Stabilizace a rozvoj měst a obcí, prioritní osa 3 – Rozvoj cestovního ruchu, prioritní osa 4 – Technická pomoc.

<sup>113</sup> ROPSTREDNICECHY.CZ. *Programové dokumenty k ROP*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=922ac186-949f-102b-acac-00e0814daf34>>

<sup>114</sup> RR-JIHOZAPAD.CZ. *Prováděcí dokument ROP Jihozápad*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/rop-jihozapad/pd-revize-c-5-bezez.pdf>>



Dopravní infrastruktura je zařazena do prioritní osy 1. Tato prioritní osa je zaměřena na zlepšení dopravní situace v regionu Jihozápad. Do podporovaných oblastí patří např. výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. tříd, odstraňování bodových závad na silnicích II. a III. tříd a místních komunikací, příprava projektů na rozvoj dopravní obslužnosti, výstavba a modernizace parkovišť, výstavba, rekonstrukce a modernizace infrastruktury veřejných regionálních letišť, apod.

V následující tabulce č. 24 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Jihozápad na období 2007 – 2013.

**Tabulka 24: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Jihozápad na období 2007 - 2013**

Oblast alokace	Finanční prostředky (EUR)
Železnice	386 043
Mobilní majetek železnic	7 720 855
Silnice II. a III. třídy	239 180 702
Cyklistické stezky	
Městská doprava	11 305 537
Inteligentní dopravní systémy	551 490
Letiště	19 302 137
Podpora čisté městské dopravy	7 610 556
<b>Celkem</b>	<b>286 057 320</b>

*Zdroj: RR-JIHOZAPAD.CZ. Prováděcí dokument ROP Jihozápad.[online]. [cit. 2013-04-12].*

*Dostupné z: <<http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/rop-jihozapad/pd-revize-c-.5-bezez.pdf>>*

Z tabulky č. 24 je zřejmé, že nejvíce finančních prostředků je přiděleno na oblast silnic II. a III. třídy. Jedná se o výstavbu nových, rekonstrukci či modernizace silnic II. a III. třídy. Zatímco nejméně finančních prostředků je poskytnuto na železnice. V posledních letech je kladen větší důraz na silniční dopravu než na železniční a přesto silniční doprava má více negativních vlivů na obyvatele např. bezpečnost, hluk.

Jestliže celková rozloha regionu soudržnosti Jihozápad činí 17 617 km<sup>2</sup> a výše celkové alokované částky do tohoto regionu je 286 057 320 EUR, tak průměrná alokovaná částka na 1 km<sup>2</sup> činí 16 237, 57 EUR.

V následující tabulce č. 25 je uvedena délka silnic v regionu soudržnosti Jihozápad. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 25: Délka silnic v regionu Jihozápad v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice (km)</b>	119	124,6	1,04705
<b>Silnice I. třídy (km)</b>	1 081	1 074,6	0,99407
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	0	7,4	
<b>Silnice II. a III. třídy (km)</b>	10 058	10 051,2	0,99932
<b>Silnice celkem (km)</b>	11 259	11 257,8	0,99989

Zdroj: ŘSD

Z tabulky č. 25 je zřejmé, že do roku 2011 došlo nejvíce k výstavbě dálnic a rychlostních komunikací. Silnice II. a III. třídy klesly o téměř 7 km. Vystavěny nové silnice II. a III. třídy v tomto regionu tedy nebyly, došlo jen k jejich rekonstrukci či modernizaci.

Podle programovacího dokumentu ROP Jihozápad<sup>115</sup> je cílová hodnota zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy 251 km. Částka přidělená na období 2007 – 2013 na výstavbu a rekonstrukci silnic II. a III. třídy činí 239 180 702 EUR. Z toho vyplývá, že na 1 km silnic II. a III. třídy je stanovena průměrná podpora v hodnotě 952 911, 2 EUR.

## NUTS 2 Severozápad

Region NUTS 2 Severozápad se skládá z Karlovarského a Ústeckého kraje. Region se dále dělí na 10 okresů a 486 obcí.<sup>116</sup> Celková výše rozlohy podle ČSÚ činí 8 649 km<sup>2</sup>.

Regionální operační program Severozápad obsahuje 5 prioritních os, které rozdělují operační program na logické celky. Jsou to prioritní osa 1 – Regenerace a rozvoj měst, prioritní osa 2 – Integrovaná podpora místního rozvoje, prioritní osa 3 – Dostupnost a dopravní obslužnost, prioritní osa 4 – Udržitelný rozvoj cestovního ruchu, prioritní osa 5 – Technická asistence.

V následující tabulce č. 26 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Severozápad na období 2007 – 2013.

**Tabulka 26: Alokace finančních prostředků do oblasti dopravní infrastruktury z ROP Severozápad na období 2007 - 2013**

Oblast alokace	Finanční prostředky (EUR)
Železnice	
Mobilní majetek železnic	25 493 258
Silnice II. a III. třídy	168 435 603
Cyklistické stezky	37 372 575

<sup>115</sup> RR-JIHOZAPAD.CZ. *Programovací dokument ROP Jihozápad*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/rop-jihozapad/pd-revize-c-.5-bezez.pdf>>

<sup>116</sup> NUTS2SEVEROZAPAD.CZ. *Programový dokument*. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <[http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025\\_ROP\\_SZ\\_cista\\_public.pdf](http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025_ROP_SZ_cista_public.pdf)>

Městská doprava	12 897 367
Inteligentní dopravní systémy	3 903 230
Letiště	5 209 349
Podpora čisté městské dopravy	
<b>Celkem</b>	<b>253 311 382</b>

Zdroj: NUTS2SEVEROZAPAD.CZ. Programový dokument. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <[http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025\\_ROP\\_SZ\\_cista\\_public.pdf](http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025_ROP_SZ_cista_public.pdf)>

V tabulce č. 26 je uvedena alokace finančních prostředků z ROP Severozápad na dopravní infrastrukturu v období 2007 – 2013. Podpora je určena zejména na rekonstrukci, modernizaci a budování komunikací II. a III. třídy, příprava projektů a související projektové dokumentace, modernizace a rozvoj regionálních letišť, rozvoj labské vodní cesty, rekonstrukce a budování dopravních terminálů, rozvoj tratí MHD, budování parkovišť, budování informačních a odbavovacích systémů, propagace a medializace veřejné dopravy, rekonstrukce železničních stanic, apod.

Jestliže celková alokace do dopravy v regionu soudržnosti činí 253 311 382 EUR a rozloha regionu je 8 649 km<sup>2</sup>, potom průměrná alokace na 1 km<sup>2</sup> činí 29 287, 94 EUR.

V následující tabulce č. 27 je uvedená délka silnic v regionu soudržnosti Severozápad. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 27: Délka silnic v regionu Severozápad v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice</b>	52	52,6	1,01153
<b>Silnice I. tříd (km)</b>	695	688,9	0,99122
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	19	39,6	2,08421
<b>Silnice II. a III. tříd (km)</b>	5 461	5 476	1,00274
<b>Silnice celkem (km)</b>	6 227	6 257,1	1,00483

Zdroj: ŘSD

Z tabulky č. 27 vyplývá, že nejvyšší nárůst výstavby nových silnic byly rychlostní komunikace, kterých se od roku 2007 do roku 2011 nově vystavělo 20 km. Silnic II. a III. třídy se postavilo od roku 2007 do roku 2011 pouze 15 km. Celková částka alokovaných prostředků na silnice II. a III. třídy je 168 435 603 EUR. Podle programového dokumentu ROP Severozápad<sup>117</sup> je cílová hodnota výstavby nových a rekonstrukce silnic II. III. třídy stanovena na 366,7 km, tudíž průměrná podpora na 1 km silnice činí 459 328, 1 EUR.

## NUTS 2 Jihovýchod

<sup>117</sup> NUTS2SEVEROZAPAD.CZ. Programový dokument. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <[http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025\\_ROP\\_SZ\\_cista\\_public.pdf](http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025_ROP_SZ_cista_public.pdf)>

Region soudržnosti NUTS 2 Jihovýchod je tvořen krajem Vysočina a Jihomoravským krajem. Svou rozlohou 13 991 km<sup>2</sup> je druhým největším regionem soudržnosti a podle počtu obyvatel je tento region největší ze všech regionů soudržnosti.

Hlavním cílem regionu Jihovýchod je odstranit problém týkající se nedokončené sítě silnic II. a III. třídy, špatné kvality většiny pozemních komunikací všech úrovní, nedostatečné kapacity nejzatíženějších tahů, špatné dopravní dostupnosti některých částí regionu, apod.<sup>118</sup>

ROP Jihovýchod obsahuje 4 prioritní osy, do kterých jsou rozděleny finanční prostředky, jsou to prioritní osa 1 – Dostupnost dopravy, prioritní osa 2 – Rozvoj udržitelného cestovního ruchu, prioritní osa 3 – Udržitelný rozvoj měst a venkovských sídel, prioritní osa 4 – Technická pomoc.

V následující tabulce č. 28 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Jihovýchod na období 2007 – 2013.

**Tabulka 28: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Jihovýchod na období 2007 - 2013**

Oblast alokace	Finanční prostředky (EUR)
Železnice	
Mobilní majetek železnic	11 113 215
Silnice II. a III. třídy	248 218 685
Cyklistické stezky	17 065 196
Městská doprava	37 306 427
Inteligentní dopravní systémy	849 116
Letiště	7 142 858
Podpora čisté městské dopravy	23 461 006
<b>Celkem</b>	<b>345 178 362</b>

Zdroj: JIHOVYCHOD.CZ. Programme documents. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <http://www.jihovychod.cz/en/pro-zadatele/documents>

Z tabulky č. 28 vyplývá, že opět největší alokace finančních prostředků jde na podporu regionálních a místních silnic, tedy silnic II. a III. třídy.

Finanční prostředky do prioritní osy 1 jsou určeny zejména na rekonstrukci, modernizaci, souvislé opravy a výstavbu silnic II. a III. třídy vč. mostů, výstavba a rekonstrukce mostů, protihlukových zdí, přeložek silnic, kruhových objezdů, výstavba, rekonstrukce infrastruktury veřejných mezinárodních civilních letišť, apod.

<sup>118</sup> JIHOVYCHOD.CZ. Programme documents. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <http://www.jihovychod.cz/en/pro-zadatele/documents>

Jestliže celková alokace do odvětví dopravy činí v regionu soudržnosti Jihovýchod 345 178 362 EUR a celková rozloha regionu sčítá 13 991 km<sup>2</sup>, tak průměrná alokace na 1 km<sup>2</sup> činí v tomto regionu 24 671, 46 EUR.

V následující tabulce č. 29 je uvedena délka silnic v regionu soudržnosti Jihovýchod. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 29: Délka silnic v regionu Jihovýchod v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice (km)</b>	228	227	0,99561
<b>Silnice I. třídy (km)</b>	839	848,2	1,01096
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	29	25,8	0,88965
<b>Silnice II. a III. třídy (km)</b>	8 498	8 478,7	0,99772
<b>Silnice celkem (km)</b>	9 594	9 579,7	0,99850

*Zdroj: Ročenka MD*

Z tabulky č. 29 je zřejmé, že počet dálnic zůstal v roce 2011 téměř shodný, jako v roce 2007. Nejvíce došlo k výstavbě nových silnic I. třídy. Jestliže celková podpora v období 2007 - 2013 na regionální a místní silnice činí 248 218 685 EUR a podle programového dokumentu ROP Jihovýchod<sup>119</sup> se cílová hodnota nově vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy předpokládá na 270 km, tudíž průměrná podpora na 1 km silnice bude 919 328, 5 EUR.

## **NUTS 2 Střední Morava**

Region soudržnosti NUTS 2 Střední Morava tvoří dva kraje a to kraj Olomoucký a kraj Zlínský. Celková rozloha regionu činí podle ČSÚ 9 230 km<sup>2</sup>. Zaměřuje se zlepšení dopravní dostupnost a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury.

ROP Střední Morava obsahuje 4 prioritní osy, jsou to prioritní osa 1 - Doprava, prioritní osa 2 – Integrovaný rozvoj a obnova regionu, prioritní osa 3 – Cestovní ruch, prioritní osa 4 – Technická pomoc.

Hlavním cílem prioritní osy Doprava je zajištění efektivní, flexibilní a bezpečné dopravní infrastruktury v rámci regionu soudržnosti Střední Morava a spolehlivé, kvalitní a integrované veřejné dopravní služby.<sup>120</sup>

<sup>119</sup> JIHOVYCHOD.CZ. *Programme documents*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.jihovychod.cz/en/pro-zadatele/documents>>

<sup>120</sup> RR-STREDNIMORAVA.CZ. *Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-strednimorava.cz/file/498/>>

V následující tabulce č. 30 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Střední Morava na období 2007 – 2013.

**Tabulka 30: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Střední Morava na období 2007 - 2013**

Oblast	Finanční prostředky (EUR)
Železnice	
Mobilní majetek železnic	12 520 000
Silnice II. a III. třídy	164 888 128
Cyklistické stezky	32 680 701
Městská doprava	29 027 750
Inteligentní dopravní systémy	17 101 899
Letiště	
Podpora čisté městské dopravy	7 027 000
<b>Celkem</b>	<b>263 245 478</b>

*Zdroj: RR-STREDNIMORAVA.CZ. Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-strednimorava.cz/file/498/>>*

Finanční prostředky, které připadají prioritní ose 1, tedy na dopravu, jsou určeny např. na rekonstrukci, modernizaci a výstavbu silnic II. a III. třídy a ve vazbě na ně i úseků místních a účelových komunikací vč. odstraňování nebezpečných míst a zpracování projektové dokumentace a provedení dalších příprav nezbytných pro zahájení prací, obchvaty sídel, protihlukové stěny, protiprašná opatření, mimoúrovňová křížení biokoridorů s komunikacemi, výstavba regionálně významných stezek pro bezmotorovou dopravu, apod.

Dle tabulky č. 30 vyplývá, že nejvíce finančních prostředků bylo alokováno do oblasti regionální a místní silnice, tedy silnice II. a III. třídy. Celková podpora do regionu soudržnosti NUTS 2 Jihovýchod činí 263 245 478 EUR a celková rozloha regionu je 9 230 km<sup>2</sup>, z toho vyplývá, že průměrná alokace na 1 km<sup>2</sup> činí v tomto regionu 28 520, 64 EUR.

V následující tabulce č. 31 je uvedená délka silnic v regionu soudržnosti Střední Morava. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 31: Délka silnic v regionu Střední Morava v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice (km)</b>	8	45,7	5,7125
<b>Silnice I. třídy (km)</b>	686	686,2	1,00087
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	87	106,5	1,22413
<b>Silnice II. a III. třídy (km)</b>	4 908	4 867,4	0,99172
<b>Silnice celkem (km)</b>	5 689	5 705,9	1,00297

*Zdroj: ŘSD*

Dle tabulky č. 31 vyplývá, že v regionu soudržnosti NUTS 2 Střední Morava, nebyl nijak výrazný nárůst komunikací. Největší nárůst byl zaznamenán na stavbě nových dálnic, kdy od roku 2007 do roku 2011 přibylo 37,7 km nových dálnic. Druhý nárůst byl vysledován u rychlostních komunikací a to o téměř 20 km. U ostatních komunikací nárůst zaznamenán nebyl nebo byl minimální.

Podle tabulky č. 30 bylo regionu NUTS 2 Střední Morava přiděleno 263 245 478 EUR na období 2007 - 2013, toho 164 888 128 EUR na regionální a místní komunikace. Podle programového dokumentu<sup>121</sup> je cílová hodnota rekonstrukce a výstavby nových silnic II. a III. třídy stanovena na 142 km. Z toho vyplývá, že průměrná podpora na 1 km silnic II. a III. třídy činí 1 161 184 EUR.

### **NUTS 2 Moravskoslezsko**

Region soudržnosti NUTS 2 Moravskoslezsko je tvořen krajem Moravskoslezským, jehož rozloha podle ČSÚ je 5 427 km<sup>2</sup>. Do Moravskoslezského kraje spadá 6 okresů (Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava-město).

ROP Moravskoslezsko obsahuje 5 prioritních os, které slouží k rozdělení operačního programu na logické celky. Jsou to prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, prioritní osa 2 – Podpora prosperity regionu, prioritní osa 3 – Rozvoj měst, prioritní osa 4 – Rozvoj venkova, prioritní osa 5 – Technická pomoc.

Hlavním cílem prioritní osy 1 je zkvalitnit dopravní infrastrukturu, infrastrukturu krizového řízení a dopravní obslužnost v regionu při současném respektování ochrany životního prostředí.<sup>122</sup>

V následující tabulce č. 32 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Moravskoslezsko na období 2007 – 2013.

**Tabulka 32: Alokace finančních prostředků do oblasti dopravní infrastruktury z ROP Moravskoslezsko na období 2007 – 2013**

<b>Oblast alokace</b>	<b>Finanční prostředky (EUR)</b>
Železnice	48 000 000
Mobilní majetek železnic	26 360 600
Silnice II. a III. třídy	104 648 598
Cyklistické stezky	13 500 000
Městská doprava	20 379 828
Inteligentní dopravní systémy	7 000 000

<sup>121</sup> RR-STREDNIMORAVA.CZ. *Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-strednimorava.cz/file/498/>>

<sup>122</sup> RR-MORAVSKOSLEZSKO.CZ. *Regionální operační program Moravskoslezsko*. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-moravskoslezsko.cz/file/2819/>>



Letiště	40 815 610
Podpora čisté městské dopravy	
<b>Celkem</b>	<b>260 704 636</b>

Zdroj: RR-MORAVSKOSLEZSKO.CZ. Regionální operační program Moravskoslezsko. [online].

[cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-moravskoslezsko.cz/file/2819/>>

Do oblasti dopravy, tedy prioritní osy 1 jsou finanční prostředky využívány zejména na modernizaci a výstavbu silnic II. a III. třídy vč. odstranění dopravních závad a silničních sítí a na průtazích měst, výstavbu obchvatů obcí pro silnice II a III. třídy, projektovou přípravu, rekonstrukci a budování zastávek, modernizaci a výstavbu ekologických systémů hromadné dopravy vč. pořízení a modernizaci vozidel a doprovodné infrastruktury, přípravu a realizaci oddělených komunikací pro cyklisty a pěší, apod.

Tabulka č. 32 uvádí, že celková alokace do prioritní osy 1 činí 260 704 636 EUR. Opět je nejvíce finančních prostředků přiděleno do oblasti regionálních a místních komunikací, a to částka 104 648 598 EUR na období 2007 – 2013.

Jestliže do oblasti dopravy je v tomto regionu přiděleno celkem 260 704 636 EUR a celková rozloha regionu činí 5 427 km<sup>2</sup>, tak z toho vyplývá, že průměrná alokovaná částka na 1 km<sup>2</sup> činí 48 038, 44 EUR.

V následující tabulce č. 33 je uvedena délka silnic v regionu soudržnosti Moravskoslezsko. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 33: Délka silnic v regionu Moravskoslezsko v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice (km)</b>	0	53,5	
<b>Silnice I. třídy (km)</b>	684	652,5	0,95394
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	24	32	1,33333
<b>Silnice II. a III. třídy (km)</b>	2 645	2 693,2	1,01822
<b>Silnice celkem (km)</b>	3 352	3 431,2	1,02362

Zdroj: ŘSD

Dle tabulky č. 33 je zřejmé, že největší nárůst byl zaznamenán u výstavby nových dálnic. V roce 2007 regionu Moravskoslezsko nebyly žádné dálnice. Do roku 2011 bylo vystavěno více než 50 km nových dálnic. Silnic I. třídy bylo v roce 2007 více, než v roce 2011, což může být způsobeno převodem silnic I. třídy na rychlostní silnice nebo dálnice. Silnic II. a III. třídy bylo nově vystavěno téměř 50 km.

V tabulce č. 32 je uvedeno, že celková alokace na region soudržnosti činí 260 704 636 EUR. Na silnice II. a III. třídy je určena částka 104 648 598 EUR v letech 2007



– 2013. Podle programového dokumentu<sup>123</sup> je cílová hodnota nových a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy stanovena na 218,5 km. Průměrná podpora na 1 km silnic II. a III. třídy tedy činí 478 941 EUR.

## NUTS 2 Severovýchod

Region soudržnosti NUTS 2 Severovýchod se skládá z Libereckého kraje, Královéhradeckého kraje a kraje Pardubického. Jeho rozloha podle ČSÚ činí 12 441 km<sup>2</sup>.

Regionální operační program Severovýchod obsahuje 5 prioritních os, které umožňují rozdělit operační program na logické celky. Jsou to prioritní osa 1 – Rozvoj dopravní infrastruktury, prioritní osa 2 – Rozvoj městských a venkovských oblastí, prioritní osa 3 – Cestovní ruch, prioritní osa 4 – Rozvoj podnikatelského prostředí, prioritní osa 5 – Technická pomoc.

Prioritní osa 1, tedy rozvoj dopravní infrastruktury je zaměřena na zkvalitnění dopravní infrastruktury, zlepšení dostupnosti a obslužnosti celého území, na modernizaci technické infrastruktury a v neposlední řadě na zkvalitnění informační infrastruktury a telekomunikačních technologií. Dále se prioritní osa 1 rozděluje na 3 oblasti podpory, jako jsou rozvoj regionální silniční dopravní infrastruktury, podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území a rozvoj veřejných mezinárodních letišť.<sup>124</sup>

V následující tabulce č. 34 jsou uvedeny alokované finanční prostředky do dopravní infrastruktury z regionálního operačního programu Severovýchod na období 2007 – 2013.

**Tabulka 34: Alokace finančních prostředků do dopravní infrastruktury z ROP Severovýchod na období 2007 – 2013**

Oblast alokace	Finanční prostředky (EUR)
Železnice	
Mobilní majetek železnic	25 712 305
Silnice II. a III. třídy	147 878 054
Cyklistické stezky	10 482 320
Městská doprava	21 860 038
Inteligentní dopravní systémy	6 358 214
Letiště	12 144 466
Podpora čisté městské dopravy	18 453 917
<b>Celkem</b>	<b>242 889 314</b>

Zdroj: RADA-SEVEROVYCHOD.CZ. Regionální operační program NUTS II Severovýchod. [online].

[cit. 2013-04-14]. Dostupné z: <<http://www.rada-severovychod.cz/file/304/>>

<sup>123</sup> RR-MORAVSKOSLEZSKO.CZ. Regionální operační program Moravskoslezsko. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-moravskoslezsko.cz/file/2819/>>

<sup>124</sup> RADA-SEVEROVYCHOD.CZ. Regionální operační program NUTS II Severovýchod. [online]. [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: <<http://www.rada-severovychod.cz/file/304/>>

Prioritní osa 1 rozvoj dopravní infrastruktury je zaměřena např. na modernizaci, rekonstrukci a výstavbu silnic II. a III. třídy vč. řešení bodových závad a prevence rizik, výstavbu obchvatů, protihlukových stěn, výstavbu či dostavbu trati pro ekologickou veřejnou dopravu, rekonstrukci, modernizaci a výstavbu letištní infrastruktury, výstavbu a rekonstrukci cyklistických cest za účelem zvýšení bezpečnosti s budováním parkovišť, apod.

Dle tabulky č. 34 je zřejmé, že celková podpora na dopravu v období 2007 – 2013 činí 242 889 314 EUR. Jestliže je tedy celková rozloha tohoto kraje 12 441 km<sup>2</sup>, tak z toho vyplývá, že průměrná alokace na 1 km<sup>2</sup> činí 19 523, 3 EUR. Nejvíce finančních prostředků, stejně jako u předešlých regionů, je přiděleno na výstavbu regionálních a místních komunikací, tedy 140 878 054 EUR.

V následující tabulce č. 35 je uvedena délka silnic v regionu soudržnosti Severovýchod. Hodnoty jsou uvedeny z let 2007 a 2011. Následně je vypočítán index růstu u těchto hodnot.

**Tabulka 35: Délka silnic v regionu Severovýchod v letech 2007 a 2011**

	Rok		Index růstu
	2007	2011	
<b>Dálnice (km)</b>	24	25,6	1,06666
<b>Silnice I. třídy (km)</b>	1 202	1 211	1,00748
<b>Rychlostní komunikace (km)</b>	18	25,3	1,40555
<b>Silnice II. a III. třídy (km)</b>	8 550	8 537,9	0,99858
<b>Silnice celkem (km)</b>	9 793	9 799,9	1,00070

*Zdroj: ŘSD*

Z tabulky č. 35 vyplývá, že největší nárůst byl zaznamenán u rychlostních komunikací a to o 7,3 km a silnic I. třídy o 9 km. Region Severovýchod je nejvíce bohatý na silnice II. a III. třídy, ostatní silnice se v regionu vyskytují v menším počtu.

Dle tabulky č. 34 je zřejmé, že celková alokace finančních prostředků do regionálních a místních komunikací činí 140 878 054 EUR na období 2007 – 2013. Podle programového dokumentu<sup>125</sup> je cílová hodnota nově vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy stanovena na 218 km. Průměrná alokace na 1 km těchto silnic činí 646 229, 6 EUR.

#### **4.2.1. Porovnání finančních a naturálních ukazatelů jednotlivých regionů soudržnosti**

Tato část je zaměřena na porovnání jednotlivých regionů soudržnosti pomocí regresní analýzy, která hodnotí, zda je plánovaná alokace finančních prostředků na silnice II. a III.

<sup>125</sup> RADA-SEVEROVYCHOD.CZ. *Regionální operační program NUTS II Severovýchod*. [online]. [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: <<http://www.rada-severovychood.cz/file/304/>>

třídy závislá na plánovaném množství vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy. Pro tuto analýzu jsou uvažovány jen silnice II. a III. třídy, neboť tyto silnice jsou v kompetenci krajů a jsou financovány pomocí regionálních operačních programů.

V následující tabulce č. 36 jsou uvedeny jednotlivé alokace finančních prostředků na silnice II. a III. třídy v období 2007 – 2013, cílové hodnoty nových a zrekonstruovaných těchto silnic a následně průměrná podpora na 1 km silnice II. a III. třídy.

**Tabulka 36: Souhrn finančních a naturálních ukazatelů jednotlivých regionů soudržnosti v letech 2007 - 2013**

<b>Region soudržnosti</b>	<b>Alokace na silnice II. a III. třídy v období 2007 – 2013 (EUR)</b>	<b>Cílová hodnota nových a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy (km)</b>	<b>Průměrná podpora na 1 km silnice II. a III. třídy (EUR)</b>
<b>Střední Čechy</b>	174 434 158	205	850 898, 3
<b>Jihozápad</b>	239 180 702	251	952 911, 2
<b>Severozápad</b>	168 435 603	366,7	495 328, 1
<b>Jihovýchod</b>	248 218 685	270	919 328, 5
<b>Střední Morava</b>	164 888 128	142	1 161 184
<b>Moravskoslezsko</b>	104 648 598	218,5	478 941
<b>Severovýchod</b>	140 878 054	218	646 229,6

*Zdroj: vlastní zpracování na základě programových dokumentů jednotlivých regionů NUTS 2*

Dle tabulky č. 36 vyplývá, že nejméně alokovaných finančních prostředků v období 2007 - 2013 na výstavbu nových a rekonstrukci silnic II. a III. třídy bylo přiděleno do regionu soudržnosti Moravskoslezsko. V tomto regionu je plánováno vystavět a zrekonstruovat 218,5 km regionálních a místních silnic. V regionu soudržnosti Moravskoslezsko je také nejnižší podpora na 1 km silnic II. a III. třídy. Za alokovanou podporu 104 648 598 EUR plánuje v období 2007 – 2013 vystavit nebo zrekonstruovat 218,5 km silnic II. a III. třídy.

Naopak nejvíce alokovaných prostředků bylo přiděleno regionu soudržnosti Jihovýchod, který plánuje v tomto období výstavbu a rekonstrukci silnic II. a III. třídy v celkové délce 270 km.

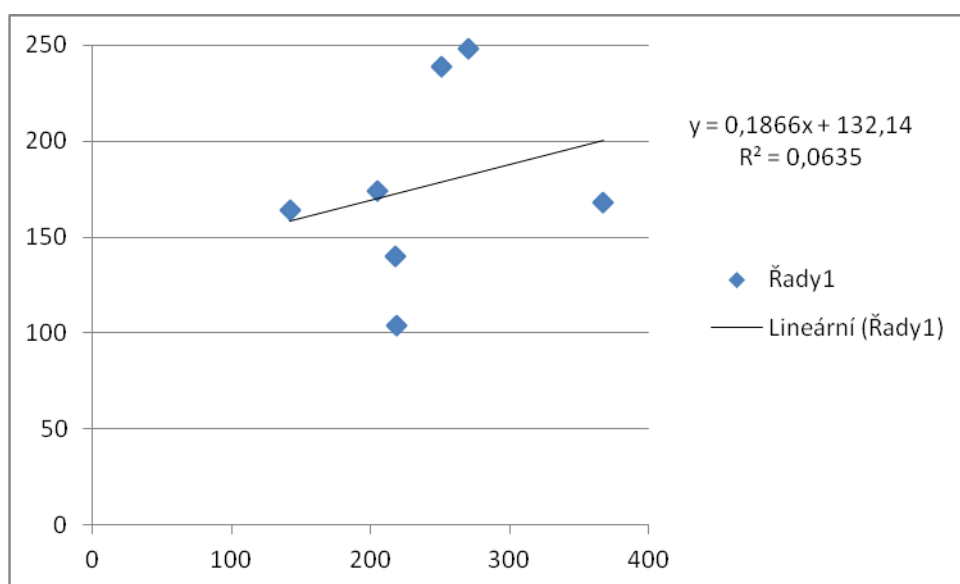
Největší podpora na 1 km silnice byla vypočtena v regionu soudržnosti Střední Morava, který plánuje vystavit a zrekonstruovat pouze 142 km silnic II. a III. třídy, což je nejméně ze všech jednotlivých regionů. Podpora do tohoto regionu činí 1 161 184 EUR.

Pro verifikaci druhé hypotézy, tj. porovnání jednotlivých regionů a určení závislosti mezi alokovanými prostředky a počtu vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy je použita regresní analýza, která odhaluje závislosti mezi proměnnými. Jako závislá proměnná Y je zvolen počet alokovaných prostředků do regionálních operačních programů a jako

nezávislá proměnná X je zvolen počet plánovaných vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy v jednotlivých regionech NUTS 2.

Následující graf č. 4 znázorňuje výsledky regresní analýzy, využitě pro ověření platnosti hypotézy, zda počet alokovaných finančních prostředků do regionálních operačních programů závisí na počtu plánovaných vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy.

Pro vypracování regresní analýzy je využití funkcí v MS Excel. Pro výpočet regresní analýzy byly hodnoty alokovaných finančních prostředků převedeny na mil. EUR. Nejprve byly stanoveny proměnné X a Y a posléze vypracován graf, z kterého byly zjištěny hodnoty a a b. Následně byly tyto hodnoty porovnány s hodnotou alfa, která činí 0,05, jelikož hodnota významnosti byla stanovena na 95 %.



**Graf 5: Závislosti alokovaných prostředků na počtu vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy**

*Zdroj: vlastní zpracování*

Podle grafu č. 5 a výsledků regresní analýzy v příloze C vychází, že je-li p-hodnota pro hodnotu a 0,156367337 a p-hodnota pro hodnotu b 0,585556131 větší než hodnota alfa, která činí 0,05, nulovou hypotézu  $H_0$  nezamítáme, což znamená, že koeficient je nevýznamný. Z toho vyplývá, že neexistuje významná lineární závislost mezi veličinou Y, tedy počtem alokovaných finančních prostředků na silnice II. a III. třídy, a veličinou X, tedy počtem vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy. **Je tedy možné vyvrátit druhou hypotézu, že velikost alokovaných prostředků závisí na počtu plánovaných vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy.** Tedy není pravidlem, že nejvíce alokovaných prostředků je tam, kde je plánováno zrekonstruovat a vystavět nejvíce silnic II. a III. třídy.



## ZÁVĚR

Hlavním tématem diplomové práce je rozvoj dopravní infrastruktury v ČR s podporou fondů EU. V první řadě jde o charakteristiku dopravní infrastruktury a dopravy jako takové, aby došlo k určení rozdílů mezi těmito pojmy. Následně je uveden význam, jaký má doprava a dopravní infrastruktura pro ekonomiku, jak celé Evropské unie, tak samostatné České republiky. Poté je definována dopravní politika Evropské unie a České republiky. Je uvedeno, jaké jsou důvody pro společnou dopravní politiku, jakými dokumenty se řídí dopravní politika a kdo ji realizuje. Tato část také pojednává o transevropských dopravních sítích, které jsou v dnešní době velmi důležité v propojení celé Evropy, jak hlavními železničními koridory, tak důležitými silničními tepnami. Druhý pohled na dopravní infrastrukturu skýtá v problematice financování, kde jsou určeny zdroje financování dopravní infrastruktury. Následně diplomová práce určuje financování dopravní infrastruktury z fondů EU v rámci předvstupních programů, v programovacím období 2004 – 2006, jak je financována v nynějším programovacím období, tedy v letech 2007 – 2013, a jaké jsou plány financování dopravní infrastruktury v následném programovacím období tedy v letech 2014 – 2020. Poté je řešena samotná analýza stavu dotací na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Tato část práce je koncipována tak, že nejprve je pozornost věnována dopravní infrastruktuře na celostátní úrovni, tedy financování v rámci operačního programu Doprava, a následně na úrovni jednotlivých regionů soudržnosti, v kterých je dopravní infrastruktura financována prostřednictvím regionálních operačních programů.

Po provedení sběru dat dochází k následnému vyhodnocení a porovnání jednotlivých prioritních os. Nejvíce finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava bylo alokováno do prioritní osy 1, tedy na železniční síť v síti TEN-T. V České republice to jsou 4 hlavní železniční koridory, které spojují Českou republikou se sousedními zeměmi. V současné době je propojení Evropy velmi důležité nejen v oblasti obchodní, ale i pro soukromé účely především pohodlnější cestování občanů. Druhá největší alokace finančních prostředků byla poskytnuta na dálniční a silniční síť v síti TEN-T.

V rámci operačního programu Doprava na období 2007 - 2013 bylo zjištěno, kolik finančních prostředků plyne do jednotlivých prioritních os, kolik je plánováno vystavět či zrekonstruovat dopravní infrastruktury, jak je plán plněn do roku 2011 a kolik finančních prostředků zůstává na další roky programovacího období 2007 – 2013.

Následně je analýza směřována na dopravní infrastrukturu, kterou mají v kompetenci jednotlivé kraje, tedy na silnice II. a III. třídy, které jsou financovány prostřednictvím

regionálních operačních programů. V programovacím období 2007 – 2013 je stanoveno sedm regionálních operačních programů. Tyto regiony jsou také rozděleny do jednotlivých prioritních os, z kterých alespoň jedna prioritní osa je zaměřena na podporu a rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury v určitém regionu.

Cílem práce bylo ověření následujících hypotéz.

*Čerpání finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava je časově rovnoměrné, resp. plán do roku 2011 je plněn na 5/7.*

Pro ověření této hypotézy jsou použita následující data: celková alokace finančních prostředků v rámci jednotlivých prioritních os operačního programu Doprava na období 2007 - 2013, vypočtená průměrná roční alokace v rámci jednotlivých prioritních os a čerpané finanční prostředky v jednotlivých letech.

Z těchto dat bylo vypočítáno, kolik finančních prostředků mělo být vyčerpáno do konce roku 2011 a následně porovnáno se skutečným čerpáním finančních prostředků do konce roku 2011.

Dle spočítaných výsledků můžeme vyvrátit první hypotézu, tedy, že čerpání finančních prostředků v rámci operačního programu Doprava je časově rovnoměrné do konce roku 2011, jelikož ani u jedné prioritní osy v tomto operačním programu není čerpání finančních prostředků do konce roku 2011 čerpáno z 5/7.

Druhá hypotéza ověřuje:

*Velikost alokovaných finančních prostředků v rámci regionálních operačních programů závisí na plánovaném množství vystavěných a zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy v jednotlivých regionech soudržnosti ČR.*

Pro potvrzení či vyvrácení druhé hypotézy je použita regresní analýza, která určuje závislost mezi alokovanými finančními prostředky a plánovanou výstavbou nebo rekonstrukcí silnic II. a III. třídy v programovacím období 2007 – 2013. Následně je také vypočítána průměrná podpora na 1 km silnic II. a III. třídy z regionálních operačních programů.

Na základě této analýzy je vyvrácená druhá hypotéza. To znamená, že velikost alokovaných prostředků do jednotlivých regionů NUTS 2 nezávisí na plánovaném množství vystavěných silnic II. a III. třídy v těchto regionech.

Při zpracování diplomové práce došlo k pokusu o vytvoření uceleného obrazu o rozvoji dopravní infrastruktury v ČR s podporou fondů EU a také zdůraznění významu a potřebnosti dopravní infrastruktury v dnešní době pro zajišťování celospolečenského blahobytu.

Pro budoucnost financování dopravní infrastruktury je důležité, aby finanční prostředky, které jsou z EU poskytovány, přinášely výsledky, tedy kvalitní dopravní infrastrukturu a aby došlo k jejich efektivnímu rozdělení, neboť lze předpokládat, že disponibilní finanční prostředky nebudou do budoucna narůstat.



## POUŽITÉ ZDROJE

- [1] 4-KORIDOR.CZ. Význam IV. Tranzitního železničního koridoru [online]. 2008 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <<http://www.4-koridor.cz/index.php?t=article&n=clanek-vyznam-40>>
- [2] ALP.CZSO.CZ. Výkony nákladní dopravy. [online]. [cit.2013-04-09]. Dostupné z: <<http://apl.czso.cz/pll/eutab/html.h?ptabkod=tsdtr230>>
- [3] BUSINESS.CENTER.CZ. Stavební zákon [online] 2006 [cit. 2013-03-24]. Dostupný z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/stavebni/>
- [4] BUSINESSINFO.CZ. Dopravní politika ČR na léta 2005 - 2013 [online]. 2010 [cit. 2013-02-19]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dopravni-politika-ceske-republiky-na-3318.html>>
- [5] BUSINESSINFO.CZ. Regionální operační programy. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/zdroje-financovani-z-eu/regionalni-operacni-programy-rop.html>>
- [6] BUSINESSINFO.CZ. Společná dopravní politika EU [online]. 2011 [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html>
- [7] BUSINESSINFO.CZ. Strategie Doprava 2050 [online]. 2011 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/strategie-doprava-2050-5161.html>>
- [8] CAA.CZ. Povinně zveřejňované informace [online]. 2011 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.caa.cz/urad/povinne-zverejnovane-informace>>
- [9] CDV.CZ. Profil firmy [online]. 2008 [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <<http://www.cdv.cz/profil-firmy>>
- [10] CESKEDRAHY.CZ. Historie [online]. 2008 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>
- [11] CIRCA.EUROPA.EU. Transevropské sítě - hlavní směry [online]. 2008 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <[http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transeuropean/article\\_72\\_72\\_cs.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transeuropean/article_72_72_cs.htm)>
- [12] CONSILIUM.EUROPA.EU. Transport, Telecommunications and Energy Council [online]. [cit. 2013-04-07]. Dostupné z:

<<http://www.consilium.europa.eu/policies/council-configurations/transport,-telecommunications-and-energy?lang=cs>>

- [13] CSA.CZ. Profil společnosti. [online]. [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <[http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/about-us/corporation\\_profile.htm](http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/about-us/corporation_profile.htm)>
- [14] CZSO.CZ. Dopravní park – časové řady. [online]. [cit. 2013-28-02]. Dostupný z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni\\_park\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/dopravni_park_casove_rady)>
- [15] CZSO.CZ. Nehody v dopravě – časové řady [online]. [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/nehody\\_v\\_doprave\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/nehody_v_doprave_casove_rady)>
- [16] CZSO.CZ. Obyvatelstvo – roční časové řady. [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/obyvatelstvo\\_hu](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_hu)>
- [17] CZSO.CZ. Základní ukazatelé. [online]. [cit. 2013-04-08]. Dostupný z: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doszfu\\_a](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/doszfu_a)>
- [18] DICR.CZ. O drážní inspekci [online]. 2008 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>>
- [19] DOTACNI.INFO.CZ. OP Doprava pro období 2014 - 2020 [online]. 2013 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <http://www.dotacni.info/op-doprava-pro-obdobi-2014-az-2020/>
- [20] DUCR.CZ. [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.ducr.cz/>>
- [21] EC.EUROPA.EU. Available budget [online]. [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/thefunds/funding/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/funding/index_en.cfm)>
- [22] EC.EUROPA.EU. Doprava 2050 [online]. 2011 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/11\\_372\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/11_372_cs.htm)>
- [23] EC.EUROPA.EU. „Infrastructure“ Operational Programme, 2004 – 2006. [online]. [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/country/prordn/details.cfm?gv\\_PAY=CZ&gv\\_reg=ALL&gv\\_PGM=400&LAN=7&gv\\_per=1&gv\\_defL=7](http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details.cfm?gv_PAY=CZ&gv_reg=ALL&gv_PGM=400&LAN=7&gv_per=1&gv_defL=7)>
- [24] EC.EUROPA.EU. Operational Programme Transport. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/country/prordn/details\\_new.cfm?gv\\_PAY=CZ&gv\\_reg=ALL&gv\\_PGM=1023&LAN=7&gv\\_per=2&gv\\_defL=7](http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=CZ&gv_reg=ALL&gv_PGM=1023&LAN=7&gv_per=2&gv_defL=7)>
- [25] EESC.EUROPA.EU. What we do? [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-section-what-we-do>>

- [26] EIB.EUROPA.EU. Trans-European Networks. [online]. [cit. 2013-04-07]. Dostupné z: <<http://www.eib.europa.eu/projects/topics/tens/index.htm?lang=en>>
- [27] EIB.ORG. What is the EIB? [online]. [cit. 2013-06-03]. Dostupné z: <<http://www.eib.org/about/index.htm>>
- [28] EISLER, J., KUNST, J., ORAVA, F. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [29] ESA.INT. Space for Europe [online]. 2013 [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <[http://www.esa.int/About\\_Us/Welcome\\_to\\_ESA/Space\\_for\\_Europe](http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/Space_for_Europe)>
- [30] EUROAKTIV.CZ. Nástroj pro propojení Evropy [online]. 2012 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <<http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/nastroj-pro-propojeni-evropy-009484>>
- [31] EUROPA.EU. Agentury EU [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <[http://europa.eu/agencies/index\\_cs.htm](http://europa.eu/agencies/index_cs.htm)>
- [32] EUROPA.EU. EIB poskytuje další úvěr na městskou infrastrukturu v Olomouci [online]. [cit. 2013-05-29]. Dostupné z: <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_BEI-12-171\\_cs.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_BEI-12-171_cs.htm)>
- [33] EUROPARL.EUROPA.EU. Úvodní stránka [online]. [cit. 2013-04-07]. Dostupné z: <<http://www.europarl.europa.eu/committees/cs/tran/home.html#menuzone>>
- [34] EUROSOPKOP.CZ. Doprava [online]. 2013 [cit. 2013-02-19]. Dostupné z: <<https://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>>
- [35] FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. Společné politiky EU: Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7179-939-9.
- [36] JAKUBEC, I., EFMERTO VÁ, M., SZOBI, P., ŠTEMBERK, J. Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848- 1992. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1450-5.
- [37] JIHOVYCHOD.CZ. Programme documents. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.jihovychod.cz/en/pro-zadatele/documents>>
- [38] KÖNIG, P., LACINA, L. a kol. Rozpočet a politiky Evropské unie. Praha: C.H.BECK, 2004. ISBN 80-7179-846-0.

- [39] MDCR.CZ. Audit, kontrola a dozor [online]. 2006 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo\\_dopravy/Audit-kontrola-dozor/](http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Audit-kontrola-dozor/)>
- [40] MDCR.CZ. Dopravní politika ČR pro léta 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 [online]. 2013 [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BDD9A03D-2356-4428-A264-B3C7BF36A813/0/DP1420.pdf>>
- [41] NUTS2SEVEROZAPAD.CZ. Programový dokument. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <[http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025\\_ROP\\_SZ\\_cista\\_public.pdf](http://www.nuts2severozapad.cz/wp-content/uploads/2012/01/111025_ROP_SZ_cista_public.pdf)>
- [42] OPD.CZ. Programové dokumenty. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>
- [43] OPD.CZ. Výroční zprávy OPD. [online]. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/vyrocnizpravy-OPD>>
- [44] OPD.CZ. Základní informace. [online]. [cit. 2013-03-22]. Dostupné z: <<http://opd.cz/cz/Zakladni-informace>>
- [45] PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. Veřejný sektor - řízení a financování. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.
- [46] PELTRÁM, A. Dopravní politika. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova ráje Bělá pod Bezdězem, 2003. ISBN 80-901730-6-3.
- [47] PRŮŠA, J., a kol. Svět letecké dopravy. Praha: Galileo CEE Service ČR s. r. o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
- [48] RADA-SEVEROVYCHOD.CZ. Regionální operační program NUTS II Severovýchod. [online]. [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: <<http://www.rada-severovychod.cz/file/304/>>
- [49] REKTOŘÍK, J., HLAVÁČ, J., a kol. Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.
- [50] ROPSTREDNICECHY.CZ. Programové dokumenty k ROP. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=922ac186-949f-102b-acac-00e0814daf34>>
- [51] RR-JIHOZAPAD.CZ. Programovací dokument ROP Jihozápad.[online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/rop-jihozapad/pd-revize-c-.5-bezez.pdf>>

- [52] RR-JIHOZAPAD.CZ. Prováděcí dokument ROP Jihozápad.[online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/rop-jihozapad/pd-revize-c-.5-bezez.pdf>>
- [53] RR-MORAVSKOSLEZSKO.CZ. Regionální operační program Moravskoslezsko. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-moravskoslezsko.cz/file/2819/>>
- [54] RR-STREDNIMORAVA.CZ. Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <<http://www.rr-strednimorava.cz/file/498/>>
- [55] RSD.CZ. Silnice a dálnice v ČR 2007. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <[http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007/\\$file/RSD2007.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007/$file/RSD2007.pdf)>
- [56] RSD.CZ. Silnice a dálnice v ČR 2011. [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633e2faf9f4a1078c12578f80033a11e/\\$file/rsd2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633e2faf9f4a1078c12578f80033a11e/$file/rsd2011cz.pdf)>
- [57] RSD.CZ. Organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 2012 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.rsd.cz/Organizace-RSD>>
- [58] SFDI.CZ. [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.sfdi.cz/>>
- [59] SILNICE-ZELEZNICE.CZ. Rozvoj transevropských dopravních sítí [online]. 2009 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/>>
- [60] SPS Praha.CZ. Státní plavební správa [online]. 2001 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.spspraha.cz/>>
- [61] STRUKTURALNI-FONDY.CZ. Informace o fonděch. [online]. [cit. 2013-03-20]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>>
- [62] STRUKTURALNI-FONDY.CZ. OP Infrastruktura [online]. 2004 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA>>
- [63] STRUKTURALNI-FONDY.CZ. Regiony regionální politiky EU. [online]. [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Regiony-regionalni-politiky-EU>>

- [64] SYDOS.CZ. Ročenka dopravy ČR 2011 [online]. [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <[https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2011.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf)>
- [65] SZDC.CZ. Spolufinancování projektů z EU [online]. 2009 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>
- [66] Usnesení vlády č. 867: Dostupné na: <[http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni\\_webtest.nsf/0/A9396B86098ACA1FC1257ACD003EC9A4/\\$FILE/867%20uv121128.0867.pdf](http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/A9396B86098ACA1FC1257ACD003EC9A4/$FILE/867%20uv121128.0867.pdf)>
- [67] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- [68] Zákon č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
- [69] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu
- [70] ŽEMLIČKA, Z., MYNÁŘÍK, J. Doprava a přeprava. Praha: NADATUR, spol. s r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha A Fondy EU

Příloha B Poskytnuté prostředky z programu ISPA

Příloha C Výsledky regresní analýzy

Příloha D Relativní ukazatele jednotlivých prioritních os v rámci operačního programu  
Doprava

## **Příloha A**

### **Fondy EU**

Představují hlavní nástroj v oblasti realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Prostřednictvím fondů EU se rozdělují finanční prostředky ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony.

#### **Strukturální fondy EU**

Strukturální fondy (SF) jsou určeny pro chudší nebo jinak znevýhodněné regiony (např. venkovské a problémové městské oblasti, upadající průmyslové oblasti, oblasti s geografickým nebo přírodním znevýhodněním např. ostrovy, hornaté oblasti, řídké osídlené oblasti a pohraniční regiony). Finanční prostředky ze strukturálních fondů jsou čerpány na základě stanovených cílů a priorit a v rámci několikaletých cyklů, tzv. programových období (v současné době roky 2007 – 2013, bude následovat 2014 – 2020).

Existují dva strukturální fondy:

- **Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)** – hlediska objemu peněz je největším strukturálním fondů. Je zaměřen na modernizaci a posilování hospodářství. Zasahuje do mnoha oblastí, jelikož jeho prostředky jsou určeny na všechny tři cíle programovacího období 2007 – 2013. Z ERDF jsou podporovány investiční (infrastrukturní) projekty např. výstavba silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, rozvoj a obnova sportovních areálů, rekonstrukce kulturních památek, výsadba regenerační zeleně, výstavba či oprava infrastruktury pro poskytování zdravotní péče, zavádění služeb elektronické veřejné správy apod.
- **Evropský sociální fond (ESF)** – tento fond podporuje činnosti v oblastech zaměstnanosti a rozvoje lidských zdrojů. Svých cílů dosahuje např. posilováním sociálních programů členských států, pomáháním rizikovým skupinám obyvatel, podporou rovných příležitostí na trhu práce a zlepšováním mobility pracovních sil v rámci EU. Z ESF jsou podporovány neinvestiční projekty např. rekvalifikace nezaměstnaných, speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, děti, mládež, etnické menšiny a další znevýhodněné skupiny obyvatel, tvorba



inovativních vzdělávacích programů pro zaměstnance, rozvoj institucí služeb zaměstnanosti, rozvoj vzdělávacích programů, apod.<sup>126</sup>

Dříve do Strukturálních fondů EU patřil i Finanční nástroj na podporu rybolovu (FIFG) a Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond (EAGGF).

Finanční nástroj na podporu rybolovu patřil mezi strukturální fondy od roku 2006 a do programovacího období 2007 – 2013 nespadá. Prostředky z tohoto fondu byly určeny především na rozvoj chovu ryb, modernizaci loďstva, ochranu některých přímořských oblastí, vybavení rybářských přístavů, výrobu a ochod s rybími výrobky nebo podporu výroby.

Evropský zemědělský podpůrný a záruční fondy existuje od roku 1962. Mezi strukturální fondy EU patřila jeho podpůrná sekce do roku 2006. Poskytovala podporu modernizaci a zlepšování struktury ekonomických aktivit v zemědělství a na venkově. Od roku 2007 již do strukturálních fondů nespadá, financuje pouze aktivity společné zemědělské politiky EU.

### **Fond soudržnosti**

Fond soudržnosti (FS), který se nazývá také kohezní fond a liší od strukturálních fondů tím, že jsou určeny na podporu rozvoje chudších států, nikoli regionů. Stejně jako u ERDF jsou z něj podporovány investiční projekty, které jsou však zaměřeny na dopravní infrastrukturu většího rozsahu (např. transevropské sítě) a na ochranu životního prostředí, nově i na oblast energetické účinnosti a obnovitelné zdroje energie. Možnost čerpat finanční prostředky z FS mají členské státy, v kterých hrubý národní produkt nepřekročí 90% průměru EU a mají sestavený program vedoucí ke splnění podmínek hospodářského sbližování (tzv. konvergenční program).<sup>127</sup>

V oblasti dopravní infrastruktury se Fond soudržnosti zaměřuje na projekty většího rozsahu, jako jsou dálnice a silnice I. třídy, železnice, vodní doprava, řízení silniční, železniční, říční, námořní a letecké dopravy, městská doprava při dodržování zásad udržitelného rozvoje.

---

<sup>126</sup> STRUKTURALNI-FONDY.CZ. *Fondy Evropské unie*. [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>>

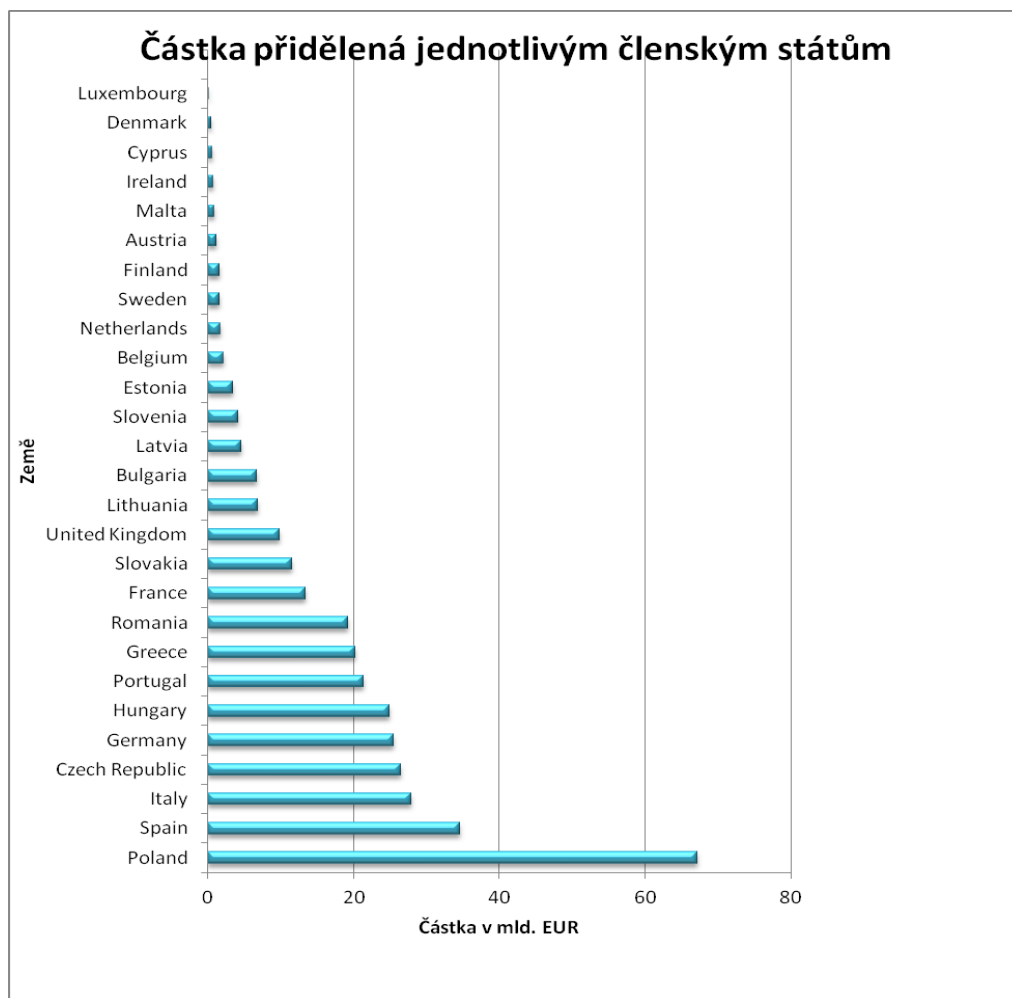
<sup>127</sup> STRUKTURALNI-FONDY.CZ. *Fondy Evropské unie: 26,7 miliard € pro Českou republiku* [online]. 2012 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>

## Příloha B

**Tabulka 37: Poskytnuté prostředky z programu ISPA**

PROJEKT ČÍSLO	Lokace	Typ	Celkové náklady	ISPA grant	Podíl ISPA na celk. nákladech
2000CZ/16/P/PT/002	Ústí n. Orlicí – Česká Třebová	modernizace železnic	30,5	14,3	47 %
2000CZ/16/P/PT/006	Záboří n. Labem – Přelouč	modernizace železnic	65,6	30,9	47 %
2000CZ/16/P/PT/003	Frýdek Místek – Dobrá	modernizace silnice R48	36,3	20,4	56 %
2000CZ/16/P/PT/001	obchvat Běloutína	modernizace silnice R48	30,0	17,1	57 %
2001CZ/16/P/PT/012	Dobrá-Tošanovice	modernizace silnice R48	36,5	19,8	54 %
2002CZ/16/P/PT/013	Zábřeh na Moravě - Krasíkov	modernizace železnic	143,1	72,8	51 %
2002CZ/16/P/PM/001	Obnova žel. tratí a silnic poškozených povodněmi 2002	opravy žel. tratí a silnic	17,6	15,0	85 %
2001/CZ/16/P/PT/009	Dálnice D8 - Úsek 807 Trmice - st. hranice	výstavba dálnice	133,1	61,8	46%
2002/CZ/16/P/PT/015	ETCS/ERTMS - Pilotní projekt Poříčany - Kolín	zavedení systému interoperability	9,8	7,4	75%
2000CZ/16/P/PA/001	Technická pomoc při přípravě projektů	technická pomoc	0,833	0,625	75 %
2001CZ/16/P/PA/003	Technická pomoc MD při řízení projektů a implementaci ISPA	technická pomoc	0,2	0,2	100 %
<b>TOTAL</b>			<b>503,533</b>	<b>260,325</b>	

Zdroj: Zdroj: MDCR.CZ. ISPA v sektoru dopravy. [online]. [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: [http://www.mdcrcz/cs/Evropska\\_unie/Fondy\\_EU/ISPA+v+sektoru+dopravy.htm](http://www.mdcrcz/cs/Evropska_unie/Fondy_EU/ISPA+v+sektoru+dopravy.htm)



**Graf 6: Celková částka přidělená z EU jednotlivým členským státům**

*Zdroj: EC.EUROPA.EU. Available budget [online]. [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/thefunds/funding/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/funding/index_en.cfm)>*

Graf č. 6 zobrazuje částky, které byly přiděleny jednotlivým členským státům v rámci operačních programů. Částky byly schváleny na začátku stávajícího období financování (2007 – 2013). Jedná se o celkové částky Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a Evropského sociálního fondu.

Největší částka byla přidělena Polsku, které na programovací období získalo částku 67,2 mld. EUR. Pro ČR bylo alokováno z rozpočtu EU celková částka 26,7 mld. EUR. ČR je čtvrtá země, které EU poskytla nejvíce finančních prostředků.

## Příloha C

Obrázek 4: Výsledky regresní analýzy

VÝSLEDEK								
<i>Regresní statistika</i>								
Násobné R	0,252057697							
Hodnota spoleh	0,063533083							
Nastavená hodn	-0,123760301							
Chyba stř. hodn	54,47012719							
Pozorování	7							
<i>ANOVA</i>								
	<i>Rozdíl</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>znamnost F</i>			
Regrese	1	1006,45479	1006,45479	0,339216909	0,585556			
Rezidua	5	14834,97378	2966,994756					
Celkem	6	15841,42857						
	<i>Koeficienty</i>	<i>chyba stř. hodno</i>	<i>t Stat</i>	<i>Hodnota p</i>	<i>Dolní 95%</i>	<i>Horní 95%</i>	<i>Dolní 95,0%</i>	<i>Horní 95,0%</i>
hodnota a	132,1358225	79,26014784	1,667115519	0,156367337	-71,6089	335,8805	-71,6089	335,8805
hodnota b	0,186632322	0,320441026	0,582423307	0,585556131	-0,63709	1,010352	-0,63709	1,010352
				Ho: koeficient je nevýznamný				
	pro hodnotu a			Ha: koeficient je významný				
	p>alfa - Ho nezamítáme			p>alfa	Ho nezamítáme			
				(alfa je 0,05)				
	pro hodnotu b							
	p>alfa - Ho nezamítáme							

*Zdroj: vlastní zpracování*

Pro vypracování regresní analýzy je použit MS Excel. Hodnota a představuje absolutní člen a hodnota b směrnici přímky grafu. Hladina významnosti je stanovena na 95 %, tedy z toho vyplývá, že hodnota alfa je 0,05.

Z výsledků regresní analýzy vyplývá, že proměnná Y není závislá na proměnné X. Tedy, že jak se bude měnit hodnota X neznamená, že se bude měnit i hodnota Y.

## Příloha D

Tabulka 38: Relativní ukazatelé jednotlivých prioritních os v rámci operačního programu Doprava (%)

	Celková alokace	%	Rovnoměrné čerpání	%	Skutečné čerpání	%
<b>PO1</b>	56761036317,00	100,00	40543597370,00	71,43	29483837824,00	51,9438
<b>PO2</b>	41773647692,00	100,00	29838319780,00	71,43	30818229282,00	73,77433
<b>PO3</b>	10175203940,00	100,00	7268002815,00	71,43	3102663160,00	30,49239
<b>PO4</b>	28279765351,00	100,00	20199832395,00	71,43	23195707202,00	82,02228
<b>PO5</b>	8552293153,00	100,00	6108780825,00	71,43	570311531,00	6,668522
<b>PO6</b>	3062614969,00	100,00	2187582121,00	71,43	2425244856,00	79,1887
<b>PO7</b>	1790716394,00	100,00	1279083139,00	71,43	497962588,00	27,80801
<b>Celkem</b>	150 395 277 816	100,00	107425198445,00	71,43	90093956443,00	59,90478

*Zdroj: vlastní zpracování na základě programového dokumentu OPD a výroční zprávy 2011 OPD*