



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

## ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE MORAVIAN-SILESIA REGION

### DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Michaela Grossmannová

### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. LUCIE VAŇKOVÁ , Ph.D.

BRNO 2022



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

## FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	NPC-SIE Stavební inženýrství – management stavebnictví
<b>Typ studijního programu</b>	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
<b>Specializace</b>	bez specializace
<b>Pracoviště</b>	Ústav stavební ekonomiky a řízení

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

<b>Student</b>	Bc. Michaela Grossmannová
<b>Název</b>	Dopravní infrastruktura v Moravskoslezském kraji
<b>Vedoucí práce</b>	Ing. Lucie Vaňková , Ph.D.
<b>Datum zadání</b>	31. 3. 2021
<b>Datum odevzdání</b>	14. 1. 2022

V Brně dne 31. 3. 2021

---

doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.  
Vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.  
Děkan Fakulty stavební VUT

## **PODKLADY A LITERATURA**

Kozumplíková, L., Chovancová, J., Korytářová, J.: Regionální ekonomie a politika, studijní opora VUT FAST, Brno, 2013

Korytářová, J., Hromádka, V.: Veřejné stavební investice I, studijní opora VUT FAST, Brno, 2007

Blažek, J., Uhlíř, D.: Teorie regionálního rozvoje, Univerzita Karlova, Praha, 2002. ISBN 80-246-0384-5

Peková, J., Pilný, J., Jetmar, M.: Veřejný sektor – řízení a financování. 1. Vydání. Praha, Wolters Kluwer ČR, 2012, ISBN 978-80-7357-936-4

Boháčková, I., Hrabánková, M.: Strukturální politika Evropské unie, C.H.Beck, Praha, 2009, ISBN 978-80-7400-111-6

Bínek, J. a kolektiv: Integrované nástroje rozvoje území: vývoj, současnost, nové impulzy. Brno: GaREP, spol. s r.o., 2015. 1. vydání. ISBN 978-80-905139-7-6

## **ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ**

Cílem práce je analýza dopravní infrastruktury ve vybraném regionu s ohledem na rozvoj regionu.

1. Regionální politika
2. Regionální rozvoj
3. Dopravní infrastruktura
4. Možnosti financování dopravní infrastruktury
5. Analýza dopravní infrastruktury v Moravskoslezském kraji
6. Vliv dopravní infrastruktury na rozvoj regionu

Požadovaným výstupem práce je zmapování situace dopravní infrastruktury v Moravskoslezském kraji a zhodnocení efektů investic do dopravní infrastruktury s ohledem na regionální rozvoj.

## **STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE**

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

---

Ing. Lucie Vaňková , Ph.D.  
Vedoucí diplomové práce

## **ABSTRAKT**

Tématem diplomové práce je dopravní infrastruktura v Moravskoslezském kraji. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část se zabývá charakteristikou regionu, regionálním rozvojem a dopravní infrastrukturou včetně jejího financování. Praktická část je zaměřena na analýzu dopravní infrastruktury kraje, která je podrobně zmapována a popsána. S využitím definic z teoretické části je zpracován výstup popisující vliv dopravní infrastruktury na rozvoj regionu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

regionální rozvoj, politika, region, dopravní infrastruktura, Moravskoslezský kraj, EU, dopravní síť, obslužnost

## **ABSTRACT**

The topic of diploma thesis is transport infrastructure in Moravian Silesian region. The thesis is separate to theoretical part and practical part. The theoretical part is focused on region characteristics, regional development and transport infrastructure including financing. The practical part is focused on analysis transport infrastructure in Moravian Silesian region, which is mapped and described in detail. Using the knowledge from the theoretical part, the outcome is described impact of transport infrastructure on the region development.

## **KEYWORDS**

regional development, regional policy, region, transport infrastructure, Moravian Silesian region, EU, transport network, serviceability

## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE**

Bc. Michaela Grossmannová *Dopravní infrastruktura v Moravskoslezském kraji*. Brno, 2021. 95 s. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce Ing. Lucie Vaňková , Ph.D.

## PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Dopravní infrastruktura v Moravskoslezském kraji* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 24. 5. 2021

---

Bc. Michaela Grossmannová  
autor práce

## PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Dopravní infrastruktura v Moravskoslezském kraji* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 24. 5. 2021

---

Bc. Michaela Grossmannová  
autor práce

## **PODĚKOVÁNÍ**

V první řadě bych ráda poděkovala své vedoucí diplomové práce paní Ing. Lucii Vaňkové, Ph.D. za odborné vedení, cenné připomínky a věnovanému času, kterými přispěla vypracováním této práce. Dále děkuji svým rodičům za podporu a možnosti studia.

# OBSAH

1	ÚVOD .....	10
2	REGION.....	11
2.1	Charakteristika regionů .....	11
2.2	Klasifikace územních jednotek.....	14
3	REGIONÁLNÍ POLITIKA.....	16
3.1	Definice regionální politiky.....	16
3.2	Cíle a motivy regionální politiky.....	17
3.3	Nástroje regionální politiky .....	19
3.4	Zdroje financování regionální politiky .....	21
3.4.1	Rozpočet krajů .....	21
3.4.2	Fondy EU .....	23
4	REGIONÁLNÍ ROZVOJ.....	26
4.1	Demografická situace .....	27
4.1.1	Posouzení demografické struktury obyvatel .....	27
4.1.2	Vývoj celkového počtu obyvatel.....	27
4.2	Ekonomická úroveň regionů .....	29
4.2.1	Hrubý domácí produkt .....	30
4.2.2	Míra nezaměstnanosti.....	31
4.2.3	Velikost příjmů .....	32
4.3	SWOT analýza .....	33
5	OBECNÉ ČLENĚNÍ INFRASTRUKTURY.....	34
5.1	Dopravní infrastruktura .....	35
5.2	Členění dopravní infrastruktury .....	36
5.2.1	Silniční doprava .....	36
5.2.2	Železniční doprava .....	38
5.2.3	Vodní doprava .....	39
5.2.4	Letecká doprava .....	40



6	FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	42
6.1	Subjekty dopravní infrastruktury.....	43
6.1.1	Ministerstvo dopravy .....	43
6.1.2	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) .....	44
6.1.3	Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD).....	45
6.1.4	Správa železnic (SŽ) .....	45
6.1.5	Ředitelství vodních cest (ŘVC) .....	46
6.2	Zdroje financování dopravní infrastruktury .....	46
7	CHARAKTERISTIKA MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE .....	48
7.1	Poloha a geografie kraje .....	48
7.2	Demografie kraje .....	49
7.3	Rozpočtová struktura kraje.....	50
7.4	Dopravní infrastruktura v kraji.....	53
7.4.1	SWOT analýza .....	54
7.4.2	Silniční doprava .....	57
7.4.3	Železniční doprava .....	68
7.4.4	Letecká doprava .....	73
7.4.5	Cyklistická doprava.....	75
7.4.6	Veřejná autobusová doprava a MHD.....	77
7.5	Vize kraje .....	79
8	MOŽNÉ NÁVRHY ROZVOJOVÝCH PROJEKTŮ V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	82
9	ZÁVĚR .....	88
	ZDROJE.....	89
	SEZNAM ZKRATEK.....	92
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	93
	SEZNAM TABULEK.....	94
	SEZNAM GRAFŮ.....	95

# 1 ÚVOD

Hlavním předmětem této diplomové práce je analýza dopravní infrastruktury v Moravskoslezském kraji s ohledem na rozvoj regionu.

V teoretické části je popsána charakteristika regionu, kde jsou vysvětleny a rozříděny klasifikace územních jednotek. Definice regionální politiky, její cíle, nástroje i zdroje financování. Regionální rozvoj definující ekonomickou úroveň a demografickou situaci, která je následně vyhodnocována v praktické části v rámci Moravskoslezského kraje. Nezbytnou částí je i obecná definice veřejné infrastruktury, která se dělí na technickou a dopravní infrastrukturu, občanské vybavení a veřejné prostranství. Na základě zadání diplomové práce je následně podrobněji popsána dopravní infrastruktura, její členění a zdroje financování.

Praktická část této diplomové práce je směřována na charakteristiku Moravskoslezského kraje a jeho dopravní infrastrukturu. Pro lepší představení kraje je vytvořena SWOT analýza popisující současný stav dopravní infrastruktury. Jsou zde definovány její silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, pomocí kterých lze lépe definovat strategické plány rozvoje kraje. Jako další užitečný nástroj pro tvoření rozvojových strategií jsou ukazatele regionálního rozvoje, které jsou čerpány na základě Českého statistického úřadu. V praktické části jsou použity ukazatele jako hrubý domácí produkt na jednoho obyvatele, míra nezaměstnanosti a pohyb obyvatel, které jsou z části také ovlivňovány současným stavem dopravní infrastruktury v kraji. Je zde zobrazena a popsána krajská rozpočtová struktura a investice do oblasti dopravy. Na základě poskytnutých zdrojů krajského úřadu je podrobně popsán veškerý druh dopravy, které jsou v kraji umožněny a jejich stav. Jsou zobrazeny vývoje počtu přepravovaných cestujících, či vývoj využívání různých druhů přepravy v kraji. Investice páteřních i vedlejších dopravních sítí regionálního a transevropského významu jsou zmapovány a následně vyhodnoceny.

Na závěr je vyhodnoceno ovlivnění dopravní infrastruktury na rozvoj regionu a možné návrhy rozvojových projektů ve střednědobých i dlouhodobých výhledů.

## 2 REGION

*„Region je územní celek vymezený pomocí administrativních hranic krajů, okresů, správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem, správních obvodů obcí s rozšířenou působností obcí nebo sdružení obcí, jehož rozvoj je podporován podle zákona o podpoře regionálního rozvoje“ [1, str. 69]*

Pojem region je dlouho obecně známý, avšak dosud neexistuje správná definice, protože se používá v různých smyslech, souvislostí a významech. Jako nejobvyklejší definici lze region vystihnout jako geografický celek nebo vzniklé celky umělým vyčleněním části teritoria z národní ekonomiky. Region lze tedy chápat jako ekonomickou jednotku, ale také jako prostor, ve kterém žijí lidé vytvářejících určitý emocionální vazby, který je propletený s ostatními lidmi v regionu či mimo něj, jejich zkušenosti, znalosti a schopnosti reagovat na určité podmínky. [2]

### 2.1 Charakteristika regionů

Pro lepší rozlišení regionů se používají různé charakteristiky, kterými mohou být:

- **Kulturní charakteristiky**, kde se řeší např. používaný jazyk (např. v Belgii se objevují regiony vlámský a valonský, kde se používají odlišné jazyky);
- **Fyzikální charakteristiky**, která vystihuje charakter krajiny (např. jestli jde o region hornatý, pobřežní, či zalesněný);
- **Klimatické charakteristiky**, kde se jedná o podnebí krajiny např. arktické, dešťové tundry, poušť
- **Etnické původy**, např. Katalánsko ve Španělsku, Wales aj.

Prostorové území je další možné zatřídění regionů, charakterizující velikost prostorových útvarů, ve kterých region leží. Dělí se na:

- **Subnárodní území** (částečné území jednoho státu, např. Moravskoslezsko, Středozápad USA)
- **Nadnárodní území** (seskupení státu, např. Skandinávie, Benelux)
- **Transnárodní území** (část území dvou nebo více států, např. Beskydy, Těšínské Slezsko) [2]

Dalším charakteristickým znakem regionu je **struktura**. Ta charakterizuje stejnorodost nebo naopak nestejnorodost daného regionu. Rozlišujeme dva základní typy regionální struktury:

➤ Homogenní region

Vyznačuje stejnorodost ve souvislosti k určitému kritériu, kdy regiony zobrazují jednotné územní charakteristiky ve sledovaných oblastech. Takové regiony lze definovat podle:

- Přírodních charakteristik (horské)
- Zemědělských činností (vinařské, ovocnářské)
- Ekonomické orientace (turistické, sklářské, textilní)
- Socioekonomické úrovně (rozvinuté, zaostalé)
- Sociálních charakteristik (s výskytem kriminality, sociálně problémové), apod.

Pro lepší koordinaci regionální politiky a snazší vypracování strategie evropského regionálního plánování se pomocí analyticko-poznávací regionalizace vyčlenilo území členských států Evropy na územní celky, které mají stejnorodé základní znaky. Zde jsou uvedeny následující typy dle rozlišení podle charty evropského regionálního plánování:

▪ Venkovská území

Území, kde převládají zemědělské funkce s velkým vlivem. V takových oblastech je důležité tvořit odpovídající životní podmínky z ekonomického, sociálního, kulturního a ekonomického hlediska, infrastrukturu a vybavení. Při rozvoji v těchto oblastech je důležité brát ohled na uchování a ochraně přirozené krajiny.

▪ Městská území

Podílejí se na rozvoji Evropy a velkým problémem je kontrola růstu těchto území. Aby byla městská struktura vyvážená, vyžaduje soustavnou realizaci územních plánů a ekonomický rozvoj, při kterých nebudou narušeny životní podmínky obyvatel měst. Je zde důležité klást důraz na zkvalitnění ochrany životního prostředí a hromadné městské dopravy a také se zaměřit na hrozbu nadměrné migrace obyvatel z center do periferních oblastí.

▪ Pohraniční území

Koordinovaná mezistátní politika je klíčová. Jedná se o otevření hranic, zabezpečení pohraniční spolupráce a využívání společné infrastrukturní zařízení. V pohraničních územích nesmí být realizován žádný projekt, při

kterém mohou docházet škodlivé následky pro prostředí sousedních zemí bez předešlé konzultace.

- Horská území

Jsou tzv. pokladnicemi přírodních zdrojů, které se musí zachovat a zaměřit se na jejich prostorové uspořádání. Velmi často tato území chátrají kvůli velké koncentraci všemožných aktivit, proto je zapotřebí sledovat jejich zemědělské, ekologické, ekonomické a kulturní využití.

- Strukturálně slabá území

Již podle názvu je patrné, že se jedná o území požadující zvláštní pomoc. Vyskytuje se zde nevyvážený poměr mezi pracovními nabídkami a bydlením, protože k ekonomickému rozvoji dochází velmi pomalu a z historických důvodů se životní a pracovní úroveň zlepšuje velmi málo.

- Upadající území

Oblasti, které jsou nejvíce ohroženy, jelikož zde dochází k negativním změnám kvůli stárnutí infrastruktury, strukturálních změn v průmyslu a žádají si velkou pozornost.

- Pobřežní území a ostrovy

Jelikož se jedná o oblast s bohatým turismem, je nutné se zaměřit na rozvoj dopravy a hromadné turistiky, budování průmyslu na pobřežích, ostrovech a na moři. Nesmí se však zapomínat na vyvážený rozvoj a koordinovanou urbanizaci s ohledem na ochranu životního prostředí vůči souši, moři a na možnosti námořní dopravy. [1]

➤ Nehomogenní (nodální) region

Často se lze setkat s označením heterogenní, spádové, nodální nebo uzlové. Vyznačuje nestejnorodost, ale zato funkční jednotnost. Vymezují se na základě vnitřních složek (území příroda, ekonomické aktivity atd.) a jejich vzájemných vztahů. Důležitou vazbou je především propojení mezi centrem (uzlem) a jeho zázemím. Jako příklad nodálního regionu lze uvést jako oblast, kde lidé dojíždějí nakupovat či dojíždějí do svého zaměstnání. [1][2]

## 2.2 Klasifikace územních jednotek

Území České republiky je rozděleno na obce a kraje pro potřeby administrativních a statistických potřeb. V Evropské unii je možné se setkat s jednotnou klasifikací NUTS.

### *Územní uspořádání České republiky*

V České republice existuje dvoustupňový systém územní samosprávy. Ústava České republiky uvádí členění na základní a vyšší územní samosprávné celky, kdy základní samosprávné celky představují obce a vyšší samosprávné celky představují kraje. U územní samosprávy se nejedná o hierarchickou strukturu, tzv. nadřízenost a podřízenost, ale každé území je samosprávný celek a má své samostatné oprávnění, do kterých nemůže zasahovat jiný územní samosprávný celek.

**Kraj** je územím společenstvím občanů, které má právo na vlastní samosprávu, která je definovaná v rozsahu, který stanovuje zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské řízení). Pečuje o všestranný rozvoj svého území na základě potřeby svých občanů. Má vlastní majetek a vlastní příjmy, které jsou vymezené zákonem a hospodaří s nimi za podmínek stanovených zákonem podle vlastního rozpočtu. Mezi orgány kraje patří rada, hejtman a krajský úřad. [5]

**Obec** tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce. Obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů, definována zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). Z právního hlediska vystupuje jako veřejnoprávní korporaci, která má vlastní majetek. V právních vztazích vystupuje svým jménem a má odpovědnost vyplývající z těchto vztahů. [6]

**Okres** jsou územní jednotky středního stupně, která společně s kraji a obcemi dělila Českou republiku. V roce 2002 okresní úřady ukončily svou činnost v rámci druhé fáze reformy územní správy. Územní okresy však zůstávají platné dodnes a určité prvky výkonu státní správy stále využívá toto rozdělení (např. soudy, úřady práce, archivy). [7]

### *Evropská klasifikace*

V roce 1970 poukázal Evropský statistický úřad (Eurostat) na potřebu srovnatelných regionálních dat v Evropě. Od roku 1988 se tedy používá klasifikace NUTS, která byla sestavena pro lepší sběr, přípravu harmonizace regionálních statistik v Evropské unii a využívá se k statickému monitorování, analýzám sociální a ekonomické situace v regionech a pro potřeby přípravy realizace a hodnocení regionální politiky. [2]

### ***Klasifikace CZ-NUTS***

Na základě ústavního zákona byla v roce 2000 Česká republika rozdělena na 14 krajů. Po dohodě s Eurostatem zavedl Český statistický úřad v souladu ústavního zákona a usnesení vlády České republiky č. 707 „Klasifikaci územních statistických jednotek – CZ-NUTS“, která nahradila původní číselník krajů a okresů.

Pro potřeby statického a analytického hlediska se klasifikace územních jednotek vymezují následovně:

- NUTS 1 – celé území České republiky
- NUTS 2 – regiony
- NUTS 3 – kraje

Dále se také lze setkat s rozšířením na:

- NUTS 4 – okresy
- NUTS 5 – obce [2]

*Tabulka č. 1 - Klasifikace územních statistických jednotek CZ-NUTS*

<b>NUTS 1</b>		<b>NUTS 2</b>		<b>NUTS 3</b>	
<b>území</b>	<b>kód</b>	<b>region soudržnosti</b>	<b>kód</b>	<b>kraj</b>	<b>kód</b>
<b>Česká republika</b>	<b>CZO</b>	Praha	CZ01	Hlavní město Praha	CZ010
		Střední Čechy	CZ02	Středočeský kraj	CZ020
		Jihozápad	CZ03	Jihočeský kraj	CZ031
				Plzeňský kraj	CZ032
		Severozápad	CZ04	Karlovarský kraj	CZ041
				Ústecký kraj	CZ042
		Severovýchod	CZ05	Liberecký kraj	CZ051
				Královohradecký kraj	CZ052
				Pardubický kraj	CZ053
		Jihovýchod	CZ06	kraj Vysočina	CZ061
				Jihomoravský kraj	CZ062
		Střední Morava	CZ07	Olomoucký kraj	CZ071
				Zlínský kraj	CZ072
		Moravskoslezsko	CZ08	Moravskoslezský	CZ080

*Zdroj: vlastní zpracování dle [1]*

### 3 REGIONÁLNÍ POLITIKA

Regionální politika má vliv na geografické rozmístění ekonomických zdrojů a činností na celém území státu. Má za úkol postupně zmírňovat rozdíly mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů a obstarat jejich harmonický vývoj. Slabším regionům, kde je vysoká nezaměstnanost, ekonomicky napomáhá k jejich růstu, kontroluje a reguluje ekonomické aktivity v ekonomicky vyspělejších regionech.

#### 3.1 Definice regionální politiky

Regionální politika má mnoho definic. Je nutné si při definování stanovit její cíle, nástroje a nositele, aby se mohla realizovat. Regionální politika lze definovat jako soubor opatření a nástrojů, který zmírňuje nebo odstraňuje rozdíly v ekonomickém rozvoji dílčích regionů. Je součástí státní politiky, které je chápána jako činnost ovlivňující rozmístění hlavních ekonomických zdrojů a aktiv na celém území státu, tím redukuje rozdíly mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů a zabezpečuje jim vyvážený rozvoj. Napomáhá růstu stupně ekonomické aktivity v území, kde je velká nezaměstnanost s malými nadějemi na přirozený ekonomický růst, a naopak kontroluje ekonomické aktivity v územích, které mají nadměrný růst. Tuto politiku lze aplikovat za splnění tří základních předpokladů, kterými jsou:

- Existence meziregionálních rozdílů,
- Politické vůle problémy řešit,
- Ekonomické možnosti problémy řešit. [1]

Historickým vývojem odlišujeme dvě základní pojetí regionální politiky. Zhruba do poloviny 70. let se používalo starší pojetí tzv. tradiční regionální politika, která je typická tím, že se obvykle zaměřuje na oblasti, ve kterých dlouhou dobu nedocházelo ke změnám či geografickém vymezení a orientuje se na rozdíly regionů, které jsou vysoce rozvinuté a na regiony, které zaostávají. Od poloviny 70. let se začal používat tzv. nový koncept regionální politiky, který se současné době objevuje ve většině evropských zemí. [2] Rozdíly jsou znázorněny v tabulce č. 2.



Tabulka č. 2 - Základní pojetí regionální politiky

ATRIBUT	REGIONÁLNÍ POLITIKA	
	TRADIČNÍ	SOUČASNÁ
regiony	geograficky relativně stálé problémové regiony	geograficky relativně rychle se měnící problémové regiony
problémy	rozvinutost/zaostalost	strukturální změny
strategie	regionální růst	regionální inovace
nástroje	meziregionální přerozdělování	mobilizace vnitřních zdrojů
orientace na	kapitál, suroviny, velké firmy	informace, technologie, služby, malé a střední firmy
organizační forma	centralizace	decentralizace

Zdroj: vlastní zpracování dle [2]

V posledních letech byly vyzorovány strukturální změny, které poukázaly na rychlejší geografické pohyby regionálních problémů, kdy si bylo možné povšimnout na zajímavý vývoj v regionech, které byly dlouhou dobu opomíjeny a považovány za méně rozvinuté a nyní jsou v regionech preferovány vysoce inovativní činnosti. V 70. letech bylo zjištěno, že existující regionální politika není dostatečně schopna reagovat na určité změny a je potřeba jí převést na jednotlivé regiony. Vznikají tak tři základní úrovně regionální politiky:

- Regionální (např. města, obce)
- Národní (např. vláda ČR)
- Nadnárodní (např. evropská komise) [2]

### 3.2 Cíle a motivy regionální politiky

Vytvoření podmínek k zabránění vzniku nadměrných rozdílů ve vývoji a zvýšení konkurenceschopnosti regionální a národní ekonomiky v mezinárodním měřítku jsou hlavními cíli regionální politiky. [2]

Ke splnění cílů regionální politiky je potřeba využít různé postupy k jednotlivým regionům a odstranit rozdíly mezi nimi. Pokud jsou regiony poněkud slabší a problémové, jsou jim poskytovány různé výhody, naopak ostatní regiony jsou v pozici opačné strany a jsou na ně uvaleny různé omezení. Z globálního hlediska lze spatřovat motivy ve čtyřech rovinách:

- ekonomické,
- sociální,
- politické,
- ekologické. [4]

**Ekonomické motivy** jsou často označovány za ty nejdůležitější. Většina problémových oblastí trpí vysokou nezaměstnaností, proto je základem plné využití všech výrobních faktorů, hlavně pracovní síly. V minulosti se regionální politika snažila tento problém řešit pomocí přesunem pracovníků z regionů, kde byla vysoká nezaměstnanost do regionů s vysokou pracovní nabídkou. V současnosti tento problém řeší opačně, a to přesunem práce za pracovníky.

Dalším důležitým faktorem jsou náklady na přelidnění ve vysoce urbanizovaných zemích. Pokud se v regionu zvyšuje počet obyvatel, zvyšují se náklady přelidnění na hlavu. Úkolem regionální politiky je udržet optimální velikost a nedovolit rozrůst města nad jejich míry. [4]

**Ekologické motivy** jsou brány jako jedny z nejdůležitějších již od 70. let, kdy se zájmovými oblastmi regionální politiky stali oblasti méně vyvinuté, ale také oblasti s přelidněnou aglomerací, kde vzniká velká zátěž na obyvatelé a na životní prostředí. V takových oblastech vzniká větší podíl zastavěných ploch, nedostatek v technické infrastruktuře, znečištění vod, ovzduší apod. [4]

**Sociální motivy** byly do 50. let označovány jako nejdůležitější motivy regionální politiky. Od té doby se dostaly do popředí spíše ekonomická hlediska, avšak sociální důvody mají dodnes své místo.

Jeden z hlavních důvodů vzniku regionální politiky je zajistit každému práci, kdy je potřeba myslet i na to, že při regionální nerovnováze není možné dosažení úplné zaměstnanosti, pokud jsou regiony vedeny z centrální úrovně.

Dalším faktorem je regionální rozdělení příjmů. Tato diferenciací vzniká v závislosti na několika faktorech, jako jsou například situace na trhu práce nebo ekonomickou strukturou. Regionální politika se tedy snaží o opatření, která vedou ke zmírnění nadměrné diferenciací v příjmové oblasti. [4]

**Politické motivy** jsou velmi sporné v rozlišení se sociálními motivy. Politické motivy mají dopad na nespravedlivé rozdíly v průměrných reálných příjmech na hlavu. Lidé jsou si více vědomi své situace v méně rozvinutých regionech než lidé žijících v prosperujících regionech. Taková situace vede k rozdílným volebním výsledkům a nepřátelským postojům vůči státní politice.

### 3.3 Nástroje regionální politiky

Nástroje regionální politiky lze chápat jako pomůcky k výkonu, které podporují dosažení rozvojových cílů v daném území. Existují hlavní dvě skupiny nástrojů rozvoje:

- Finanční nástroje
  - Neinvestiční a investiční pobídky (např. granty, úvěry, dotace)
  - Kapitálové podílnictví
  - Daňové zvýhodnění (např. slevy na daních)
  - Rozpočtové zvýhodnění (např. dotace)
- Nefinanční nástroje
  - Administrativní nástroje (např. legislativa)
  - Institucionální nástroje (např. různé instituce, programování, řízení rozvoje)
  - Věcné a jiné nefinanční nástroje (např. propagace, poradenství)

Regionální rozvoj má velké množství aktivit, které nelze zahrnout pouze do regionální politiky, která tvoří samotné jádro. Proto nástroje, které se uplatňují na státní, krajské a obecní úrovni jsou mnohem rozmanitější a dochází k jejich rozšíření na následující nástroje:

- Administrativní (legislativa, organizační normy)
- Koncepční (strategie, plány, programy, politické deklarace, územně plánovací dokumenty)
- Institucionální (instituce, spolupráce, regionální management)
- Věcné (infrastruktura, poskytnutí prostor a služeb, poradenství)
- Sociálně-psychologické (vzdělávání, komunikace, motivace)
- Finanční (dotace, granty, systémy finančních podpor)

Tato navržená struktura rozvíjí nefinanční nástroje více detailněji a je využívána jako klasifikace nástrojů rozvoje venkova specifické části regionů, resp. regionálního rozvoje. Je důležité si položit otázku, jestli je vhodné jejich společného užití k uplatnění nástrojů k rozvoji území po zvážení jejich potencionálních dopadů či schopnosti účastníků tyto nástroje vhodně použít. Je třeba nezapomenout na to, že pro každou úroveň veřejné správy

jsou vhodnější a reálnější jiné podoby nástrojů, u kterých je třeba usilovat o nalezení správné kombinace pro daný subjekt v daném území, protože na účinnost těchto nástrojů a opatření má vliv mnoho faktorů, které ve spojení s vybranými oblastmi mohou nabírat určitá specifika.

Je třeba zohlednit nevyváženost nástrojů v různých složek regionů, kdy soustředění pouze na nejdostupnější nástroje může vést až k rozvojovým nesprávnostem či deformaci celého území (např. hospodářské x sociální x environmentální oblasti). Proto je potřeba brát rozvíjená území jako provázaný soubor, který se bude vyrovnaně rozvíjet ve všech oblastech. [1]

V ostatních literaturách se lze setkat s rozdělením nástrojů regionální republiky na:

➤ Makroekonomické nástroje

Využívají se k řešení regionálních problémů, které jsou silně omezeny národohospodářskými cíli jako jsou například udržení inflace na určité úrovni nebo vyrovnanost platební bilance. Dělí se na:

- fiskální politiku,
- monetární politiku,
- protekcionismus. [4]

➤ Mikroekonomické nástroje

Hlavní posláním těchto nástrojů je ovlivňování rozhodování o prostorových uspořádání ekonomických subjektů. Záleží zde na tom, na který ekonomický subjekt jsou nástroje zaměřeny. Dělí se na:

- realokace pracovních sil
- realokace kapitálu [4]

➤ Ostatní nástroje

Tyto nástroje nemají primární ekonomický obsah a jsou používány velmi málo. Mezi tyto nástroje patří:

- administrativní nástroje
- institucionální nástroje [4]

### 3.4 Zdroje financování regionální politiky

Jednou z nutností ke správnému fungování regionální politiky je finanční pokrytí její aktivit. Takové zdroje lze rozdělit podle mnoha kritérií. Jedna z nich je původ poskytovatele, která se vzhledem k české veřejné správě dělí na dvě skupiny:

- Vnitřní zdroje
  - Státní fondy,
  - Státní rozpočet,
  - Rozpočty krajů a obcí,
  - Soukromý sektor,
  - Ostatní veřejné zdroje,
- Vnější zdroje
  - Fondy EU
  - Fondy jiných organizací.
  - Vnější soukromé zdroje.

#### 3.4.1 Rozpočet krajů

Na základě zpracování diplomové práce, je potřeba pozastavit se nad bližší specifikaci rozpočtech krajů. V rámci rozpočtového období, kterým je kalendářní rok má stát, kraj a obec k dispozici pro své hospodaření finanční prostředky, které představují veřejné finance. Veřejný rozpočet představuje hlavní finanční nástroj obsahující základní informace o příjmech a výdajích kraje. Konečný stav rozpočtu může být trojí – vyrovnaný, kdy se příjmy rovnají výdajům, přebytkový, kde je velikost příjmu větší než velikost výdajů a schodkový neboli deficitní, u kterého výdaje převyšují příjmy.

Stanovené příjmy kraje jsou většinou jen předpověď z minulých let, právních předpisů a vztahů k ostatním rozpočtům. Představují daňové a nedaňové příjmy, dotace a kapitálové příjmy. Daňové příjmy se nedají nijak ovlivnit a představují finanční prostředky ze státního rozpočtu. Představují např. poplatky za správní činnosti či v oblasti životního prostředí poplatky za komunální odpad. Nedaňové příjmy představují poplatky za služby, které kraj občanům nabízí, např. příjmy ze služeb a nájmu. Výše těchto příjmů jsou v závislosti na rozsahu činnosti kraje. Kapitálové příjmy vznikají při prodeji majetku kraje (např. prodej pozemků). Dotace představují finanční prostředky z veřejného rozpočtu státu, rozpočtu Evropské unie a přesně definovaných programů, na kterých se podílí také veřejné rozpočty ostatních států. Tyto finanční prostředky jsou poskytovány pouze za přesně stanovených účelů a splnění stanovených podmínek. [8]

Tabulka č. 3 - Poskytovatelé dotací

Poskytovatel	Název
Evropská unie	Strukturální fondy
	Komunitární programy
Česká republika	Státní fond životního prostředí
	Státní fond dopravní infrastruktury
	Revolvingový fond MŽP
	Státní fond kultury České republiky
	Státní fond rozvoje a bydlení
	ostatní grantové programy jednotlivých resortů
Program Švýcarsko - české spolupráce	Švýcarské fondy
Island, Norsko, Lichtenštejnsko	EHP - fondy založené nečlenskými státy
Kraje	Krajské dotační programy
Nestátní neziskové organizace a nadace	Dotační programy nestátních neziskových organizací a nadací

*zdroj: vlastní zpracování dle [8]*

Výdaje představují nástroj politiky krajské samosprávy. Výdaje veřejné správy se dělí na dva druhy – obligatorní a účelové. Účelové výdaje již podle názvu značí, že se jedná o výdaje použité na účely, které využívají kraje v souladu s jejich politikou. Obligatorní výdaje jsou předurčeny zákonem nebo dohodami. Rozpočtová skladba třídí výdaje na kapitálové a běžné. Kapitálové výdaje krajů představují investice, nákup akcií a jiných majetkových podílů, kapitálové transfery, investiční půjčky a ostatní kapitálové výdaje. Běžné výdaje kraje jsou naopak neinvestiční nákupy, transfery, půjčky a ostatní běžné výdaje. Krajské výdaje se dále začleňují podle určení prostředků na výdaje. Představují výdaje na vlastní činnost kraje, na protiplnění uzavřených smluv, nenávratné dotace poskytované např. neziskovým organizacím a uskutečněné výdaje při sdružování finančních prostředků. [9]

### 3.4.2 Fondy EU

Od roku 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie, vznikla možnost čerpat finanční prostředky z fondů poskytovaných Evropskou unií. Strukturální fondy, kohézní fond a iniciativa společenství byly vytvořeny k financování jasně stanovených cílů do chudších regionů členských států. [10]

V rámci sedmiletých cyklů jsou evropskou unií realizovány cíle strukturální a regionální politiky, na základě kterých jsou pro členské státy zpracovány vždy nové programové dokumenty. Ty obsahují rozpočet, jasně definované cíle a priority, kterým se členské státy snaží dosáhnout v daném období v souladu se základními strategickými dokumenty EU.

Česká republika se již zúčastnila těchto programových období:

- Programové období 2004–2006
- Programové období 2007–2013
- Programové období 2014–2020
- Programové období 2021–2027

Strukturální fondy (SF) jsou nástroje regionální politiky. V současné době se SF nazývá ESI fondy – Evropské strukturální a investiční fondy. Peníze jsou z fondů čerpány dlouholetých cyklech v souladu definovaných cílů a priorit. V této době existují následující strukturální a investiční fondy, ze kterých lze čerpat finanční prostředky:

- Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR)
  - Zaměřen na modernizaci a posilování hospodářství.
  - Podporuje investiční (infrastrukturní) projekty, např. výstavba silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, rozvoj a obnova sportovních areálů či kulturních památek, infrastruktura do zdravotní péče apod.
- Evropský sociální fond (ESF)
  - Zaměřen na neinvestiční (neinfrastrukturní) projekty.
  - Podpora v oblastech zaměstnanosti a rozvoje lidských zdrojů, např. speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, znevýhodněných skupin obyvatel, dětí, mládeže či rekvalifikace nezaměstnaných apod.
- Fond soudržnosti (FS)
  - Také nazývaný jako Kohézní fond
  - Zaměřen na podporu rozvoje chudších států, nikoliv regionů.
  - Podporuje investiční (infrastrukturní) projekty, ale se zaměřením na dopravní infrastrukturu většího rozsahu, kterými jsou např. transevropské

sítě. Dále se zaměřuje na ochranu životního prostředí, oblast energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie.

- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV)
  - Zaměřen na podporu rozvoje venkova.
  - Podporuje zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství, lesnictví, zlepšení životního prostředí a krajiny, kvalitu života ve venkovských oblastech.
- Evropský námořní a rybářský fond (ENRF)
  - Zaměřen na podporu rybolovu.
  - Podporuje projekty, které vedou k vyšší konkurenceschopnosti a ochraně životního prostředí, aktivity týkající se mořského a vnitrozemského rybolovu či modernizace plavidel, zpracovatelského průmyslu apod.

Prostřednictvím těchto fondů je možné čerpat prostředky přes jednotlivé operační programy, které jsou vymezeny vládou České republiky. V programovém období 2021–2027, lze čerpat z devíti národních operačních programů, které jsou rozděleny podle témat. V tabulce č. 4 jsou všechny tyto operační programy uvedeny spolu s jednotlivými ministerstvy, která jsou za ně odpovědná. [11]

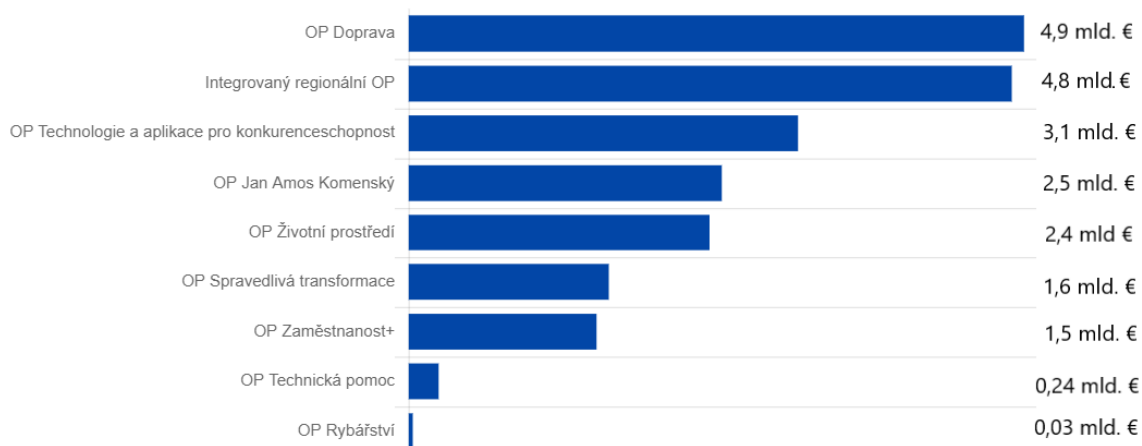
*Tabulka č. 4 - Operační programy a řídicí ministerstva*

Název operačního programu	Zodpovídá
OP Doprava	Ministerstvo dopravy
Integrovaný regionální operační program	Ministerstvo pro místní rozvoj
OP technologie a aplikace pro konkurenceschopnost	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OP Jan Amos Komenský	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
OP Životní prostředí	Ministerstvo životního prostředí
OP Spravedlivá transformace	Ministerstvo životního prostředí
OP Zaměstnanost+	Ministerstvo práce a sociálních věcí
OP Rybářství	Ministerstvo zemědělství
OP Technická pomoc	Ministerstvo pro místní rozvoj

*Zdroj: vlastní zpracování dle [11]*



Alokace Evropských strukturálních a investičních fondů mezi programy v aktuálním období 2021-2027 je znázorněno v grafu č. 1.



Graf č. 1 - Alokace ESI mezi programy v programovém období 2021-2027 [zdroj: [11]]

## 4 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Pod tímto pojmem si lze představit soubor procesů, které probíhají v rámci regionu a přispívají hlavně k pozitivním změnám v sociálně ekonomické situace regionu. Regionální politika podporuje tento rozvoj, kdy smyslem je snižování regionálních nerovností a podpořit ekonomický růst a cílem zlepšení kvality života lidí v regionech. [2]

Chápání regionálního rozvoje z praktického hlediska znamená schopnost regionu využít potenciál daného území, který vzniká za příčinou prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využitím přírodních zdrojů. Hlavním úkolem rozvoje je dosáhnout k lepší životní úrovni, k vyšší konkurenceschopnosti soukromého sektoru i k lepšímu stavu životního prostředí.

Existuje mnoho hledisek, ze kterých lze rozvoj posuzovat. Jsou to například:

- Hledisko členění regionu dle velikosti (posouzení rozvoje státu, regionu, kraje)
- Hledisko členění oblastí rozvoje dle následujících kritérií:
  - Sociální rozvoj  
Zabývá se opatřením k odstranění chudoby prostřednictvím rovnoprávného přístupu ke vzdělání, ekonomických příležitostí či dostupnosti zdravotnictví atd.
  - Kulturní rozvoj  
Kultura zahrnuje vše, s čím se člověk narodí a musí se to naučit, aby zapadal do společnosti – např. jazyk, který obvykle nevytváří, ale přejímá z mnoha generací. V tomto rozvoji jde především k udržení hodnot historických tradic, vědou a filozofií, hudbou, literaturou a jazykem.
  - Environmentální (ekologický) rozvoj  
Řeší globální změny na celé planetě Zemi, které mají vliv na život. Zabývá se kapacitami životního prostředí, které jsou velmi omezené, například zdroje pitné vody, omezený prostor pro odpad apod.
  - Ekonomický rozvoj  
Snahou je zvýšit životní úroveň obyvatelstva, ekologie či pokroky v technologiích. Z užšího pohledu je tento rozvoj chápán jako dlouhodobý růst ekonomiky země na hlavu obyvatele. [1]

## 4.1 Demografická situace

Je fakt, že významným faktorem regionálního rozvoje moderní společnosti jsou lidské zdroje. Lidské zdroje představují elementární výrobní faktor ekonomiky regionu, a proto si každý region disponuje „kvalitní“ a „spokojenou“ pracovní sílu. Pro sociálně-ekonomický rozvoj regionu z pohledu demografických faktorů je důležité:

- Přirozený demografický vývoj, věková struktura obyvatel, přirozený přírůstek
- Migrace obyvatelstva

Základní kritéria pro sledování struktury obyvatelstva jsou v demografické statistice věk, pohlaví a rodinný stav. Mezi ostatní kritéria patří státní občanství, národnost, vzdělání, sociální skupiny a např. i náboženské vyznání. [1]

### 4.1.1 Posouzení demografické struktury obyvatel

Jeden z nejzákladnějších výchozích pramenů demografické analýzy je struktura obyvatelstva. Určuje podle charakteru a způsobu zpracování:

- Relativní věková struktura
  - Přepočtený počet jedinců v daném věku nebo věkové skupině standardně na 100 nebo 1000 obyvatel.
- Absolutní věková struktura
  - Přesný počet jedinců v daném věku nebo věkové skupině s absolutnímu údaji.

Tato struktura obyvatelstva napovídá situacím do budoucna, což je např.:

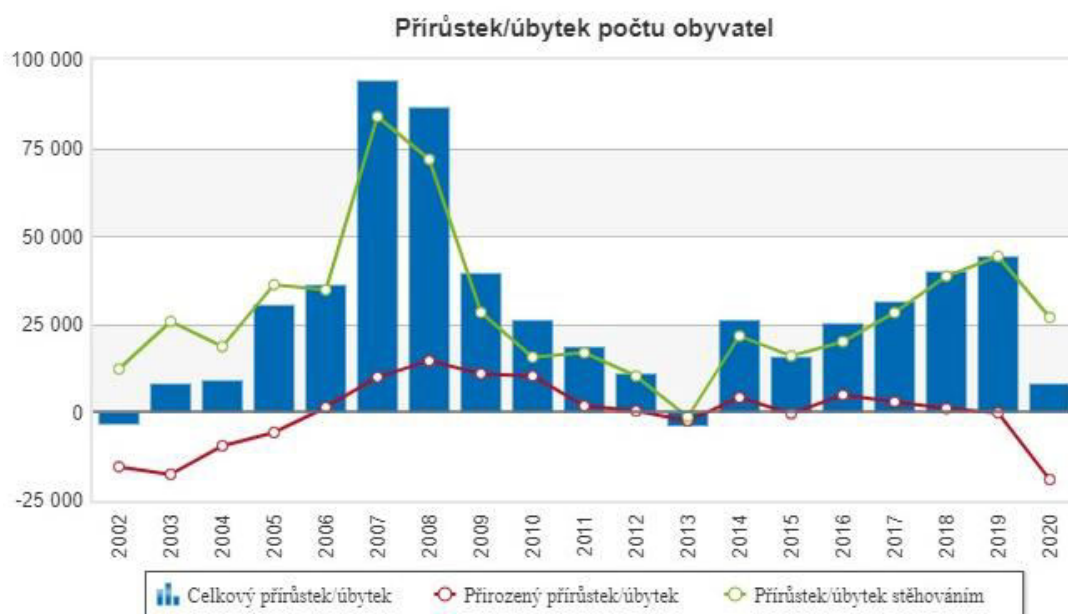
- Kolik bude zapotřebí míst pro žáky ve školství?
- Kolik bude lidí v důchodovém věku?
- Kolik potenciálně ekonomicky aktivních lidí bude v následujících letech? [1]

### 4.1.2 Vývoj celkového počtu obyvatel

Vývoj absolutního počtu obyvatel je závislý na vývoji obytné funkce regionu, který má vazbu na financování obce, tudíž ho lze považovat za jeden z hlavních ukazatelů plánování regionálního rozvoje. Přerozdělování daňových příjmů obcím závisí i na celkovém počtu trvalých obyvatel, a to u příjmů z DPH, daně z příjmů fyzické osoby z podnikání nebo ze závislé činnosti či daně z příjmů právnické osoby.

Samozřejmě, že se počet obyvatel v čase mění, a to přirozeně nebo migrací. Přirozeně znamená, že obyvatelé regionu umírají a noví se rodí. Hovoří se o **přirozeném přírůstku obyvatelstva**, kdy se měří rozdíl mezi počtem živě narozených dětí a počtem zemřelých osob ve sledovaném období a v daném území. Pokud je počet zemřelých vyšší než počet živě narozených, přirozený přírůstek se jeví v záporné hodnotě a tudíž se přírůstek mění na úbytek. Co se týče migrace, kdy se lidé v průběhu života vystěhovávají a přestěhovávají či mění trvalé bydliště, jedná se o **migrační saldo**. Migrační saldo je rozdíl mezi počtem přistěhovalých a vystěhovalých ve sledovaném územním celku.

Celkový přírůstek obyvatelstva neboli celkový populační přírůstek je základním ukazatelem sledování demografického pohybu. Je to součet přirozeného přírůstku a migračního přírůstku. [1]



Graf č. 2 - Přírůstek a úbytek počtu obyvatel v ČR k roku 2021 [zdroj: ČSÚ]

Dá se říct, že z pohledu regionální politiky je migrační přírůstek známka atraktivity obce, které jsou podmíněny různými faktory. Těmito faktory jsou např. cenová dostupnost, atraktivita a kvalita prostředí, pobídky určené pro migranty ze strany obce či dokonce developerů. Dlouhodobé kladné hodnoty migračního přírůstku ovlivňuje i logicky přirozený přírůstek obyvatel.

Je nutné brát zřetel na extrémní hodnoty, a to jak u záporných migračních sald, tak i výrazných migračních přírůstcích. Migrační ztráta signalizuje negativní jevy, při kterých je nutné začít hledat příčiny, proč se obyvatele vystěhovávají. Naopak i přírůstek počtu obyvatel může skrývat negativní projevy, kterými mohou být například výrazné narušení

komunit, růst finančních nákladů na provoz obce atd. Kladné hodnoty migračních sald jsou jedním z klasických projevů suburbanizačního rozvoje, což znamená jakési přetváření krajiny, způsobené pohybem obyvatelstva z měst na jeho okraj. V tomto případě i ostatní ukazatelé mohou vykazovat příznivé hodnoty, např. věkové indexy, bytový fond atd., naopak hodnoty dostupnosti klíčových služeb nemusí být na dostatečné úrovni. Nesmí se zapomínat při hodnocení tohoto indikátoru na populační velikost obce a jeho prostorovou lokalizaci ve vztahu k silným regionálním střediskům.

Ekonomické posouzení rozložení obyvatel regionu má další důležité demografické ukazatele, kterými jsou:

- Věk
- Průměr věku
- Index ekonomického zatížení
- Index stáří

## **4.2 Ekonomická úroveň regionů**

Ekonomická úroveň regionu je základním ukazatelem jeho aktivity, kterou představuje hodnota vyprodukovaných finálních statků a služeb v dané období. Ukazatel lze použít jako základní indikátor konkurenceschopnosti. Pokud je ekonomická úroveň vyšší, znamená to, že je zde i vyšší potencial pro rozvoj. Ekonomická úroveň je nejčastěji zastupována pomocí ukazatelů, kterými jsou:

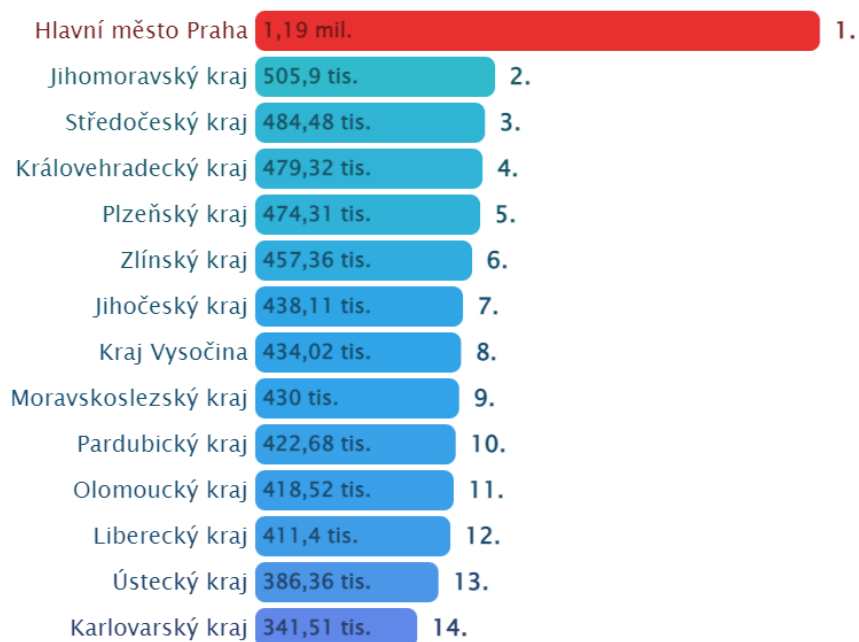
- HDP (hrubý domácí produkt)
- Míra nezaměstnanosti
- Velikost příjmů [12] [1]

Ekonomická úroveň regionu se nedá považovat za statickou veličinu. Každé regiony procházejí určitým ekonomickým vývojem v různých časových úsecích. Jednotlivé ekonomické změny regionů mohou vést k růstu, rozvoji, stagnaci nebo k úpadku. Pod ekonomickým růstem si lze představit např. zvýšení zaměstnanosti, zvýšení počtu různých druhů zařízení občanské nebo technické infrastruktury či příjmy regionu apod. Naopak ekonomický rozvoj regionu představuje zvýšení kvalifikační úrovně pracujících, zlepšení dopravní situace v regionu apod. Rozvoj a růst představují pozitivní situaci pro region, oproti stagnaci, charakterizující stabilní ekonomickou úroveň, která při negativních ekonomických změnách může vést až k úpadku. Úpadek se projevuje zkrachovalými firmami, které nejsou nahrazeny žádnými prosperujícími firmami, a to vede i k zhoršení všech ekonomických charakteristik.

### 4.2.1 Hrubý domácí produkt

Výše a vývoj HDP je jeden z nejčastějších ukazatelů rozvoje jak regionů, tak i států. V mezinárodních srovnáních se HDP přepočítává na obyvatele, tj. HDP/obyvatele, což lze použít jako hrubé měřítko životní úrovně a bohatství jednotlivé společnosti.

HDP je makroekonomický ukazatel, který slouží k měření výkonnosti ekonomiky státu nebo země. Ukazuje tržní hodnotu všech finálních statků a služeb, vyprodukovaných v dané ekonomice za dané časové období. V HDP nejsou započítány hodnoty, které jsou tvořeny mimo oficiální trh, např. domácí a zahradní práce, práce protisloužbou a nedokáže tedy zahrnout veškeré bohatství a vyjádřit tak skutečný blahobyt obyvatel. [12]



Graf č. 3 - HDP na obyvatele v jednotlivých krajích k datu 15.9.2021 [zdroj: ČSÚ]

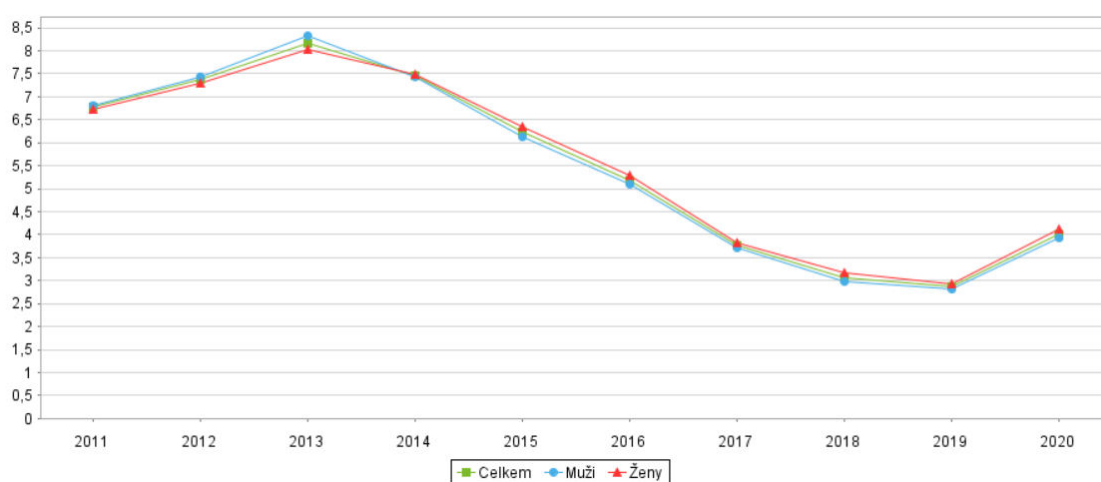
## 4.2.2 Míra nezaměstnanosti

Míra nezaměstnanosti je podíl nezaměstnaných na celkové pracovní síle. Vzniká v důsledku několika příčin vedoucí ke vzniku jednotlivých forem nezaměstnanosti.

Nejčastější jsou:

- Frikční nezaměstnanost
  - Tzv. dočasná nezaměstnanost
  - Příčinou je přesun lidí mezi regiony a místy práce
- Strukturální nezaměstnanost
  - Jedna z nejnebezpečnějších forem
  - Příčinou jsou ekonomické strukturální změny
- Cyklickou nezaměstnanost
  - Roste v období, kdy je menší produkce zboží a služeb
  - Příčinou je cyklický vývoj ekonomiky
- Přirozenou míru nezaměstnanosti
  - Je jednou z nejnižších mír nezaměstnanosti
  - Příčinou je nedostatečná informovanost, talent nebo různý vkus lidí
  - Stanovená hranice je mezi 3-6%
  - Ovlivňují ji převážně politika vlády, demografický vývoj, způsob života a životní úroveň [13]

Na grafu č. 3 je znázorněn vývoj nezaměstnanosti v České republice od roku 2011 do roku 2020.



Graf č. 4 - Podíl nezaměstnanosti v ČR k 31.12.2020 [zdroj: ČSÚ]

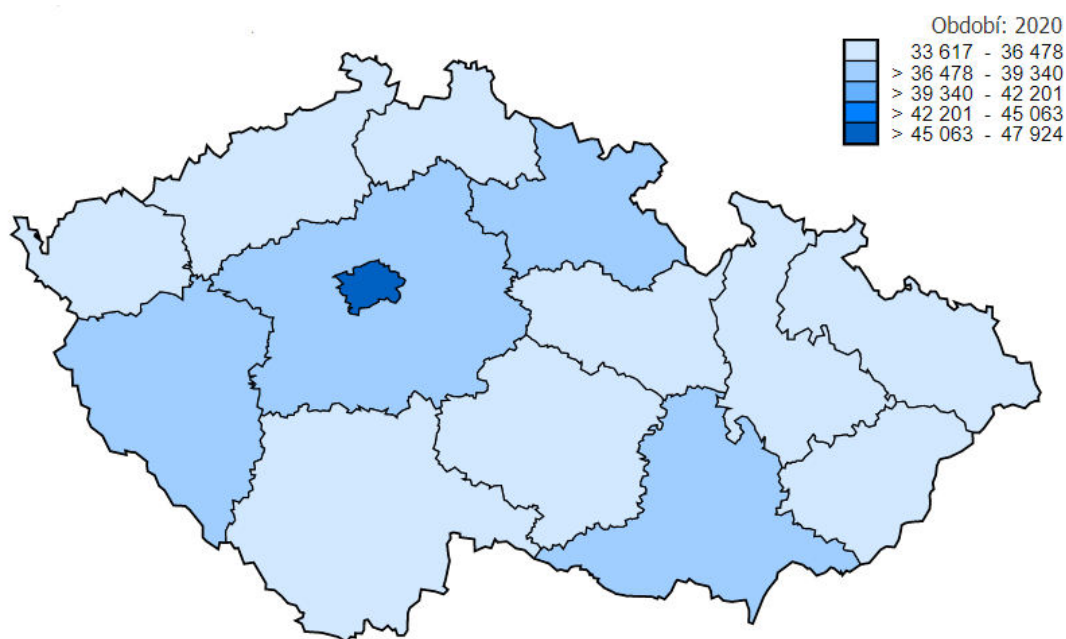
### 4.2.3 Velikost příjmů

Jeden z dalších podstatných ukazatelů je disponibilní důchod, který představuje součet příjmů z mezd a platů, renty, úroků, vyplacených dividend a transferových plateb od vlády. Nesmí se zapomenout na daně, které se od této hodnoty musí odečíst. Tato hodnota neboli disponibilní důchod může být použit pro úspory nebo spotřebu. [14]

Disponibilní důchod je z větší části tvořen z mezd a platů. Tyto zmíněné mzdy a platy osoby obdrží jako odměnu za odvedenou práci, kdy plat obdrží státní zaměstnanci či zaměstnanci příspěvkové organizace a mzdy všichni ostatní.

Hrubá měsíční mzda je jedna z nejsledovanějších hodnot v ekonomice. Často se setkáme také s průměrem, mediánem a minimální mzdou. Hrubá měsíční mzda je složena z hodinové sazby, příplatků za přesčasy, odměny a náhrady mzdy. [15]

Na obrázku č.1 je znázorněno krajské srovnání průměrné měsíční mzdy v České republice k datu 31.12.2020.



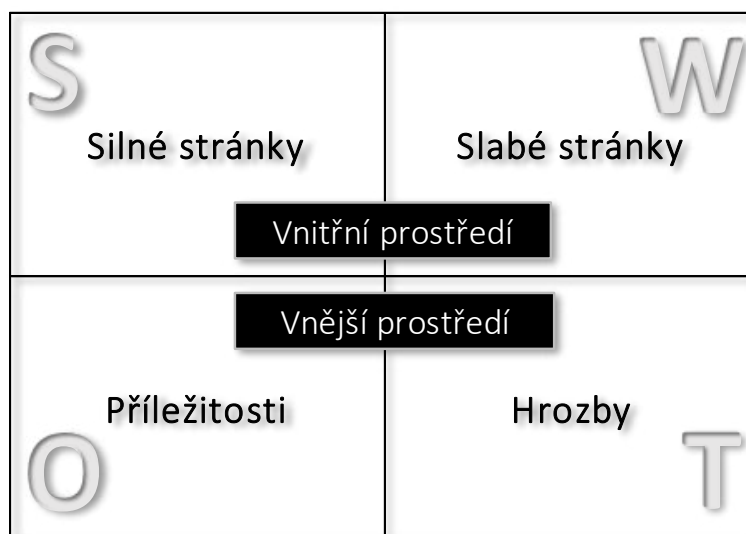
Obrázek č. 1 - Průměrná měsíční mzda v ČR k 31.12.2020 [zdroj: ČSÚ]



### 4.3 SWOT analýza

SWOT analýza je jednou z nejčastěji používaných analýz pro zhodnocení současné a budoucí situace. Ukazuje směr rozvoje a napomáhá nalézt prostředky pro dosažení stanoveného cíle. Je to jedna z metod hodnocení regionu a jeho disparit, kde tvoří důležitý podklad pro strategické rozvojové plány. Se SWOT analýzou se lze také setkat v oblasti podnikové ekonomiky či u investičního projektu.

SWOT je zkratkové slovo anglických pojmů, které zobrazuje silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats). Při jejího tvoření je nezbytné se držet dvou fází, kterými jsou popis vnějšího a vnitřního prostředí. Vnější prostředí popisuje příležitosti, které se dají definovat jako významné pozitivní situace či trendy. Dále popisuje hrozby, které představují negativní situace vnějšího okolí, regulační omezení či politické rozhodnutí. Vnitřní prostředí představuje silné stránky, pod kterými je možno si představit vnitřní zdroje či dovednosti, a naopak slabé stránky, kterými jsou různá vnitřní omezení nebo nedostatky. [7]



Obrázek č. 2 - SWOT matice [zdroj: vlastní zpracování dle [7]]

## 5 OBECNÉ ČLENĚNÍ INFRASTRUKTURY

V obecném pojetí lze infrastrukturu definovat jako množinu propojených prvků, udržujících celou organizaci pohromadě a udržující fungování ekonomiky na daném území. Představuje soubor služeb, obvykle veřejných, které mohou využívat všichni obyvatelé. Infrastruktura se definuje také jako „společenský režijní kapitál“ a zahrnuje i nutné investice do odvětví v závislosti na ekonomický rozvoj. Tyto investice jsou ve větší míře nedělitelné a neobejdou se bez účasti veřejných prostředků a veřejné kontroly.

Infrastruktura je tvořena technickou, ekonomickou a sociální oblastí. Technická infrastruktura představuje způsoby, kterým je umožněn pohyb osob, materiálů, surovin energií a informací pomocí dopravy, energetiky, informačních systémů apod. Ekonomická infrastruktura je pro rozvoj států, regionů a spokojenost občanů také velmi důležitá. Představuje zajištění peněžních transakcí a tvoří síť finančních, bankovních a pojišťovacích služeb. Sociální infrastruktura poskytuje dostupnost sociálních služeb a aktivity všech oblastí pro rozvoj člověka, tj. školství, zdravotnictví, kultura, bydlení atd. [16]

V České republice definuje veřejnou infrastrukturu zákon č. 183/2006 Sb. Stavební zákon. Na základě tohoto zákona je veřejná infrastruktura definována jako pozemky, stavby a zařízení. V tomto případě zákon veřejnou infrastrukturu dále rozlišuje na:

- Dopravní infrastruktura
  - Stavby pozemních komunikací, dráhy, vodní cesty, letiště a zařízení s nimi souvisejících
- Technická infrastruktura
  - Představují stavby, vedení a zřízení technického vybavení, které souvisejí s jejich provozem. Jsou to např. vodovody, vodojemy kanalizace, čistírny odpadních vod, energetické a komunikační vedení, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení atd.
- Občanské vybavení
  - Stavby, pozemky a zařízení, které slouží pro veřejnou správu, vzdělávání a výchovu, sociální služby, zdravotní služby, kulturu apod.
- Veřejné prostranství
  - Veřejný prostor zřizovaný veřejností, tj. státem nebo obcí [17]

## 5.1 Dopravní infrastruktura

Kvalitní a rozsahově odpovídající dopravní infrastruktura je nedílnou částí pro stabilitu a plynulost hospodářského a společenského rozvoje. [18]

*„Dopravní infrastruktura je jedním z významných faktorů regionálního rozvoje, neboť zjišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostou, čímž umožňuje územní dělbu práce, a tudíž přispívá k socioekonomickému rozvoji. Problematika dopravy je proto řešena v rámci strategických dokumentů zpracovávaných na makroregionální, regionální i mikroregionální úrovni. K těmto materiálům patří také „Národní strategický a referenční rámec ČR 2007-2013“, který definuje implementaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie v prostředí České republiky.“ [19]*

Dopravní infrastruktura je nedílnou částí územního plánování s významnou funkcí. Musí splňovat cíle územního plánování a zároveň své technické možnosti, které musí být v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Dopravní infrastruktura má mít kvalitu, které v sobě zahrnuje poskytnutí maximálního výkonu, rychlosti, pohodlí, ale taky minimální nároky na energii, prostor a bez negativního vlivu na životní prostředí.

Dopravní infrastruktura musí:

- zajistit bezpečnost všech účastníků dopravy,
- podílet se aktivně na tvorbě a ochraně krajiny a veřejných prostorů,
- být službou pro rozvoj území,
- minimalizovat nároky na vlastnictví území,
- chránit životní prostředí, minimalizovat či zcela odstranit negativní dopady dopravy,
- zabezpečit všechny nároky na přepravu,
- obsluhovat dokonale území.

Dopravní infrastruktura má ve veřejné infrastruktuře velmi významnou roli. Má jasné prostorové i investiční nároky a vyhraněné potřeby na specifické umístění dopravních cest i zařízení. Díky tohoto významu je doprava chápána službou, tudíž nemůže ve velké míře nárokovat prostor, území, lokalizaci a nemůže ovlivňovat životní prostředí, naopak se musí cílům a potřebám územního plánování, ochrany životního prostředí ve velké míře podřídit. [20]

## 5.2 Členění dopravní infrastruktury

Dopravní infrastrukturu lze dělit podle:

- Druhu dopravních cest
- Druhu dopravních prostředků.

Obecně se s dopravními cestami můžeme setkat v podobě pozemní, vodní a vzdušné, kdy do pozemních cest nesmíme zapomenout zahrnout i jejich části, které se nacházejí podzemí, např. vedené v tunelech a nadzemní nebo vedené na mostních konstrukcích či lanech. Podle zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích se pozemní komunikace dělí na tyto kategorie:

- a) Dálnice
- b) Silnice
- c) Místní komunikace
- d) Účelová komunikace

Dráhy zahrnují všechny druhy dopravy, obsahující dopravní prostředky, které jsou nějakým způsobem vedené, tj. vázané výškově i směrově na dopravní cestu, na koleje nebo na cestu podobné kolejím, na lana či napájecí troleje.

Dopravní prostředky jsou podobné jako dopravní cesty. Rozdělují se na pozemní, vodní a vzdušné. Dopravní prostředky mohou být volné nebo vedené, určené pro přepravu osob, dopravu nákladů či kombinovanou dopravu. Dále se mohou dělit dle:

- Podle prostředí (suchozemské, vzdušné, vodní)
- Podle funkce (osobní, nákladní)
- Podle vzdálenosti (místní, dálkové) atd. [20]

### 5.2.1 Silniční doprava

Silniční doprava využívá jako dopravní prostředek kolová vozidla, kterými nejčastěji jsou osobní auta, autobusy, motocykly, trolejbusy a nákladní automobily. Je to jeden z nejnákladnějších druhů dopravy, co se finančního a energetického hlediska týče. Jako jedna z největších výhod je flexibilita vozidel, protože se dostanou na mnoho míst, kde železniční či vodní doprava nevede. Naopak mezi nevýhody patří znečišťování životního prostředí, kdy je vyprodukováno velké množství emisí, a proto je omezení této dopravy jeden z větších světových témat. Silniční doprava je dostupná a rychlá na krátké vzdálenosti. [21]

Tento druh dopravy je provozován na pozemních komunikacích, které se v České republice dělí na dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace a jsou definovány zákonem č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích. **Dálnice** jsou definovány jako pozemní komunikace určené pro rychlou, dálkovou a mezistátní dopravu. Je budována bez křížení, s oddělenými místy na napojení pro vjezd a výjezd vozidel. Má směrově oddělené jízdní pásy a je určena pouze silničním motorovým vozidlům. Dálnice se dělí na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. Stejně jako dálnice definuje zákon i **silnice**, kterou je veřejná přístupná pozemní komunikace určená k provozu silničními vozidly a chodci. Silnice se z pravidla dělí do tříd:

- a) Silnice I. třídy – je určena pro dálkovou a mezistátní dopravu
- b) Silnice II. třídy – slouží pro dopravu mezi okresy
- c) Silnice III. třídy – vzájemně spojuje obce nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace

**Místní komunikace** je převážně určena k dopravě na území obce. Rozděluje se dle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do tříd:

- a) Místní komunikace I. třídy
- b) Místní komunikace II. třídy – sběrná komunikace, která je omezena na přímé připojené sousedních nemovitostí
- c) Místní komunikace III. třídy – obslužná komunikace
- d) Místní komunikace IV. třídy – nepřístupná provozu silničních motorových vozidel

**Účelová komunikace** je komunikace sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí. Její význam je většinou ve prospěch majitelů obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [22]

V tabulce č.5 jsou znázorněny délky silnic a dálnic k roce 2020.

Tabulka č. 5 - Délka silnic a dálnic k 1.1.2020

ČR, kraje CR, Region	Délka silnic a dálnic <sup>1)</sup> Length of roads and motor- ways <sup>1)</sup>	v tom						
		dálnice Motorways			silnice Roads			
		celkem Total	v tom		celkem Total	v tom		
			I. třídy Class I	II. třídy Class II		I. třídy Class I	II. třídy Class II	III. třídy Class III
<b>Česká republika Czech Republic</b>	<b>55 744</b>	<b>1 252</b>	<b>808</b>	<b>443</b>	<b>54 492</b>	<b>5 818</b>	<b>14 587</b>	<b>34 087</b>
Hl. m. Praha	84	44	11	34	40	10	30	-
Středočeský	9 628	351	194	157	9 276	657	2 383	6 236
Jihočeský	6 149	63	55	7	6 086	654	1 625	3 808
Plzeňský	5 120	109	109	-	5 011	415	1 493	3 103
Karlovarský	2 059	37	-	37	2 022	183	473	1 366
Ústecký	4 228	95	69	26	4 133	488	897	2 748
Liberecký	2 424	5	-	5	2 420	346	488	1 586
Královéhradecký	3 748	21	21	-	3 727	439	894	2 394
Pardubický	3 592	13	9	4	3 579	459	913	2 208
Vysočina	5 074	92	92	-	4 981	427	1 626	2 928
Jihomoravský	4 444	160	134	26	4 283	422	1 468	2 394
Olomoucký	3 589	127	36	91	3 462	351	938	2 173
Zlínský	2 138	33	17	16	2 105	344	511	1 250
Moravskoslezský	3 467	100	60	40	3 367	623	848	1 895

Zdroj: ČSÚ

## 5.2.2 Železniční doprava

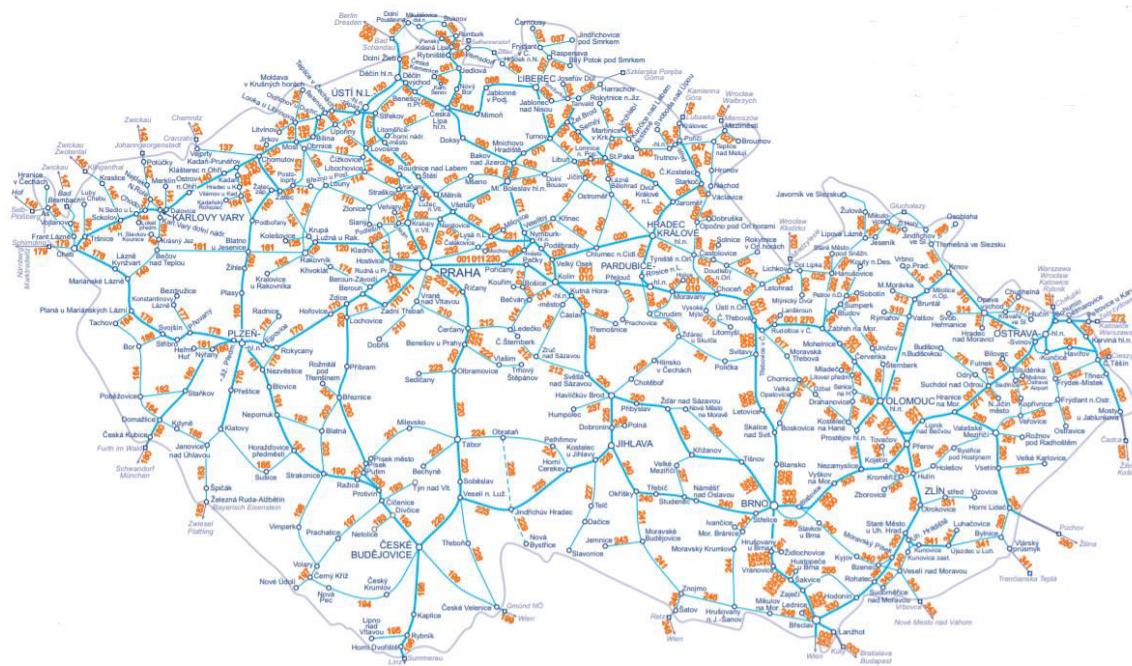
Železniční doprava je výhodná z ekonomického hlediska a z hlediska životního prostředí v porovnání s ostatními druhy dopravy. Železniční doprava se může podílet na přepravu všech druhů zboží, avšak existují zde problémy, díky kterým se upřednostňují jiné způsoby dopravy. Případnými problémy jsou:

- Rychlost
- Doprava kusových zásilek „z domu do domu“
- Balení zboží (Na železnici je zabezpečení proti nárazům nákladnější)
- Ochrana zboží proti odcizení (zboží je na železnici často dlouhou dobu bez dozoru)

Železniční doprava je už od počátku provozována jedním národním přepravcem, který byl úzce spojen i se samotnou organizací a správcem železniční sítě – České dráhy. Dnes se na provozu podílejí i další dopravní provozovatelé – RegioJet, Leo Express, Arriva. Správci železniční dopravní cesty organizují provoz na železniční síti, který řídí dispečeri

z dispečerských pracovišť. Železniční doprava je zpoplatněna, což částečně znevýhodňuje silniční dopravu, která je jen částečně zpoplatněna. [23]

Železniční doprava společně se silniční dopravou vytváří jakousi páteř vnitrostátního dopravního systému i tranzitní dopravy v Česku. V roce 2021 síť tvořilo dohromady 9 377 kilometrů dlouhých železničních tratí, které náleží státu a přes 100 kilometrů regionálních tratí, které jsou vlastněny jinými subjekty. [24]



Obrázek č. 3 - Železniční tratě v ČR 2021 [zdroj: Ministerstvo dopravy]

### 5.2.3 Vodní doprava

Vodní doprava se řadí k nejstarším druhů dopravy. Je provozována na vodní hladině nebo pod hladinou, plavbou po vodních tocích, umělých i přírodních mořích, oceánech, a dokonce i jezerech, kanálech a průplavech. Ve světovém dopravním systému je lodní doprava spíše využívána k přepravě substrátů na velké vzdálenosti, tj. nákladní doprava. Přeprava osob je v globálním měřítku jen okrajově a je využívána jen v rozvojových zemích. Název pro dopravní prostředek, pohybující se na vodě je plavidlo, kterým nejčastěji bývá loď nebo také vor či ponorka. Vodní doprava lze rozdělit na:

- Námořní a vnitrozemskou
- Osobní a nákladní
- Linkovou (pravidelnou) a příležitostní

Dopravní cesty jsou omezené, v případě rozšíření je nutno počítat s velkými finančními náklady, a proto je v České republice vodní doprava provozována převážně na řekách Labe a Vltava, kde má dlouhou tradici.

Vodní provoz je závislý na počasí, který ovšem nemusí hrát v souladu s požadavky trhu. Nízká hladina vody snižuje možnost využití dopravních prostředků a zhoršují se tak ekonomické ukazatele. [21]

#### **5.2.4 Letecká doprava**

Letecká doprava je jednou z nejmladších doprav osob a zboží. Vývoj je tak rychlý, že si dnes nedokážeme představit existenci bez letecké dopravy. Neobejde se bez ní mezinárodní spolupráce, turistika ani obchod.

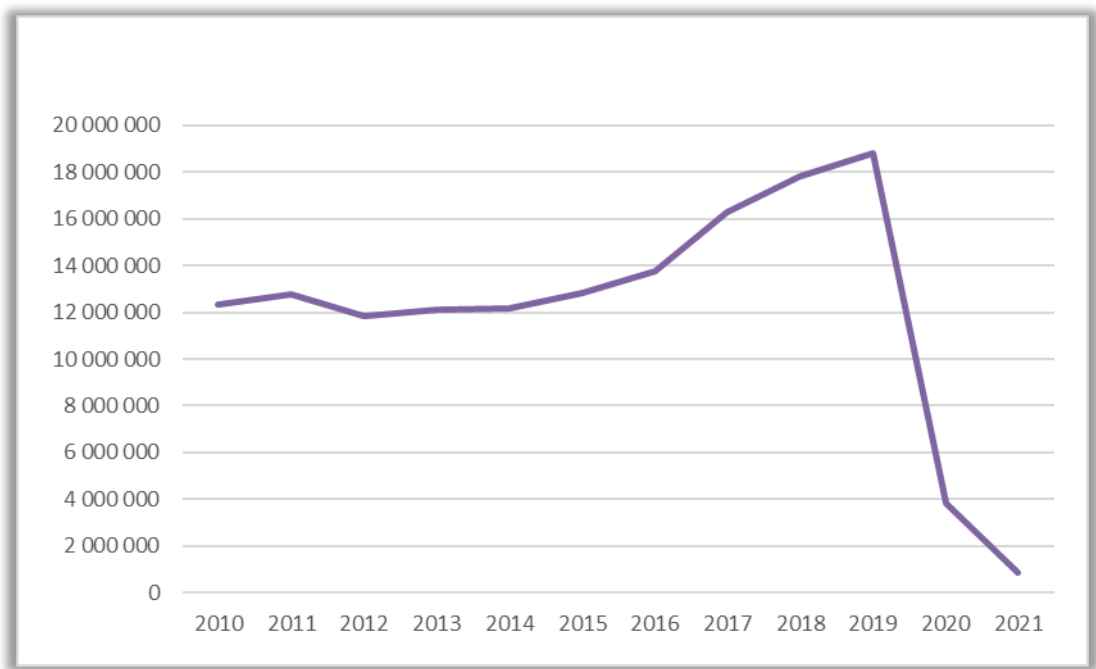
Na začátku 90. let Evropa zaznamenala obrovský nárůst letecké dopravy a od té doby představuje nejrychleji rozvíjející dopravní odvětví. Liberalizovaný evropský trh má na svědomí velký nárůst počtu přepravovaných pasažérů a pokles reálného jízdného. Při omezení regulačních zásahů se na evropském leteckém trhu objevili společnosti, které chtěli poskytnout cenově dostupné služby širokému okruhu zákazníků. Tyto společnosti mají na starost výrazný pokles cen za přepravu.

Letecká doprava je rychlá, čtená se spolehlivostí na spoje. Není vázána na dopravní cesty, ale na letové koridory (letové dráhy), díky kterých je letadlo odkloněné na nejkratší možnou cestu od cíle – ortodromy. Nejběžnějším hlediskem, kterým se letecká doprava rozlišuje je rychlost letadel:

- Podzvuková
- Zvuková
- Nadzvuková
- Hypersonická

Letecká doprava je jedna z nejbezpečnějších dopravních prostředků. Avšak když už se schyluje k havárii, stane se z ní katastrofa. [23]





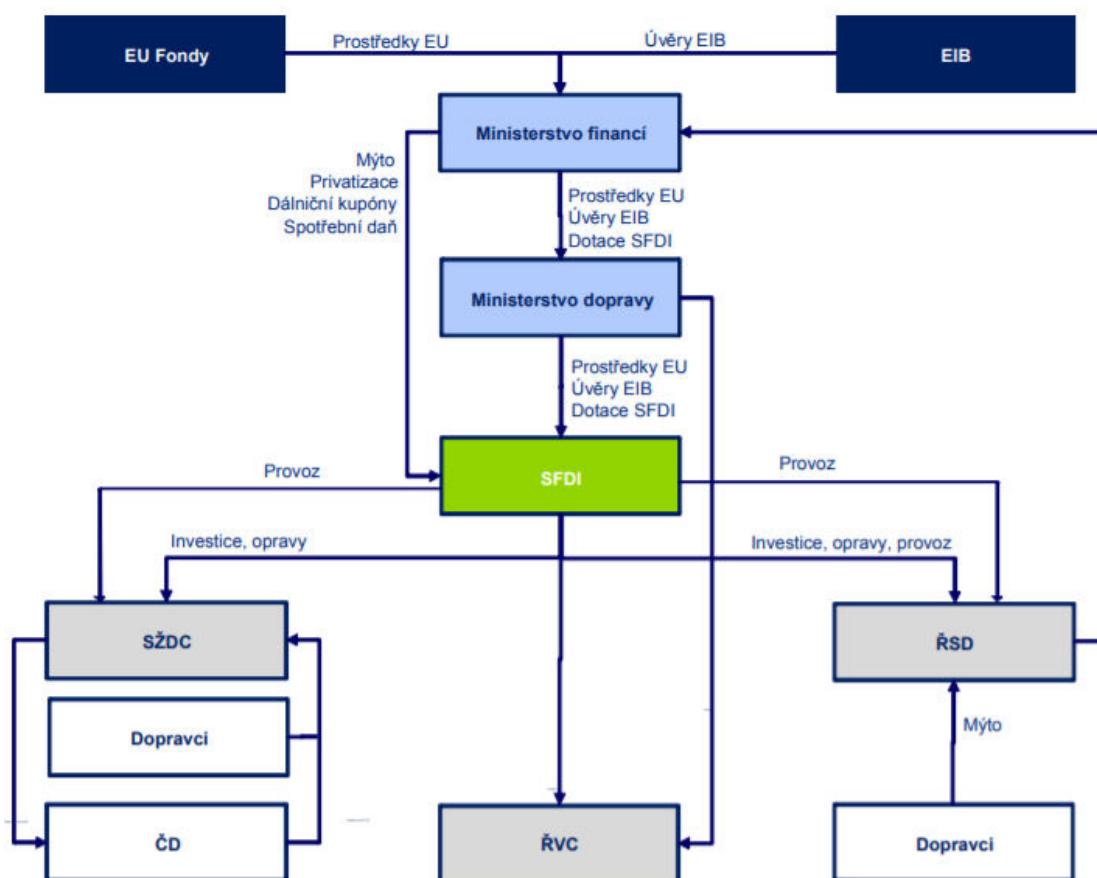
*Graf č. 5 – Počet přepravených cestujících k 4.10.2021 [zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ]*

## 6 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Tato kapitola poukazuje na jednotlivé subjekty, které působí v oblasti dopravy. Nebude chybět ani jejich charakteristika a role při financování dopravní infrastruktury.

Ve většině případů jsou dopravní stavby financovány z veřejných zdrojů pomocí veřejných zakázek, které upravují jednotlivé státní správy nebo veřejné orgány. Zmíněné orgány jsou státem pověřené pro vykonávání správy dopravní infrastruktury, což jsou stavby pozemních komunikací, železničních drah, vodních cest a letiště se souvisejícím zařízením. Státní správa pro oblast dopravy je Ministerstvo dopravy České republiky, které provádí nad všemi akcemi dohled. [18]

Na obrázku č. 3 je zobrazen postup financování dopravní infrastruktury od počátečních subjektů až ke koncovým.



Obrázek č. 4 - Postup financování dopravní infrastruktury [zdroj: Ministerstvo dopravy]

## 6.1 Subjekty dopravní infrastruktury

Subjekty, které jsou odpovědné za řízení koordinovaného rozvoje, výstavby, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury České republiky jsou:

- Ministerstvo dopravy
- Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)
- Ředitelství silnic a dálnic
- Správa železnic (SŽ), dříve Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)
- Ředitelství vodních cest (ŘVC)

Nesmí se zapomínat také na Ministerstvo financí, které je hlavním správcem státního rozpočtu, a poskytuje prostředky Ministerstvu dopravy:

- Z národních zdrojů
  - Daňové příjmy, příjmy z privatizace a z dividend státem vlastněných společností, výkonové a časové zpoplatnění, dotace na krytí schodku rozpočtu státního fondu dopravní infrastruktury
- Nadnárodních zdrojů
  - Úvěry EIB, prostředky z fondů EU

### 6.1.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy České republiky je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Je to subjekt, který je odpovědný za řízení koordinovaného rozvoje, výstavby, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury v České republice. Dále odpovídá za tvorbu a uskutečňování státní politiky v oblasti dopravy.

Příjmem Ministerstva dopravy jsou vybrané prostředky ze státního rozpočtu poskytnuté Ministerstvem financí, které jsou následně převedené do rozpočtu Ministerstva dopravy. Jedná se především o prostředky EU, úvěry EIB (Evropská investiční banka) a dotace na krytí schodku státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Tyto finanční prostředky jsou následně převedeny Ministerstvem dopravy do rozpočtu SFDI. Z rozpočtu Ministerstva dopravy se dále poskytují prostředky jednotlivým institucionálním investorům na krytí části jejich provozovaných nákladů. [18]

### 6.1.2 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Je subjektem řízen zákonem 104/2000 Sb. Zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury. Zákon definuje SFDI jako právnickou osobu, která je v působnosti Ministerstva dopravy jeho majetkem, se kterým hospodaří a je ve vlastnictví státu. [25]

Nese odpovědnost za financování rozvoje, výstavby, modernizaci a údržbu silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Prostřednictvím SFDI jsou poskytovány a rozdělovány prostředky z národních a nadnárodních zdrojů jednotlivým příjemcům, kterými jsou institucionální investoři – ŘDS, SŽ a ŘVC.

Financování je dáno v tomto rozsahu:

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic, dálnic, celostátních regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest;
- poskytování příspěvků na modernizaci a výstavbu průjezdných úseků silnic a dálnic;
- poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti spojené s výstavbou, modernizací a opravou silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb regionálních a celostátních drah;
- poskytování příspěvků určené na programy určené ke zvýšení dopravní bezpečnosti a poskytování přístupu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace;
- poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek;
- úhrada splátek úvěrů, úroků z úvěru a ostatních výdajů spojených se zajištěním dluhu;
- financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného;
- úhrada nákladů na činnost státního fondu dopravní infrastruktury [18]

### 6.1.3 Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Ředitelství silnic a dálnic je státní příspěvková organizace zřízena Ministerstvem dopravy České republiky. Základní předmět činnosti je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem, které tvoří dálnice a silnice I. třídy. Dále vykonává zabezpečení správy, údržby a opravy dálnic a silnic I. třídy, zabezpečuje výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy. [26]

Organizace byla zřízena za účelem:

- hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy;
- zabezpečení údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy;
- zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí;
- zabezpečení a plnění závazků státu vyplývajících ze smluv koncesionářů;
- sledování a následné vyhodnocování dopadů rizik mezi státem a koncesionářem;
- zabezpečování podkladů pro stanovení pojmů v oblasti silnic a dálnic;
- zabezpečování činností, které souvisejí se zakrýváním, odstraňováním a likvidováním nepovolených reklamních objektů na dálnicích a silnicích I. třídy;
- zajištění provozu systému zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v ČR. [18]

### 6.1.4 Správa železnic (SŽ)

Správa železnic je česká státní organizace, hospodařící s železničními drahami v majetku státu a plní funkci vlastníka a provozovatele drah dle zákona č. 266/1994 Sb. Zákon o drahách. Má na starost provozování, provozuschopnost, modernizace a rozvoj železniční dopravy. Přiděluje kapacitu dopravní cesty na regionálních a celostátních drahách, které jsou ve vlastnictví České republiky.

Založení organizace připadá k 1. lednu 2003, kdy se Správa železnic stává jedna ze dvou nástupnických organizací státní organizace České dráhy. Správa železnic se od založení až do konce roku 2019 jmenovala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), poté byla přejmenována.

Správa železnic má ve své správě celkem 9 400 kilometrů tratí. Hlavním předmětem činnosti je přijímání žádosti jednotlivých drážních dopravců, kteří žádají o provoz dopravy na státních drahách. Jedna trať může být obsluhována i větším množstvím dopravců než jen jedním, kdy Správa železnic přiděluje příslušným dopravcům kapacitu dopravní cesty. [27]

### **6.1.5 Ředitelství vodních cest (ŘVC)**

Ředitelství vodních cest České republiky je organizační složkou státu zřízena Ministerstvem dopravy. Základním předmětem činnosti organizace je převážně:

- zabezpečení přípravy a realizace výstavby, modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb, které jsou nutné pro provoz, správu a údržbu vodních cest;
- zabezpečení správy, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest
- výkon vlastnických práv státu k nemovitostem, které tvoří nové součásti vodních cest;
- zabezpečení podkladů pro stanovení subjektů v oblasti vodních cest a jejich součástí;
- řízení provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest. [18]

## **6.2 Zdroje financování dopravní infrastruktury**

Financování dopravní infrastruktury je v současné době zabezpečeno prostřednictvím několika zdrojů v hlavních kategoriích:

- Prostředky národních zdrojů,
  - Silniční daň
  - Spotřební daň z minerálních olejů
  - Výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury – mýto
  - Časové zpoplatnění silniční infrastruktury – poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic

Zmíněné finanční prostředky jsou poskytovány pro dopravní infrastrukturu a jsou spravované státem prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Existují zde výjimky, kterými jsou mimořádné dotace státu při mimořádných situacích.

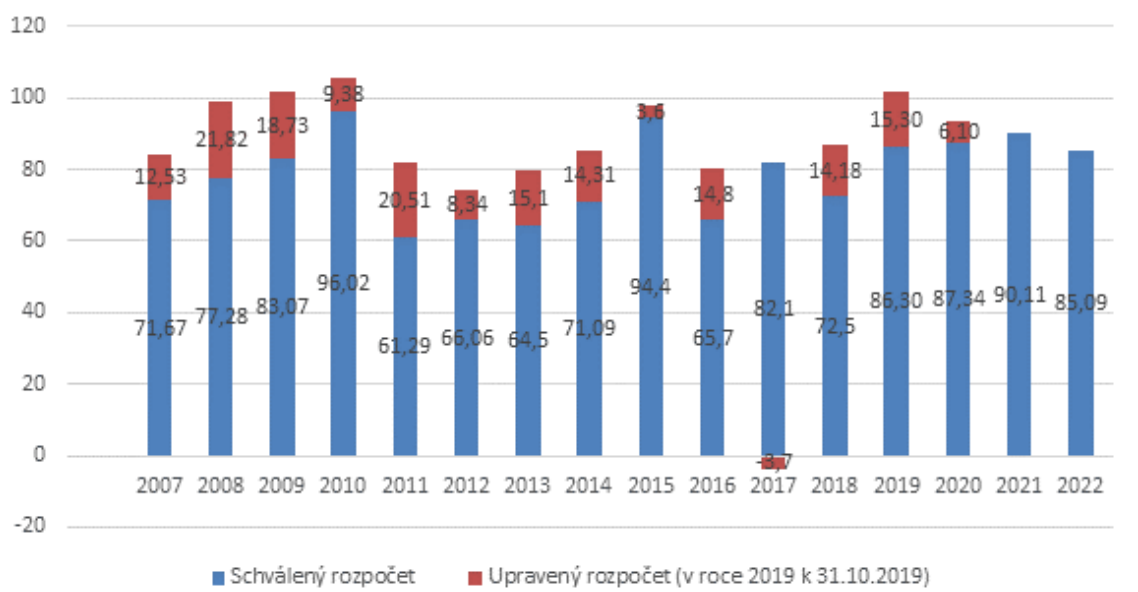
- Prostředky ze zdrojů EU,
  - Operační program Doprava (OPD)
  - Fond soudržnosti (FS)
  - Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)

- Prostředky EIB,

Prostředky Evropské investiční banky se podílejí na spolufinancování národního podílu projektů operačních programů dopravy (OPD). Jde o prostředky poskytované formou seniorního bankovního úvěru, kdy jsou podmínky přizpůsobeny specifikacím projektů v oblasti dopravní infrastruktury.

- Dluhopisy. [28]

Na grafu č.6 je zobrazen rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury obsahující upravené a schválené částky pro období 2007–2022.



Graf č. 6 - Rozpočet SFDI pro období 2007–2022 [zdroj: Ministerstvo dopravy]

Financování všech akcí dopravní infrastruktury týkající se silnic a dálnic, železničních a dopravních cest, či dopravně významných vnitrozemských vodních cest má na starosti Státní fond dopravní infrastruktury. Investory jsou:

- Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)
- Správa železnic (SŽ) (dříve Správa železniční dopravní cesty (SŽDC))
- Ředitelství vodních cest (ŘVC)

## 7 CHARAKTERISTIKA MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

Moravskoslezský kraj je jeden ze čtrnácti krajů České republiky a dle ústavy jedním z vyšších územních samosprávných celků v České republice. Podle zákona č. 129/2000 Sb. Zákon o krajích je kraj územním společenstvím občanů, které má právo na samosprávu a pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů.

### 7.1 Poloha a geografie kraje

Moravskoslezský kraj je svou polohou křižovatkou dopravní tahů, vedoucí napříč Českou republikou či do blízkých sousedních států. Kraj je šestým největším krajem a nachází se na severovýchodě České republiky, kde leží na území Moravy a Slezska. Kraj má rozlohu 5 427 m<sup>2</sup> a zabírá 6,9 % území České republiky, tudíž se stává šestým největším krajem. Kraj je velmi bohatý ve své rozmanitosti. Na území se nachází druhé nejvyšší pohoří v České republice Hrubý Jeseník s nejvyšší horou celé Moravy – Praděd a pohoří Beskydy s nejvyšším vrcholem Lysou horou. Kraj tvoří jednu z nejvíce okrajových částí, hraničí totiž s Polskem a Slovenskem. V rámci krajského uspořádání ČR, Moravskoslezský kraj sousedí s Olomouckým a Zlínským krajem. Dle klasifikace územních statistických jednotek je Moravskoslezský kraj shodný s regionem soudržnosti NUTS 2 Moravskoslezsko, který je vymezen celkem šesti okresy – Ostrava, Frýdek – Místek, Opava, Havířov, Karviná a Třinec. Kraj je rozdělen na 22 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, do kterých spadá 300 obcí a z toho 42 měst.



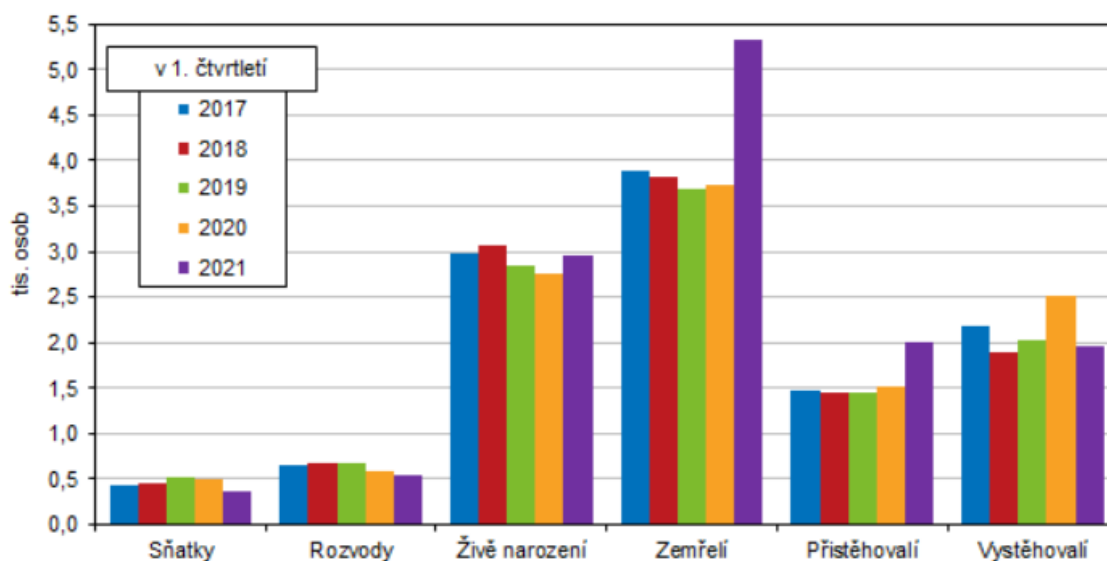
Obrázek č. 5 - Poloha regionu v rámci ČR [zdroj: Wikipedie]



## 7.2 Demografie kraje

Moravskoslezský kraj je třetí nejlidnatější kraj v České republice. Největším krajským městem je Ostrava, ve které žije nejvíce obyvatel. K datu 30.6.2021 bylo zaznamenáno 1 189 388 obyvatel, kdy průměrná hustota zalidnění je 221 obyvatel/km<sup>2</sup>. HDP za rok 2019 dosáhlo v přepočtu na jednoho obyvatele na 516 tis. Kč, kdy téměř 40 % z HDP bylo vytvořeno ve zpracovatelském průmyslu. Průměrná měsíční mzda se v kraji za rok 2021 pohybuje okolo 33 941 Kč. Nezaměstnanost v kraji činila k datu 30.11.2021 4,94 % což je více než průměr celé České republiky. Nejvyšší nezaměstnanost je na Karvinsku, a to i v rámci všech okresů v republice. Následuje Bruntálsko a Ostravsko. Důvodem dlouhodobě vysoké míry nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji jsou důsledky restrukturalizace hutnictví a útlumu hornictví. Kraj se stejně jako celá Česká republika potýká s nízkou porodností a dochází tak k pozvolnému stárnutí populace. Kromě přirozeného úbytku obyvatel v Moravskoslezském kraji, dochází také k nepřezitému poklesu obyvatelstva migrací. Důsledkem je přesun mladých lidí za prací, kde jsou lepší nabídky jak předmětem prací, tak i z finančního hlediska.

V grafu č.7 je znázorněn vývoj vybraných demografických ukazatelů Moravskoslezského kraje od roku 2017 do 2021. Mezi vybranými ukazateli jsou znázorněny také počty sňatků a rozvodů, kdy jde na grafu vidět, že rozvody v kraji mírně převládají. Dále je to údaj o vývoji živě narozených a zemřelých, přistěhovalých a vystěhovalých, což poukazuje, že v kraji převládá spíše úbytek obyvatelstva než příbytek.

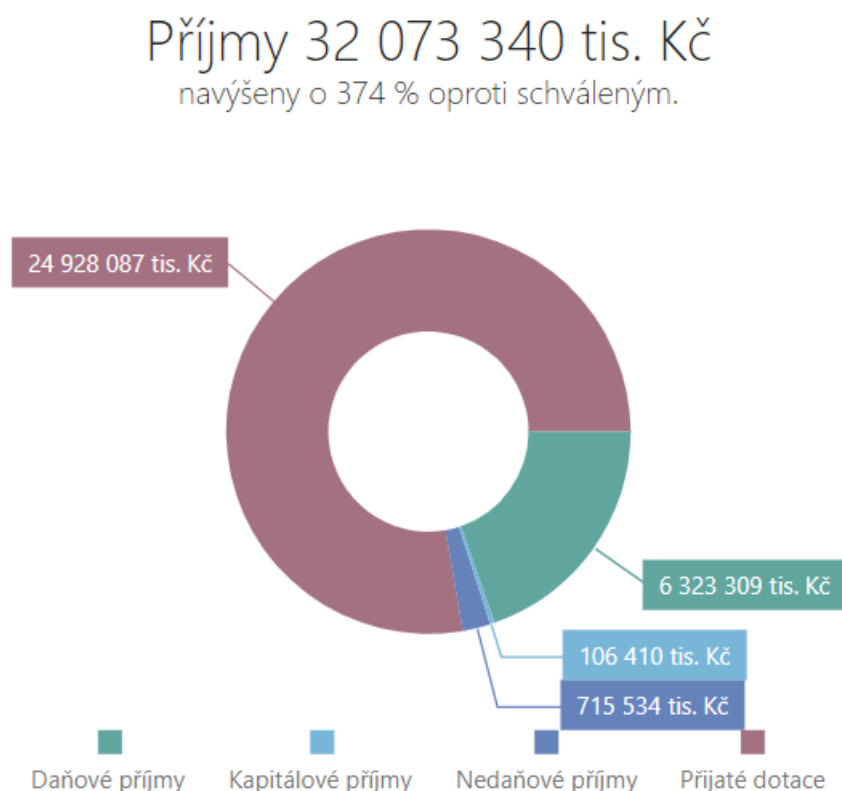


Graf č. 7 - Vývoj vybraných demografických ukazatelů v MSK [zdroj: ČSÚ]

### 7.3 Rozpočtová struktura kraje

Jedna z mnoha povinností kraje je sestavování rozpočtu na rozpočtové období neboli kalendářní rok. Při zpracování rozpočtu obce nebo v tomto případě kraj vychází z rozpočtového výhledu, který je definován dle zákona č. 2018/2000 Sb. Zákon o rozpočtových pravidlech a zahrnuje základní informace o příjmech a výdajích.

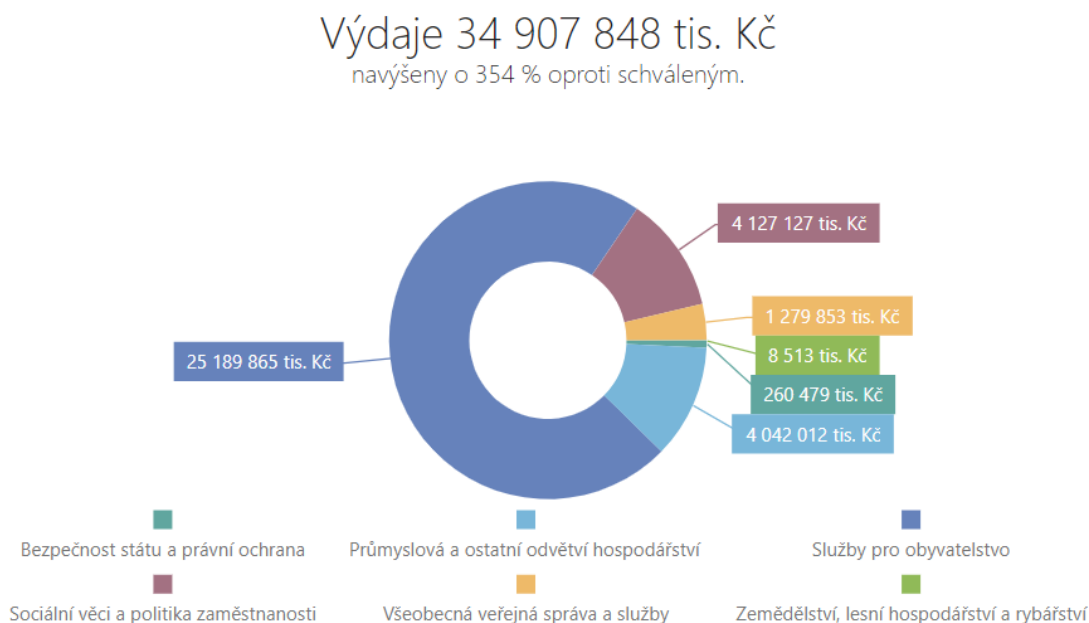
V grafu č. 8 jsou znázorněny příjmy Moravskoslezského kraje v roce 2021. Příjmy obsahují položky typu daňové příjmy, nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté dotace.



Graf č. 8 - Příjmy Moravskoslezského kraje 2021 [zdroj: MSK]

Největší podíl příjmů Moravskoslezského kraje mají přijaté dotace, které pokrývají necelých 78 % příjmů kraje. Je to jeden z nejdůležitějších příjmů kraje, díky kterým jsou realizovány také projekty v oblasti dopravy. Dotace pro tyto účely jsou poskytovány z Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj a ze státního fondu dopravní infrastruktury. Dalšími položkami příjmů týkající se dopravní infrastruktury jsou daňové a nedaňové příjmy. V daňových příjmech jsou obsaženy daně a poplatky z provozu motorových vozidel. Na nedaňových příjmech se podílí přijaté sankční platby v oblasti silniční dopravy a příjmy z pronájmu letiště.

V následujícím grafu č. 9 jsou zobrazeny výdaje Moravskoslezského kraje pro rok 2021. Na první pohled si zde povšimnout, že celková částka výdajů je o 2 834 508 tis. Kč vyšší než celková částka příjmů. Jde tedy o schodkový rozpočet.



Graf č. 9 - Výdaje Moravskoslezského kraje v roce 2021 [zdroj: MSK]

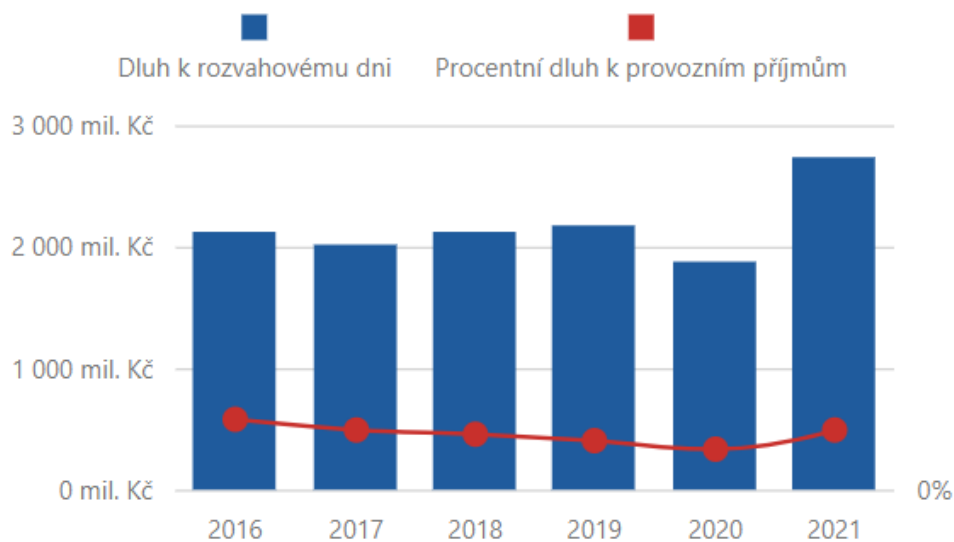
Výdaje Moravskoslezského kraje jsou tvořeny 72 % službami pro obyvatelstvo. Je zde obsaženo mnoho položek, do kterých kraj vložil své výdaje, avšak ty nejvíce nákladné jsou např. zdravotnické záchranné služby, střední a střední odborné školy, zachování a obnova kulturních památek, nemocnice, sportovní činnosti apod. Ve výdajové položce průmyslová a ostatní odvětví hospodářství, jsou zahrnuty taky výdaje za dopravní infrastrukturu a všechny náklady spojené s ní. V tabulce č. 6 jsou znázorněny položky, které Moravskoslezský kraj v roce 2021 financoval v dopravním odvětví. Čerpané výdaje pro dopravní odvětví pokrývají 72 % celkových výdajů pro průmyslové a ostatní odvětví hospodářství. Ostatních 28 % tvoří financování cestovního ruchu, odvádění a čištění odpadních vod, vnitřního obchodu a úspora energie a obnovitelných zdrojů.

Tabulka č. 6 - Výdaje MSK do dopravní infrastruktury v roce 2021

Výdaje	Čerpáno [tis. Kč]
Bezpečnost silničního provozu	600
Dopravní obslužnost mimo veřejnou službu	2 625
Dopravní obslužnost veřejnými službami - linková	868 969
Dopravní obslužnost veřejnými službami - drážní	929 735
Letiště	50 504
Ostatní záležitosti pozemních komunikací	57 454
Ostatní záležitosti v dopravě	6 174
Silnice	994 366
Železniční dráhy	620
<b>CELKEM ČERPÁNO</b>	<b>2 911 047</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle MSK

Pro vyhodnocení rozpočtu Moravskoslezského kraje, nakládání s výnosy v porovnání s celkovými příjmy je znázorněn v grafu č. 10. Stav zadluženosti je také porovnán s předešlými roky.



Graf č. 10 - Zadluženost Moravskoslezského kraje [zdroj: MSK]

Na grafu je patrné, že Moravskoslezský kraj má v roce 2021 největší míru zadluženosti, a to o 46 % v porovnání s předešlým rokem 2020 kdy míra zadluženosti byla nejnižší za sledované období.

## 7.4 Dopravní infrastruktura v kraji

Veškeré silnice, dálnice a železnice v kraji jsou investice do dopravní infrastruktury, kterým kraj věnuje pečlivou pozornost a rozvoj. Každá atraktivní dopravní napojení zvyšuje hodnotu regionu. Dopravní infrastruktura je v Moravskoslezském kraji relativně bohatá. Nachází se zde bohatá silniční síť dálnic, silnic I., II. a III. třídy, železniční dráhy a také mezinárodní letiště. Jediný způsob dopravy, který v kraji chybí jsou vodní cesty. Avšak v současnosti je ve fázi plánování mezinárodní projekt vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, jenž má spojit tyto tři řeky pro vodní dopravu spolu dalšími přidruženými efekty – protipovodňová ochrana, energetika, vodohospodářství, rekreace atd. Krajem procházejí významné mezinárodní silniční a železniční tranzity, díky kterým je Moravskoslezský kraj zvýhodněn pohodlnější a rychlejší přemístěním do zahraničí. K poslednímu datu oficiálních regionálních aktualizací Českého statistického úřadu, tj. 1.1.2021 se v Moravskoslezském kraji nachází celkem 3 484 km silnic a dálnic, přesněji 112 km dálnic a 3 372 km silnic z toho 628 km silnic I. třídy. Na páteřní síť dálnic a silnic I. třídy, navazují na území Moravskoslezského kraje silnice II. a III. třídy o celkové délce 2748 km, které spojují obce a města v kraji. Při přepočtu na rozlohu kraje je hustota silniční sítě v porovnání s ostatními kraji relativně menší. Podle údajů Ředitelství silnic a dálnic je silniční síť v kraji pátá nejkratší v České republice, kdy podíl celkové délky silnic a dálnic činí 6,2 % (mezi tyto údaje nespádají místní komunikace, které jsou ve vlastnictví kraje). Na silnicích a dálnicích se nachází celkem 1 859 mostů, 5 tunelů, 452 podjezdů a 141 železniční přejezdů.

Moravskoslezský kraj je vlastníkem silnic II. a III. třídy o celkové délce 2 748 km. V programovém období 2014–2020, díky čerpání z evropských zdrojů, bylo v kraji zrealizováno 38 projektů v přibližné celkové částce cca 5 110 mil Kč. V současné době kraj navazuje na zmíněné programové období novým programovým obdobím 2021-2027, kdy se uskuteční běžné údržby, rekonstrukce, rozšiřování silniční sítě a další investiční akce na komunikacích II. a III. třídy. Mimo evropských dotací kraj financuje také stát svými národními zdroji.

V zájmu dokončení páteřní dopravní sítě pozemních komunikací, železnic a letecké dopravy se Moravskoslezský kraj připojil do přípravy pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T. TEN-T je dopravní síť v rámci Evropské unie, která byla zřízená k docílení zlepšit dopravní infrastrukturu v mezinárodní sféře a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Objevuje se na dvou úrovních – hlavní síť a globální síť.

### 7.4.1 SWOT analýza

Pro hloubkové přestavení současného stavu dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, byla pro účely této diplomové práce zhotovena SWOT analýza. SWOT analýza zobrazuje silné stránky (Strengths) a slabé stránky (Weaknesses), které představují vnitřní prostředí kraje a dále příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats), které představují jeho vnější prostředí.

Tabulka č. 7 - SWOT analýza Moravskoslezského kraje

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Kvalitní stav rekonstruovaných koridorových tratí	Západní a východní strana kraje trpí špatnou dostupností silnic vyšších tříd
75 % - 80 % území je přímo obsluhována dálnicemi, rychlostními silnicemi a silnicemi I. nebo II. třídy do vzdálenosti 8 km	Komplikující dostupnost ze zázemí velkých měst, kvůli nekonceptnímu zahušťování zástavby
Dobrá úroveň dostupnosti železniční dopravy	Železnice není plně využita pro příměstskou a regionální dopravu
Velikost přistávací dráhy a vybavení letiště s dostatečnou kapacitou pro cestující i cargo	Hlavní železniční tahy nemají dostatečnou kapacitu pro nákladní dopravu
Nejmodernější vozový park Ostravské městské hromadné dopravy v ČR	Nízká kvalita železničních tratí, elektrizace je nedokončená
Hustá a kvalitní síť silnic a dálnic v Ostravské aglomeraci	Chybějící obchvaty měst a obcí
Krajem protínají dva železniční tahy evropského významu	Dlouhodobý nárůst v počtu hlášených dopravních nehod
Silniční komunikační systém doplňují hlavní mezinárodní silnice I/11 (E 75) a I/48, D/48 (E 462).	Zvyšující se počet bodovaných řidičů v kraji

Zlepšení dopravní dostupnosti zprovozněním dálnice D1 a D48	Morální a fyzická zastaralost značné část dopravní infrastruktury
Letiště pro mezinárodní provoz v blízkosti centra kraje	Nízká hustota silniční a dálniční sítě kraje ve srovnání s ostatními kraji.
Železniční napojení až k terminálu Letiště Leoše Janáčka Ostrava.	Soustavný růst jízdného a přepravného, snižující se hustota hromadné dopravy
Jeden z nejmodernějších dopravních podniků v zemi – bezkontaktní placení, nové vozy na CNG, možnost napájení elektronických zařízení a užití jednotného tarifu ve všech dopravních prostředcích.	Velmi rozdílná a složitá dopravní obslužnost v některých mikroregionech, zejména při dojíždění do zaměstnání.
Rozvinutý integrovaný systém veřejné dopravy	Zvýšená intenzita emisí
	Vysoká hlučnost a prašnost
	Nedobudována cyklistická infrastruktura
	Chybějící chodníky
	Nízký počet elektromobilů a dobíjecích stanic
	Slabá výkonnost letiště
	Návaznost na mezinárodní huby není dostatečná
	Stav vzletové a přistávací dráhy

<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	<b>HROZBY</b>
Kraj je ve výhodné geografické poloze z hlediska tranzitních koridorů	Zahlcení cest automobilovou dopravou
Operační program Doprava 2021–2027	Odchod významných dopravců z kraje
Dotační příspěvky pro rozvoj cyklostezek.	Potíže s dopravováním při masivní modernizaci dopravní infrastruktury.
Podpora udržitelných forem dopravy a veřejné dopravy.	Snížení finančních zdrojů na údržbu komunikací nižšího řádu.
Modernizace zastaralé železniční infrastruktury.	Zhoršování dopravní obslužnosti venkovských oblastí veřejnou dopravou.
Zlepšení technického stavu a obnova silnic.	Ohrožení tranzitní dopravy vlivem špatné dopravní infrastruktury.
Výstavba a rekonstrukce parkovišť a chodníků.	Zanevření na využívání ekologických autobusů na CNG
Program na podporu rekonstrukce a obnovu mostních objektů na místních komunikacích.	Příchod/dopad ekonomické krize, která povede k nemožnosti financování staveb a modernizace dopravní infrastruktury
Přilákání investory do odlehlejších částí krajů pomocí dokončených hlavních silničních sítí	Úbytek cestujících a carga v železniční dopravě
Vybudování tranzitního železničního koridoru na Slovensko.	V případě rychlého vzrůstu počtu elektromobilů není dostatek dobíjecích stanic
Letiště s potencionálem v cargo dopravě	Nedostatečné užívání cyklistické dopravy, kvůli nedostatečné propojenosti
Příchod soukromých dopravců na železniční linky	Konkurence blízkých letišť

*Zdroj: vlastní zpracování*



## 7.4.2 Silniční doprava

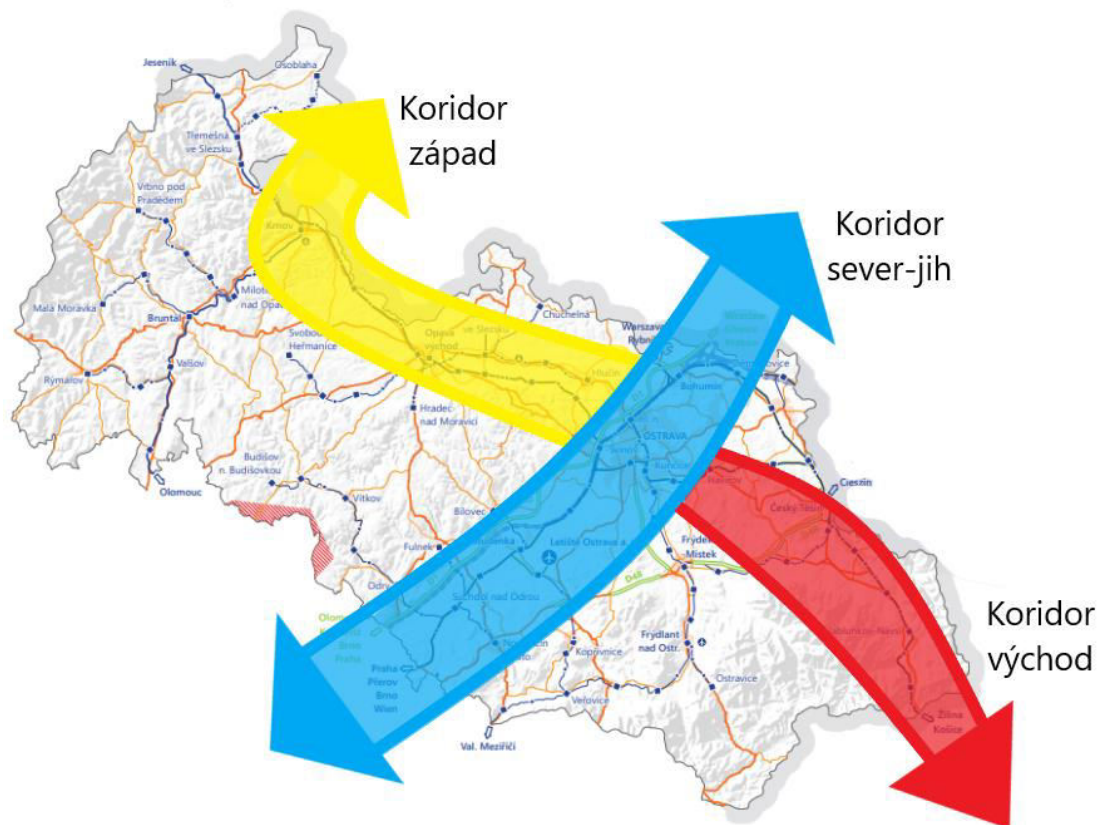
Na území Moravskoslezského kraje se nachází celkem 3 484 km silnic a dálnic – přesněji 112 km dálnic a 3 372 km silnic z toho 628 km silnic I. třídy. Silniční síť dálnic a silnic obsahují na území kraje celkem 1 859 mostů, 5 tunelů, 452 podjezdů. Na páteřní síť dálnic a silnic I. třídy, navazují na území Moravskoslezského kraje silnice II. a III třídy spojující obce a města v kraji a umožňují tak fungování základních podmínek pro život či podnikání v nich. Celková délka těchto silnic činí 2748 km a obsahují celkem 1 121 mostů. Na základě Zákona o pozemních komunikacích se v České republice člení síť pozemních komunikací a definují se jejich vlastníci a provozovatelé. V Moravskoslezském kraji jde o:

1. Dálnice
  - Vlastník: Česká republika
  - Spravuje: ŘDS – Ředitelství silnic a dálnic
2. Silnice
  - a) Silnice I. třídy
    - Vlastník: Česká republika
    - Spravuje: ŘDS – Ředitelství silnic a dálnic
  - b) Silnice II. třídy
    - Vlastník: Moravskoslezský kraj
    - Spravuje: SSMSK – Správa silnic Moravskoslezského kraje, p.o.
  - c) Silnice III. třídy
    - Vlastník: Moravskoslezský kraj
    - Spravuje: SSMSK – Správa silnic Moravskoslezského kraje, p.o.
3. Místní komunikace I. – IV. Třídy
  - Vlastník: obec, na které se místní komunikace nachází
  - Spravuje: správce pověřený danou obcí
4. Účelové komunikace
  - Vlastník: fyzická nebo právnická osoba
  - Spravuje: pověřený správce

Úroveň silniční dopravní infrastruktury je v kraji velmi dobrá, ačkoliv o technickém stavu silnic se to říct nedá. Regionální silnice obsahují mosty, které jsou ve špatném nebo havarijním stavu. Stávající silniční sítě jsou nevhodně trasovány a obsahují úzká hrdla infrastruktury. Takové problémy vedou k nedostatečné a nekvalitní infrastruktuře, která může vést k zvýšené zátěži životního prostředí, zapříčiněnou emisemi látek znečišťujících ovzduší, v zastavených oblastech hlukovou zátěží a hlavně ohrožuje bezpečnost v dopravě.

Ve východní části kraje disponuje masivní nekoncepční výstavba, která zapříčiňuje nesnadnou dostupnost ze zázemí velkých měst. Jedná se o rozptýlení obytných staveb na bývalém polním územím, kdy tehdejší polní cesty přestavěné na silnice zanechaly původní šířkové rozměry. Silnice tak nevyhovují narůstající hustotě dopravy a hrozí kolaps dopravní obslužnosti na území. Některé oblasti v západní části kraje – Opavsko, Vítkov a Bruntálsko čelí zhoršené dostupnosti k nadřazeným silničním sítím. Na tomto území je potřeba vybudování městských obchvatů, které umožní plynulejší propojení měst a rychlejší spojení s Olomouckým krajem a Polskem. Klíčová je především realizace obchvatů u Opavy a propojení Bruntálska silnějším dopravním tahem, což může vést k příchodu nových investorů do okresů. Je třeba také zohlednit modernizaci napojujících silnic II. a III. třídy z odlehlejších oblastí.

Moravskoslezský kraj je založen na polycentrickém osídlení. Je nezbytné, aby všechny tyto centra spolu s ostatními regiony a významnými městy jako jsou Brno, Praha, Katovice, Vídeň a Frankfurt byli mezi sebou kvalitně propojeny pro správné fungování a další regionální rozvoj. V kraji, přesněji ve městě Ostrava, leží křižovatka hlavních transevropských dopravních uzlů dálnic a silnic I. třídy, která umožňuje kraji plynulejší, pohodlnější a rychlejší silniční přepravu. Spojuje kraj s ostatními tuzemskými regiony i se sousedícím Polskem a Slovenskem. Tato křižovatka je hlavní dopravní páteří Moravskoslezského kraje a je nazývána jako „Slezský kříž“. Obsahuje silniční dopravní síť a železniční koridory. Dopravní síť je rozdělena na tři koridory definovány podle směru – koridor sever – jih, koridor východ, koridor západ (viz obrázek č. 6). Na území kraje se jedná o unikátní výstavby pozemních komunikací i z hlediska České republiky.



Obrázek č. 6 - Slezský kříž [zdroj: vlastní zpracování dle[26]]

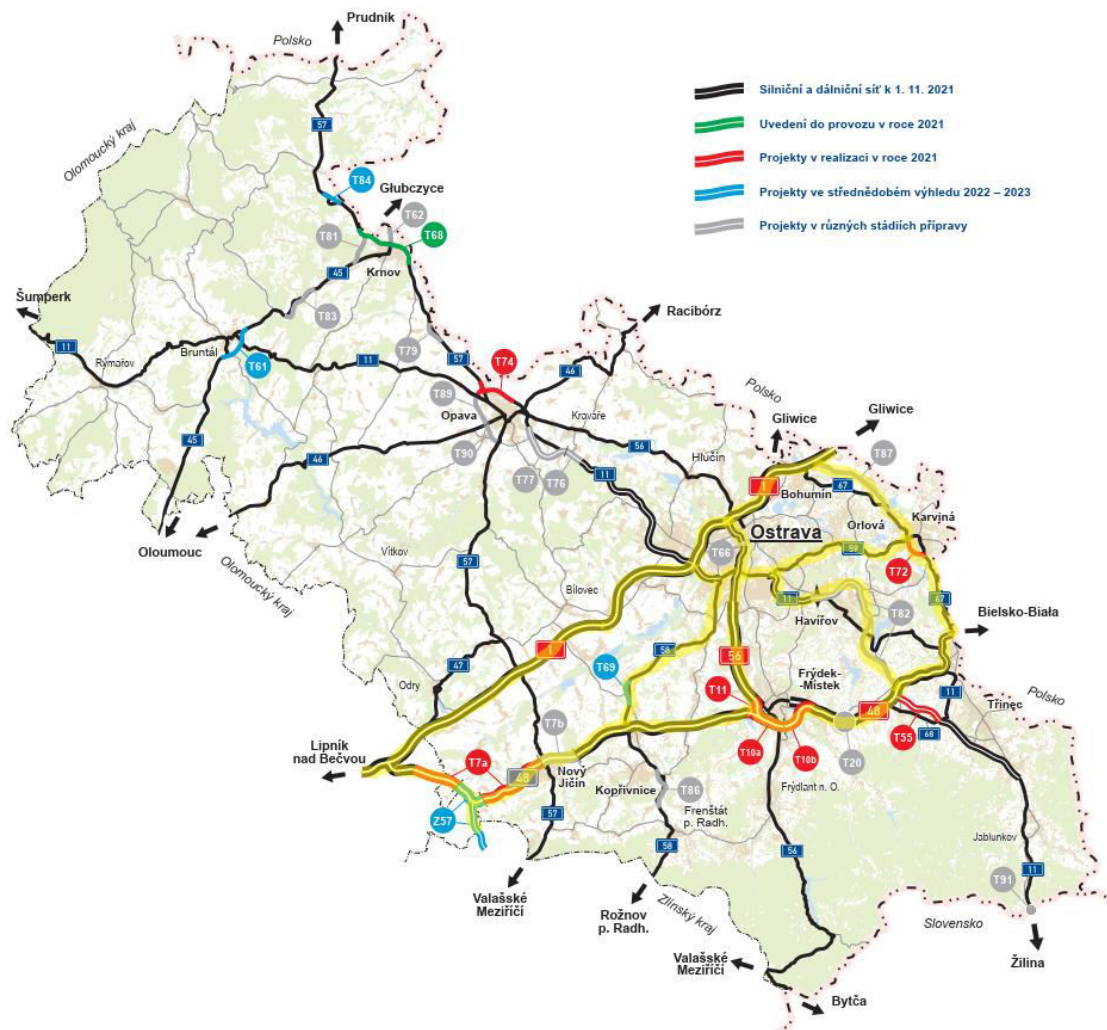
### Koridor sever – jih

Koridor sever – jih je jeden z nejdůležitějších koridorů Slezského kříže. Na území Moravskoslezského kraje měří cca 140 km a vede obousměrně po ose Katowice – Ostrava – Břeclav – Vídeň. Je známý také pod názvem Baltsko – jadranský koridor, který svým dominantním tahem vede mezi jižními a severními přístavy a spojuje východoevropský prostor zejména Vídeň a Katowice. Koridor je vymezen dálnicemi D1 a D48. Dálnice D1 je hlavní sítí TEN-T a na území Moravskoslezského kraje je v celé trase zprovozněna včetně přivaděčů. Dálnice následně vede jižně od kraje směrem na Brno až Vídeň a severně umožňuje kapacitní napojení regionu na polskou dálnici A4 směrem na město Gliwice. Dálnice D48 je globální sítí TEN-T a na území kraje je známá také jako evropský tah E462. Dálnice D48 se odklání z dálnice D1 přes Nový Jičín a Frýdek – Místek a vede až ke státním hranicím s Polskem. V úseku odklonění z dálnice D1, probíhá rekonstrukce původní silnice I. třídy, kterou má dálnice D48 nahradit. Nahrazení je z důvodů nevhodných šířkových parametrů a špatnému technickému stavu nevyhovujícím pro současné dopravní požadavky, kterým byl intenzivní nárůst dopravy. Postupně se rekonstruuje na čtyřproudovou směrově rozdělenou komunikaci s mimoúrovňovými

křižovatkami. Současně probíhá na tahu významná výstavba na území Frýdku – Místku, která uleví městu velkému dopravnímu zatížení a zajistí bezpečnější provoz. Jedná se o napojení dálnice D48 na dálnici D56 směrem na Ostravu a výstavba městského obchvatu Frýdku – Místku. Výstavba na území tahu obsahuje několik mimoúrovňových křižovatek, napojení a mostních konstrukcí. Úlevu od dopravního zatížení a odklonění tranzitní dopravy ze zastavěné části města nastane i ve městě Karviná, díky výstavby městského obchvatu, která je ve fázi realizace.

Na území Slezského kříže v severojižním směru se plánují další významné stavby, které jsou ve fázi příprav, čekání na schválení nebo probíhá plánování realizace ve střednědobém výhledu. Jedním z projektů je obchvat Mošnov a napojení na stávající silnici I/58, která tvoří kapacitní napojení na průmyslovou zónu Mošnov a letiště Leoše Janáčka Ostrava. Propojení dálnic D1 a D48 s pokračováním ke státní hranici České republiky se Slovenskem několika stavbami, které budou obsahovat rekonstrukci stávající silnice I/11 na čtyřproudovou směrově oddělenou silnici v trase a napojení na novou silnici I/68, která bude odkloněna od města Havířov. Spojení měst Bohumín a Karviná přeložkou stávající silnice I/67, s cílem vyvedení tranzitní dopravy z měst nacházejících se podél stávající trasy se značným podílem nákladních vozidel. Plánují se také opravy silnic I. třídy, které jsou nevhodně směrově vedeny – úsek Frenštát pod Radhoštěm – Vlčovice.

Koridor sever – jih zahrnuje i tranzitní železniční koridor, který je součástí Baltsko-jaderské dopravní spolupráce.

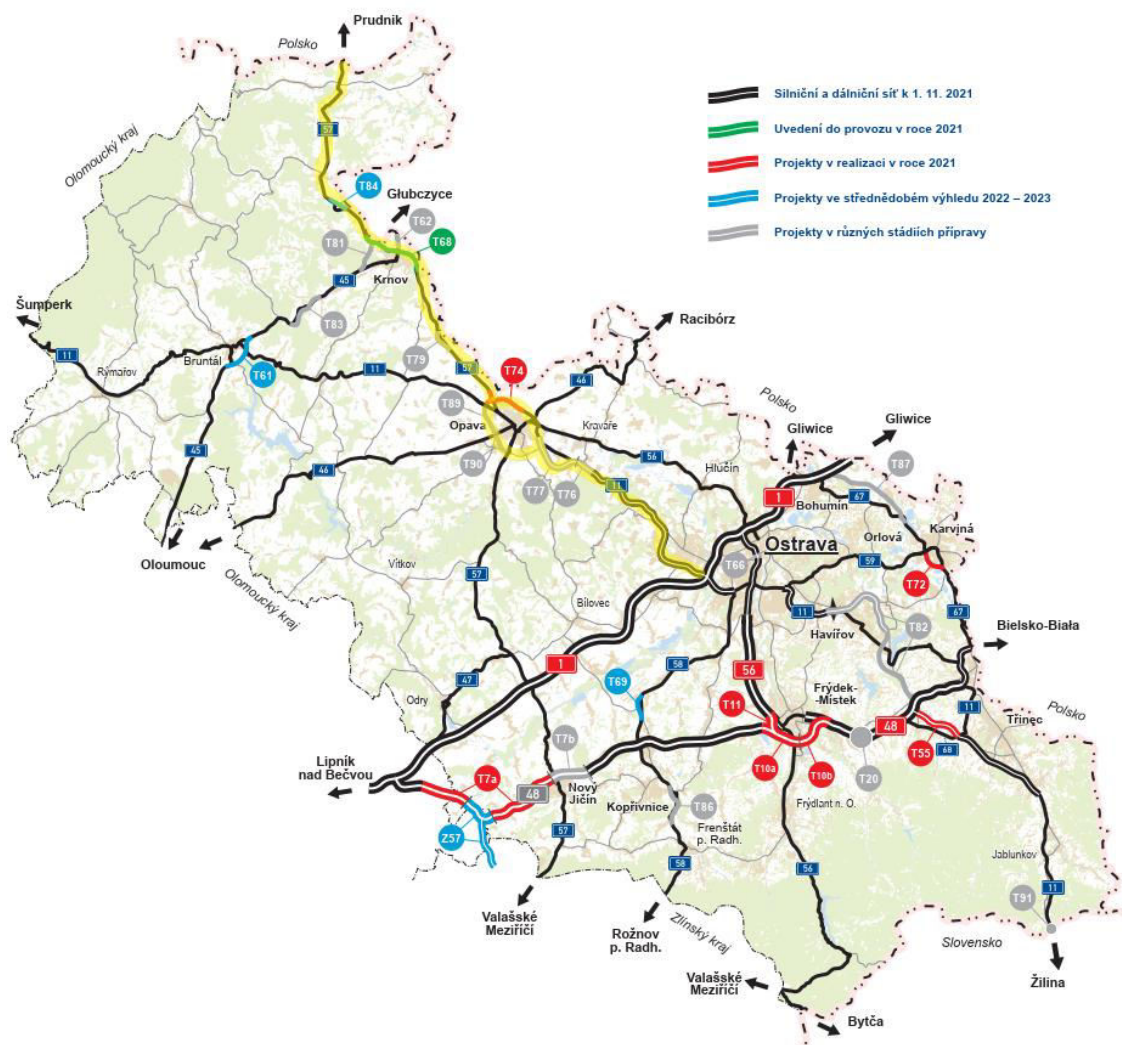


Obrázek č. 7 - Koridor Slezského kříže sever-jih [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]

## Koridor západ

Slezský kříž v západním směru je na území Moravskoslezského kraje vymezen silnicí I/11, která také křížuje dálnice koridoru sever – jih, a dále silnicí I/57. Tento dopravní tah spojuje významná centra Opolského vojvodství v Moravskoslezském kraji ve směru Ostrava – Opava – Bartultovice – Opole. Přesněji se jedná o propojení příhraničních českých regionů Opavsko a Krnovsko s polskými regiony s úrovní NUTS III – nyski a opolski subregion. Významnou součástí koridoru západ je výstavba obchvatu Opavy, která umožní vyhnout se projížděním městem a uleví tak dopravnímu zatížení. Obchvat je rozdělen na části výstavby, které se současně nacházejí v různých fázích – realizace výstavby severní části a stádia přípravy jižní části. Dalším významným obchvatem je obchvat Krnov, který byl nedávno uveden do provozu a město tak pocítuje značnou úlevu od dopravního provozu kvůli tranzitní dopravě. Součástí obchvatu je také

silniční hraniční přechod s Polskem, který je ve fázi územního rozhodnutí a stavebního povolení. Dále jsou po dopravním tahu naplánovány opravy silnic, díky kterým se odstraní závady a narovnájí se výškové a směrové vedení trasy.

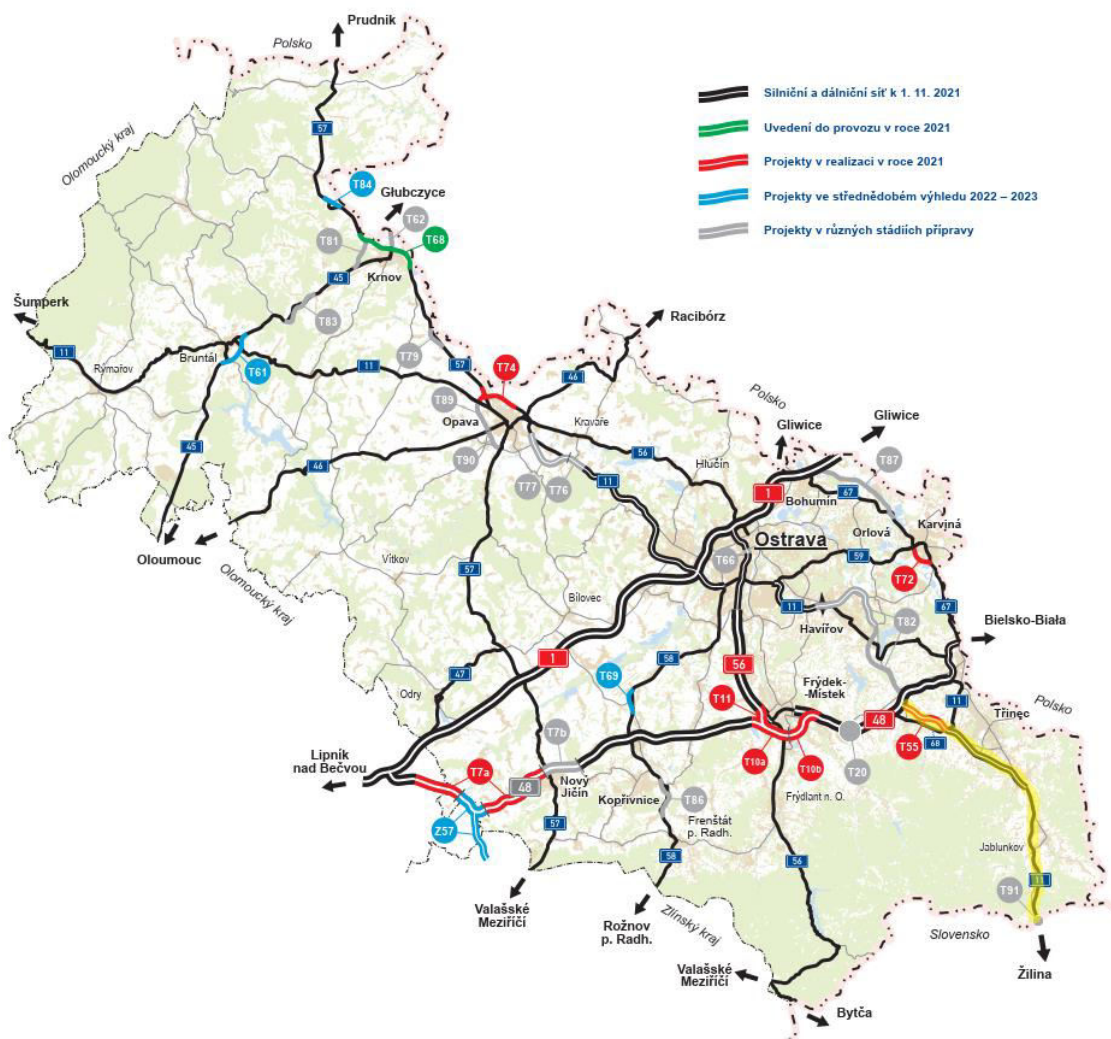


Obrázek č. 8 - Koridor Slezského kříže – západ [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]

## Koridor východ

Koridor je globální síti TEN-T a evropským tahem E75 vedoucí do sousedního Slovenska. Tento dopravní tah Slezského kříže není tak atraktivní, co se z hlediska výstaveb týče, jako ostatní koridory. Současně je v realizaci pouze jedna výstavba, která navazuje na dálnici D48 (koridor sever-jih) unikátní útvarem křižovatkou, která navazuje na silnici I/11 známou také jako evropský tah E75 směrem k hranicím České republiky se Slovenskem.





Obrázek č. 9 - Koridor Slezského kříže – východ [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]

Záměry související s dobudováním páteřní sítě dopravní infrastruktury v Moravskoslezském kraji, jsou pravidelně projednávány s Ministerstvem dopravy a Ředitelstvím silnic a dálnic. Prezentovány jsou také poslancům Parlamentu České republiky s požadavky na podporu prostřednictvím SFDI. Moravskoslezskému kraji bylo v roce 2021 poskytnuto z rozpočtu státního fondu dopravní infrastruktury celkem 4,8 mld. Kč. Částka se skládá z národních zdrojů, zdrojů EU a nově také opatření v rámci Next Generation EU – nástroj na podporu oživení a odolnosti RRF. Jedná se celkem o 16 projektů a investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR. V tabulce č. 8 jsou zobrazeny výdaje SFDI v roce 2020 a 2021, které se týkají akcí Slezského kříže v kraji. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Tabulka č. 8 - Výdaje SFDI na projekty Slezského kříže v roce 2020 a 2021

Slezský kříž	2020	2021	
Národní zdroje	102 856 Kč	1 977 017 Kč	[tis.]
Zdroje EU	229 172 Kč	1 168 005 Kč	
RRF	-	1 664 083 Kč	
<b>Celkem</b>	<b>332 028 Kč</b>	<b>4 809 105 Kč</b>	

Zdroj: vlastní zpracování dle [25]

Pro bližší představení poskytnutých finančních prostředků do investic týkajících se Slezského kříže, byla sestavena následující tabulka č. 9. Tabulka obsahuje vybrané projekty významného charakteru, které byly ve sledovaném období 2011-2021 realizované. Jedná se o rekonstrukce a modernizace silnic, tak aby vyhovovali technicko kapacitním požadavkům, napojení vedlejších silnic na páteřní síť, či úplné novostavby chybějících silnic, městských obchvatů apod. Finanční prostředky byly čerpané v programovém období 2007-2013 prostřednictvím Regionálního operačního programu NUTSII Moravskoslezsko (ROP) a v programovém období 2014–2020 prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). V obou programových období se také čerpalo z operačního programu OP Doprava a ze soukromých a veřejných zdrojů ČR, které představují například i krajské výdaje. Příjemce poskytnutých finančních zdrojů je Moravskoslezský kraj nebo Ředitelství silnic a dálnic ČR. Je třeba zohlednit, že vybrané investice týkající se páteřní silniční sítě Slezský kříž jsou pouze část ze všech realizovaných projektů a celková částka uvedená v tabulce č.9 je jen zlomek z celkové částky všech investic za sledované období.












Tabulka č. 9 - Výše finančních prostředků vybraných projektů silniční infrastruktury

Popis	Doba výstavby	Finanční zdroje	Částka	Celková částka
Silnice I/58 Příbor - obchvat	2009-2012	OP Doprava	1 162 137 472 Kč	1 368 453 405 Kč
		Veřejné zdroje ČR	206 315 933 Kč	
Silnice I/67 Karviná - obchvat	2020-2023	OP Doprava	1 091 729 445 Kč	1 284 387 582 Kč
		Veřejné zdroje ČR	192 658 137 Kč	
Dálnice D48 Frýdek-Místek, obchvat II. etapa	2019-2023	OP Doprava	1 530 000 000 Kč	1 800 000 000 Kč
		Veřejné zdroje ČR	270 000 000 Kč	
Připojení dálnice D56 na D48, Frýdek-Místek	2018-2023	OP Doprava	740 861 844 Kč	871 602 169 Kč
		Veřejné zdroje ČR	130 740 325 Kč	
Silnice I/57 Krnov - obchvat	2017-2021	OP Doprava	1 073 641 387 Kč	1 263 107 514 Kč
		Veřejné zdroje ČR	189 466 127 Kč	
Silnice I/11 Opava, severní obchvat	2017-2024	OP Doprava	1 640 227 158 Kč	1 929 679 009 Kč
		Veřejné zdroje ČR	289 451 851 Kč	
Rekonstrukce a modernizace silnice I/57 - II/457 Sádek - Osoblaha - hranice Polsko	2019-2019	IROP	54 165 130 Kč	63 723 682 Kč
		Veřejné zdroje ČR	9 558 552 Kč	
Silnice I/58 Příbor - Skotnice	2017-2021	OP Doprava	496 648 972 Kč	584 292 908 Kč
		Veřejné zdroje ČR	87 643 936 Kč	
Rekonstrukce silnice II/468 Český Těšín - napojení na I/11	2017-2018	IROP	75 448 061 Kč	88 762 424 Kč
		Veřejné zdroje ČR	13 314 364 Kč	
Dálnice D48 Rybí - MÚK Rychaltice	2017-2021	OP Doprava	1 465 802 476 Kč	1 724 473 502 Kč
		Veřejné zdroje ČR	258 671 025 Kč	
Propojení silnice I/56 a silnice II/478	2016-2019	IROP	167 637 165 Kč	197 220 194 Kč
		Veřejné zdroje ČR	29 583 029 Kč	
Rekonstrukce silnice II/468 - I/11 Stará Bělá	2016 - 2018	IROP	55 361 663 Kč	65 131 368 Kč
		Veřejné zdroje ČR	9 769 705 Kč	
Rekonstrukce silnice II/468 - I/11 v Třinci	2016 - 2018	IROP	55 361 663 Kč	65 131 368 Kč
		Veřejné zdroje ČR	9 769 705 Kč	
Rekonstrukce městských komunikací napojené na I/11	2016-2018	IROP	13 296 052 Kč	15 642 414 Kč
		Veřejné zdroje ČR	2 346 362 Kč	
Rekonstrukce silnice II/464 a propojení s dálnicí D1 a silnicí I/58	2016-2017	IROP	25 021 421 Kč	29 436 966 Kč
		Veřejné zdroje ČR	4 415 545 Kč	
Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice - Bystřice	2016-2019	OP Doprava	1 931 165 704 Kč	2 271 959 652 Kč
		Veřejné zdroje ČR	340 793 948 Kč	
Rekonstrukce silnic II/475 - obchvat města Havířov, II/474 - Jablunkov, II/480 - Kopřivnice - Štramberk, rekonstrukce mostu V Krnově	2015-2016	ROP	126 907 208 Kč	149 302 597 Kč
		Veřejné zdroje ČR	22 395 389 Kč	
Rekonstrukce a modernizace silnic II/479 v Ostravě, II/477 Vratimov - Lískovec, II/470 Rychvald - Orlová, II/443 Zálužné - Staré Těchanovice	2014-2016	ROP	88 731 011 Kč	104 389 424 Kč
		Veřejné zdroje ČR	15 658 413 Kč	
Rekonstrukce a modernizace silnic II/647 a II/479 včetně mostu v Ostravě	2014-2016	ROP	32 895 180 Kč	38 700 211 Kč
		Veřejné zdroje ČR	5 805 031 Kč	
Rekonstrukce a modernizace silnic III/4688 v Karvině, II/486 Krmelín - Brušperk - Fryčovice, II/457 v Jindřichově	2014-2016	ROP	64 601 366 Kč	76 001 607 Kč
		Veřejné zdroje ČR	11 400 241 Kč	
Rekonstrukce silnice II/452 Bruntál - Mezina	2013-2016	ROP	28 931 417 Kč	34 036 961 Kč
		Veřejné zdroje ČR	5 105 544 Kč	
Rekonstrukce silnice II/462 Vítkov - Větrkovice	2013-2015	ROP	76 213 299 Kč	89 662 704 Kč
		Veřejné zdroje ČR	13 449 405 Kč	
Rekonstrukce silnice I/11 ul. Rudná v Ostravě - hranice okresu Opava	2012-2020	OP Doprava	1 677 732 697 Kč	1 973 803 173 Kč
		Veřejné zdroje ČR	296 070 476 Kč	
Rekonstrukce mostu na silnici II/449 Rýmařov - Ondřejov	2012-2014	ROP	61 405 414 Kč	87 722 020 Kč
		Veřejné zdroje ČR	26 316 606 Kč	
Rekonstrukce silnice II/370 Rýmařov - hranice Olomouckého kraje, II/445 Rýmařov - Dolní Moravice, II/451 Průtah v Karlovcích, III/4588 Brantice - Radim - Krasov	2011-2013	ROP	75 941 902 Kč	108 488 431 Kč
		Veřejné zdroje ČR	32 546 529 Kč	
Rekonstrukce silnice I/11 Oldřichovice - Třinec a Nebory - Třinec	2011-2013	ROP	3 433 135 Kč	4 038 982 Kč
		Veřejné zdroje ČR	605 847 Kč	
Mimoúrovňové křížení s železničním přejezdem v Třinci	2011-2014	ROP	81 239 563 Kč	116 056 518 Kč
		Veřejné zdroje ČR	34 816 955 Kč	
<b>Celkem</b>				<b>16 405 206 786 Kč</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle [11]

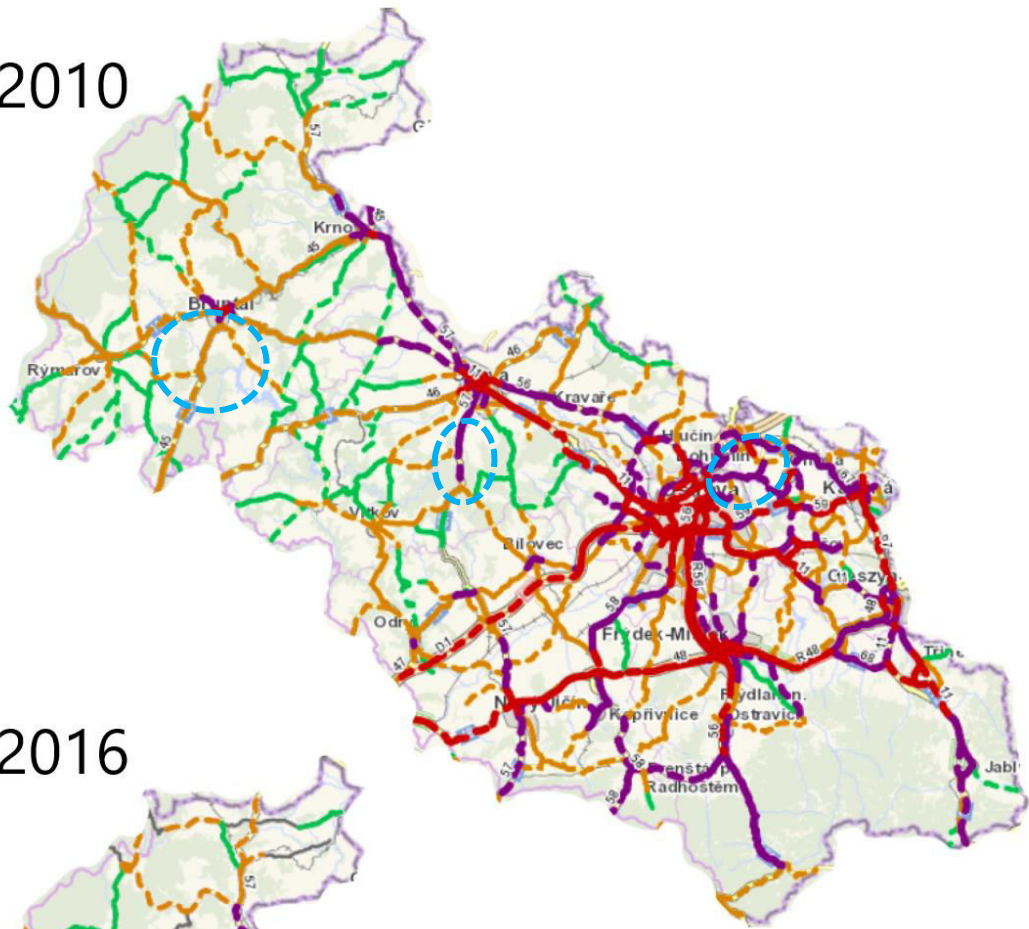
Od roku 2016 meziročně roste počet motorových vozidel přibližně o 15 tis kusů v regionu. Lidé využívají automobilovou dopravu jako pohodlnější a rychlejší přepravu. Jedním z důsledků napojení kraje na dálniční síť, výstavba silničních sítí v odlehlejších městských částí, modernizace silnic a výstavba městských obchvatů stoupla intenzita silniční dopravy – v mezikrajském porovnání je nárůst jeden z nejvyšších v ČR. Nicméně došlo ke značné uvolnění cest skrze města od husté dopravy, snadnějšímu přesunu z okolních krajských měst do centra Moravskoslezského kraje či do sousedních regionů. Každých pět let Ředitelství silnic a dálnic ČR provádí sčítání dopravy, které zobrazuje intenzitu hustoty dopravy na dálnicích a silnicích. Na obrázku č. 10 – je srovnání z posledních dopravních sčítání z roku 2010 a 2016. Mapa obsahuje čáry různých zbarvení, které znázorňují stupeň intenzity dopravy (viz. Tabulka č. 9 – legenda čar)

Tabulka č. 10 - Legenda čar k obrázku č. 10

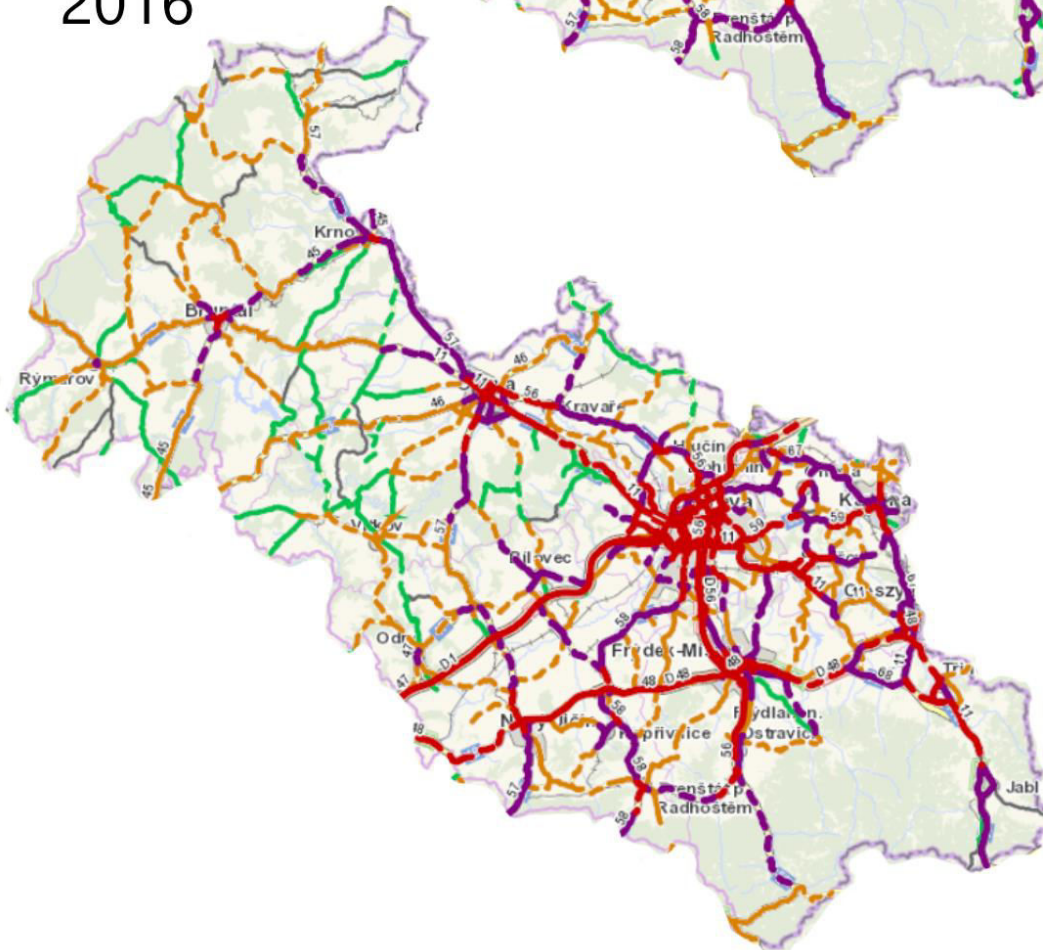
Typ čáry	Sčítací úsek s intenzitou [voz/24 h]
	1–500
	501–1000
	1001–3000
	3001–5000
	5001–7000
	7001–10000
	100001–15000
	15001–25000
	25001–40000

Zdroj: vlastní zpracování dle [26]

2010



2016

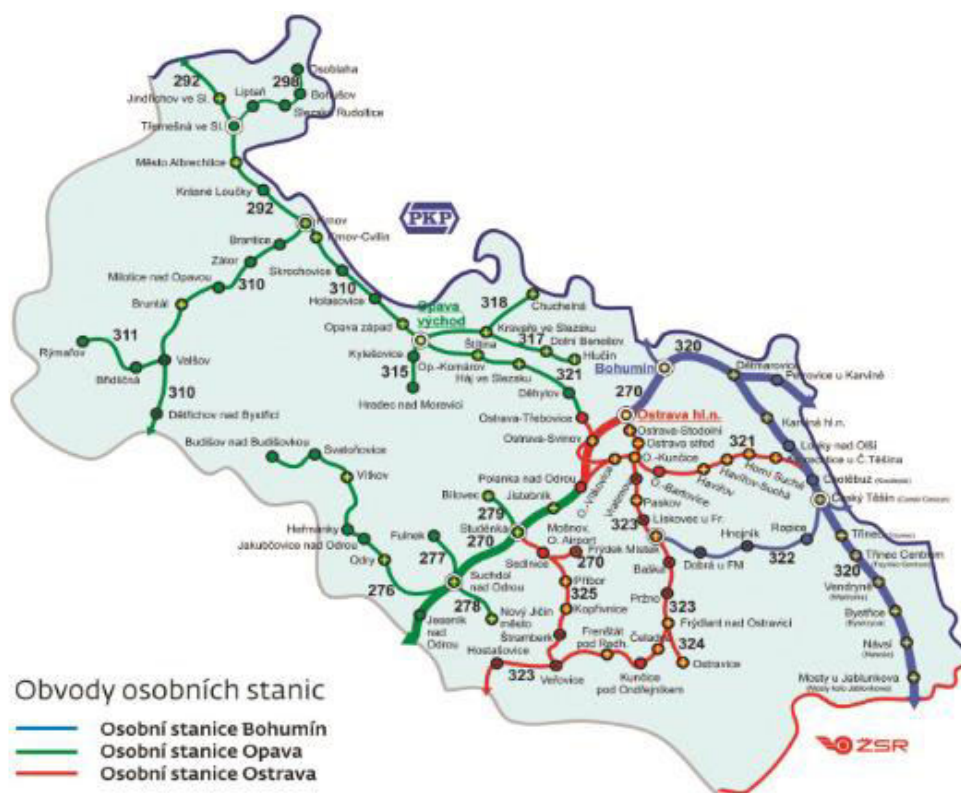


Obrázek č. 10 - Výsledky sčítání dopravy pro rok 2010 a 2016 [zdroj: [26]]

Na základě srovnání obou map lze vidět, že na intenzita provozu z roku 2016 stoupá. Lze zaznamenat větší barevný podíl čar znázorňující hustou dopravu. V roce 2016 dochází k mírné úlevě měst od silničního provozu, který se přesouvá do městských obchvatů. Jde jasně vidět, že hustá doprava započala v nově otevřených úsecích páteřních sítí, například u státních hranic poblíž města Bohumín s Polskem. Intenzita provozu dálnic D1 a D48 stoupá v důsledku dokončení oprav a výstaveb, ale také kvůli vyšší intenzitě dopravy, co se v celosvětovém měřítku týče.

### 7.4.3 Železniční doprava

V Moravskoslezském kraji se nachází celkem 663 km dlouhých železničních tratí, které umožňují osobní a nákladní přepravu. Na území je 170 železničních stanic, které jsou postupně modernizovány. Osobní železniční doprava je v rámci kraje zajišťována osobními a spěšnými vlaky, provozována dopravci České dráhy, a.s., GW Train Regio a.s. a MBM rail s.r.o. Provoz rychlíků a vlaků vyšší kvality zajišťují dopravci RegioJet a.s., LEO Express s.r.o. a také České dráhy, a.s. Železniční síť tvoří páteřní tratě, do kterých jsou napojeny vedlejší tratě. Díky tomu je kraj propojenější a dostupnější mimo silniční dopravu.



Obrázek č. 11 - Mapa železničních sítí v MSK [zdroj: ČD]

Železniční síť v kraji, jakožto ekologičtější doprava, není plně využita pro příměstskou a regionální dopravu, jak se předpokládalo. Důvodem jsou hlavně zastaralé vagónové soupravy a potřeba modernizace železnic. Tímto velkým nedostatkem si je kraj vědom a pomalu jej napravuje. Na železnice v kraji bylo postupně přidáno 5 kusů (zcela nových a jediných v ČR) vlakových souprav typu Push-Pull, které se nemusí na trati zdlouhavě otáčet a dokážou rychle změnit směr jízdy, takže můžou buď tlačit nebo táhnout (anglicky push/pull). Vozy jsou rozdělené do dvou pater, jsou klimatizované, s možností bezplatné Wifi i elektrických zásuvek. Celostátní tratě potřebují v krátkodobé dohlednosti modernizaci, protože jsou zastaralé a brzdí přepravu. Na území Moravskoslezského kraje se jedná o úseky Krnov – Šumperk, Opava směrem do Olomouce, Ostrava – Valašské Meziříčí a Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm. Tratě je potřeba elektrifikovat a upravit nástupiště pro bezbariérový přístup.

V posledních 10 letech bylo v Moravskoslezském kraji mnoho investic, co se železniční dopravy týče. Následující tabulka č. 11 byla zhotovena pro bližší představení a přehled vybraných projektů, které mají významný charakter pro kraj. Vyskytují se zde rekonstrukce zastaralých železničních tratí, rekonstrukce a modernizace železničních stanic, napojení letiště Leoše Janáčka v Ostravě, obnova vozidel a investice pro podporu nákladní železniční dopravy. Tabulka obsahuje také informace ohledně finančních prostředků a jejich výše. Poskytované zdroje se týkají programového období 2007–2013 a 2014–2020. Prostřednictvím operačního programu OP Doprava a Regionálního operačního programu NUTSII Moravskoslezsko bylo získáno 1,7 mld. Kč. Ze soukromých a veřejných zdrojů ČR bylo čerpáno 0,46 mld. Kč. Příjemci finančních prostředků je Moravskoslezský kraj, Správa železnic nebo společnosti provozující nákladní železniční přepravu. Je třeba poznamenat, že uvedené investice jsou jen vybraná část a existuje zde mnoho dalších projektů za sledované období realizované v kraji.



Tabulka č. 11 - Výše finančních prostředků vybraných projektů železniční infrastruktury

Popis	Doba výstavby	Finanční zdroje	Částka	Celková částka
Přestavba přestupního terminálu v Trinci	2013-2016	ROP	30 682 951,00 Kč	51 731 623 Kč
		Veřejné zdroje ČR	21 048 672,00 Kč	
Rekonstrukce vlakového nádraží v Havířově	2020-2021	OP Doprava	94 444 443,50 Kč	111 111 110 Kč
		Veřejné zdroje ČR	16 666 666,50 Kč	
Rekonstrukce trati Frýdek-Místek - Hnojník - Český Těšín	2015-2016	OP Doprava	22 640 367,00 Kč	26 635 726 Kč
		Veřejné zdroje ČR	3 995 359,00 Kč	
Rekonstrukce kolejí pro železniční nákladovou dopravu Ostrava - Vítkovice	2015-2016	OP Doprava	150 511 096,00 Kč	182 459 808 Kč
		Veřejné zdroje ČR	31 948 712,00 Kč	
Rekonstrukce kolejí v železniční stanici Český Těšín	2015-2016	OP Doprava	23 021 839,00 Kč	27 084 516 Kč
		Veřejné zdroje ČR	4 062 677,00 Kč	
Rekonstrukce trati Český Těšín - Dětmarovice	2015-2016	OP Doprava	92 419 318,00 Kč	116 927 275 Kč
		Veřejné zdroje ČR	24 507 957,00 Kč	
Napojení letiště Leoše Janáčka	2012-2016	ROP	234 176 685,00 Kč	746 729 265 Kč
		OP Doprava	435 669 693,00 Kč	
		Veřejné zdroje ČR	76 882 887,00 Kč	
Železniční zastávka Frenštát pod Radhoštěm	2014-2015	OP Doprava	7 441 806,00 Kč	8 755 066 Kč
		Veřejné zdroje ČR	1 313 260,00 Kč	
Rekonstrukce železničních přejezdů Frýdlant n. O. - Ostravice	2014-2015	OP Doprava	106 508 696,00 Kč	125 304 348 Kč
		Veřejné zdroje ČR	18 795 652,00 Kč	
Rekonstrukce železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí	2012-2014	OP Doprava	197 092 823,00 Kč	236 152 435 Kč
		Veřejné zdroje ČR	39 059 612,00 Kč	
Rekonstrukce trati Studénka - Mošnov	2012-2013	OP Doprava	243 217 314,00 Kč	367 508 785 Kč
		Veřejné zdroje ČR	124 291 471,00 Kč	
Rekonstrukce železničního mostu Studénka - Bílovec	2014	OP Doprava	4 373 149,00 Kč	5 144 881 Kč
		Veřejné zdroje ČR	771 732,00 Kč	
Modernizovaná vozidlo pro MSK	2011-2012	ROP	50 960 000,00 Kč	127 400 000 Kč
		Veřejné zdroje ČR	76 440 000,00 Kč	
Navýšení technologických překládačů kontejnerů	2014	OP Doprava	8 838 980,00 Kč	25 997 000 Kč
		Veřejné zdroje ČR	1 559 820,00 Kč	
		Národní soukromá částka	15 598 200,00 Kč	
Pořízení a informačního systému pro podporu železniční nákladní dopravy	2014	OP Doprava	2 550 000,00 Kč	6 000 000 Kč
		Veřejné zdroje ČR	450 000,00 Kč	
		Národní soukromá částka	3 000 000,00 Kč	
Celkem pro období 2011 - 2021			2 164 941 838 Kč	

Zdroj: vlastní zpracování dle [11]

Koridorové tratě jsou kvalitní a rekonstruované. Mají v kraji velkou výhodu, tou je geografická poloha, která nabízí možnost stát se součástí panevropské sítě vysokorychlostních železnic. Krajem vedou dva železniční tahy evropského významu:

- *koridor sever – jih*, spojující významné zahraniční centra Vídeň a Varšavu s Moravskoslezským krajem,
- *koridor východ – západ*, trať vedoucí napříč celou Českou republikou spojuje Žilinu s Norimberkem

Koridor sever – jih je součástí jednou z nejvýznamnějších severojižních tras v Evropě nazývaný Osa Balt Jadran (BATco). BATCo je projekt Evropské nadnárodní spolupráce, která je organizována prostřednictvím programu Central Europe a spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj (EFRR). Je jedním z nejdůležitějších os zaměřený na vybudování vysokorychlostní železniční trati pro osobní a nákladní dopravu, která má posílit oslabené úseky podél koridoru, propojit hlavní dopravní toky a zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy oproti silniční konkrétně kamionové dopravě. Spojuje Baltské moře s Jadránem, tj. 5 evropských zemí – Itálie, Rakousko, Polsko, Slovenskou a Českou republiku železniční sítí o délce cca 1 820 km. Osa Balt Jadran by má předpokládané dokončení v roce 2030.



Obrázek č. 12 - Železniční tahy evropského významu [zdroj: vlastní zpracování dle ČD a Wikipedie]

Co se České republiky týče, osa koridoru sever – jih již existuje a vede přes Brno a celý Moravskoslezský kraj. Tudíž je zde minimální dopad na dotčené území a v současné době jde pouze o kvalitativní posun. Posledním klíčovým projektem železničním koridorem sever – jih a osy Balt Jadran byl tranzitní železniční koridor letiště Leoše Janáčka. Tato železniční osa spojuje Ostravské letiště s významnou železniční osou Praha – Ostrava, takže kromě snadného silničního přístupu po dálnici D1 a rychlostní komunikací R48 se cestující mohou na letiště dopravit i železniční dopravou.

V tabulce č. 11 jsou zobrazeny výdaje SFDI vztažené na akce v železniční dopravě Moravskoslezského kraje za rok 2020 a 2021. Investorem je Správa železnic.

*Tabulka č. 12 - Výdaje SFDI na projekty v železniční dopravě v roce 2020 a 2021*

	2020	2021	
Národní zdroje	655 183 Kč	873 165 Kč	[tis.]
Zdroje EU	168 028 Kč	272 000 Kč	
RRF	-	250 469 Kč	
<b>Celkem</b>	<b>823 211 Kč</b>	<b>1 395 634 Kč</b>	

*Zdroj: vlastní zpracování dle [25]*



#### 7.4.4 Letecká doprava

Od roku 2004 je mimo silnic II. a III. třídy Moravskoslezský kraj také vlastníkem letiště, které umožňuje mezinárodní a vnitrostátní dopravu, osobním či nákladním způsobem. Provozovatelem letiště je Letiště Ostrava, a.s. a nachází se 25 km centra kraje, kterým je Ostrava. Ostravské letiště se do roku 2006 nazývalo „Letiště Mošnov“, poté mu byl udělen název „Letiště Leoše Janáčka“. Letiště je v porovnání s ostatními klíčovými letišti celkem malé. Sice svou výkoností zaostává za konkurencí v Katovicích, ale velké pozitivum letiště přináší moderní terminál a potencionál v cargo (nákladní) dopravě. Celková velikost areálu činí 52 000 m<sup>2</sup>, obsahuje 13 odbavovacích přepážek a kapacita terminálu je 500 cestujících za hodinu. Je třetí největší letiště v České republice s pravidelným vnitrostátním a mezinárodním provozem. Mezi klíčové pravidelné linky patří např. Londýn, Varšava, Antalya, Burgas, Hurghada, Kréta apod.

Moderní odletová hala byla postavena v roce 2006. Dostupnost na letiště je velice dobrá, a to jak silniční, tak i vlakovou a autobusovou dopravou. Kraj je první v České republice, který má mezinárodní letiště napojené na železnici. Vlakové spojení je umožněno díky dopravci České dráhy. Cestující se tak mohou pohodlně dopravit až k odbavovací hale, ke které z železničního terminálu vede krytá chodba. Hned před železničním terminálem se nachází také autobusová zastávka, na kterou přijíždí také pravidelný autobusový spoj z Ostravy.

Letiště má velkou výhodu ve velikosti přistávací dráhy. Ta činí velikost o délce 3 500 m a šířce 63 m. V porovnání s konkurencí je to nejdelší přistávací dráha, která umožňuje přistávání a odbavení všech největších letadel bez omezení velikosti. Tato výhoda má i jednu nevýhodu, a to její stav. Její rekonstrukce je nutná, avšak letiště je dlouhodobě v ekonomické ztrátě a z vlastních zdrojů na náklady rekonstrukce nedosáhne. Rekonstrukce je odhadovaná na rozmezí mezi 1,5 – 2 miliardami Kč.

Na letiště má stále dopad jeho chybná obchodní politika, kdy nezachytilo rozvoj ostatních konkurenčních letišť v Polsku. V rozmezí letech 2008–2011, v době ekonomické krize, nastal pokles cestujících jak v pravidelných, tak i nepravidelných linkách. Pokles byl později kompenzován otevřením pravidelných linek nízkonákladových společností Ryanair a Smartwings. Avšak na základě v porovnání s konkurencí v Polsku to stále není dost. V roce 2017 letiště úspěšně odbavilo 324 tis. cestujících, přičemž stejný počet pasažérů odbaví letiště v Katovicích za jednu letní sezónu. V současnosti, díky dobré dopravní dostupnosti a krátké vzdálenosti, cestující raději volí služby Polských letišť, které mají daleko lepší a výběrově bohatší pravidelné i chartelové lety. Kraj se snažil

otevřít provoz do klíčového Amsterdamu, který je jeden z nejrůšnějších letišť a do Helsinek, avšak do výběrového řízení se nikdo nepřihlásil.

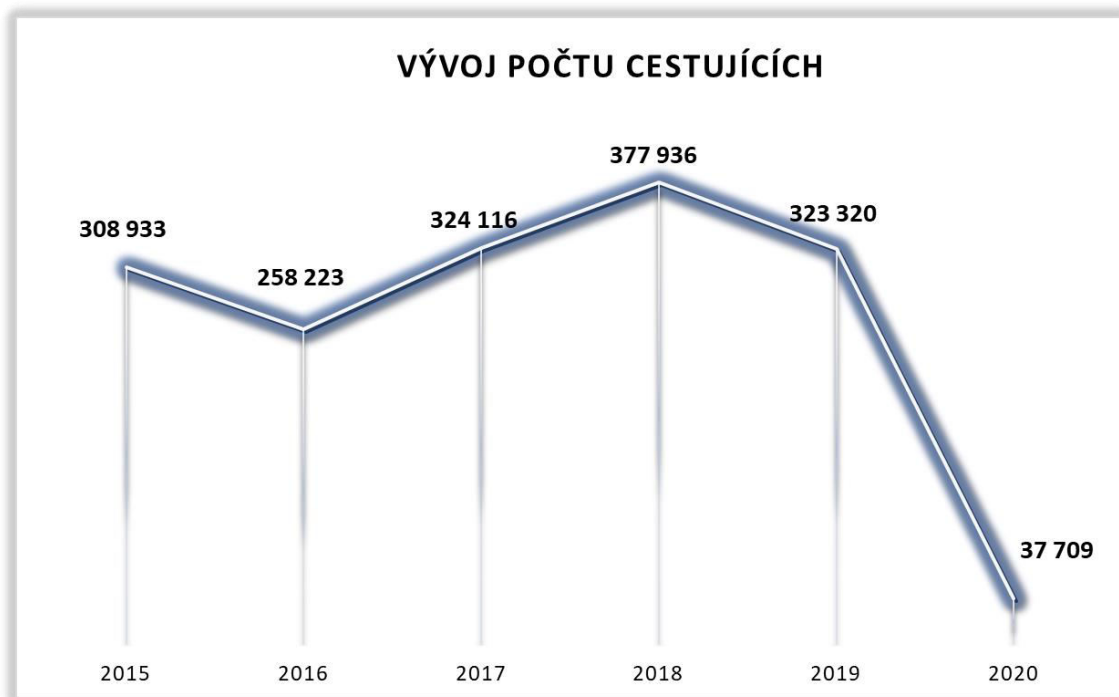
V roce 2020, kdy započala doposud největší celosvětová krize díky celosvětové pandemii Covid-19, zasáhlo letiště významné ovlivnění jak v osobní, tak i v cargo dopravě. Z důvodů pandemických restrikcí a nařízení vlády byl zaznamenán výrazný pokles počtu odbavených cestujících. Co se nákladní dopravy týče, byl zaznamenán historický rekord v odbaveném cargo (viz tabulka č.13).

*Tabulka č. 13 - Vývoj letecké nákladní přepravy letiště Leoše Janáčka v Ostravě*

Druh přepravy	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mezinárodní nákladní přeprava	1 728	414	1 035	995	4 309	9 416
Vnitrostátní nákladní přeprava	18	14	103	13	0	-
Pošta	4 723	3 724	4 225	4 440	4 083	4 812
<b>Celkem</b>	<b>6 469</b>	<b>4 152</b>	<b>5 363</b>	<b>5 448</b>	<b>8 392</b>	<b>14 228</b>

*Zdroj: vlastní zpracování dle výročních zpráv letiště Leoše Janáčka Ostrava*

Nákladní doprava patří mezi strategické priority společnosti. V roce 2020 slavilo letiště v této oblasti obrovský úspěch, kdy odbavení nákladních letadel vzrostlo skoro o 70 %. Rostoucí vývoj nákladní dopravy byl v důsledku otevření pravidelné nákladní linky směřující do Kolína nad Rýnem společností UPS. Podílí se na tom také společnost známá společnost DHL s pravidelným cargo spojením do Lipska. Kromě pravidelných spojení v rámci Evropy byla posílena spojení společností EGT také s Čínou. V důsledku celosvětové krize v roce 2020 měli cestující možnost využít pouze omezené nabídky destinací. Na základě vládního nařízení bylo letiště od března do konce května pro osobní pasažérskou dopravu zcela uzavřeno. Sice bylo možné letiště v letní sezóně využívat, ale ve velmi omezeném režimu. Po letní sezóně byly otevřeny nové pravidelné linky pro osobní pasažérskou přepravu do Varšavy a do Prahy.



*Graf č. 11 - Vývoj počtu cestujících letecké přepravy letiště Leoše Janáčka v Ostravě [zdroj: vlastní zpracování dle výročních zpráv letiště Leoše Janáčka Ostrava]*

#### **7.4.5 Cyklistická doprava**

V době, kdy se začalo rozvíjet odvětví obchodu a služeb se cyklistika stala celosvětovým trendem a druh rekreační aktivity. Již v dávnějších letech bylo kolo používáno jako dopravní prostředek, ale nikde nebyly vytvořené žádné nadstandartní podmínky v podobě stezek nebo vyznačených tras. Stejně jako v celé České republice se postupem času začali vyvíjet cyklistické stezky také v Moravskoslezském kraji. Rozvoj cyklistické dopravy je podpořen jak dotacemi EU, tak i státním fondem. Tento způsob dopravy je zvláště oblíbený a podporovaný také díky tomu, že se stává jako ekologičtější alternativou silniční dopravy.

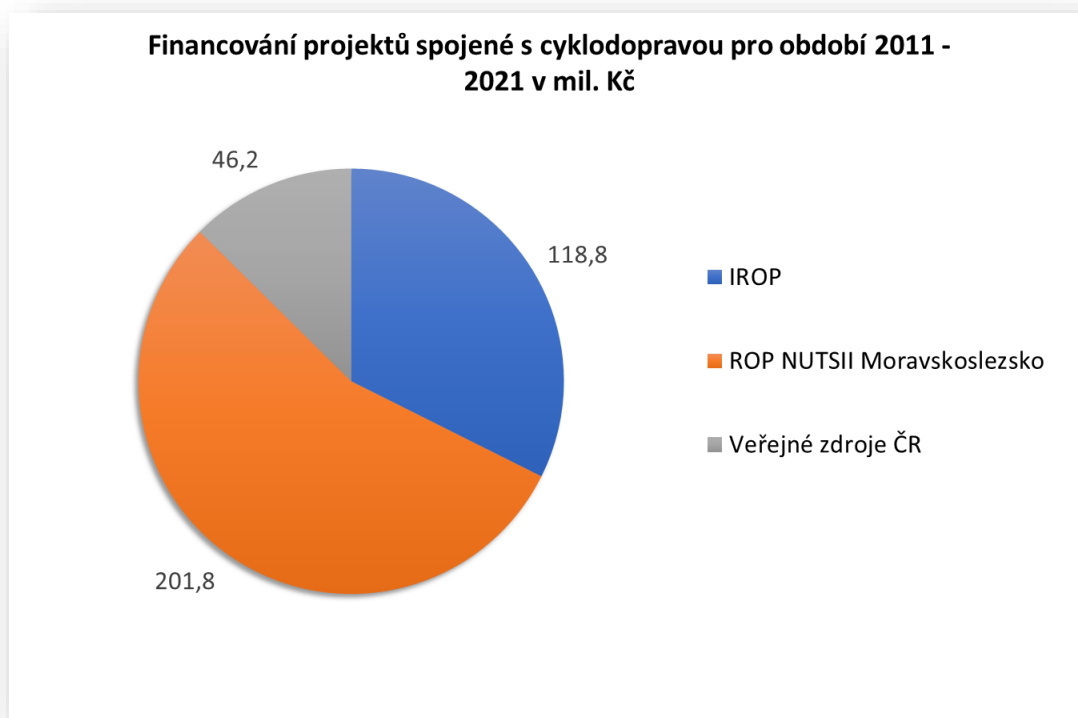
V Moravskoslezském kraji se nachází více než 2 400 kilometrů cyklostezek a cyklotras. V průběhu uplynulých deseti let bylo v regionu postaveno více než 115 kilometrů cyklostezek, které tvoří 35 úseků tras za hodnotu přesahující částku 520 mil. Kč.

Uživatelé cyklistické dopravy v kraj mají nejradši trasy podél řeky Opavy, Odry a Ostravice. Jako neoblíbenější cyklostezka je známá trasa podél řeky Ostravice. Je dlouhá více než 40 kilometrů a vede z Ostravy až do Beskyd, kdy obyvatelé města mohou „uprchnout“ do krásného prostředí přírody. Další velmi oblíbenou a velmi zajímavou trasou je úsek mezi městskou částí Ostrava – Výškovice a Antošovicemi. Úsek je dlouhý

přibližně 14 kilometrů a je součástí budované cyklostezky Odra – Morava – Dunaj, která navazuje až na hranici s Polskem v Bohumíně. Tato trasa má velký potenciál, jelikož se v budoucnu plánuje do trasy přemístit nadregionální cyklotrasu vedoucí přes celou střední Evropu, která je známá po názvem Euro-velo 4.

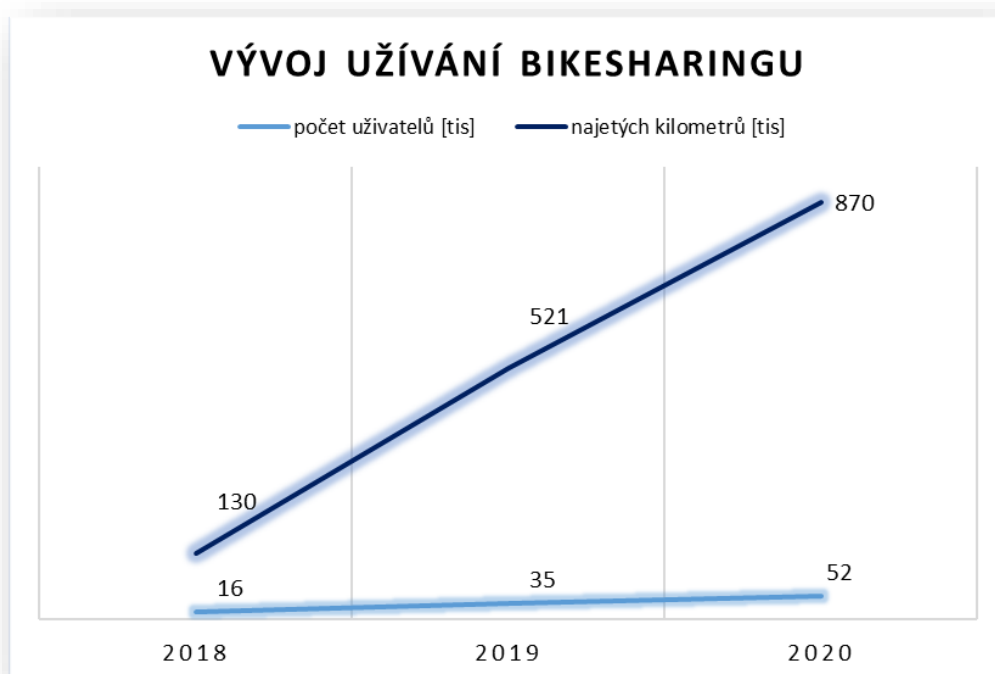
Moravskoslezský kraj se mimo oprav a údržeb soustředí také na propojování dílčích úseků cyklostezek, aby se bylo možno co nejjednodušeji připojit na dálkové trasy. Rozvíjí také cyklostezky v severní části Moravskoslezského kraje, kde jsou v současné době pouze kratší úseky, čímž chce kraj docílit ke komfortnějšímu propojení Jeseníků s Beskydami cyklistickou trasou.

V grafu č. 12 jsou zobrazeny zdroje a výše finančních prostředků, kterými byly financovány všechny významné projekty spojené s cyklistickou dopravou v Moravskoslezském kraji – výstavba nových cyklistických tras, jejich rekonstrukce a modernizace či vzájemné propojení. Údaje se týkají projektů realizovaných v období 2011-2021.



Graf č. 12 - Finanční výše prostředků pro cyklistickou dopravu [zdroj: vlastní zpracování dle [11]]

Velkým celosvětovým trendem cyklistické dopravy je tzv. Bikesharing – systém sdílených kol. Tento systém je nejčastější ve městech, kde slouží k rychlému přemístění krátkých vzdáleností a uživatelé se tak mohou vyhnout vytížených silnic vedoucích přes město. Jde o princip zapůjčení kol na jednom místě a vrácení na jiném místě. V Ostravě tento systém funguje už čtvrtým rokem a je provozovaný společností Nextbike. Tato služba je velmi oblíbená a počty zapůjčených kol jen stoupají. Služba se začíná postupně rozvíjet také v ostatních menších městech Moravskoslezského kraje. Mimo kola se ve městech se postupem času začínají také objevovat elektrické koloběžky, které fungují na stejný princip. Výhodou je minimální fyzická zátěž a rychlost, naopak nevýhodou jsou vyšší náklady na zapůjčení.



Graf č. 13 - Vývoj užívání Bikesharing v MSK [zdroj: vlastní zpracování dle MSK]

#### 7.4.6 Veřejná autobusová doprava a MHD

V celém Moravskoslezském kraji je možnost využívání služeb veřejné hromadné dopravy, která je propojená Integrovaným dopravním systémem ODIS. ODIS je elektronický platební prostředek, díky kterému mohou uživatelé bezstarostně a o něco levněji cestovat v rámci Moravskoslezského kraje. V Systému je zapojeno přes 300 měst a obcí v kraji. Ve všech okresech kraje jsou poskytovány služby městské hromadné dopravy.

V největším městě Ostrava je provozováno MHD společností Městský dopravní podnik Ostrava, a.s., které se staví jako nejmodernější v České republice. V současné době se po Ostravě pohybuje 298 autobusů, 239 tramvají a 68 trolejbusů. V důsledku horšího emisního stavu v kraji, se město snaží klást důraz na ekologii, a to obměňováním vozovým parkem hybridními trolejbusy, autobusy na CNG, rychlonabíjecími elektrobusem a středně kapacitními tramvajemi Stadler, které se nachází v celé České republice pouze v Ostravě. Ve vozidlech se cestující mohou připojit na bezplatnou Wi-fi, nabíjet své mobilní zařízení pomocí USB konektorů a v horkých letních dnech se zchladit klimatizací. Dopravní podnik Ostrava zrušil jako jediný v rámci České republiky prodej papírových jízdenek a jako druhý v Evropě, hned po Londýně, zavedl velmi úspěšný způsob platby kartou přímo ve vozidlech. Na základě jednoho z cílů dopravního podniku, byly pořízeny dva dvoupodlažní autobusy z vlastních zdrojů, za účelem zatraktivnit cestování ostravskou městskou hromadnou dopravou. Dopravní podnik dále plánuje modernizace a stavby, které jsou podpořeny jak vlastními finančními zdroji, tak i dotacemi EU.

V tabulce č. 14 jsou zobrazeny investice do obnovy vozového parku MHD v Ostravě, které začali v roce 2016 do roku 2021. Finanční zdroje jsou poskytovány z Evropských fondů prostřednictvím Integrovaných regionálních operačních programů (IROP) a národních soukromých zdrojů. Příjemce dotací je Dopravní podnik Ostrava, a.s.

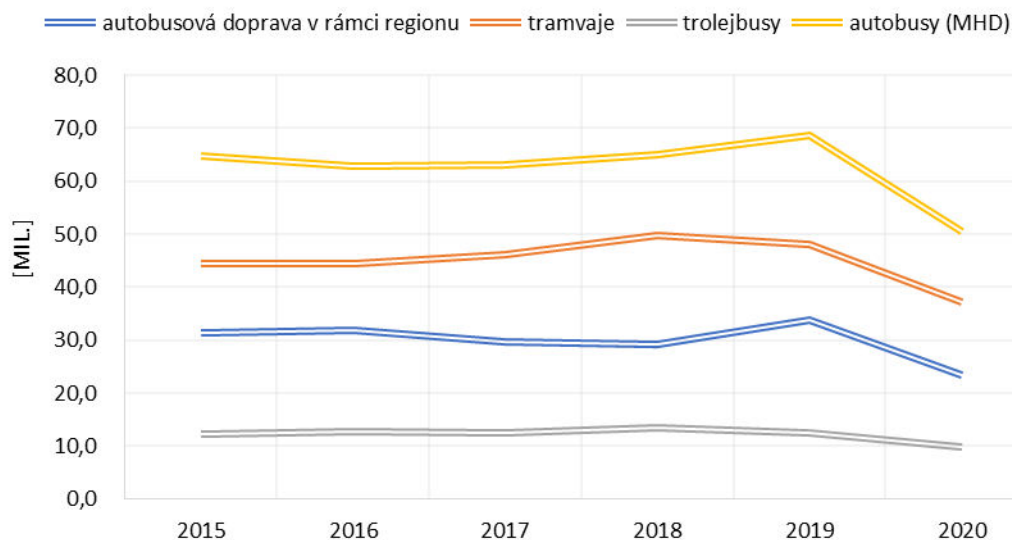
Tabulka č. 14 - Financování vozového parku MHD v Ostravě 2016-2021

	ks	Typ vozu	Celková částka
Obnova vozového parku MHD v Ostravě v období 2016 - 2021	36	Tramvaje	<b>2,772 mld. Kč</b>
	110	Autobusy na pohon CNG	
	14	Elektrobusem	
	5	Autobusy na vodík	
	3	Minielektrobusem	
	5	Minibusy na pohon CNG	
	28	Parciálních trolejbusů	
			IROP 2,051 mil. Kč
			Národní soukromé zdroje 720 mil. Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [11]

V okresu Opava provozuje městskou hromadnou dopravu Dopravní podnik Opava, a.s. Společnost v současné době provozuje 15 autobusových a 11 trolejbusových linek, které za rok přepraví skoro 10 mil cestujících. V ostatních okresech jsou jednotlivé obce mezi sebou propojeny pouze autobusovou dopravou, která je provozována dopravci Arriva Morava, ČSAD Frýdek – Místek, Karviná, Havířov, Vsetín a Transdev Morava.

## POČET PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH VEŘEJNOU DOPRAVOU



Graf č. 14 - Počet přepravených cestujících veřejnou dopravou v MSK [zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ]

V rozmezí let 2011–2020 využil Moravskoslezský kraj možnost čerpání finančních zdrojů z Evropských dotací, prostřednictvím kterých kraj pořizoval nízkoemisní vozidla pro MHD. Celková částka za pořízení vozidel činí 1,144 mld. Kč z toho 0,8 mld. Kč bylo získáno z dotací a 0,3 mld. Kč byly poskytnuty ze soukromých a veřejných zdrojů ČR. Tyto finanční prostředky byly čerpány v programovém období 2007–2013 prostřednictvím Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko a v programovém období 2014–2020 prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu.

### 7.5 Vize kraje

Kraj hledá mnoho způsobů, jak vylepšit stav stávající dopravní infrastrukturu a zlepšit dopravní dostupnost a obslužnost. Klade si mnoho cílů ve střednědobém až dlouhodobém výhledu s realizací do konce roku 2030. Nejdůležitější z nich je zrychlení napojení kraje na okolní aglomeraci, zahájení výstavby vysokorychlostní železniční tratě nebo zvýšit potenciál letiště Leoše Janáčka napojením na ekonomická centra prostřednictvím mezinárodních uzlů.

Dle optimistických odhadů by se chtěl kraj v roce 2025 stát průkopníkem ve využívaných vlaků na vodík. Počítá se také s elektrifikací železničních tratí ve vytížených úsecích. Jedná se především o tratě Ostrava – Frýdek-Místek s pokračováním až do Beskyd, Opava – Krnov a ideálně z Bruntálu až do Olomouce. Na úsecích, kde se neplánuje elektrifikace, budou v provozu vlaky, které budou jezdit na elektrický pohon. Takové vlaky budou využívat energii z baterií, které budou nabíjeny ve vybraných úsecích nebo energii z vodíkových článků. Připravovaná vysokorychlostní trať povede napříč Českou republikou. Předpokládá se, že to bude jedna z nevytíženějších tratí v Česku, protože bude spojovat tři největší města v republice – Praha, Brno a Ostrava. Na Moravskoslezském území se projekt jmenuje „Moravská brána“ a začátek výstavby se předpokládá na rok 2025. Nové vysokorychlostní tratě uvolní železniční kapacity pro přepravu zboží a přispějí k příměstské dopravě.

Po příchodu nových provozovatelů do kraje stoupla popularita vlakové přepravy, v důsledku používání modernějších vlakových souprav, a hlavně levnějších jízdných. Tato popularita zase mírně klesla kvůli zdlouhavému času cestování. Výstavba vysokorychlostních železničních tratí ušetří mnoho času strávené přepravou, přiláká nové cestující a uvolní kapacitu současných tratí, kde může být posílena regionální doprava a zvýšená plynulost nákladní železniční dopravy. Kraj napojuje VRT tratě na současnou celorepublikovou síť, což umožní daleko rychlejší dopravu v rámci České republiky, ale také i spojení s okolními státy. V tabulce č. 11 jsou znázorněny délky trvání cestování před a po realizaci výstavby vysokorychlostních tratí, která se předpokládá zprovoznit v roce 2025.

Tabulka č. 15 - Přepravní časy před a po realizaci VRT

Trasa	Délka trvání [h]	
	Dnes	Po realizaci
Ostrava - Brno	2:03	0:40
Ostrava - Vídeň	3:10	1:40
Ostrava - Warszawa	4:28	2:00
Ostrava - Katowice	1:41	0:30
Ostrava - Praha	2:56	1:35

Zdroj: vlastní zpracování dle MSK



Ostravsko, jakožto centrum Moravskoslezského kraje, plánuje záměry ohledně vlakotrmavají. Projekt má docílit spojení města Ostrava s okolními městy v okrese, přesněji Ostrava – Orlová, Ostrava – Hlučín, Ostrava – Frýdek-Místek. Jedná se o tramvaje, které by mohly přecházet z ostravské městské tramvajové sítě na železniční síť. To je možné z toho důvodu, že ostravská tramvajová síť používá jako jediná v České republice kolejnice, které mají podobný profil jako železniční. Nový systém vlakotramvajek má nahradit autobusovou dopravu a podpořit příměstskou každodenní přepravu.

Cílem kraje, na základě vysokého obsahu emisí v ovzduší ze silniční dopravy, je motivovat obyvatele k většímu využívání hromadné dopravy a omezit dopravu silniční. V takovém případě je potřeba vybudovat vhodnou infrastrukturu pro odpovídající kapacitu obyvatel. Nasazuje hybridní vozy, vozy na CNG do vozového parku veřejné dopravy, elektrifikuje železniční tratě, nasazuje vlaky na elektrický pohon, rozmnožuje nabíjecí stanice pro elektromobily, podporuje Bikesharing a rozvíjí cyklotrasy. Kraj se stává čistější a rozvíjí širší možnosti v dopravě pro větší blaho obyvatel. Modernizace a zatraktivnění vozového parku veřejné dopravy měla na vývoji emisí velmi dobrý vliv, avšak intenzita silniční dopravy tento trend znovu vykompenzovala.

## 8 MOŽNÉ NÁVRHY ROZVOJOVÝCH PROJEKTŮ V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V této závěrečné kapitole jde především o stanovení strategie pro rozvoj Moravskoslezského kraje v oblasti dopravní infrastruktury. Vize vychází ze střednědobých až dlouhodobých výhledů do budoucnosti a je zpracována na základě poznatků ze SWOT analýzy a vyhodnocení současného stavu dopravní infrastruktury v kraji. Při tvorbě je nutné zohlednit použití osobního názoru a doporučení, které vychází z předchozích kapitol.

V úvodu kapitoly je vhodné zmínit demografický vývoj kraje. Podle dlouhodobých statistických ukazatelů je Moravskoslezský kraj spíše opouštěný, kdy se meziroční úbytek obyvatel pohybuje v rozmezí 2–3 %. Sice počet přistěhovalých obyvatel v kraji roste, ale zdaleka nedosáhnou na počty vystěhovalých. S krajem se loučí převážně mladí lidé, zejména absolventi škol a dochází tak ke stárnutí populace v regionu. Jednou z příčin jsou lepší pracovní nabídky s lepším finančním ohodnocením v ostatních regionech České republiky. Jako jedno z řešení by mohla být bohatá nabídka práce, která se může projevit i díky dobré dopravní dostupnosti a lepší obslužnosti kraje. Například, je jasné že ve východní a západní části Moravskoslezska bude velmi řídká pracovní nabídka a části regionu nebudou tak atraktivní jako ostatní části poblíž centra kraje. Jednou z příčin tohoto stavu je špatná dopravní dostupnost a obslužnost těchto částí kraje. Kraj sice má v úmyslu zmíněný problém napravit, avšak nikdo o tom více nemluví a nic nedělá. Jedním řešením může být posílení veřejné autobusové dopravy či vybudování nové železniční tratě.

Pro návrh lze uvést konkrétní příklad, kterým je vyzvání soukromých dopravních společností jako například RegioJet, Leoexpress nebo Flixbus, nabízet své služby v podobě autobusové dálkové či železniční přepravy do těchto oslabených částí regionu. Například do větších měst v západní části kraje, kterými jsou Vítkov a Bruntál, se cestující nedostanou přímým spojem prostřednictvím zmíněných společností, které jsou velmi oblíbené. Obyvatelé těchto území často cestují do zaměstnání mimo své město a neobejdou se bez každodenního dojíždění prostřednictvím veřejné dopravy, která není tak úplně vhodně uzpůsobena. Spoje nejsou příliš časté, cesta je velice zdoluhavá a cestující jsou nuceni přestupovat v okolních městech, kde následně pokračuje cesta do cílového místa. To přináší daleko více času stráveného cestováním, nepohodlnými přestupy a vyšší náklady. Návrh k opatřením této situace je zavedení pravidelné linky ve směru Ostrava – Vítkov – Bruntál. Sice v současné době existují spojení napříč těmito

městy, ale jsou buď zdlouhavé z důvodů mnoha zbytečných mezistanic po cestě nebo nejsou přímé a cestující jsou nuceni k přestupu, který navyšuje čas přepravy. Výsledek návrhu je zobrazen v tabulce č. 16, ze které vyplývá, že zavedení tohoto návrhu cestující ušetří mnoho času, zároveň budou posíleny spoje, což poskytne častější možnost přepravy a obyvatelé budou moci denně pohodlně cestovat do svého zaměstnání.

Tabulka č. 16 - Doba trvání před a po realizaci návrhu opatření pro západní část kraje

	Před	Po
Ostrava - Vítkov	1:30 čas přímého spoje nebo nutný přestup	0:45
Ostrava - Bruntál	1:30 čas přímého spoje nebo nutný přestup (+ 30 min) trasa nevede přes město Vítkov	1:25
Vítkov - Bruntál	2:30 nutný přestup, nečasté spojení	0:40

Zdroj: vlastní zpracování

Špatnou dostupnost východní části kraje může vyřešit již nepoužívaná železniční síť Ostravice – Bílá o délce přibližně 10 km, která by se napojovala na železniční tah Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant n. Ostravicí. Železnice v některých úsecích již existuje, její provoz byl zrušen kvůli výstavbě vodní nádrže Šance, která byla v blízkém okolí. Tudíž by trať stačila jen dostavět či zrekonstruovat, elektrifikovat a přizpůsobit k provozu. Zrekonstruovat opuštěné železniční stanice nebo vybudovat zcela nové. Realizovat tento návrh by obyvatelům umožnil mnohem pohodlnější, rychlejší a snadnější cestování. V současné době je zde poskytována pouze autobusová doprava, která nenabízí časté spoje, je velice zdlouhavá a v zimních obdobích nebezpečná kvůli hornatému území. Zároveň je otevřena možnost lepšího přístupu k turistickým cílům a k přírodním krásám CHKO Beskydy, čímž se také z části vyřeší špatně dostupná turistická místa bez použití automobilu. Dále se může vyskytnout příležitost v podobě pokračování výstavby této trati do sousedícího Slovenska a tím i další meziregionální železniční trať (viz obrázek č.13).



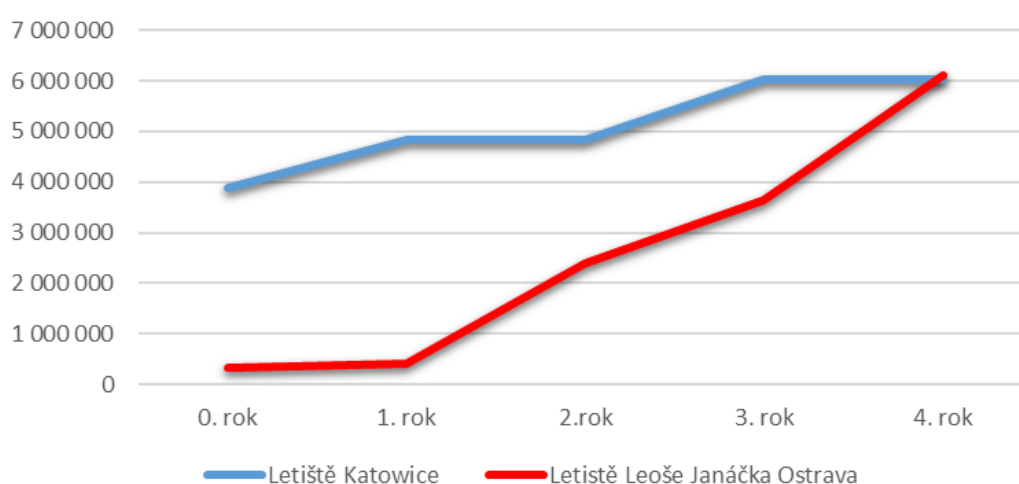
Obrázek č. 13 - Navržené vybudování železniční tratě Ostravice – Bílá [zdroj: vlastní zpracování]

Tyto části kraje mají velký potenciál v cestovním ruchu, jelikož se zde objevují pohoří Jeseníky a Beskydy a ve východní části významný hraniční přestup na Slovenskou Nízkou Fatru. Po zavedení zmíněných opatření může mít kraj navýšení cestovního ruchu, příchod nových investorů do těchto odlehlých částí regionu a větší příjmy kraje, ze kterých se následně mohou financovat další projekty pro rozvoj. Jestliže se dostupnost veřejné dopravy v těchto špatně přístupnějších místech zlepší, lidé si pak rozmyslí, zdali se přepraví svým automobilem či využijí právě veřejnou dopravu, která může pomoci ke zvýšení bezpečnosti na komunikacích a také špatnému emisnímu stavu v ovzduší kraje.

Geografická poloha Moravskoslezského kraje je velmi výhodná. Území kraje má charakter s intenzivní urbanizací a polycentrickým uspořádáním sídel, s průmyslovou tradicí a pohodlnější dostupností do sousedících zemí. Svou polohou se nachází na křižovatce dopravních tahů s přitažlivostí pro tranzitní, cílovou a zdrojovou dopravu, což kraj staví do výhodné pozice i z hlediska stát se součástí Evropských projektů. Jednou z velkých nevýhod je nevyužitý potenciál mezinárodního letiště Leoše Janáčka v Ostravě. Sice letiště boduje v cargo dopravě, ale v osobní přepravě zaostává za svými konkurenty z Polska. Například před pandemickou krizí COVID-19 v roce 2019 letiště

Leoše Janáčka odbavilo 323 tisíc cestujících, zatímco takový počet cestujících odbaví letiště Katowice za letní sezónu. To je velká škoda, jelikož je letiště jako jediné v ČR dostupné prostřednictvím železniční dopravy a do budoucna bude o dost rychlejší díky vybudování vysokorychlostní trati. Je tedy potřeba rozšiřovat možnosti destinací a přidávat další pravidelné i chartelové linky. Tím letiště docílí pravidelného podávání výběrového řízení, a to tak vytrvale, dokud se někdo nepřihlásí. Dopad na takové opatření lze znázornit na příkladu, kdy letiště vyhlásí výběrové řízení na nízkonákladovou leteckou společnost. Takových společností je v současné době spousta. Například velmi známé společnosti jako Wizzair a EasyJet na Ostravském letišti služby ještě neposkytují. Nízkonákladová letecká přeprava je v současné době velmi populární, má 43% podíl na celkové letecké dopravě, přepraví v průměru 150 cestujících jednosměrným letem a jejich letenky jsou výrazně levnější. Naopak jejich letadla jsou jednodušeji zařízena a létají jen kratší vzdálenosti. To však není zásadní problém, jelikož i tyto vzdálenosti mohou mít klíčové přiblížení k hlavním uzlům letecké dopravy. Nízkonákladové společnosti nabízejí pravidelné lety v průměru 2krát za týden. Pokud potencionální spolupráce se společností přinese například 5 nových destinací, znamená to minimálně o 76 500 cestujících za rok více. Aby se letiště Leoše Janáčka alespoň trochu vyrovnala svým konkurentům v Polsku je třeba postupně navyšovat počet leteckých nízkonákladových společností a poté počet destinací. Přesný příklad je znázorněn na grafu č. 15.

### Optimistický scénář vývoje odbavených cestujících po opatření



Graf č. 15 - Optimistický scénář vývoje odbavených cestujících letiště Leoše Janáčka v Ostravě [zdroj: vlastní zpracování]

Letiště v Polsku odbaví 3,892 tis cestujících za rok, zatímco Letiště Leoše Janáčka jen 323 tis. Na základě analýzy vývoje počtu odbavených cestujících v Katovicích bylo zjištěno, že se počet meziročně navyšuje o 0,1 % a 24 %. V prvním roce letiště v Ostravě odbaví o 76,5 tis cestovatel více díky jedné nízkonákladové společnosti, která provozuje 2krát týdně své pravidelné linky do 5 destinací. Druhým rokem letiště navyšuje počet leteckých společností na 3. Následující rok nabízí o 3 destinace navíc každá společnost a v posledním 4. roce stačí, aby alespoň jedna nízkonákladová společnost zvýšila četnost své pravidelné linky na 3krát za týden. Dle tohoto optimistického scénáře by se letiště Leoše Janáčka mohlo za 4 roky vyrovnat konkurentovy v Katovicích. Pokud bude lidem umožněna větší nabídka, rádi omezí dojíždění na zahraniční letiště, což povede ke zvýšení poptávky ze strany cestujících a počet odbavených se bude jen násobit. Navíc se Ostravské letiště otevře dalším zahraničním turistům. Například dojíždění na populární Ostravské festivaly bude jednodušší, jelikož jsou z velké části navštěvovány zahraničními účastníky. Můžou se vyskytnout i další rozvojové plány, například výstavba hotelů poblíž letiště, které v současné době také chybí. To přinese další pracovní příležitost a následně lepší hospodářství kraje. Je potřeba aby politika letiště nepodcenila po pandemickou situaci a byla připravená na znovu oživení cestování prostřednictvím letecké dopravy.

Dále by se mohl využít problém s parkováním ve větších městech, například vybudováním záchytných parkovišť P+R. Takové parkoviště jsou ve světě moc dobře známé a využívané. V blízkém okolí budou nabízet snadnou dostupnost městské hromadné dopravy s dojezdem do center a dalších frekventovaných míst, půjčovnu kol či stanice pro Bikesharing, dobíjecí stanice pro elektromobily, veřejné WC apod. Aby tuto možnost obyvatelé využívali, lze zde uplatnit návrh v jakési podobě získání benefitů. Jestliže obyvatelé budou využívat tento systém, získají zvýhodněné jízdné a různé lokální výhody v rámci města či celého regionu, čímž se prokážou platnosti parkovacího lístku na místě. Naopak je třeba zasáhnout zavedením restrikcí v podobě vysokých poplatků za parkování v centru měst, preference veřejné dopravy, co se dostupnosti a rychlosti týče, zpoplatnění vjezdu automobilů do centra měst anebo zavedení zón s nízkými emisemi. Výsledek z tohoto opatření lze uvést na následujícím optimistickém příkladu. Pokud centrem města projede 20 tis aut za den a kraj zavede zpoplatněné mýto za vjezd do centra ve výši např. 200 Kč, kraj bude denně bohatší o 4 mil. Kč. Jestliže třetina z nich zaparkuje v centru města a každé auto zaplatí například v průměru 100 Kč za den, kraj bude o 500 tis. Kč bohatší. Naopak pokud tato třetina z projíždějících aut zaparkuje ve vybudovaných parkovištích P+R a uživatelé budou dále pokračovat veřejnou či jinou šetrnější dopravou, ušetří si cca 300 Kč a provoz v centrech měst klesne o 25 %. To bude mít velký vliv na zlepšení stavu emisí v ovzduší a podpoří se využívání veřejné dopravy.

Na dění a vývoj v Moravskoslezském kraji má především vliv celá Česká republika a Evropa. Ovlivňujícím faktorem jsou především poskytované zdroje, bez kterých by vývoj kraje nebyl tak jednoduchý. Jako první zdroj k financování navržených projektů lze uvést zapojení České republiky do programového období 2021-2027, kde jsou alokovány prostředky ve výši 126,2 mld. Kč prostřednictvím operačního programu OP Doprava. Co se týče financování veřejné dopravy, cyklo dopravy a rozvoje čisté mobility, existuje zde možnost čerpání prostřednictvím operačního programu Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost (TAK), Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a Facilita na podporu oživení a odolnosti (RRF). Dalším zdrojem je Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) jehož rozpočet pro rok 2022 je schválený poslaneckou sněmovnou ve výši 130,6 mld. Kč, kde je částka ve výši 5,58 mld. Kč vyčleněna pro kraje.

Každá atraktivní dopravní napojení zvyšuje hodnotu regionu. Aby kraj nezaostával, je potřeba být pořád ve střehu a reagovat na současná trendy v oblasti dopravy. Je nutností umožnit obyvatelům lepší přístup a napojení na páteřní dopravní síť a zajistit kvalitní obslužnost. Kvalitní dopravní infrastruktura patří mezi jeden z mnoha faktorů, které mají velký vliv rozvoj regionu. Jestliže je cestování v rámci regionu snadné, rychlé a pohodlné, život v kraji bude mít lepší úroveň. Otevírají se také nové možnosti a růst ekonomických aktivit podél hlavních dopravních os. Přisun nových investorů se záměrem na nové výrobní závody, nové pracovní příležitosti, nižší nezaměstnanost, příchod nových obyvatel do kraje, to vše dělá region vyvinutější a bohatší.

## 9 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce byla analýza dopravní infrastruktury, její zmapování a zhodnocení efektů těchto investic v Moravskoslezském kraji s ohledem na rozvoj regionu.

Moravskoslezský kraj byl obecně charakterizován v oblasti geografie a demografie. Geografie kraje byla hodnocena jako velmi výhodná, jelikož se poloha kraje nachází na křižovatce dopravních uzlů a zvyšuje tak konkurenceschopnost regionu. Na základě zobrazení rozpočtové struktury kraje bylo zjištěno, že kraj hospodaří se schodkovým rozpočtem, a to i přes získávání dotací a čerpání finančních zdrojů ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Pro lepší představení kraje a vyhodnocení současného stavu dopravní infrastruktury byla vytvořena SWOT analýza, která zobrazila její silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Jako silné stránky současného stavu dopravní infrastruktury lze zmínit hlavně kvalitní stav páteřních sítí regionálního i transevropského významu, nejmodernější systém městské hromadné dopravy v České republice, nacházející se mezinárodní letiště v regionu apod. Avšak přes hojný počet silných stránek to stále nevystačí na množství slabých stránek. Jako příležitost kraje v oblasti dopravní infrastruktury se kraji nabídla, vzhledem k dobré poloze, příležitost stát se tranzitním koridorem. Moravskoslezský kraj je součástí Evropských projektů TENT-T a BATco, které kraji umožňují být právě jedním z tranzitních regionů ve střední Evropě a zvýšit tak o sobě vědomí, potenciál cestovního ruchu, rozvoj ekonomických aktivit podél dopravních os a přispět tak k rozvoji regionu.

Práce obsahuje podrobný popis všech druhů dopravy, které kraj nabízí. Popisuje silniční dopravu a významnou páteřní síť „Slezský kříž“, současný stav železniční dopravy a velký potenciál vysokorychlostních sítí. Dále leteckou dopravu, která dominuje spíše v nákladní dopravě ve srovnání s osobní přepravou. Jakožto kraj s velmi bohatou přírodou se práce zabývá také cyklistickou dopravou, výstaveb cyklotras a podpory Bikesharingu. Nechybí ani Ostravský nejmodernější systém městské hromadné dopravy v České republice, který staví Moravskoslezský kraj na velmi výhodnou pozici, co se konkurenceschopnosti týče.

Na základě splnění cíle diplomové práce byly vyhodnoceny investice dopravní infrastruktury s ohledem na regionální rozvoj. Byly navrženy další možné rozvojové projekty, které by mohly být vnímány jako přínos pro obyvatele Moravskoslezského kraje a pro budoucí generace. Je nutno zdůraznit, že veškeré vybudované dálnice a silnice v kraji jsou investicemi do dopravní infrastruktury.



## ZDROJE

- [1] KOZUMPLÍKOVÁ, Lucie, CHOVANCOVÁ Jitka, KORYTÁROVÁ, Jana. Regionální ekonomie a politika. Studijní opory pro studijní programy s kombinovanou formou studia, Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. Brno 2013
- [2] NOVOTNÁ, Martina. Regionální politika EU. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2007. Studijní opora pro distanční vzdělávání. ISBN 978-80-248-1413-1.
- [3] JEŽEK, Jiří aj. Regionální rozvoj. Plzeň: Západočeská univerzita, 2014. ISBN 978-80-261-0462-9
- [4] Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. Vysokoškolské učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-086-4.
- [5] 129/2000 Sb. Zákon o krajích. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 21.12.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-129>.
- [6] 128/2000 Sb. Zákon o obcích. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 21.12.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>
- [7] Okresy v Česku – Wikipedie. [online]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Okresy\\_v\\_%C4%8Cesku](https://cs.wikipedia.org/wiki/Okresy_v_%C4%8Cesku)
- [8] Rukověť starosty. 1. vydání. Moravská Ostrava: Accendo při vědecko-výzkumném ústavu ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú, 2015. ISBN 978-80-87955-01-7.
- [9] Úvod do problematiky veřejné správy: Rozpočet kraje. Testovací server CDV [online]. Dostupné z: <https://turbo.cdv.tul.cz/mod/book/view.php?id=5959&chapterid=6121>
- [10] HORMÁDKA, Vít a Jana KORYTÁROVÁ. Veřejné stavební investice. 1 vyd. Brno: VUT FAST Brno, 2007. 226 s
- [11] DotaceEU. Object moved [online]. Copyright 2021 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, všechna práva vyhrazena [cit.26.05.2021]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/>
- [12] VITURKA, Milan. Regionální ekonomie a politika II. první. Brno: ESF MU, 2007. 130 s. ISBN 978-80-210-4478-4.

- [13] MICHAEL BARÁNIK A JOZEF HABÁNIK. Základy makroekonómie. Bratislava: IRIS, 2002. ISB 80-89018-45-9.
- [14] PAVELKA, Tomáš. Makroekonómie: základní kurz. Vyd. 2. Slaný: Melandrium, 2007. ISBN 978-80-86175-52-2
- [15] HOLMAN, Robert. Makroekonómie: středně pokročilý kurz. Praha: C.H. Beck, 2004. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 80-7179-764-2
- [16] REKTOŘÍK, Jaroslav a Jaroslav HLAVÁČ. Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury: teoretická část, odvětvová část. Praha: Ekopress, 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.
- [17] 183/2006 Sb. Stavební zákon. Zákony pro lidi – Sbíрка zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 21.12.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183>
- [18] Analýza systému financování dopravní infrastruktury, Ministerstvo dopravy 2010 [online]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/>
- [19] Ministerstvo pro místní rozvoj. Dopravní infrastruktura financována ze zdrojů SF/FS a národních zdrojů, 1. vyd. Praha, 2011.
- [20] Ústav územního rozvoje – C.7 Dopravní infrastruktura. Dostupné z: [https://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC/C7\\_DopravniInfrastruktura\\_20061206.pdf](https://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC/C7_DopravniInfrastruktura_20061206.pdf)
- [21] BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.
- [22] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích. Zákony pro lidi – Sbíрка zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 28.11.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
- [23] HANOUSEK, František: Základ dopravy a přepravy, SOŠ veterinární a zemědělská, České Budějovice 2001
- [24] Železniční doprava v Česku – Wikipedie. [online]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD\\_doprava\\_v\\_%C4%8Cesku](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_doprava_v_%C4%8Cesku)
- [25] Státní fond dopravní infrastruktury [online]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/>

[26] Ředitelství silnic a dálnic. 301 Moved Permanently [online]. Copyright © [cit. 02.12.2021]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>

[27] Správa železnic – Wikipedie. [online]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va\\_%C5%BEeleznic](https://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va_%C5%BEeleznic)

[28] Ministerstvo dopravy ČR – Projekt MFDI (model financování dopravní infrastruktury). Ministerstvo dopravy ČR – Domovská stránka [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 21.12.2021]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Projekt-MFDI-\(model-financovani-dopravni-infrastru](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Projekt-MFDI-(model-financovani-dopravni-infrastru)

## SEZNAM ZKRATEK

MSK	Moravskoslezský kraj
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SŽ	Správa železnic
EIB	Evropská investiční banka
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
FS	Fond soudržnosti
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
ESI	Evropské strukturální a investiční fondy
OP	Operační program
FS	Fond soudržnosti
EZFRV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond
BATCo	Baltic-Adriatic transport cooperation
TEN-T	Transevropská dopravní síť
RRF	Recovery and Resilience Facility
VRT	Vysokorychlostní tratě
ČSÚ	Český statistický úřad
IROP	Integrovaný regionální operační program
ROP	Regionální operační program
P+R	Park and ride

## SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek č. 1 - Průměrná měsíční mzda v ČR k 31.12.2020 [zdroj: ČSÚ]
- Obrázek č. 2 - SWOT matice [zdroj: vlastní zpracování dle [7]]
- Obrázek č. 3 - Železniční tratě v ČR 2021 [zdroj: Ministerstvo dopravy]
- Obrázek č. 4 - Postup financování dopravní infrastruktury [zdroj: Ministerstvo dopravy]
- Obrázek č. 5 - Poloha regionu v rámci ČR [zdroj: Wikipedie]
- Obrázek č. 6 - Slezský kříž [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]
- Obrázek č. 7 - Koridor Slezského kříže sever-jih [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]
- Obrázek č. 8 - Koridor Slezského kříže – západ [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]
- Obrázek č. 9 - Koridor Slezského kříže – východ [zdroj: vlastní zpracování dle [26]]
- Obrázek č. 10 - Výsledky sčítání dopravy pro rok 2010 a 2016 [zdroj: [26]]
- Obrázek č. 11 - Mapa železničních sítí v MSK [zdroj: ČD]
- Obrázek č. 12 - Železniční tahy evropského významu [zdroj: vlastní zpracování dle ČD a Wikipedie]
- Obrázek č. 13 - Navržené vybudování železniční tratě Ostravice – Bílá [zdroj: vlastní zpracování]

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka č. 1 - Klasifikace územních statistických jednotek CZ-NUTS

Tabulka č. 2 - Základní pojetí regionální politiky

Tabulka č. 3 - Poskytovatelé dotací

Tabulka č. 4 - Operační programy a řídicí ministerstva

Tabulka č. 5 - Délka silnic a dálnic k 1.1.2020

Tabulka č. 6 - Výdaje MSK do dopravní infrastruktury v roce 2021

Tabulka č. 7 - SWOT analýza Moravskoslezského kraje

Tabulka č. 8 - Výdaje SFDI na projekty Slezského kříže v roce 2020 a 2021

Tabulka č. 9 - Výše finančních prostředků vybraných projektů silniční infrastruktury

Tabulka č. 10 - Legenda čar k obrázku č. 10

Tabulka č. 11 - Výše finančních prostředků vybraných projektů železniční infrastruktury

Tabulka č. 12 - Výdaje SFDI na projekty v železniční dopravě v roce 2020 a 2021

Tabulka č. 13 - Vývoj letecké nákladní přepravy letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Tabulka č. 14 - Financování vozového parku MHD v Ostravě 2016-2021

Tabulka č. 15 - Přepravní časy před a po realizaci VRT

Tabulka č. 16 - Doba trvání před a po realizaci návrhu opatření pro západní část kraje

## SEZNAM GRAFŮ

- Graf č. 1 - Alokace ESI mezi programy v programovém období 2021-2027 [zdroj: [11]]
- Graf č. 2 - Přírůstek a úbytek počtu obyvatel v ČR k roku 2021 [zdroj: ČSÚ]
- Graf č. 3 - HDP na obyvatele v jednotlivých krajích k datu 15.9.2021 [zdroj: ČSÚ]
- Graf č. 4 - Podíl nezaměstnanosti v ČR k 31.12.2020 [zdroj: ČSÚ]
- Graf č. 5 – Počet přepravených cestujících k 4.10.2021 [zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ]
- Graf č. 6 - Rozpočet SFDI pro období 2007–2022 [zdroj: Ministerstvo dopravy]
- Graf č. 7 - Vývoj vybraných demografických ukazatelů v MSK [zdroj: ČSÚ]
- Graf č. 8 - Příjmy Moravskoslezského kraje 2021 [zdroj: MSK]
- Graf č. 9 - Výdaje Moravskoslezského kraje v roce 2021 [zdroj: MSK]
- Graf č. 10 - Zadluženost Moravskoslezského kraje [zdroj: MSK]
- Graf č. 11 - Vývoj počtu cestujících letecké přepravy letiště Leoše Janáčka v Ostravě [zdroj: vlastní zpracování dle výročních zpráv letiště Leoše Janáčka Ostrava]
- Graf č. 12 - Finanční výše prostředků pro cyklistickou dopravu [zdroj: vlastní zpracování dle [11]]
- Graf č. 13 - Vývoj užívání Bikesharing v MSK [zdroj: vlastní zpracování dle MSK]
- Graf č. 14 - Počet přepravených cestujících veřejnou dopravou v MSK [zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ]
- Graf č. 15 - Optimistický scénář vývoje odbavených cestujících letiště Leoše Janáčka v Ostravě [zdroj: vlastní zpracování]