

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra strukturální politiky EU a rozvoje venkova

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

**Využití Operačního programu Doprava pro
rozvoj silniční infrastruktury v České
republice na příkladu Středočeského kraje**

Vedoucí diplomové práce

PhDr. Miloslav Lapka CSc.

Autor práce

Bc. Vladimír Vacek

2012

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

26.4.2012

Vladimír Vacek

Poděkování

Děkuji vedoucímu Diplomové práce PhDr. Miloslavu Lapkovi CSc. za odbornou konzultaci a vedení práce.

Obsah

	Obsah	9
1	Úvod.....	11
1.2	Cíl diplomové práce.....	12
2	Teoretická část – popis struktury.....	13
2.1	Evropská unie a postupný vývoj.....	13
2.1.1	Společná Dopravní politika a Bílá Kniha.....	14
2.2	Regionální rozvoj.....	15
2.2.1	Regionální rozvoj a jeho faktory	16
2.3	Strukturální fondy.....	17
2.3.1	Vznik a nástroje strukturálních fondů.....	17
2.3.2	Fond soudržnosti.....	19
2.3.3	Evropský fond pro regionální rozvoj.....	19
2.3.4	Uplynulé operační programy.....	20
2.3.5	Programovací období 2007-2013	21
2.3.6	Regionální politika a její principy	22
2.4	Soustava strategických dokumentů 2007 – 2013	22
2.4.1	Národní rozvojový plán	22
2.4.2	Národní strategický referenční rámec.....	23
2.4.3	Operační programy	23
2.4.4	Schéma soustavy dokumentů	24
2.4.5	Národní orgán pro koordinaci	24
2.4.6	Platební a certifikační orgán.....	25
2.4.7	Finanční toky mezi ČR a EK.....	26
2.4.8	Řídící orgán.....	26
2.4.9	Zprostředkující subjekt	27
2.4.10	Systém monitorování	27
2.4.11	Systém indikátorů	27
2.4.12	Indikátory a jejich konstrukce	28
2.5	Členění operačních programů v období 2007-2013	29
2.5.1	Tematické operační programy.....	29
2.5.2	Prioritní osy Operačního programu Doprava	31
2.5.3	Regionální operační programy	31
2.5.4	Operační programy Praha.....	33
2.5.5	Výzva	34
2.5.6	Pravidlo (N+2) a (N+3).....	34
2.5.7	Projekt	34
2.6	Ekonomické a sociální hodnocení operačních programů.....	37
2.7	Historie a rozvoj dopravní infrastruktury ČR.....	38
2.7.1	Současný stav dopravní infrastruktury.....	38
2.8	Emisní zatížení silniční dopravou.....	40
2.8.1	Pojmy znečištění ovzduší a znečišťování ovzduší.....	40
2.8.2	Vybrané emisní faktory.....	41
2.8.3	Vliv výstavby silnic na životní prostředí	41

2.8.4	Stav vozového parku.....	42
3	Metodika práce včetně hypotéz.....	44
3.1	Metodický postup.....	44
3.2	Hypotézy.....	45
4	Praktická část.....	46
4.1	Analýza dopravní infrastruktury podle NUTS II.....	46
4.2	Operační programy.....	51
4.2.1	Operační program Doprava.....	51
4.2.2	Vyhlášené výzvy v Operačním programu Doprava.....	52
4.2.3	Systém indikátorů.....	53
4.2.4	Plán a čerpání Operačního programu Doprava.....	54
4.2.5	Alokace celkových nákladů podle NUTS II.....	56
4.2.6	Analýza aktuálního stavu sledovaných os.....	58
4.3	Analýza čerpání Strukturálních fondů podle operačních programů.....	61
4.4	Operační program Doprava v České republice, Slovensku a Polsku.....	64
4.4.1	Analýza čerpání Operačního programu Doprava v Česku, Slovensku a Polsku.....	66
4.5	Analýza nákladovosti výstavby silnic ve vybraných státech.....	69
4.5.1	Rizika spojená s čerpáním Strukturálních fondů.....	72
4.6	Příklad dopravní stavby financované ze Strukturálních fondů a její vliv na životní prostředí.....	74
4.6.1	Popis situace před výstavbou.....	74
4.6.2	Intenzita provozu sledovaného místa.....	75
4.6.3	Environmentální změny sledovaného místa.....	77
5	Závěr.....	81
6	Summary.....	86
7	Slovník pojmů.....	89
8	Přehled použité literatury.....	91
9	Seznam tabulek, grafů, obrázků a příloh.....	94
9.1	Seznam tabulek.....	94
9.2	Seznam grafů.....	94
9.3	Seznam obrázků.....	95
10	Přílohy.....	96

1 Úvod

V diplomové práci se setkávají v současné době hojně skloňované výrazy, přičemž prvním je výraz „Strukturální fondy“ a druhým „Doprava“. Jak Strukturální fondy, tak oblast dopravy, jsou velmi široké a nákladné oblasti. Díky Strukturálním fondům, které České republice jako členskému státu Evropské unie (EU) nabízí právě Evropská unie, se výrazně zlepšuje oblast dopravy. V rámci Strukturálních fondů je k dispozici tematický Operační program Doprava. Tato diplomová práce je zaměřená na rozvoj infrastruktury a výstavbu nových silničních úseků, které vznikly díky penězům z fondů EU. Silniční úseky realizované za podpory fondů je možno snadno identifikovat, protože každý takto financovaný úsek je označen výrazným návěštím informujícím o způsobu financování a je zřejmé, že takto označených silnic v naší republice výrazně přibývá.

Bohužel jak Evropskou unii, tak i ostatní státy světa, zastihla ekonomická recese, se kterou jsou spojeny celé řady rozpočtových škrtnů a pozastavují se investiční akce včetně výstavby silnic. Tato skutečnost způsobí nejen České republice rozsáhlé škody. Programovací období skončí v roce 2013 a do tohoto roku je nutno realizovat co nejvíce zakázek a plně využít nabízené prostředky. Rozhodne-li se příslušný ministr, že pozastaví akce či neposkytne peníze k tomuto účelu určené, přichází též o podporu ze Strukturálních fondů, neboť při čerpání evropských peněz je nezbytně nutná vlastní finanční spoluúčasť, obvykle ve výši 20 % celkových nákladů; dojde-li tudíž k rozpočtovému škrtnu, přicházíme o značné množství prostředků nabízených z fondů EU.

V této souvislosti nelze opomenout ani hledisko životního prostředí. Výstavbou dopravní infrastruktury dochází k nemalému zásahu do krajiny s vlivem na spodní vody a znečištění ovzduší. Porovnáme-li výstavbu silnic před několika desítkami let s dnešní výstavbou, vidíme jasný rozdíl. V době úzkých povozů bylo k výstavbě silnice zapotřebí několik metrů, stavěly se úzké silnice bez použití těžkých stavebních strojů. V současnosti se výstavba uskutečňuje v jiném měřítku, přičemž je k výstavbě stejného úseku potřeba několika hektarů, například při výstavbě křižovatek. Na druhou stranu

jsou dnešní moderní silnice pro řidiče maximálně pohodlné, postavené na vysokou rychlost a zkracují vzdálenosti, zejména z časového hlediska.

Bezpochyby záleží pouze na nás, na našich vládních zástupcích, jak naložíme s nabídkou Evropské unie. Je v zájmu všech členských států využít schválené prostředky v maximální možné výši, efektivně a účelně. Obecnou snahou mé diplomové práce bylo analyzovat schopnost České republiky čerpat dostupné prostředky z Operačního programu Doprava, přestože jsme v Evropské unii zatím spíše nováčkem, a dále ukázat, že Strukturální fondy spolu s fondem Soudržnosti z hlediska delšího časového odstupu přispěly k odstranění regionálních disparit zejména výstavbou sledovaných komunikací.

1.2 Cíl diplomové práce

Cíl je podrobněji vymezen hypotézami uvedenými v metodické části diplomové práce. Obecným cílem je objasnění problematiky Strukturálních fondů v oblasti dopravy a jejich možného využití. Ekonomicky je zajímavé, že Evropská unie poskytla České republice v programovacím období 2007 – 2013 celkem 5,77 mld. EURO na Operační program Doprava, což je nejvíce ze všech operačních programů. Deskriptivním cílem práce je shromažďování dat a jejich interpretace z hlediska počtu doposud realizovaných projektů, počtu projektů ve schvalovacím řízení a celkem ukončených a proplacených projektů. Jako srovnávací měřítko v úspěšnosti čerpání byly vybrány sousední státy Polsko a Slovensko. Analytickým cílem práce jsou vlastní odpovědi na otázky kladené v hypotézách práce.

2 Teoretická část – popis struktury

2.1 Evropská unie a postupný vývoj

Evropská unie, nebo, použijeme-li starší název, Evropské společenství, má mnoho příznivců, ale i odpůrců a na obou stranách najdeme více či méně významné osobnosti. Od svého vzniku zaznamenala Evropská unie vysokou integraci a díky této integraci je dnes i Česká republika členem tohoto společenství. Změnily a rozšířily se cíle společenství a to od čistě obchodních cílů, až po regionální rozvoj, na který je v rámci společenství kladen velký důraz.

Po druhé světové válce bylo prioritou zabezpečit obyvatelstvu mír na evropském kontinentu a vrátit základní životní potřeby lidem, kterých se dotkla válka. Hlavním cílem v poválečné Evropě byla vzájemná kontrola států, aby nešlo k náhlému a nebezpečnému zbrojení některého státu a současně vytvoření obchodního systému.

Evropská unie od svého vzniku prošla dlouhým obdobím a měnily se i její názvy:

- Evropské sdružení uhlí a oceli (ESUO) založilo 6 států v roce 1952
- Evropské hospodářské společenství a Evropské hospodářské společenství pro atomovou energii v roce – rok 1957
- Evropské společenství – rok 1967
- Evropská unie – rok 1992

Evropské smlouvy, které tvoří primární evropské právo, jsou uzavřeny mezi členskými státy a vyžadují ratifikaci.

Rozlišujeme smlouvy:

Zřizovací:

- Pařížská smlouva s účinností od roku 1952
- Římská smlouva s účinností od roku 1958
- Maastrichtská smlouva účinná od roku 1993

Revidující a pozměňující zřizovací smlouvy:

- Slučovací smlouva s účinností od roku 1967
- Jednotný evropský akt s účinností od roku 1987
- Amsterodamská smlouva s účinností od roku 1999

- Smlouva z Nice s účinností od roku 2003
- Lisabonská smlouva s účinností od roku 2009

Z uvedených smluv je patrné, že název ESUO vznikl na základě Pařížské smlouvy v roce 1952, v roce 1967 vzniká Evropské společenství zřízené Slučovací smlouvou a název Evropská unie, který je používán dosud, vznikl v roce 1992 uzavřením Maastrichtské smlouvy.

Evropskou unii tvoří v současné době 27 členských států sdílejících společné cíle, mezi něž patří:

- Podpora ekonomického rozvoje vytvořením hospodářské unie bez vnitřních hranic a měnové unie se zavedením jednotné měny EURO
- Postupné vyrovnávání ekonomické nerovnováhy mezi státy a regiony, posilování soudržnosti a spolupráce v sociální oblasti
- Zlepšení životních a pracovních podmínek obyvatel EU, podpora zaměstnanosti
- Stabilní a vyvážené obchodní vztahy a zaručení volné soutěže
- Ochrana práv a zájmů členských států a jejich občanů
- Prosazování své identity na mezinárodní scéně prostřednictvím společné zahraniční a bezpečnostní politiky
- Zachování míru a bezpečnosti jednotnou obrannou politikou
- Spolupráce v oblasti práva a vnitřní politiky
- Rozšiřování EU o nové členy, především o státy střední a východní Evropy
- Pomoc rozvojovým státům

(Keřkovský, Keřkovská, 1999)

2.1.1 Společná Dopravní politika a Bílá Kniha

Evropská unie se snaží o centralizaci některých politik, které nazývá společnými politikami v rámci Evropské unie. Mimo jiné mezi tyto společné politiky patří Dopravní politika, jejímž základním dokumentem je tzv. „Bílá kniha EU o dopravě“. „Bílá kniha EU o dopravě“ má vést k vyšší konkurenceschopnosti členských států, zefektivnění využívaných zdrojů a udržení dopravních systémů. V Bílé knize jsou formulovány zejména cíle, kterých má být v oblasti dopravní politiky dosaženo.

S růstem globalizace dochází k neustálému nárůstu silniční dopravy, která přetěžuje dopravní infrastrukturu, tvoří se kolony, doprava není plynulá, což vede k nárůstu spotřeby paliva a samozřejmě k vyšší zátěži životního prostředí. Na základě těchto poznatků bylo stanoveno několik cílů Dopravní politiky, které by měly zamezit neustále se zhoršující situaci.

1. žádná vozidla s konvenčním palivem ve městě
2. 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu
3. 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy
4. uvedená opatření do roku 2050 přispějí k 60% snížení emisí z dopravy

(<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:DOC>)

2.2 Regionální rozvoj

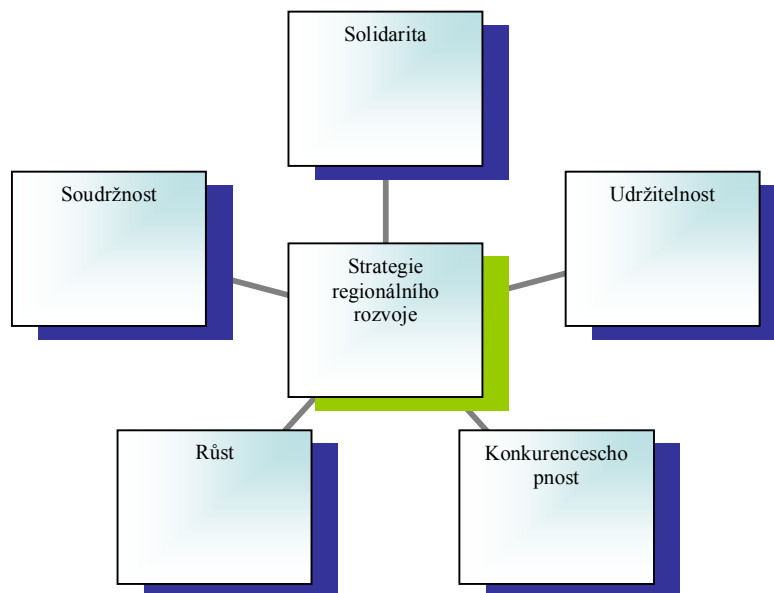
Regionální rozvoj je velmi široké téma, které se objevuje na úrovni všech institucí Evropské unie zejména nyní, kdy pokračuje integrační proces Evropské unie a k EU se připojují země bývalého východního bloku, které dosud neměly dostatečně propracovanou regionální podporu. V Evropské unii se otevřely nůžky mezi nejbohatšími, vysoce vyspělými regiony a regiony nových členských států, které zaostávají v konkurenceschopnosti a soudržnosti. Právě regionální politika Evropské unie má stanovený cíl socioekonomického, environmentálního a konkurenčního sbližování, vedoucího k rostoucí životní úrovni obyvatelstva v méně rozvinutých regionech.

V České republice se regionální politika z pohledu Evropské unie vykonává ve čtyřech úrovních:

- regiony soudržnosti (NUTS II) – statistické oblasti
- kraje (NUTS III) – vyšší územní samosprávné celky
- okresy – soustředěná podpora státu
- obce – obecní a městské úřady

Strategie regionálního rozvoje vychází z naplnění pěti hlavních principů, které vystihuje obrázek č. 1.

Obrázek č. 1: Strategie regionálního rozvoje



Zdroj: www.mmr.cz

Úkolem regionální politiky v období 2007 – 2013 je maximální využití zdrojů poskytnutých Evropskou unií a maximální naplnění stanovených cílů. Naplnění regionální politiky má být dosaženo prostřednictvím operačních programů, které byly definovány v Národním rozvojovém plánu a v Národním strategickém referenčním rámci. (Vacek, 2010, 9 s. 82)

2.2.1 Regionální rozvoj a jeho faktory

Pro efektivní naplnění regionální politiky slouží faktory, kterými disponuje každý region. Mezi výrobními faktory regionu je stejná disparita jako mezi samotnými regiony, každý region má jinou efektivnost faktorů a od toho se odvíjí míra podpory z operačních programů. Hlavními faktory regionu jsou

- přírodní zdroje a prostředí regionu
- hmotné faktory a infrastruktura
- nehmotné faktory, inovace, informační a komunikační technologie

Pro zjištění stupně rozvinutosti slouží socioekonomická analýza se zaměřením na lidské zdroje, které jsou nejdůležitějším a nejcennějším zdrojem regionu. Rozvinutost regionu je dána stupněm urbanizace a hustotou osídlení, neboť hustě osídlené regiony disponují širokým pracovním kapitálem. V České republice patří mezi regiony s nižším stupněm rozvoje Jihočeský, Královéhradecký, Pardubický, Vysočina, Zlínský a Liberecký. Tyto regiony vykazují špatnou dopravní obslužnost díky málo rozvinuté infrastruktuře, jejíž vybudování je nákladné zejména kvůli nepříznivým přírodním podmínkám. (Vacek, 2010, 9, 10 s. 82)

2.3 Strukturální fondy

2.3.1 Vznik a nástroje strukturálních fondů

Vznik Strukturálních fondů popisuje široká škála literatury. Někdo se ve svých úvahách vrací do roku 1951 a tudíž k Pařížské smlouvě o uhlí a oceli. Například Boháčková I., Hrabánková, M., (2009); uvádějí historii od roku 1973, kdy Evropská komise předložila Radě Thomsonovu zprávu, která pojednávala o regionálních problémech rozšiřujícího se společenství. Marek, D., Kantor, T., (2009); se vrací do období 1951 – 1975, kde popisují vznik disparit regionů a označují je za nevitáné, přičemž odkazují na Římskou smlouvu z roku 1957, která uvádí jako cíl potlačení disparit a vznik společného trhu.

Vrátíme-li se ke Strukturálním fondům a jejich historii, tak fondy můžeme rozdělit na šest etap, kdy každá etapa měla stanovené cíle a určené fondy, prostřednictvím nichž byly podporovány regiony.

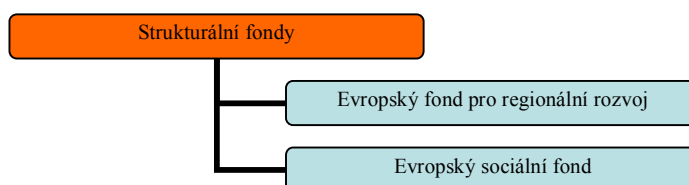
- První etapa byla 1958 – 1973, ve které byl založen Evropský sociální fond na podporu zaměstnanosti, vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů.
- Druhá etapa byla v letech 1974 – 1985, v níž probíhala ropná krize, a která zasáhla nemalou měrou všechny státy společenství. V této etapě se podařilo ustanovit Evropský fond regionálního rozvoje (1975), který slouží pro rozvoj regionu dodnes.

- Třetí etapa byla v letech 1986 – 1993, kdy byl založen Jednotný evropský akt (1986), který souvisí s přijetím hospodářsky zaostalých zemí Řecka, Španělska a Portugalska.
- Čtvrtá etapa proběhla v letech 1994 – 1999 a byla zaměřena na podporu regionu s nízkou hustotou osídlení, což souviselo s přijetím Švédska a Finska do společenství.
- V páté etapě 2000 – 2006 došlo k reformě strukturálních fondů a k úpravě fungování Kohezního fondu.
- Poslední šestá etapa 2007 – 2013 právě probíhá a je předmětem této práce se zaměřením na oblast dopravy.

Fondy Evropské unie slouží jako hlavní nástroj pro realizaci evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Prostřednictvím fondů se rozdělují prostředky mezi jednotlivé členské státy společenství a mají synchronizovat vznikající rozdíly mezi regiony.

Cílem EU je sladit životní úroveň obyvatel jednotlivých členských států tohoto společenství, snížit rozdíly například v oblasti kultury, infrastruktury, školství a dalších odvětví národního hospodářství. Strukturální fondy jsou nástrojem územních celků krajů a obcí a měly by směřovat k zajištění ekonomické a sociální soudržnosti. Projekty, které jsou financovány ze strukturálních fondů, jsou řízeny příslušnými operačními programy i příslušnými rezorty. Evropská politika soudržnosti či kohezní politika patří k nejvýznamnějším evropským agendám a EU na ni vynakládá zhruba třetinu svého společného rozpočtu. Členění strukturálních fondů je uvedeno v obrázku č. 2. (Vacek, 2010, 10, 11 s. 82)

Obrázek č. 2: Základní rozdělení strukturálních fondů



Zdroj: www.strukturalnifondy.cz

2.3.2 Fond soudržnosti

Fond soudržnosti se liší od jiných Strukturálních fondů zřizovaných společenstvím svojí povahou. Tento fond, který byl založen v roce 1993 Maastrichtskou smlouvou, není určen na rozvoj jednotlivých regionů, ale na podporu rozvoje chudších států.

Podle metodiky Operačního programu Doprava (2007) slouží tento fond zejména k financování:

- a) transevropské dopravní sítě, zejména projektů společného zájmu, které jsou stanoveny rozhodnutím č. 1692/96/ES
- b) životní prostředí v rámci priorit stanovených pro politiku Společenství na ochranu životního prostředí. V této oblasti může fond rovněž zasahovat do oblastí souvisejících s udržitelným rozvojem, které představují nesporné přínosy z hlediska životního prostředí, totiž do energetické účinnosti a využívání obnovitelných zdrojů energie a v odvětví dopravy, mimo transevropské sítě, do železniční, říční a námořní dopravy a jejich vzájemné interoperability, řízení silniční, námořní a letecké dopravy

Z fondu lze poskytovat finanční podporu členským státům společenství za podmínky, že jejich důchod na jednoho obyvatele nepřevyšuje 90% průměrného důchodu společenství. V programovém období 2007-2013 splňuje podmínky patnáct států společenství, mezi něž patří také Česká republika. Fond soudržnosti je upraven nařízením Rady společenství č. 1084/2006. (<http://www.opd.cz/cz/Metodiky>)

2.3.3 Evropský fond pro regionální rozvoj

Evropský fond pro regionální rozvoj je podle metodiky Operačního programu Doprava (2007) určen zejména na :

- a) produktivní investice, které se podílejí na tvorbě pracovních míst a na podporu malého a středního podnikání
- b) investice do infrastruktury
- c) na podporu regionálního a místního rozvoje
- d) technické pomoci zprostředkujících a řídicích subjektů

Z tohoto fondu lze čerpat podporu na hlavní cíle regionální politiky pro období 2007-2013 konvergenci, regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost, evropskou územní spolupráci. (<http://www.opd.cz/cz/Metodiky>)

2.3.4 Uplynulé operační programy

Hlavním cílem vzniklého Společenství byl obchod s uhlím a ocelí. Strukturálním politikám nebyla v počátcích věnována žádná pozornost, ale čas strukturálních politik nastal, když se začala věnovat větší pozornost regionálním problémům, regionální politice. V oblasti regionální politiky sehrála důležitou roli Thomsonova zpráva předložená v roce 1973 Radě.

Uvedenou zprávu lze pokládat za významný mezník v celé koncepci a realizaci strukturální regionální politiky Společenství. Jsou v ní uvedeny jak důvody pro její existenci, tak charakteristika stávající situace a rovněž směrnice zahrnující opatření vedoucí ke zmírnění regionálních disparit. (Boháčková, Hrabánková 2009)

Pro snižování disparit regionů byly nezbytné finanční prostředky, které musely být vybrány od členských států a vloženy do fondu. Proto byl založen Evropský fond regionálního rozvoje, který je používán i dnes a prostředky z tohoto fondu byly přerozdělovány podle stanovených pravidel ekonomicky zaostalým regionům. Zaostalost regionů spočívala v nedostatku pracovních příležitostí a to v regionech s poklesem průmyslové výroby a v regionech se zemědělskou výrobou.

Pro sledování a plnění cílů Společenství byl zaveden systém tzv. „programových období“, přičemž každé období má nastaveny vlastní cíle, které by měly být naplněny. Cíle strukturální politiky v období 1989 – 1993 byly zaměřeny na adaptaci regionů s opožděným vývojem, na regiony s vysokým úpadkem průmyslu a tudíž na boj s dlouhodobou nezaměstnaností u mladých lidí, obyvatel venkova a na změny v sektoru zemědělství. Programové období v letech 1994 – 1999 bylo rozšířeno o cíle na podporu a rozvoj regionů s extrémně nízkou hustotou obyvatelstva, na modernizaci a restrukturalizaci rybářství, přičemž primární byl rozvoj venkova. Následující období pak bylo jiné ve svých prioritních cílech, přičemž však nebylo opomenuto kvantitativní a kvalitativní zlepšení efektivity podpory. Mezi tři hlavní cíle patřil opět rozvoj a adaptace zaostávajících regionů, hospodářská a sociální koheze oblastí čelících

strukturálním obtížím a modernizace politik vzdělávání a odborné přípravy, zaměstnanosti. Zatím poslední programové období 2007 – 2013 je předmětem této práce a cíle jsou rozepsány v následujících kapitolách.

Sbližováním úrovní jednotlivých oblastí dochází ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti a zlepšení vývoje. Dalším z důvodů je také nutnost sbližování ekonomik členských států, jež je nezbytné pro fungování měnové unie. (Marek, Kantor, 2009, 17 – 23 s. 215)

2.3.5 Programovací období 2007-2013

Rozšíření Společenství přináší zákonitě zvýšení disparit mezi jednotlivými regiony, státy v rámci společenství. Rozevírají se nůžky mezi obyvatelstvem, protože každý region má jinou zaměstnanost, jiné možnosti, rozdílné přírodní bohatství. Jednotlivec pozná disparitu na první pohled, projíždí-li napříč Evropou je pouhým okem patrný vývoj i zaostalost některých regionů. V roce 2005 schválila Evropská komise obecné zásady politiky soudržnosti na programovací období 2007-2013, které by měly přispět ke snížení zmíněných disparit mezi regiony Společenství. Mezi základní cíle tohoto období patří:

- Konvergence
- Evropská územní spolupráce
- Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost

Cíl Konvergence je zaměřen na podporu a rozvoj pracovních míst v regionech s nejnižší rozvinutostí v rámci společenství. Je zaměřen na oblasti, jejichž hrubý domácí produkt nedosahuje 75 % průměru společenství. Česká republika splňuje toto kritérium na celém svém území s výjimkou hlavního města Prahy, kde je tento ukazatel překročen. Prostředky na cíl konvergence jsou čerpány z Evropského fondu pro regionální rozvoj, který je zaměřen na výzkum a technologický rozvoj, inovace a podnikání, informační společnost, životní prostředí, prevenci rizik, cestovní ruch a kulturu, dopravu, energetiku a vzdělávání.

Cíl Evropské územní spolupráce by se měl koncentrovat na vyvážený rozvoj mezi oblastmi Unie, na další rozšiřování společenství a přeshraniční spolupráci.

Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost se zaměřuje na oblasti regionu, jejichž hrubý domácí produkt je vyšší než 75 % průměru společenství. Jak vyplývá z názvu tohoto cíle, je zaměřen na zaměstnanost a podpora z fondu vychází z podílu zaměstnanosti v daném regionu. Jsou to zejména regiony znevýhodněné geograficky či environmentálně, jedná se například o horské, ostrovní nebo hraniční regiony s nízkým podílem zaměstnavatelů a pracovních příležitostí. (<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>)

2.3.6 Regionální politika a její principy

Principy regionální politiky vymezil Marek (2009, 27,28 s. 215) následovně: programování, koncentrace, partnerství, adicionalita a monitorování a vyhodnocování. Těchto pět principů ukazuje, jak by měly Evropské fondy fungovat od samého vzniku programovacího období až po jeho ukončení a zhodnocení. Principy mají poměrně vypovídající názvy, neboť název principu všeobecně charakterizuje obsah. Například adicionalita, neboli česky doplňkovost, určuje, že prostředky z fondů mají být jakýsi doplněk vlastních prostředků a nemají je nahrazovat. Princip partnerství charakterizuje projekt jakousi společnou práci několika subjektů, přivolává ke spolupráci jiné subjekty, například obecní úřady, firmy a vědce čímž má být dosaženo větší efektivity a kvality. Principem koncentrace je míněno důsledné zaměření na danou oblast či region, kde je třeba problém řešit, dá se to popsat jako správné zacílení.

Význam principu monitorování a vyhodnocování se neustále zvyšuje. Jeho podstatou je snaha o co nejvyšší efektivitu při vynakládání finančních prostředků. (Marek, Kantor, 2009, 27, 28 s. 215)

2.4 Soustava strategických dokumentů 2007 – 2013

2.4.1 Národní rozvojový plán

Popisuje strategii rozvoje České republiky v programovacím období 2007 – 2013. Pro sestavení plánu byla provedena podrobná analýza České republiky, ze které vznikl návrh Národního rozvojového plánu. Plán vychází z obecné charakteristiky, administrativního členění území, struktury osídlení a obyvatel a makroekonomického

vývoje. Národní rozvojový plán vychází z obecných cílů EU a ČR, definuje dlouhodobé priority a cíle. Hlavním cílem plánu je zachování udržitelného rozvoje tak, aby ČR byla ekonomicky vyspělou zemí z pohledu zaměstnanosti, růstu investic a harmonického rozvoje regionů, ve kterých poroste úroveň a kvalita obyvatelstva. (Vacek, 2010, 12 s. 82)

2.4.2 Národní strategický referenční rámec

Podstatou strategického referenčního rámce je, že tento rámec navrhuje sama členská země společenství, čímž je vytvořen základ pro samotné operační programy. Vychází z Národního rozvojového plánu a je nezbytné, aby tento dokument byl v souladu s legislativou EU.

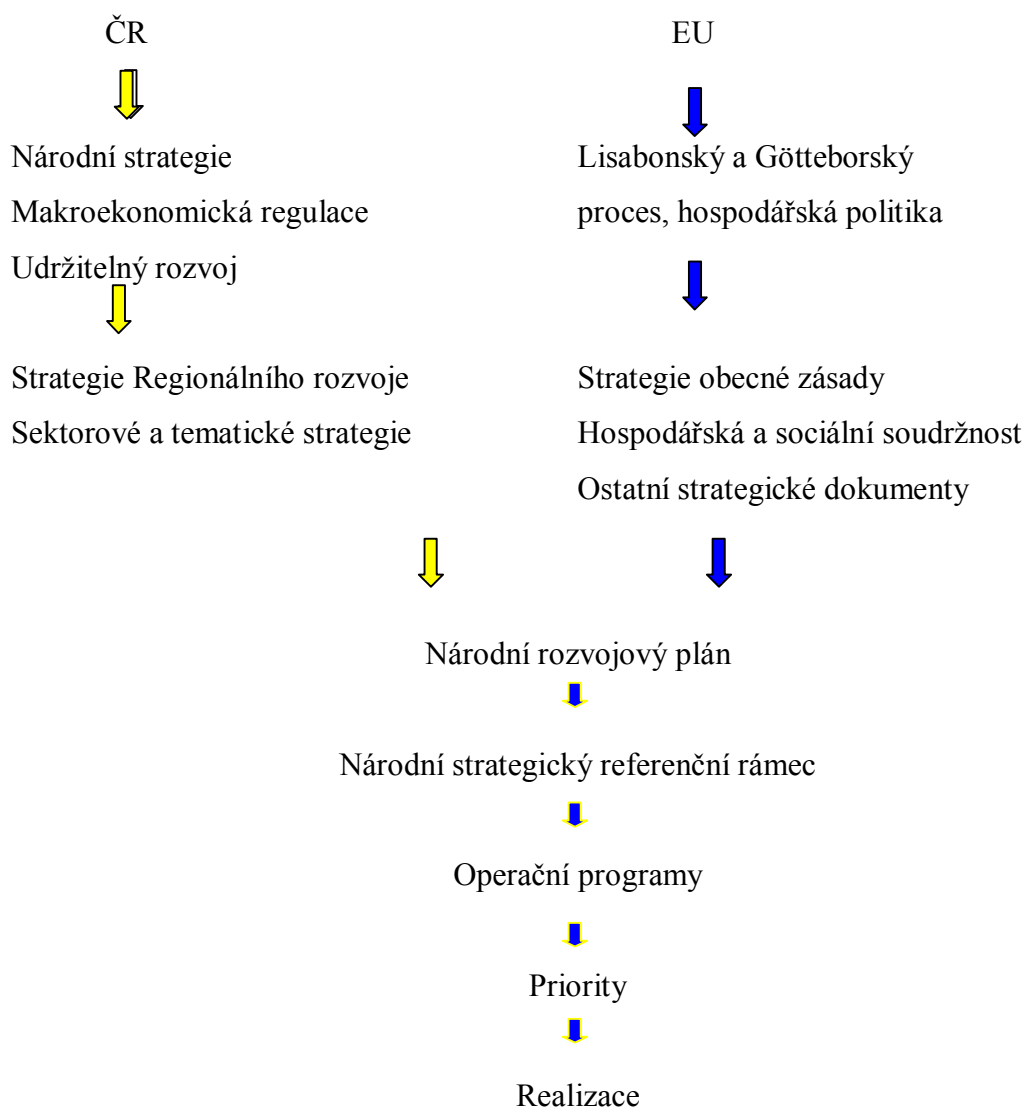
Je jakousi spojnici mezi evropskými prioritami uvedenými ve Strategických obecných zásadách Společenství a národními prioritami politiky soudržnosti rozpracovanými v Národním rozvojovém plánu. (Marek, Kantor, 2009)

Do tohoto dokumentu musí být zakomponovány cíle a pravidla obsažené v Národním rozvojovém plánu. (Vacek, 2010, 12 s. 82)

2.4.3 Operační programy

Prostřednictvím operačních programů dochází k čerpání prostředků z Evropských fondů a dá se říci, že jde o nejdůležitější dokumenty, neboť s nimi pracují samotní žadatelé o prostředky a zhotovitelé. O podobě operačních programů rozhoduje Evropská komise. Operační programy jsou rozděleny do dvou směrů na tematické a regionální operační programy. Samotné členění tematických a regionálních operačních programů je provedeno v dalších kapitolách práce. Z toho, jak je postavena soustava dokumentů Evropské unie je zřejmé, že operační programy musí vycházet z Národního rozvojového plánu a Národního strategického referenčního rámce. Podstatný rozdíl je v řízení programů, to znamená, že tematické operační programy jsou řízeny sektorově odpovídajícími ministerstvy a regionální operační programy mají své regionální rady, které odpovídají za realizaci. (www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013)

2.4.4 Schéma soustavy dokumentů



(www.mmr.cz)

2.4.5 Národní orgán pro koordinaci

Již z názvu toho orgánu vyplývá, že koordinuje operační programy, které jsou financovány prostřednictvím SF. Tento orgán spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj a je pověřen sestavováním metodických postupů pro programovací období 2007-2013.

NOK byl zřízen, proto, aby v oblasti podpory ze Strukturálních fondů zajišťoval tyto úkoly:

vydávání pokynů a metodik, které jsou závazné pro řídicí orgány operačních programů

- podpora rozvoje, znalostí a dovedností pracovníků zapojených do realizace operačních programů
- zajišťuje stanovení základních kritérií pro výběr projektů
- zajišťuje činnost pracovní skupiny pro evaluaci
- zajišťuje integrovaný jednotný monitorovací systém na všech úrovních implementace poskytující potřebná data pro řízení, monitorování a vyhodnocování programů a projektů
- garantuje tok informací z Evropské komise všem řídicím orgánům a zpět
- tvoří podmínky pro kontrolní mechanismy
- kontroluje dodržování pravidel veřejné podpory

(Vacek, 2010, 18 s. 82)

2.4.6 Platební a certifikační orgán

Platebním a certifikačním orgánem je odbor Národního fondu Ministerstva financí. Tento odbor má na starosti pohyb prostředků mezi Evropskou komisí a Českou republikou a velmi úzce spolupracuje s výše vedeným orgánem pro koordinaci. Základní činnosti toho orgánu jsou:

- spravuje prostředky z rozpočtu EU na účtech, které jsou zřízeny u České národní banky
- překládá a vypracovává žádosti o průběžné a konečné platby Evropské komisi
- přijímá platby od Evropské komise
- po provedení kontroly předkládaných žádostí od řídicích orgánů převádí prostředky z rozpočtu EU správcům jednotlivých kapitol státního rozpočtu
- aktualizuje metodické dokumenty
- vrací nevyužité finanční prostředky Evropské komisi
- vyhodnocuje čerpání alokací prostředků z rozpočtu EU a sleduje pravidla plnění (N +2), (N+3)

(Vacek, 2010, 18 s. 82)

2.4.7 Finanční toky mezi ČR a EK

Toky probíhají ve 4 základních úrovních:

1. Evropská komise stanoví celkový objem svého závazku na program a fond za programové období. Po schválení programu zašle České republice na zdrojový účet platebního a certifikačního orgánu předběžnou platbu.
2. Evropská komise zasílá průběžné platby a platbu konečného zůstatku České republice na zdrojový účet platebního certifikačního orgánu na základě žádostí doložených provedenou certifikací
3. Platební a certifikační orgán provádí převody prostředků z rozpočtu EU do kapitol státního rozpočtu
4. Kapitoly státního rozpočtu uvolňují prostředky, které mají být kryty z prostředků z rozpočtu EU

Provádění plateb příjemcům podpory probíhá dvěma možnými způsoby - EX-POST a EX-ANTE. Ex-post platba je následné proplacení výdajů, které již byly příjemcem vynaložené a platby ex-ante je poskytnutí prostředků před realizací výdajů na projekt. U SF se zejména používá platba EX-POST.

Při platbě formou ex-post musí být doložena žádost o platbu spolu s požadovanými doklady, u kterých zprostředkovatelský subjekt provede kontrolu věcné správnosti. Na základě provedené kontroly vystaví zprostředkovatelský subjekt prohlášení o schválení platby a následně příkaz k proplacení doložených a oprávněných výdajů.

Veškeré platby uskutečněné mezi Evropskou komisí a platebním a certifikačním orgánem probíhají v Eurech. (Vacek, 2010, 19 s. 82)

2.4.8 Řídící orgán

Řídící orgán operačních programů stanovuje vláda svým usnesením, kterým je pro programovací období 2007-2013 usnesení č. 175 ze dne 2006-02-22. Každý operační program má vlastní řídicí orgán, který je odpovědný za naplnění stanovených cílů programu. V České republice byly jako řídicí orgány stanoveny regionální rady pro regionální operační programy a pro operační programy příslušná ministerstva.

2.4.9 Zprostředkující subjekt

Zprostředkujícím subjektem operačního programu je Státní fond dopravní infrastruktury, s kterým uzavřelo dohodu Ministerstvo Dopravy o delegování činností. V dohodě jsou stanoveny oblasti, kde bude právě fond dělat zprostředkovací subjekt. Mezi oblast patří 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 4.1, 6.2.. Zprostředkující subjekt se podílí na financování projektů tím, že z rozpočtu fondu jsou hrazeny národní podíly.

2.4.10 Systém monitorování

Monitorování operačních programů je nezbytnou součástí celého systému, plánem počínaje a konče závěrečnou zprávou. Systém monitorování sleduje postupné plnění plánu a implementaci samotných programů spolufinancovaných z prostředků Evropské unie. Pro Operační program Doprava byl řídicím orgánem, tzn. Ministerstvem dopravy, ustanoven Monitorovací výbor operačního programu Doprava (MV OPD). Hlavní činností výboru je dohled nad realizací programu. Výbor zajišťuje, aby veškerá činnost realizovaná Operačním programem Doprava byla v souladu s legislativou a bylo dosaženo stanovených cílů efektivně ve stanoveném čase.

Do působnosti výboru patří zejména:

- hodnocení a implementace kritérií, které slouží pro výběr kritérií
- hodnocení pokroku, který by měl směřovat k naplnění indikátorů
- schvaluje a vyjadřuje se k výročním a závěrečným zprávám
- navrhuje Řídicímu orgánu změny a úpravy, které vedou k efektivnějšímu naplnění cíl

(<http://www.opd.cz/cz/metodicka-doporuceniwww.odp>)

2.4.11 Systém indikátorů

Každý projekt, každé dílo, musí mít kvantifikované cíle, kterých má být dosaženo, a musí být na samém začátku stanoveny priority, ke kterým je nutno dospět. Jsou-li nastaveny cílové ukazatele, potom je možné provádět kontrolu v čase a během díla lze porovnávat, jak jsou cíle plněny, popřípadě lze provést modifikaci cílů, aby se zlepšilo plnění ukazatelů. Zde narážíme na slovo indikátor, neboli ukazatel, který má svoji

vstupní a výstupní hodnotu a náplň. Lze konstatovat, že plněním indikátoru je viditelná realizace, úspěšnost a plnění plánu. Podle Boháčkové (2009) by měl dobře nastavený indikátor plnit následující předpoklady:

- dodatečně relevantní, aby vyjádřil podstatu sledovaných přínosů
- objektivní, založený na ověřených a prokazatelných datech
- jednoznačný a průhledný
- kvantifikovatelný
- dostupný

Indikátory jako definici lze vyjádřit ve všeobecné rovině. Protože je však každý projekt specifický, je třeba se zamyslet a postavit indikátory s vypovídací hodnotou. Ve všech publikacích se dočteme o základních parametrech indikátorů, autoři uvádějí konkrétní příklady, ovšem realita je složitější a po prostudování operačních programů lze konstatovat, že indikátory musí být tzv. „ušité na míru“. Na základě studia použité literatury konstatuji, že vhodně zvolené indikátory přispívají k efektivnímu čerpání prostředků strukturálních fondů. Úkolem Monitorovacího výboru by mělo být sledování efektivnosti čerpaných zdrojů a v případě pochybností je nutno zvážit přerozdělení stanovených cílových hodnot, které přispěje k lepšímu plnění. Pokud žadatel nedodrží nastavené indikátory, vystavuje se nebezpečí odebrání schválených prostředků.

Indikátorová soustava:

- zdrojové indikátory
- finanční indikátory
- indikátory kontextu
- indikátory výstupu a výsledku
- indikátory dopadu

(Vacek, 2010, 22, 23 s. 82)

2.4.12 Indikátory a jejich konstrukce

Problematiku konstrukce a kvantifikace indikátorů popisuje ve své knize Ivana Boháčková a Magdalena Hrabánková (2009, 74, 75, 76 s. 188), kde uvádějí, že na

konstrukci indikátorů není zcela jednotný názor a proto uvádějí všeobecný příklad sestavení indikátoru. Konstrukce indikátoru znázorněná v tabulce 1 je sestavena podle OP Doprava a ROP Střední Čechy.

Při konstrukci indikátoru je třeba vycházet z podstaty tak, aby udával vypovídací hodnotu a umožnil tak přesné monitorování stanovených cílů. Základními konstrukčními prvky, které musí indikátor obsahovat, jsou:

- kód – má vazbu na Národní strategický referenční rámec, definuje kategorii a směr podpory
- název indikátoru – blíže popisuje obsah objektu monitorování
- období – definuje čas realizace
- měrnou jednotku – udává, jakou měrnou jednotkou bude ukazatel sledován
- typ ukazatele – definuje, zdali se jedná o výstupy, vstupy či dopady

Tabulka č. 1: Příklad sestavení indikátoru

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Čas realizace	dosažená hodnota k
Indikátory výstupu					
Indikátory výsledku					

Zdroj: Boháčková, I., 2009

(Vacek, 2010, 22, 23 s.82)

2.5 Členění operačních programů v období 2007-2013

2.5.1 Tematické operační programy

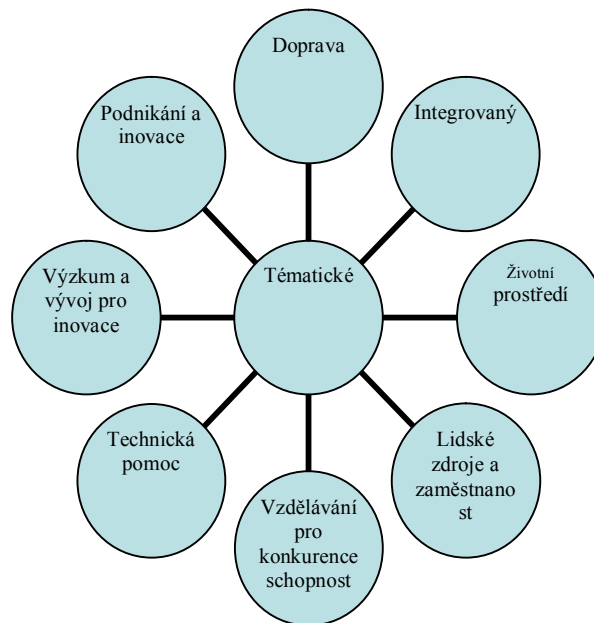
Tematické operační programy jsou určeny a tematicky zaměřeny na celé území České republiky, zejména na cíl konvergence, přičemž nelze tyto operační programy čerpat na území hlavního města Prahy.

Členění tematických operačních programů:

- Technická pomoc
- Vzdělávání a konkurenceschopnost

- Výzkum a vývoj
- Životní prostředí
- Podnikání a inovace
- Doprava
- Integrovaný operační program
- Lidské zdroje a zaměstnanost

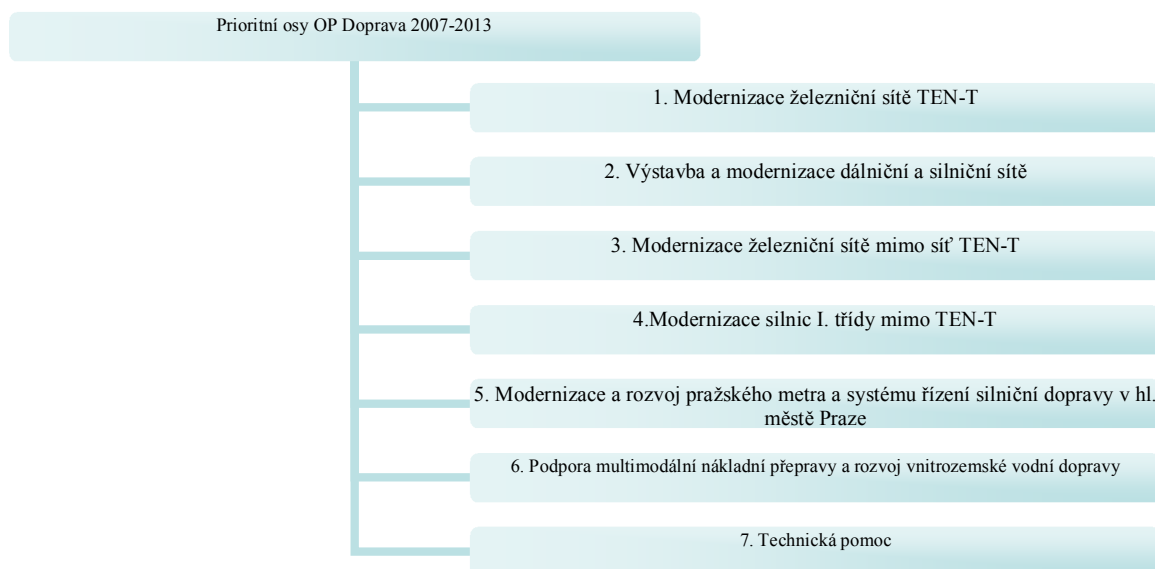
Obrázek č. 3: Tematické operační programy



Zdroj: www.opd.cz

2.5.2 Prioritní osy Operačního programu Doprava

Obrázek č. 4: Schéma operačního programu Doprava



Zdroj: www.strukturalnifondy.cz

2.5.3 Regionální operační programy

Jak již název napovídá, Regionální operační programy (ROP) jsou zaměřeny na rozvoj regionů. Pokrývají v rámci jednoho operačního programu několik tematických oblastí, například ROP Střední Čechy pokrývá svým operačním programem tyto oblasti: Doprava, Cestovní ruch, Integrovaný rozvoj území a Technická pomoc. Regionální operační programy spadají do cíle konvergence, tzn. mají přispět k urychlenému rozvoji zaostalých a nejméně rozvinutých členských států a regionů. Měřítkem rozvinutosti regionů je hrubý domácí produkt (HDP) měřený paritou kupní síly, přičemž se vychází z výpočtů období 2000 – 2002. Například hlavní město Praha nespadá do tohoto cíle, protože nesplňuje daný ukazatel. Praha spadá do cíle s názvem konkurenceschopnost a zaměstnanost. Obrázek č. 5 vymezuje jednotlivé Regionální operační programy (dále jen ROP) podle území.

- ROP Střední Čechy (kraj Středočeský)
- ROP Severozápad (kraje Ústecký a Karlovarský)

- ROP Severovýchod (kraje Liberecký, Královéhradecký, Pardubický)
- ROP Jihozápad (kraje Plzeňský a Jihočeský)
- ROP Jihovýchod (kraje Jihomoravský a Vysočina)
- ROP Střední Morava (kraje Olomoucký a Zlínský)
- ROP Moravskoslezsko (kraj Moravskoslezský)

Obrázek č. 5: Mapa NUTS II



Zdroj: www.strukturalnifondy.cz

Tabulka č. 2 vysvětluje členění podle území NUTS, což je Nomenklatura územních statistických jednotek a zkratka pochází z francouzského Nomenclature des Unités Territoriales Statistique. Celkem 14 krajů České republiky (NUTS III) bylo seskupeno do 7, s Prahou do 8 regionů soudržnosti (NUTS II) kvůli silnější pozici při čerpání Strukturálních fondů a v souladu s evropským regionálním členěním.

Tabulka č. 2: Členění NUTS

		počet	počet obyvatel	
NUTS 0	stát	1		
NUTS 1	území	1	3 000 000	7 000 000
NUTS 2	region	8	800 000	3 000 000
NUTS 3	kraj	14	150 000	800 000
NUTS 4	okres	77		
NUTS 5	obec	6 249		

Zdroj: Český statistický úřad

2.5.4 Operační programy Praha

Operační programy pro Prahu jsou dva:

1. Operační program Praha – konkurenceschopnost

Tento operační program je zaměřený na růst konkurenceschopnosti Prahy, mělo by dojít ke snížení rozvojových bariér a slabých stránek regionu. Mezi základní cíle patří lepší dostupnost dopravních telekomunikačních služeb, lepší životní prostředí a lepší využití inovačního potenciálu. Prakticky si pod těmito cíli můžeme představit rozvoj a inovaci tramvajových tratí, budování cyklostezek a parkovišť, budování protipovodňových bariér atd.

2. Operační program Praha – Adaptabilita

V rámci tohoto programu budou plněny spíše měkké projekty, protože povaha programu je jiného zaměření než předešlý program. Je zaměřen zejména na lidské zdroje a to na profesní mobilitu a adaptabilitu pracovníků, lepší kvalitu a vyšší produktivitu práce. S tím je spojena lepší dostupnost za prací, čímž se zlepší pozice pracovníků na trhu. Důležitým cílem programu je zaměření na kvalitu vzdělání a odbornou způsobilost kopírující potřeby trhu.

Obrázek č. 6: Operační programy pro Prahu



Zdroj: www.strukturalnifondy.cz

Programy Evropské územní spolupráce se soustředí na oblasti regionů, které jsou na hranicích se sousedním státem unie a mají přispívat k vyváženému rozvoji zejména životního prostředí, vědy a výzkumu nebo informační společnosti. Mezi programy patří

INTERACT II zaměřený na řešení problémů v příhraničních oblastech, EPSON II, jež je orientován na regionální rozvoj a územní plánování, Operační program meziregionální spolupráce, Operační program nadnárodní spolupráce, Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko, Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko, Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko, Přeshraniční spolupráce ČR – Sasko a Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko. (<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>)

2.5.5 Výzva

Výzvu vyhláší řídicí orgán operačního programu a týká se, nebo je směřována, k určitému programu. Výzva má jednoznačně stanovený termín, v němž může žadatel podat žádost o čerpání podpory a udává výši alokovaných prostředků. Musí obsahovat číslo výzvy, prioritní osu, název programu, oblast podpory, minimum a maximum podpory na jeden projekt, způsob hodnocení projektu a jejich výběr atd. Informace o vyhlášení výzvy oznamuje řídicí orgán na svých webových stránkách a v tisku. (Vacek, 2010, 13 s. 82)

2.5.6 Pravidlo (N+2) a (N+3)

Pravidlo nutí příjemce podpory realizovat rozpracované projekty ve stanovených a smluvně dohodnutých termínech. Pravidlo N+2 znamená splnění závazku vůči Evropské komisi do dvou let od vzniku tohoto závazku. Pokud by tento závazek nebyl splněn, může Evropská komise žádost o platbu zrušit. Pro Českou republiku bude pravidlo N+2 platit v období 2011-2013. V současném období, tzn. 2007 – 2013, je v platnosti pravidlo N+3 u. Např. projekty schválené v roce 2010 musí být ukončeny do stanoveného data v roce 2013. (Vacek, 2010, 36 s. 82)

2.5.7 Projekt

Projekt je základním prvkem úspěšného získání finančních prostředků ze Strukturálních fondů a proto je na jeho vypracování kladen patřičný důraz a důslednost. Projekt by měl zahrnovat všechny kroky, které budou následovat při realizaci díla. Je tedy nezbytné rozpracovat projekt do nejmenších detailů, protože jeho součástí musí být

rozpočet. Rozpočet vychází z projektu, opomenutí některých částí projektu by tudíž znamenalo i vyšší náklady.

Projekt bývá často definován jako série aktivit, které jsou zaměřené na to, aby byly naplněny jasně specifikované cíle do určitého času a v rámci definovaného rozpočtu (Marek, Kantor 2009, 57 – 60 s. 215).

Je důležité zmínit, že realizací projektu vstupujeme do neznámé oblasti, kde je sice definován cíl, ovšem neznámý cíl, neznáme přesně, jaké budou konečné důsledky a zda se podaří ve všech detailech projekt naplnit. Zejména firmy a úřady České republiky jsou proslaveny pojmem „vícepráce“, což ve skutečnosti znamená, že se finální náklady projektu vyšplhají o desítky procent směrem vzhůru, naopak málokdy je projekt nadhodnocen.

Důležité je, aby investor sledoval zadání projektu, protože u projektů investiční povahy se stalo téměř standardem zakomponovat do projektu materiál v nejvyšší ceně. Tato skutečnost je zapříčiněna procentuelním ohodnocením projektanta - čím vyšší jsou konečné náklady projektu, tím vyšší má projektant odměnu za jeho sestavení.

Projekt by měl mít zřetelně definované:

- nositele
- cílové skupiny konečných příjemců
- pravomoci a odpovědnost
- rozpočty
- systémy hodnocení od vzniku až po naplnění a zpětnou vazbu
- indikátory

Jen při správném sestavení těchto faktorů má projekt šanci na úspěch, tzn., že budou naplněny cíle v předem stanoveném čase.

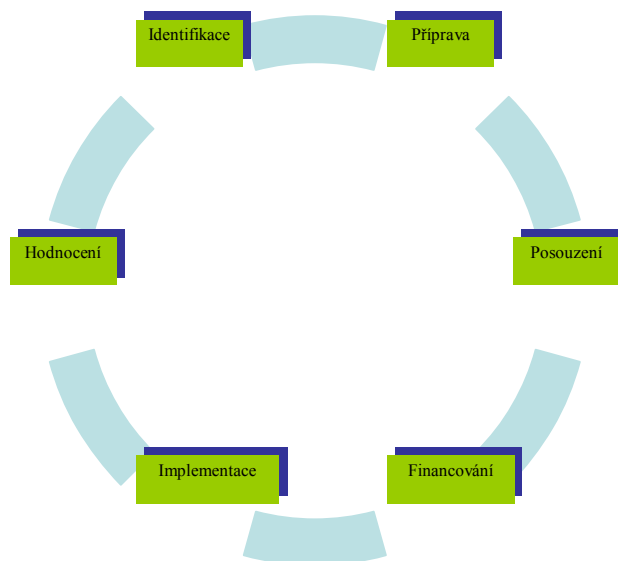
Základní členění projektů: investiční (tvrdé) projekty a neinvestiční (měkké) projekty. Rozdíl mezi těmito projekty je v tom, že investiční projekty slouží k pořízení nebo modernizaci investičního majetku (příkladem takového projektu může být výstavba nového úseku silnice či mostní konstrukce), neinvestiční projekty pak mají zcela jinou povahu, slouží například k zavedení integrované dopravy (např. nároky na vybavení softwarem). Zpravidla jsou finančně náročnější investiční projekty, ale záleží na samotné povaze činnosti.

Financování projektu je většinou realizováno poměrem vlastních prostředků a prostředků poskytnutých Evropskou Unií z příslušných fondů. Poměr vlastních prostředků a prostředků EU se nazývá adicionalita. Adicionalita je jeden z principů intervence, které stanoví Amsterodamská smlouva. Zpravidla bývá předem stanovena ve smlouvách, například fondy EU poskytnou 80 % prostředků a firma nebo stát realizující projekt poskytne zbývajících 20 % prostředků.

Marek a Kantor (2009) dělí projektový cyklus na šest fází, kterými jsou:

1. identifikace a formulace závěru
2. příprava projektu a jeho formulace
3. posouzení a schválení
4. vyjednávání a financování
5. implementace a monitoring
6. hodnocení

Obrázek č. 7: Projektový cyklus



Zdroj: Marek, D. (2009)

2.6 Ekonomické a sociální hodnocení operačních programů

Evropské Strukturální fondy a fond Soudržnosti jsou výbornými nástroji pro podporu regionálního rozvoje, který rozvíjí jak ekonomickou tak bezpochyby sociální stránku regionů. Při pohledu do 90. let minulého století jsme byly svědky rozvírajících se nůžek ve vyspělosti regionů. Česká republika je sice geograficky ve velmi vhodné pozici, ale tím, že je veškeré dění řízeno z hlavního města, staly se tudíž nejzajímavějšími oblastmi regiony Praha a Středočeský kraj. Tyto dva regiony měly větší příležitosti jak ekonomické, tak sociální, naproti tomu ostatní regiony jako například Karlovarsko, Liberecko musely vynaložit mnohem větší úsilí k získání a využití stejné příležitosti. Prostředky Strukturálních fondů se staly dostupnými pro všechny regiony, protože nejsou vázány na státní rozpočet a záleží na schopnostech místních subjektů, zejména samospráv, jak rychle se naučí s tímto nástrojem pracovat. Je obrovská škoda, že během programovacího období 2007 – 2013 dopadla na většinu ekonomik Evropy včetně České republiky ekonomická recese, čímž bylo mnoho projektů odloženo nebo dokonce zastaveno. Vzpomeňme nástup ministra dopravy Bárty do funkce a jeho jakousi analýzu připravovaných a realizovaných stavebních projektů. Zastavil mnoho připravovaných projektů a pozastavil též akce již realizované s argumenty, že je třeba šetřit. Stát se podílí na těchto akcích minimálně 15 % spoluúčastí a vysoké deficity státního rozpočtu brzdily čerpání prostředků Strukturálních fondů.

Budování a modernizace infrastruktury proporcionálně ve všech regionech činí všechny regiony atraktivnější. Bude-li mít region dobrou infrastrukturu, budou mít investoři zájem investovat do výstavby nových podniků. Dopravní infrastruktura a její stav je jeden ze základních bodů, které investor zvažuje při svých strategických záměrech. Tím, že v regionu vznikne dobrá infrastruktura, vzrostou investice a místní obyvatelé získají nové pracovní příležitosti a poroste celkově životní úroveň obyvatelstva, potažmo celého regionu. Nová infrastruktura a nově vzniklé pracovní příležitosti přilákají do regionu mladé lidi, protože nejsou vázáni například na rodinu a jsou perspektivní pro budoucnost. Více obyvatel v regionu bude znamenat větší příjmy

do municipálních rozpočtů a rozvoj může pokračovat. Podaří-li se dobře skloubit čerpání více operačních programů najednou, například Dopravu a Lidské zdroje a zaměstnanost, může dojít k synergickému efektu, a pak lze hovořit o maximální účinnosti a využití operačních programů.

2.7 Historie a rozvoj dopravní infrastruktury ČR

Dopravní infrastrukturu lidstvo buduje, rozšiřuje a zkvalitňuje po několik tisíciletí. Dopravní cesty slouží k propojení obchodních, kulturních a dalších center, které byly dříve spojeny nenáročnými prašnými cestami. Postupem času byly obyčejné cesty nahrazovány moderními silnicemi, na kterých se neustále zvyšuje rychlost dopravních prostředků, zkracuje se časová vzdálenost a roste přepravovaný objem surovin. Charakter silnic se během svého vývoje přizpůsobil stále se inovujícím dopravním prostředkům. Podle ředitelství silnic a dálnic je nejstarší zmínka o pozemní komunikaci někdy kolem roku 805 a to o tzv. Domažlické stezce, která propojovala Domažlice a Bavorské území.

Obrázek č. 8: Ruční výstavba silnice

S rozvojem silnic nastal též rozvoj městských a vesnických center, rozvoj služeb, podnikání a začalo docházet k větší směně. Karel IV. začal budovat státní dopravní cesty, kterými propojil důležitá evropská obchodní centra např. Prahu s Vídní, Lincem či



Zdroj: www.rsd.cz

Norimberkem. (<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/historie>)

2.7.1 Současný stav dopravní infrastruktury

Silniční doprava zaznamenala v posledních dvou desítkách let obrovské změny, bohužel i z hlediska negativního vývoje. Ve srovnání s vyspělými evropskými státy zaostává naše infrastruktura jak kvalitativně, tak kvantitativně. Doplnit chybějící infrastrukturu pro stále rostoucí množství dopravních prostředků bude dlouhodobou

záležitostí, neboť nedostačující finanční prostředky jsou limitující. Z tohoto konstatování musí vycházet hodnocení priorit, při plánování výstavby nových dopravních staveb. Je nutné sledovat bezpečnost dopravy, regionální rozvoj a vliv dopravy na životní prostředí, neboť dopravní stavby znamenají nemalý zásah do krajiny.

Obrázek č. 9: Zásah do krajiny

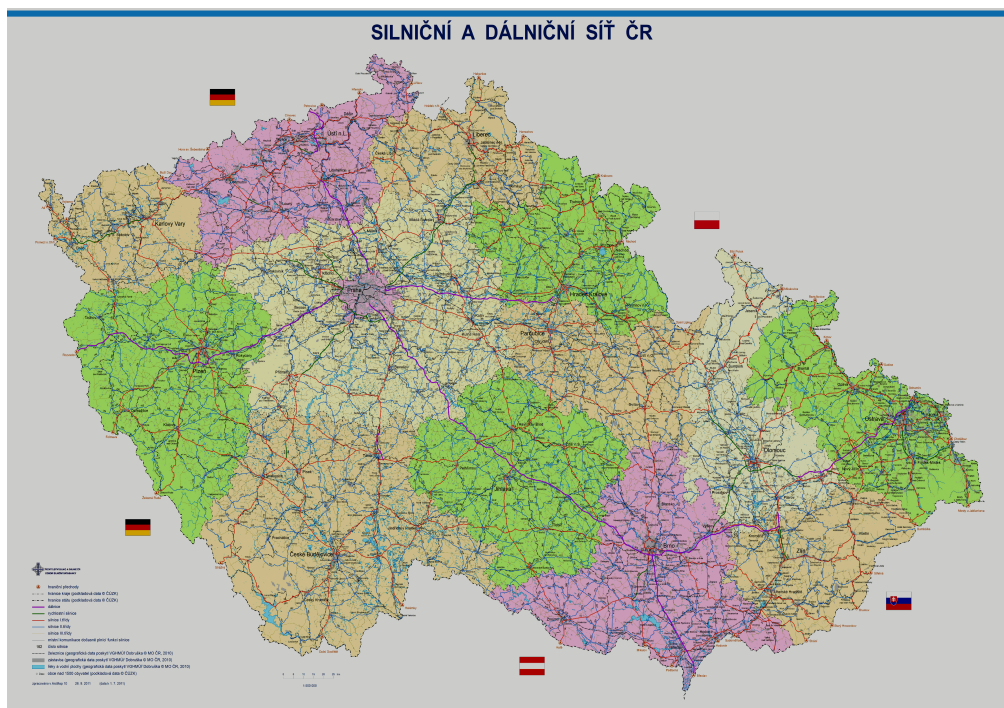


Pozemní komunikace a jejich členění je upraveno zákonem o pozemních komunikacích 13/1997 Sb. Zákon upravuje parametry typů komunikací a stanoví kdo, je vlastníkem silni I., II., a III. třídy. Pro naše účely

Zdroj: www.rsd.cz

nás zajímají silnice I. třídy, jejichž vlastníkem je podle uvedeného zákona stát a hospodářem na silnicích tohoto druhu.

Obrázek č. 10: Mapa infrastruktury ČR podle krajů



Zdroj: www.rsd.cz

2.8 Emisní zatížení silniční dopravou

Silniční doprava patří dlouhodobě k nejvýznamnějším znečišťovatelům ovzduší jak na území České republiky, tak i v jiných aglomeracích světa. Člověk dnešní doby začal silniční prostředek poháněný motorem užívat jako spotřební věc a jen málokdo se omezuje a volí jiný způsob přesunu, aby nezatížil životní prostředí. Různé organizace bojující za ochranu ovzduší upozorňují na znepokojující situaci, ale jsou to někdy jen populistické výkřiky, které nevedou ke zlepšení. Například ministr zastupující resort ministerstva životního prostředí nejezdí na jednání na kole nebo po metropoli tramvají, ale užívá služebního vozidla nemalého obsahu motoru. S růstem životní úrovně obyvatelstva roste zároveň zatížení životního prostředí a to z následujících důvodů:

- roste počet automobilů, čímž narůstá intenzita dopravy na vybudované infrastruktuře
- lidé volí auto jako dopravní prostředek do zaměstnání namísto hromadné dopravy
- s budováním dálniční infrastruktury roste vzdálenost pro dojíždění za prací
- užívání velkého množství starých, normu nespĺňujících automobilů

Je nutné dále podotknout, že silniční doprava nezatěžuje životní prostředí pouze emisemi, ale též hlukem, znečišťováním, vibracemi, prachem nebo znečištěním vody.

Nelze opomenout výstavbu samotné infrastruktury, při které dochází k nemalému přesunu zeminy, horniny, které může způsobit erozi půdy. Při výstavbě dálničních a rychlostních silnic dochází velkému záběru území, k narušení rázu krajiny a rozdělení přirozených ekosystémů, kdy volně žijící živočichové mají ztížený pohyb ve volné krajině a dochází k jejich úbytku a často k usmrcení na komunikacích všech tříd.

2.8.1 Pojmy znečištění ovzduší a znečišťování ovzduší

Z odborného hlediska je nutno rozlišit dva základní pojmy, kterými jsou emise a emise. Emise neboli znečišťování ovzduší znamená činnost, kterou vypouštíme znečišťující látky do atmosféry a to tuhého, plynného či kapalného skupenství. Imise, neboli znečištění ovzduší, je důsledkem vypuštění emisí, tzn. obsah látek v ovzduší. Sledování těchto dvou jevů má v gesci Český hydrometeorologický ústav, který se

zabývá pravidelným měřením a naměřené hodnoty uvádí na svých webových stránkách. Systém sledování byl nazván REZZO (registr zdrojů znečišťování ovzduší) a vznikl v 70. letech minulého století. Od té doby vzniklo REZZO 1 – REZZO 4, přičemž pro nás je důležité REZZO 4 což jsou mobilní zdroje znečištění ovzduší např. automobily.

Rozdělení REZZO:

REZZO 1 - velké zdroje - energetické zařízení

REZZO 2 - střední zdroje – spalovací zařízení

REZZO 3 - malé zdroje

REZZO 4 - mobilní zdroje - dopravní prostředky

(portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/embil/oez99/99r14.html)

2.8.2 Vybrané emisní faktory

Oxid uhličitý – CO₂ je faktor, kterým se budeme zabývat v praktické části. Silniční doprava produkuje až 80% oxidu uhličitého, který má vliv zejména na celkové oteplování atmosféry. Podle Patrika (1995) je třeba rozlišovat jednotlivé druhy motorů, podle toho, jak se podílejí na jeho produkci neboli uvolňování CO₂ v závislosti na druhu paliva. Nejškodlivější jsou naftové motory oproti benzínovým motorům, což se posuzuje podle množství CO₂ z jednoho litru paliva.

Oxidy dusíku - NO, NO₂ při reakci s vodou vzniká kyselina dusičná, která má za následek kyselou srážku. Vznikají onemocnění průdušek, záněty plic či plicní edém.

Oxid uhelnatý - CO podílí se na skleníkovém efektu, způsobuje blokadu okysličení krve, může způsobit nemoci srdce.

Uhlovodíky jsou vysoce karcinogenní, mohou dráždit oči, způsobit dráždivý kašel. Mnohem více těchto látek šíří do ovzduší benzínové motory oproti motorům dieselovým.

2.8.3 Vliv výstavby silnic na životní prostředí

Strukturální politiky Společenství mají jednu z priorit rozvoj regionů a zachování trvale udržitelného rozvoje. Nemalé prostředky z fondů jsou vyčleněny na budování dopravní infrastruktury jak silniční tak například železniční. Důležité je zmínit, že stát se musí na výstavbě podílet, což je odborně nazváno adicionalita, kdy je určený

procentuální poměr prostředků, které poskytnou strukturální fondy a kolik půjde ze státního rozpočtu či rozpočtů municipálních. Právě tady vznikají mnohdy problémy, neboť při velkých investičních akcích je spoluúčást municipálního rozpočtu tak vysoká, že ji nejsou tyto rozpočty schopny pokrýt, což je jedním z mnoha důvodů omezujících výstavbu infrastruktury, a to nezmiňujeme výkup pozemků či legislativní náročnost celého procesu. Přesto každý občan vidí změnu, která nastala po roce 2007, čili počátkem současného programovacího období. Doposud bylo realizováno nemalé množství projektů, které jsou popsány v praktické části práce a můžeme říci, že se při konstruování projektu i díla neustále zohledňuje environmentální hledisko. Životní prostředí se snaží ochránit firmy budující infrastrukturu a zároveň samotné dílo je koncipováno s ohledem na životní prostředí.

Rozhlédneme-li se kolem sebe, vidíme jasný trend, kdy se velká města brání intenzitě silničního provozu výstavbou městských obchvatů, okruhů či magistrál, aby snížily vlivy zatěžující životní prostředí na obyvatelstvo. Výstavbě předcházejí rozsáhlé diskuse, protože obyvatelstvo se brání tomu, aby městský okruh vedl v blízkosti jeho nemovitosti. Je třeba zohlednit dopad na environmentální stránku, protože výstavbou městských obchvatů, dálničních a rychlostních úseků se doprava značně zrychluje a v lokalitě nevzniká kumulace škodlivých látek. V praktické části jsou přímo definovány lokality Středočeského kraje, kde se změnila dopravní infrastruktura, ať z pozitivního nebo negativního hlediska.

2.8.4 Stav vozového parku

Česká republika se bohužel řadí mezi ty státy Evropské unie, kde je stáří vozového parku neuspokojivé, výrazně nad průměrem vyspělých zemí. Právě stáří vozidel přispívá nemalou měrou ke zvýšené zátěži životního prostředí důsledkem opotřebení vozidel. Společnost ATEM zpracovala v roce 2007 studii s názvem „Historický vývoj emisního zatížení z vybraných úseků dálniční a silniční sítě ČR“, kde je popsán také vývoj vozového parku během let 1960 – 1990.

Nové vozy jsou k životnímu prostředí mnohem šetrnější, alespoň to vyžaduje současná legislativa, která stanovuje tzv. normy EURO respektive EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle) vozidlo obzvláště šetřící životní prostředí. Výrobci

automobilů se naštěstí sami snaží o co nejmenší zatížení životního prostředí. Tento trend je dán vysokým konkurenčním prostředím, protože současný zákazník bezpochyby sleduje kvality nového vozu a významným ukazatelem je pro zákazníka právě ekologie. V následující tabulce je zachycen postupný vývoj norem EURO EEV.

Tabulka č. 3: Limity emisních norem EURO (uvedeno v g/km)

předpis	platnost od	Oxid uhelnatý (CO)		Oxidy dusíku (NOx)		HC+NOx		Uhlovodíky (HC)	Prachové částice
		benzín	nafta	benzín	nafta	benzín	nafta	benzín	
EURO 1	1992	3,16	3,16			1,13	1,13		0,18
EURO 2	1995	2,2	1			0,5	0,7		0,08
EURO 3	2000	2,3	0,64	0,15	0,5		0,56	0,2	0,05
EURO 4	2005	1	0,5	0,08	0,25		0,3	0,1	0,025
EURO 5	2008	1	0,5	0,06	0,18		0,23	0,1	0,005
EURO 6	2014	1	0,5	0,06	0,08		0,17	0,1	0,005

Zdroj: ASPI

Nutno je zmínit, že uvedené normy vstupují v platnost postupem času a vozy vyrobené před zavedením normy nemusí dodatečně normu plnit.

3 Metodika práce včetně hypotéz

3.1 Metodický postup

Po úvodní části, která obecně vymezuje zaměření mé diplomové práce, je charakterizován hlavní cíl práce. Následuje podrobná teoretická část, opírající se o literární rešerše. Zde jsou použita sekundární data z odborných zdrojů uvedených na konci práce v seznamu literatury. Teoretická část popisuje vznik a vývoj Evropské unie a regionálního rozvoje v čase dále popisuje nástroje, soustavu tematických dokumentů, hlavní orgány v souvislosti se Strukturálními fondy. Přibližuje čtenáři členění tematických, regionálních operačních programů a oblasti podpory. Závěr teoretické části je věnován environmentální oblasti konkrétně emisnímu zatížení jeho vlivům, faktorům a pojmům, včetně vlastního sociálně-ekonomického hodnocení.

Následuje část analytická, která navazuje na část teoretickou a má přispět k odpovědím na níže uvedené hypotézy. Analytická část je zaměřena na průběh čerpání v programovacím období 2007 – 2013 a data použitá při analýze jsou sestavená ke konci roku 2011. Původ těchto analyzovaných dat je čerpán z Řídícího orgánu, nebo ze zdrojů Ministerstva dopravy, Ministerstva životního prostředí, Hydrometeorologického ústavu a Krajského úřadu Středočeského kraje. Analýza je zaměřena na disparity mezi NUTS II z pohledu výše alokovaných prostředků, a zkoumá, zda se poskytnuté prostředky promítají do zlepšení kvality silnic. Pro analýzu environmentální stránky byly autorem vybrány známé úseky silnic v bezprostřední blízkosti hlavního města, kde zatížení je životního prostředí dopravou zvláště neúnosné.

Použité metody vycházejí z jednotlivých kroků práce a jsou to metody textové analýzy, kritické literární rešerše, sociálně-ekonomické deskripce Operačních programů a analýza disparity v praktické části práce, včetně příslušných tabulek, grafů, obrázků a ilustračních fotografií.

3.2 Hypotézy

K podrobnější analýze řešeného tématu byly stanoveny hypotézy a otázky, které by měly také konkretizovat význam této diplomové práce:

1. Mezi NUTS II v ČR vznikají disparity co do výše přidělených prostředků.
2. Čerpání Strukturálních fondů se projevuje na kvalitě českých silnic.
3. Výstavba silnic v ČR je dražší v porovnání s ostatními zeměmi (Slovensko, Polsko).
4. Operační program Doprava přispěl ke snížení emisí CO₂ na vybraných místech empirického šetření s velkou dopravní zátěží.

Otázky:

- Je operační program Doprava v programovacím období 2007 – 2013 čerpán podle stanoveného plánu?

4 Praktická část

4.1 Analýza dopravní infrastruktury podle NUTS II

Geografická poloha České republiky přímo svádí okolní státy, aby z naší republiky udělaly tranzitní prostor a zatížily naši křehkou dopravní infrastrukturu tunami materiálu. Na obrázku č. 11 je znázorněn stav dopravní infrastruktury na počátku programovacího období k 1.1.2007. Do analýzy byly zahrnuty dálniční úseky, úseky rychlostních silnic a silnice I. tříd, neboť právě tato infrastruktura je spolufinancována z Operačního programu Doprava. Dálniční a silniční síť České republiky tvoří takového „Pavouka“. Infrastruktura směřuje od hraničních přechodů směrem k hlavnímu městu, přičemž největší hustota silnic je logicky ve Středočeském kraji, který lemují hlavní město. Plnou čarou jsou vyznačeny zprovozněné úseky a přerušovanou čarou úseky plánované. Celkem k 1.1.2007 bylo podle tabulky č. 3 zprovozněno 623 km dálnic, 309 km rychlostních silnic a 583,4 km silnic I. třídy. Dvě dálnice vedou do Německa, dálnice D5 směřující od Prahy na Západ a dálnice D8 směřující od Prahy severozápadním směrem. Dálnice D5 měří 151 km a prochází Středočeským, Jihozápadním regionem do Německa, kde se napojuje na dálnici A6. V NUTS II Jihozápad zatím chybí rychlostní silnice R4, na kterou je zpracovaný projekt a má propojit hlavní město se Strakonice a jihočeskou metropolí. Největším problémem je výkup pozemků pod silnicemi a zejména finance. Středočeský kraj, konkrétně tehdejší hejtman Petr Bendl avizoval, že se s výstavbou začne v roce 2007, ale nestalo se tak a nastoupivší finanční recese všechny plány výrazně oddálila. Mezi Prahou a Českými Budějovicemi lze zvolit dvě varianty - již zmíněnou silnici R4 a silnici R3 vedoucí přes Tábor. Pro obě tyto páteřní silnice, respektive na přestavbu ze silnice I. třídy na rychlostní silnici, jsou zpracované studie, které se kousek po kousku realizují.

Ne zcela dostavěnou dálnicí je D8 vedoucí z Prahy přes Středočeský a Ústecký kraj na hranici s Německem, kde se napojuje na dálnici A17. Její celková délka bude 94 km, přičemž bylo zprovozněno 78 km a 16 km zbývá dostavět. Schyluje se pomalu k dostavbě, ale dostavba naráží na odvolání ekologických aktivistů, kterým nevyhovuje zpracovaná studie EIA (posuzování vlivu na životní prostředí). Dálnice D11, jež vede

od Prahy na severovýchod, je až po Hradec Králové zprovozněna. Tato dálnice si získala popularitu nedostavěným úsekem kolem Hradce Králové, kde několik vlád nebylo schopno vykoupit pozemky a realizovat připravené projekty. Dálnice by se měla v budoucnu napojit na polskou infrastrukturu A6/S3. Velmi diskutovaná dálnice D1 vede z Prahy do Brna a odtud do Kroměříže, kde se v budoucnu napojí na dálnici D47 vedoucí do Ostravy (toto je stav v roce 2007 na začátku programovacího období). Dálnice D1 byla jedna z úplně prvních dálnic České republiky, což se v současné době podepisuje na jejím technickém stavu. Projekt dálnice D1 byl zpracován ještě před druhou světovou válkou v roce 1938 a měl spojit Prahu s Podkarpatskou Rusí, plány však změnila II. světová válka. Realizace stavby začala v roce 1939, poslední úsek dálnice byl dostavěn v roce 1980 a její celková délka je 377 km. Všichni víme, v jakém stavu je dálnice v současné době, je přetížená a spekuluje se o její rekonstrukci, přičemž hlavním problémem bude zajistit financování rekonstrukce. Dálnice D2 měří celkem 61 km a spojuje Brno se Slovenskou republikou. Dostavěna byla v roce 1978 a z obrázku č. 12 je patrné, že je zcela finalizována.

V České republice existovalo na začátku programovacího období 2007 – 2013 patnáct rychlostních silnic včetně krátké části pražského okruhu, podle tabulky č. 4 celkem 309 km. Předností rychlostní silnice je, že nemusí splňovat náročné technické parametry jako dálnice, je podstatně užší, čímž zabere menší plochu zemědělské půdy a výstavba v přepočtu na jeden kilometr by měla být levnější. Důrazně podotýkám „měla být levnější“, protože je známo, jak probíhá financování a výstavba českých silnic. Příkladem může být v současné době řešený problém kolem Dálnice D47, která se po dostavbě zvlínila a hledá se viník této nekvalitní práce. Místo okamžité nápravy budou probíhat soudní líčení, což dálnici ještě více prodraží. Nicméně rychlostní silnice mají doplňovat ne zcela hustou síť dálnic.

Pro lepší přehled je celkový stav k 1.1.2007 analyzován v tabulce č.4, kde jsou regiony rozděleny podle NUTS II a ke každému regionu je přiřazeno množství sledovaných silnic. Moravskoslezsko nemá žádnou dálnici a Jihozápad nemá žádnou rychlostní silnici, přestože má největší celkový počet kilometrů silnic. Infrastruktura regionu Jihozápad je tvořena především silnicemi II. a III. tříd. Jihovýchodní region má díky dálnici D1 nejvíce kilometrů dálnic.

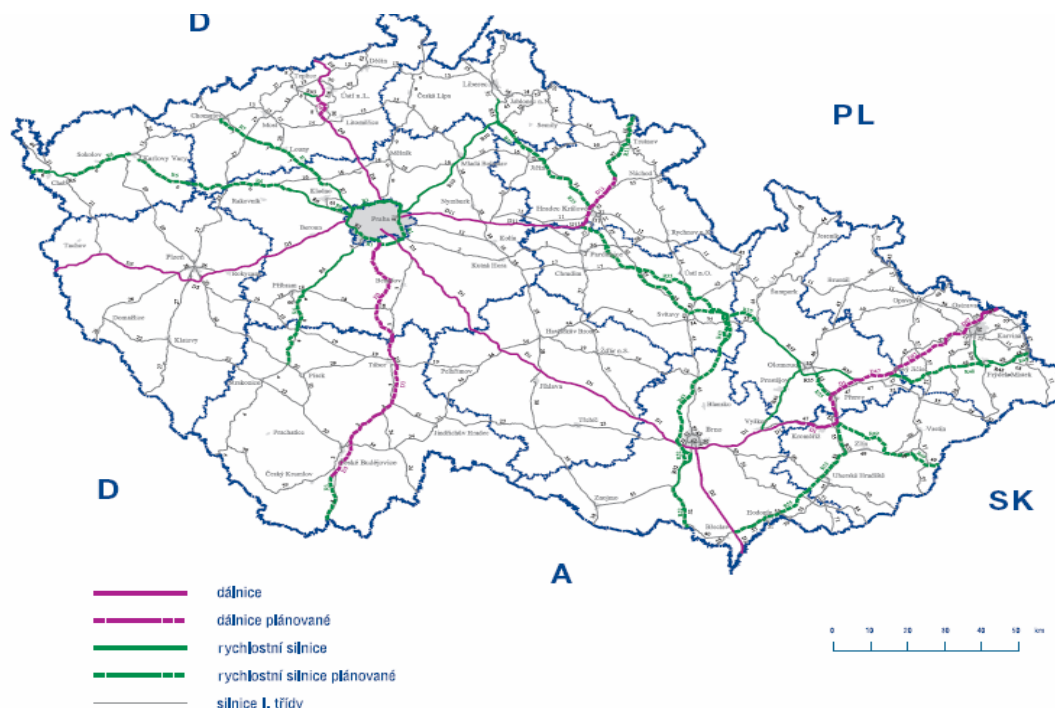
Tabulka č. 4: Počet kilometrů silnic k 1.1.2007

NUTS II	dálnice	rychlostní sil	silnice I. tříd	II. třídy	III. třídy	celkem
Středočeský	192	132	647	2 367	6 259	9 597
Jihozápad	119		1 081	3 149	6 909	11 259
Severozápad	52	19	695	1 467	3 994	6 227
Severovýchod	24	18	1 202	2 288	6 262	9 793
Jihovýchod	228	29	839	3 112	5 386	9 594
Střední Morava	8	87	686	1 497	3 411	5 689
Moravskosleszko		24	684	750	1 895	3 352
	623	309	5834	14630	34116	55511

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Operační program Doprava by měl přispět k doplnění chybějící infrastruktury zejména v Moravskosleszku konkrétně výstavbou silnice D47. V regionech Severovýchod a Severozápad je množství dálnic a rychlostních silnic kompenzováno silnicemi I. tříd, nicméně by mělo dojít pomocí operačního programu k dostavbě dálnice D11 a D8.

Obrázek č. 11: Silniční infrastruktura ČR k 1.1.2007



Zdroj: www.rsd.cz

V procentuálním vyjádření je přírůstek uveden v grafu č. 1, Moravskosleszko a Severozápad jsou regiony s nejmenším podílem sledované infrastruktury (dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy) a během období 2007 – 2011 činil nárůst 3,4 a 2,3 %

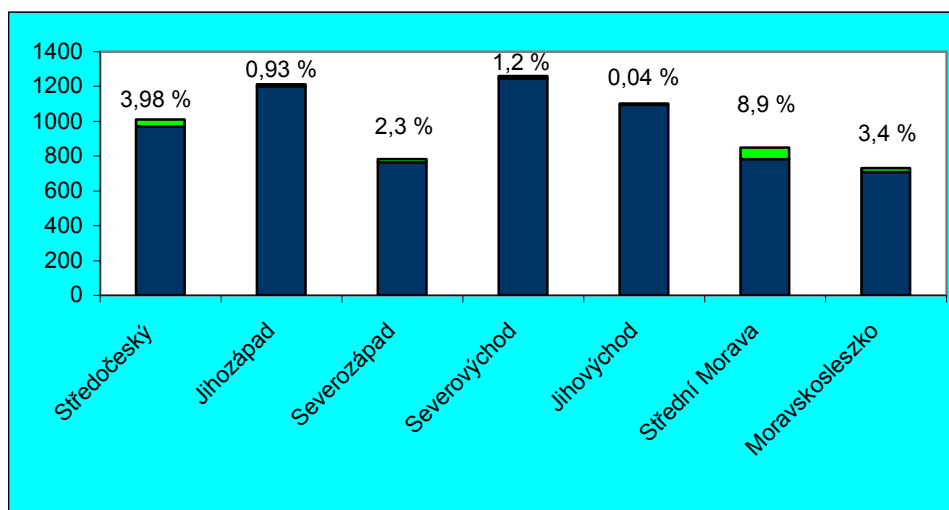
což nejsou uspokojivá čísla. Ekonomická situace státu se za posledních dvacet let výrazně změnila. Nastal velký posun od primárního sektoru k sektoru terciárnímu a do popředí se dostaly služby. Uvádím tuto skutečnost proto, že infrastruktura není budovaná hlavně pro potřebu podniků, zejména pro lepší dopravu materiálu, ale také kvůli turistickému ruchu. Dobrá dopravní infrastruktura regionu přispívá ke konkurenceschopnosti z pohledu návštěvnosti regionu. Dnešní moderní člověk vyžaduje víkendovou relaxaci, za kterou je schopen docestovat. Moravskoslezsko nabízí Jeseníky s krásnou přírodou, Severozápad nabízí Krušné hory s možností běhu na lyžích a tyto oblasti potřebují dobrou dostupnost v podobě kvalitních silnic.

Tabulka č. 5: Počet kilometrů silnic k 31.12.2011

NUTS II	dálnice	rychlostní	I. třídy	II. třídy	III. třídy	celkem	počet obyvatel
Středočeský	194,2	152,2	663,3	2 373,40	6 255,90	9 639	1 264 978
Jihozápad	124,6	6,7	1 079,90	3 144,30	6 907,90	11 263,40	1 211 223
Severozápad	52,6	44,9	685,8	1 359,50	4 107,50	6 251,30	1 142 999
Severovýchod	25,6	25,3	1 207,70	2 291,70	6 244,90	9 795,20	1 512 192
Jihovýchod	227	25,8	848,2	3 113,30	7 521,10	9 576,20	1 671 334
Střední Morava	58,2	106,9	685,10	1 496,30	3 372,10	5 713,20	1 231 301
Moravskoslezsko	53,5	32	646,4	820,60	1 882,40	3 435	1 240 432
	735,7	393,8	5816,4	14 599,10	36 291,80	55 673	9 274 459

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Graf č. 1: Analýza přírůstku dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd podle regionů



Zdroj: tabulka č. 4, 5

Výše uvedený graf ukazuje stav infrastruktury na počátku programovacího období (modrá barva) a ke konci roku 2011 (zelená barva). Největší nárůst je na střední Moravě 8,9 %. Jihovýchodní region má nejhorší výsledek, neboť za pět let programovacího období rozšířil infrastrukturu o 0,04 %.

Obrázek č. 12 nabízí pohled na infrastrukturu České republiky na konci roku 2011. Rozvoj infrastruktury lze spatřit v regionu Střední Morava, kde byl dostavěn úsek dálnice D1 v oblasti Kroměříž Hulín a proběhla modernizace silnic I. tříd 1/44, 1/49, 1/50, 1/57. V ostatních regionech NUTS II jsou přírůstky počtu kilometrů v desetinách procent viz graf č. 1.

Obrázek č. 12: stav dálnic, rychlostních silnic a silnic I třídy ke konci roku 2011



Zdroj: www.rsd.cz

Je všeobecně známo, že silnice v České republice nejsou zrovna v uspokojivém technickém stavu. Na výše uvedeném grafu č. 1 je patrný přírůstek množství silnic a tento přírůstek znamená pro správce komunikace zvýšené náklady na údržbu komunikací. Ovšem to je mnohdy zásadní komplikací, protože prostředky na údržbu komunikací vyššího typu poskytuje ŘSD, případně stát, ale zde jsou prostředky konstantní nebo dokonce krácené. To znamená nepřímou úměru, která se musí projevit ve stavu komunikace. Jestliže stát postaví nové úseky a prostředky na údržbu současně

nezvýší, dochází k obrovským škodám na stávajícím i nově vybudovaném majetku. Jsme svědky mnoha situací, kdy se provede rekonstrukce stávající silnice a za pět let jsou na stejné silnici nepříjemné výtluky ohrožující bezpečnost provozu a technický stav vozidel. Výtluky vznikají zejména nedostačujícím odvodněním komunikací, které mohlo vzniknout chybnou výstavbou nebo nedostatečnou údržbou. Je proto nezbytné:

- a) provádět kvalitně výstavbu a používat skutečně neprojektované materiály, kontrolovat výstavbu včetně použitých materiálů
- b) provádět důslednou preventivní kontrolu komunikace, jejího technického stavu
- c) na základě kontroly provádět údržbové práce, čistit okolí komunikace kvůli odtoku vody
- d) vynakládat více prostředků na údržbu, čímž se výrazně prodlouží životnost komunikace

4.2 Operační programy

4.2.1 Operační program Doprava

Řídicím orgánem operačního programu Doprava je Ministerstvo dopravy České republiky, které je odpovědné za jeho realizaci. Zprostředkujícím orgánem, do jehož kompetencí patří proplácení prostředků, uzavírání smluv o financování projektu s příjemci a předfinancování příjemců, je Státní fond dopravní infrastruktury.

V rámci operačního programu byly sestaveny prioritní osy tak, aby plnily NSRR a přispívaly ke zlepšení dopravní infrastruktury, zlepšení dostupnosti a bezpečnosti dopravy. Operační program doprava zahrnuje tyto prioritní osy:

- Osa 1 – modernizace železniční sítě TEN-T se zaměřením na důležité dopravní úseky, které vymezila Evropská komise
- Osa 2 – výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T se zaměřením na výstavbu nových dálničních úseků a na zlepšení bezpečnosti silničního provozu na stávajících úsecích

- Osa 3 – modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T se zaměřením na modernizaci a výstavbu tratí ležících mimo síť TEN-T, měla by odlehčit životnímu prostředí a silniční infrastruktuře
- Osa 4 – modernizace silnic I třídy mimo síť TEN-T se zaměřením na výstavbu silnic I. třídy a rychlostních silnic, obchvaty měst a obcí a odlehčení ekologické zátěže měst a obcí
- Osa 5 – modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hlavním městě s cílem podpory hromadné dopravy a tím snížení ekologické zátěže
- Osa 6 – podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy se zaměřením na modernizaci tuzemských vodních cest a překladiště kombinované dopravy
- Osa 7 – technická pomoc operačního programu Doprava, osa by měla sloužit pro řádnou implementaci a podporu OP Doprava

Příjemci podpory jsou vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury. V případě osy 7 mohou být příjemci podpory subjekty zapojené do implementačního procesu, kteří přispívají k naplňování stanovených cílů.

4.2.2 Vyhlášené výzvy v Operačním programu Doprava

Řídící orgán vydal k prioritní ose č. 2 oblasti podpory 2.1. výzvu pod názvem „Modernizace a rozvoj dálnic a silnic TEN-T. U vyhlášené výzvy je zachován princip adicionality v poměru 85 % podpory z Fondu soudržnosti a 15 % z národních zdrojů. Cílem této vyhlášené výzvy je zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T. Podání projektových žádostí je možné od poloviny roku 2007 až do poloviny roku 2015. Výzva je zpracovaná jednoduchou formou, možná by bylo pro žadatele dobré přímo do výzvy uvést, že je nezbytné zpracovat též studii proveditelnosti, která celý projekt detailně charakterizuje.

K prioritní ose č. 4 byla taktéž vyhlášena jediná výzva „Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T“ s cílem zlepšení dopravy na silnicích mimo TEN-T.

Výzvy jsou zpracovány spíše ve strukturované podobě, porovnáme-li tyto výzvy například s výzvami, které zpracovávají regionální operační programy, je patrná odlišnost. Výzvy operačních programů jsou převážně detailně rozpracované a udávají konkrétní podmínky pro zpracování projektu. Výzvy Operačního programu Doprava byly postaveny na projekty velkého rozsahu. Bylo by přínosem rozdělit výzvu na dvě na sobě nezávislé výzvy. Například je velké množství mostů na silnicích I. tříd, které lze zařadit do malých či středních projektů, tudíž by tyto rekonstrukce mohly být posuzovány odděleně, což by mohlo přinést pružnější a efektivnější čerpání prostředků.

4.2.3 Systém indikátorů

Systém indikátorů byl doporučen Evropskou komisí a navazuje na předchozí programovací období tzn., že se nevychází z nulové hodnoty. Sledovány jsou v tomto programovacím období zejména indikátory výsledku, výstupu a dopadu. Dále jsou indikátory členěny na kontextové a programové.

Kontextové indikátory jsou sociálně ekonomické povahy a zaměřují se na hodnocení prostředí, ve kterém dochází k naplňování cílů. Programové indikátory jsou stanoveny pro každou osu zvlášť a vycházejí buď z hodnoty dosažené v předchozím programovacím období, nebo z nulového stavu - když Ministerstvo dopravy neimplementovalo v předchozím období žádný projekt. Každý, kdo předkládá projekt, je povinen uvést indikátory a jejich kvantifikaci přímo do projektu s vazbou na hlavní cíle operačního programu.

Pro osu 2 a 4 byly v programovacím období 2007 – 2013 stanoveny společné indikátory:

- a) Hodnoty úspory času v silniční dopravě v EUR – indikátor vyjadřuje hodnotu v penězích a v časových jednotkách. Vyjadřuje hodnotu, kolik se ušetří času a ujetých kilometrů díky novým úsekům silnic. Je nutné zmínit, že pro stanovení počáteční hodnoty, aby byl zřejmý dosažený pokrok, se vychází z modelů a vzorců.
- b) Dostupnost a zvýšení ESS (ESS si lze vyložit jako vzdálenost mezi dvěma body)
- c) Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích – lze dobře aplikovat na úsecích rekonstruovaných, kde lze porovnat dvě období před rekonstrukcí a po

rekonstrukci. U nově realizovaných úseků lze sledovat vývoj nehodovosti nebo se srovnává s podobnými silničními úseky

- d) Indikátor skleníkových emisí (CO₂) z dopravy – jedná se o nejsložitější indikátor co do sledovanosti. Jak uvádí metodický pokyn, „Základním předpokladem pro výpočet emisí z dopravy je existence spolehlivých emisních faktorů charakterizujících produkci emisí škodlivin pro všechny základní kategorie silničních motorových vozidel různých emisních úrovní (například bez katalyzátoru, s katalyzátorem)“ (Zhodnocení relevance indikátoru OPD 2007)

Celkem přínosné by mohla být do budoucna volba indikátoru využitelnosti silničního úseku, zda je skutečně daný úsek využíván veřejností podle očekávaného plánu.

Je dobré zdůraznit, že u těchto velkých projektů je nezbytná průběžná kontrola realizace a plnění indikátorů, kdy je ještě možné provést změnu a upřesnění. Pokud by zainteresované subjekty podcenily průběžné sledování, dostaneme sice výsledné číslo, které ale nezaručuje naplnění konkrétních cílů. V kapitole 4.2.2 je zmíněno rozdělení výzvy na dvě nezávislé výzvy. Tento postup by zpružnil sledování plnění indikátorů a přispělo k lepšímu plnění, neboť ve výroční zprávě OP Doprava (2010) je plnění indikátorů v rámci osy 2 nulové, protože do té doby ještě nebyl ukončen žádný projekt. V případě sledování malých a velkých projektů odděleně by indikátory nevykazovaly nulovou hodnotu.

4.2.4 Plán a čerpání Operačního programu Doprava

Operační program Doprava je financován ze dvou fondů - z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a fondu Soudržnosti.

V tabulce č. 6 je sestaven plán Operačního programu Doprava na programovací období 2007 – 2013 podle jednotlivých os. Z tabulky je patrné, že osa 1 a 2 jsou finančně nejnáročnější a dohromady vyčerpají 66 % prostředků. Z toho osa 1 celkem 38 % a osa 2 celkem 28 %. Zbývajících 5 prioritních os si rozdělí celkem 34 % prostředků. Z alokace prostředků je patrné, že Evropská unie si klade za cíl vybudovat zejména transevropskou síť TEN-T, což velká evropská města ještě více přiblíží.

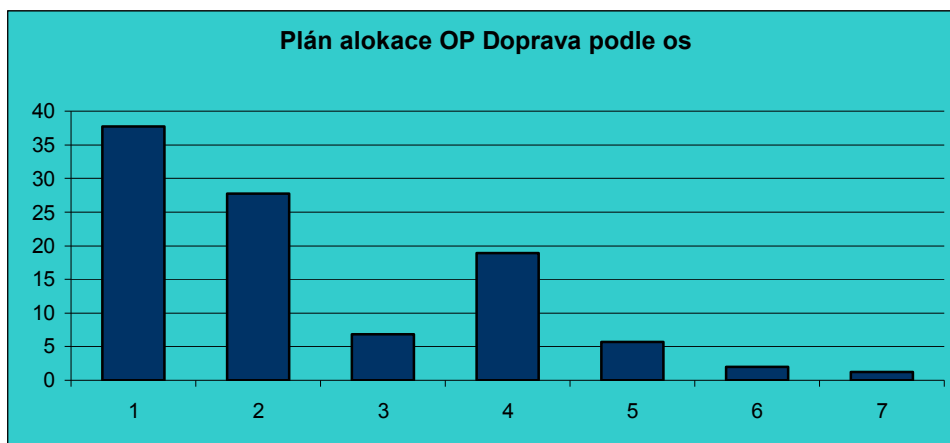
Tabulka č. 6: Alokace os a oblastí podpory operačního programu Doprava

Prioritní osa	mil Kč	podíl v %
1.I	63331,4	
1.II	3421,5	
1	66752,8	38,0
2.I	46432,1	
2.II	2695,4	
2	49127,4	28,0
3.I	11970,6	
3	11970,6	6,8
4.I	31824,8	
4	31824,8	18,1
5.I	9055,4	
5.II	1006,2	
5	10061,5	5,7
6.I	237,4	
6.II	3132,1	
6.III	233,5	
6	3603,1	2,1
7.I	2106,7	
7	2106,7	1,2
ERDF	35427,8	20,2
FS	140019,1	79,8
OP D	175446,9	100,0

Zdroj: www.opd.cz

Neproporcionální alokace zdrojů je dobře patrná z grafu č.2, který byl sestaven z dat výše uvedené tabulky. O takto sestavené alokaci je možno polemizovat, neboť v počátku této práce i ve všech odborných publikacích se autoři zmiňují o podpoře zaostalých regionů a silniční úseky zahrnuté do plánu TEN-T určitě nevytvoří například Orlické hory konkurenceschopnějšími, protože tam síť TEN-T nevede. Rozhodně se domnívám, že pro naplnění jednoho z hlavních cílů, kterým je rozvoj zaostalých regionů, mělo být více prostředků alokováno do osy 3 „vlakové tratě mimo TEN-T“ a osy 4 „silnice I. třídy mimo TEN-T“, což by rozhodně přispělo ke zvýšení atraktivity odlehlých regionů.

Graf č. 2: Alokace Operačního programu Doprava



Zdroj: tabulka č. 6

Zaměříme-li se konkrétně na osu č. 2 dálniční úseky, je třeba se zamyslet nad tím, kam plynou prostředky, které Státní fond dopravní infrastruktury vybere za dálniční známky a mýtné. Domnívám se, že toto by měly být hlavní zdroje rekonstrukce a výstavby nových úseků.

4.2.5 Alokace celkových nákladů podle NUTS II

K analýze byla použita data z tabulky č. 7., došlo k rozdělení území na regiony NUTS II a ke každému regionu byly vloženy celkově alokované prostředky. Jedná se celkové náklady, které zahrnují jak podporu ze strukturálních fondů a fondu Soudržnosti, tak poměrnou alokaci jiných zdrojů (zejména prostředky státního rozpočtu). Na první pohled je patrné nerovnoměrné rozložení prostředků podle jednotlivých oblastí. Nejvíce plynou prostředky do oblasti Severozápad a Jihozápad, naopak nejmenší podíl získal doposud Jihovýchod a Moravskoslezsko. V oblasti Severozápad byla realizována dostavba dálničního úseku D8 Lovosice - Řehlovice a rychlostní silnice R6 a R7, což je důsledek největšího podílu na celkové částce. V oblasti Jihozápad byly prostředky použity na výstavbu dálničního úseku D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí a na výstavbu úseku rychlostní silnice R4 Mirovice – Třebotov. Obě tyto stavby jsou důležitými páteřními komunikacemi a nelze pochybovat o jejich výstavbě, neboť nyní nehovoříme o efektivnosti stavby, ale o důležitosti staveb pro rozvoj regionů.

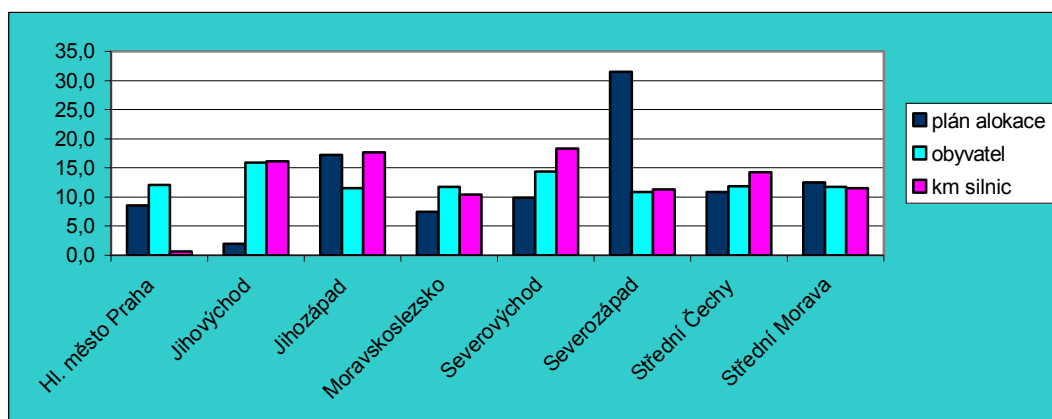
Tabulka č. 7: Analýza NUTS II (počet obyvatel, množství silnic v km, nárůst množství)

NUTS II	celkem	%	počet obyvatel (v tisících)		silnice typu D, R, I.tříd k 1.1.2007		silnice typu D, R, I.tříd k 1.1.2011		nárůst km silnic za období 2007-2011
				%	%	%	%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hl. město Praha	10095336065	8,6	1 272	12,1	42	0,6	53,9	0,6	28,3
Jihovýchod	2389058546	2,0	1 671	15,9	1 096	16,1	1 101	16,1	0,46
Jihozápad	20286385325	17,2	1 211	11,5	1 200,00	17,6	1 211,20	17,6	0,93
Moravskoslezsko	8733782275	7,4	1 240	11,8	708	10,4	731,9	10,4	3,38
Severovýchod	11655616074	9,9	1 512	14,4	1 244,00	18,3	1 258,60	18,3	1,17
Severozápad	37173534272	31,5	1 143	10,9	766	11,3	783,3	11,3	2,26
Střední Čechy	12819158437	10,9	1 246	11,8	971,00	14,3	1 009,70	14,3	3,99
Střední Morava	14752887566	12,5	1 231	11,7	781	11,5	850,2	11,5	8,87
	1,17906E+11	100,0	10 526	100,0	6808	100,0	6999,8	100,0	2,8

Zdroj: www.rsd.cz, www.csu.cz

V tabulce č. 7 byly porovnány prostředky vynaložené na výstavbu s počtem obyvatel v regionu a výchozím stavem počtu kilometrů k 1.1.2007. Pro lepší orientaci byla data zobrazena v následujícím grafu č.3. Proporcionální bilance byla v regionech Střední Morava a Střední Čechy, alokace odpovídá počtu obyvatel a množství silnic. Nepoměr vznikl v regionech Severozápad a Jihovýchod. Severozápadní region díky výstavbě dálnice D8 obdržel 31,5 % procenta celkových prostředků a dá se říci, že na úkor Jihovýchodního regionu, který obdržel pouhých 2 %. Na druhou stranu je třeba si povšimnout, že měl Jihovýchodní region měl výchozí stav silnic k 1.1.2007 16,1 % oproti Severozápadu s 11,3 procenty.

Graf č. 3: NUTS II z pohledu počtu obyvatel, alokace prostředků a množství silnic v km (v%)



Zdroj: tabulka č. 7

Regiony Jihozápad a Severovýchod měly infrastrukturu vybudovanou ze všech regionů nejvíce ještě před možností čerpat Strukturální fondy. Je nutné zopakovat, že v analýze bereme v úvahu dálnice, rychlostní silnice a silnice I. tříd. Tyto silnice tvoří důležitou páteřní síť, která se napojuje na zahraniční infrastrukturu.

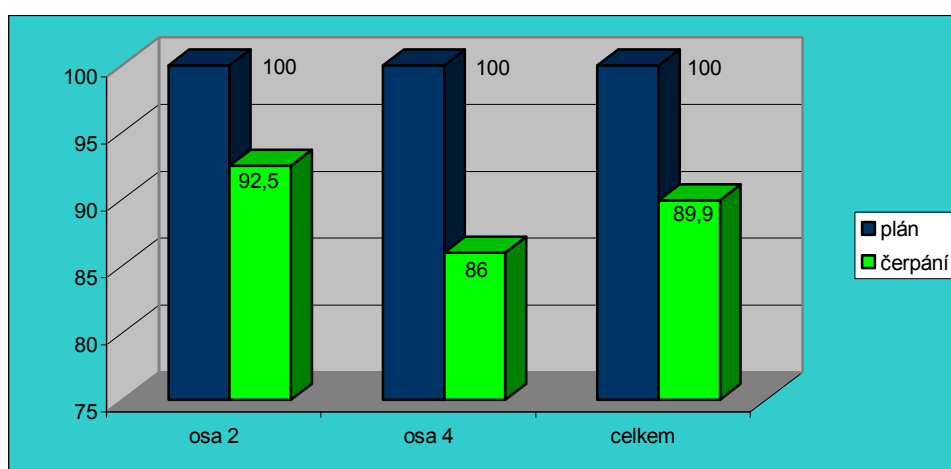
Při analýze je nezbytné zohlednit polohu a rozvinutost regionu, což může být též důvodem neproporcionálního rozložení zdrojů. Například Střední Čechy díky své centrální poloze a blízkosti hlavního města mají a měly větší příležitosti, naproti tomu oblasti jako Severozápad a Jihozápad se díky své poloze staly méně rozvinutými. Z toho lze postřehnout i naplnění významu Strukturálních fondů, neboť mají přispívat k rozvinutosti zaostalých regionů a potlačit disparity regionů. Území na západ od hlavního města bylo při pohledu do historie „pohraničím“. Za socialismu tvořilo západní hranici, která dělila východní a západní blok, a do těchto oblastí stát v té době podstatně méně investoval, případné investice pak plynuly zejména do bariér proti útěku obyvatel na Západ, a nikoliv do infrastruktury.

4.2.6 Analýza aktuálního stavu sledovaných os

Každý by si samozřejmě přál, aby prostředky poskytnuté Evropskou unií Operačnímu programu Doprava byly použity účelně, ale hlavně aby byly použity tak, aby to zorganizoval aktivní i pasivní účastník silničního provozu. Česká republika přistoupila k Evropské unii v roce 2004, čímž získala možnost čerpat prostředky z fondů tvořených Unií (již před vstupem však existovaly programy, které měly republiku připravit na vstup do Unie). Jakmile se naskytla možnost čerpání, vznikla potřeba odborníků, kteří zvládnou podat úspěšnou žádost a odborníků, kteří pomohou firmám zpracovávat žádosti, projekty a studie proveditelnosti. První výzva v ose 2 byla vyhlášena v červenci 2007 a do konce roku nebyla nepodána žádná projektová žádost. Výzva k ose č. 4 byla vyhlášena také v červenci 2007 a do konce roku bylo podáno 14 projektových žádostí. Začátek programovacího období byl velmi pomalý, jako hlavní příčinu lze označit složitost vypracování projektů včetně žádosti, i když se řídicí orgán snažil maximálním úsilím kvalifikovat odborníky a uspořádal na začátku programovacího období kolem 120 vzdělávacích akcí

Graf č. 4 analyzuje stav čerpání prostředků ke konci roku 2011 za celkem sedmileté období, které skončí tento rok. Budeme-li uvažovat pro každý rok stejný poměr čerpání, mělo být ke konci roku 2011 odčerpáno 71 % celkového plánu. Z grafu č. 4 vyplývá, že obě osy 2 a 4 byly v čerpání nad svým limitem. V ose 2 je vyčerpáno 92,5 %, v ose 4 vyčerpáno 86 % a v celkovém součtu za obě osy je vyčerpáno 89,9 %. V roce 2008 bylo předloženo k ose č. 2 celkem 7 projektových žádostí a k ose č. 4 celkem 42 projektových žádostí. Zde je patrná náročnost projektů zejména u osy č. 2, kde je reakce na výzvy pomalejší.

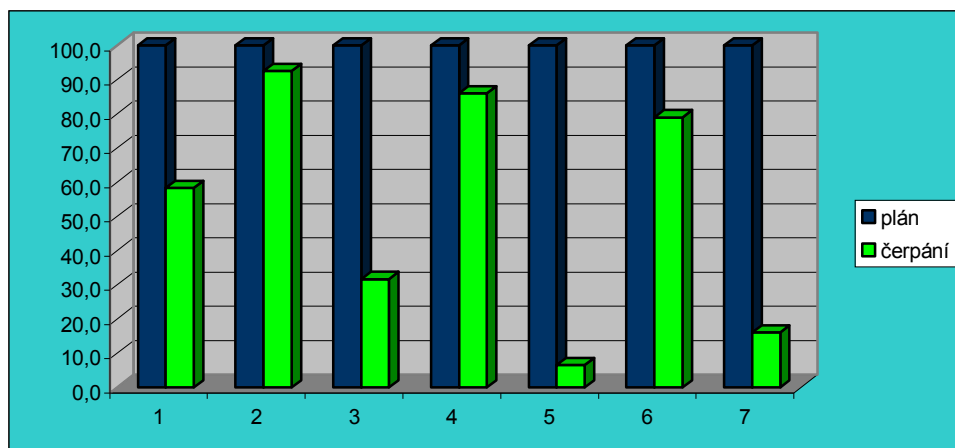
Graf č. 4: Analýza stavu čerpání os 2 a 4 za období 2007 – 2011 (v %)



Zdroj: www.opd.cz

Operační program Doprava se skládá celkem ze sedmi prioritních os, jejichž čerpání je patrné v grafu č.5. Modrá barva zobrazuje maximální možnou částku 100 %, kterou lze dosáhnout. Zelenou barvou je vyjádřena skutečnost čerpaných prostředků ke konci roku 2011. Zelené sloupce v grafu označují celkovou hodnotu schválených projektů zajištěných smlouvou nikoliv skutečně proplacené prostředky. Nutno podotknout, že od schválení k proplacení akce Evropskou komisí uplyne několik měsíců kvůli dlouhému schvalovacímu procesu. K plnému využití prostředků dojde pravděpodobně na osách 2, 4, 6 a možná i 1. Osy 3, 7 a 5 v čerpání fondů zaostávají silně pod průměrnými hodnotami, z čeho se dá usoudit, že zřejmě zůstanou nevyčerpané.

Graf č. 5: Analýza čerpání za období 2007 – 2011 podle os Operačního programu Doprava (v %)



Zdroj: www.opd.cz

Prioritní osa č. 5 je velmi specificky zaměřena na výstavbu metra. Vzhledem k tomu, že v České republice je metro provozováno pouze v hlavním městě a s další výstavbou se v dohledné době nepočítá, nelze předpokládat úplné vyčerpání této osy. Výstavba metra je velice nákladnou akcí, což znamená, že i patnácti procentní spoluúcast státu bude znamenat velký problém s uvolněním prostředků. V tomto programovacím období probíhá výstavba v oblasti Dejvická a Motol. Také se uvažovalo o prodloužení trasy „A“ na letiště, ale tato akce je odložena na neurčito. Řídící orgán měl udělat veškeré kroky ke zlepšení čerpání druhé oblasti podpory této osy, kterou je zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze. V roce 2010 došlo ke zpracování žádosti na lepší regulaci provozu v pražských tunelech a harmonizaci telepatických systémů na městském okruhu a radiálách. Nejlepším řešením by bylo převedení prostředků na modernizaci kolejových vozidel a kolejíšť nejen v Praze, ale též v jiných českých městech, kde je využíván tento způsob dopravy.

Další prioritní osou vykazující neuspokojivý stav čerpaných prostředků v porovnání s plánem je č. 3 modernizace tratí mimo TEN-T. Ke konci roku 2011 nebylo vyčerpáno celých 10 % prostředků. Ke zlepšení čerpání by přispěl větší tlak státu k přesunu nákladní dopravy na kolejová vozidla. Vybudovat větší množství elektrifikovaných tratí, zmodernizovat navigační systémy a samotná kolejová vozidla tak, aby se přeprava po kolejích stala pružnější a konkurenceschopnější. Otázkou zůstává, je-li to vůbec v něčím zájmu. Kamionová doprava zaznamenala obrovský nárůst, stala se dobrým

obchodním artiklem, a proto není zájem potlačovat silniční dopravu na úkor dopravy po kolejích. Osa č. 7 je osou pomocnou sloužící Řídicímu orgánu ke zlepšení celkové koordinace a podmínek pro výkon funkce. Prostředky by měly směřovat do zvýšení publicity, což by podpořilo celý operační program jako takový.

4.3 Analýza čerpání Strukturálních fondů podle operačních programů

Abychom stále neporovnávali jen Operační program Doprava a jeho osy, byly k analýze použity také ostatní operační programy shrnuté v tabulce č. 8. Jsou to Operační program Životní prostředí, Technická pomoc, Vzdělávání a konkurenceschopnost, Integrovaný operační program, Lidské zdroje a zaměstnanost, Podnikání a inovace, Věda a výzkum. Do analýzy nejsou zahrnuty operační programy pro Prahu, a to Operační program Konkurenceschopnost a Adaptabilita, protože nespádají do cíle Konvergence, nýbrž do cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost.

Tabulka č. 8: Čerpání tematických operačních programů za období 2007 – 2011 (v %)

operační program	smluvně zajištěné	proplacené
Operační program Doprava	97,6	68
Operační program Výzkum a vývoj pro inovace	82,9	21,1
Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost	76	31,6
Operační program Podnikání a inovace	73,5	28,2
Integrovaný operační program	72,7	19,2
Operační program Vzdělávání pro konkurenceschopnost	56,8	31,4
Operační program Technická pomoc	55,7	17,2
Operační program Životní prostředí	26,6	21,1

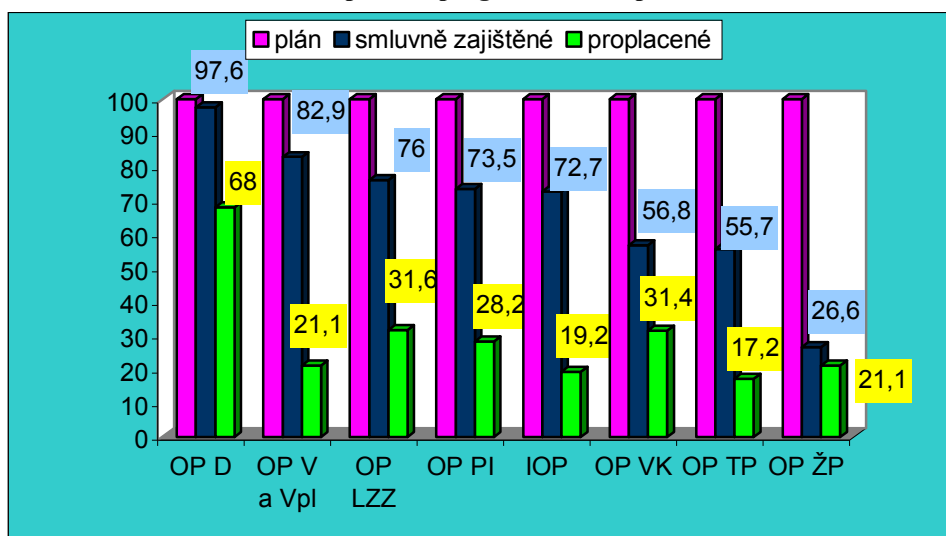
Zdroj: www.mmr.cz

Pro lepší přehlednost čtenáře byla data přenesena do následujícího grafu č. 6 , kde je vizuálně lépe patrné, který program zaostává za průměrem čerpání. Graf zahrnuje maximální 100% možnost čerpání fondů, smluvně zajištěné prostředky a skutečně vyplacené prostředky. Podíváme-li se na graf bez jakéhokoliv podrobného rozboru, je patrné, že Operační program Doprava, který je předmětem této práce, vykazuje nejspokojivější výsledek. Na této skutečnosti se nejvíce podílí nákladnost projektů zejména u kolejové dopravy a dopravy silniční. Můžeme tedy říci, že se jedná o

operační program technicky, finančně a personálně nejnákladnější. Bližší prameny popisující čerpání tohoto programu jsou uvedeny v kapitole 4.2.6. Druhým v grafu je Operační program Výzkum a vývoj pro inovace, který má smluvně zjištěno téměř 83 % prostředků, ale proplaceno pouhých 21 % prostředků. Posilování výzkumu, vývoje a inovačního potenciálu je globálním cílem tohoto operačního programu. Do roku 2010 byl výsledek operačního programu velmi uspokojivý, prostředky plynuly zejména do os 1 a 2, což jsou evropská centra Excelence a regionální výzkumná a vývojová centra se zaměřením na rozvoj špičkových center výzkumu a vývoje. V roce 2010 proběhly v ČR parlamentní volby, které poznamenaly průběh čerpání tohoto programu. Došlo k výměně klíčových pracovníků operačního programu, čímž se pozastavilo vydávání rozhodnutí, právě z nedostatku kvalifikovaných pracovníků.

Graf č. 6: Analýza tematických operačních programů za období 2007 – 2011 (v %)

OP D – Operační program Doprava
 OP V a V pl – Operační program Výzkum a vývoj pro inovace
 OP LZZ – Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost
 OP PI – Operační program Podnikání a inovace
 IOP – Integrovaný operační program
 OP VK – vzdělávání pro konkurenceschopnost
 OP TP – Operační program Technická pomoc
 OP ŽP – operační program Životní prostředí



Zdroj: tabulka č. 8

Řídícím orgánem Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost je Ministerstvo práce a sociálních věcí. Hlavním cílem tohoto operačního programu je

rozvoj lidských zdrojů a zaměstnanosti z Evropského sociálního fondu (Marek, Kantor, 2009, 42 s. 215), v němž bylo plnění indikátorů zasaženo ekonomickou nestabilitou a poklesem zaměstnanosti. Smluvně bylo v tomto programu ke konci roku 2011 zajištěno 76 % prostředků a proplaceno 31,6 % prostředků, jsou vykazovány uspokojivé výsledky a program není ohrožen ztrátou alokovaných prostředků, neboť je nutné alokovat prostředky do oblastí, které tíží dlouhodobě nízká zaměstnanost spojená s nízkou vzdělaností a omezenými příležitostmi. Dlouhodobě neuspokojivá vysoká nezaměstnanost je zejména v regionech Moravskoslezském, Ústeckém a Olomouckém. Je třeba klást důraz na podporu rekvalifikace, zaměřit se na skupiny obyvatel, které jsou ohroženými skupinami, například mladí lidé a lidé předdůchodového věku.

Operační program Podnikání a inovace (OP PI) řídí Ministerstvo průmyslu a obchodu. Podle Marka (2009) je globálním cílem operačního programu zvýšit během programovacího období 2007 – 2013 konkurenceschopnost české ekonomiky a přiblížit výkonnost průmyslu a služeb předním evropským zemím. V úspěšnosti čerpání fondů je na tom tento program podobně jako Lidské zdroje a zaměstnanost má 73,5 % smluvně zajištěných prostředků a 28,2 % proplacených prostředků. V roce 2007 a 2008 bylo čerpání operačního programu ovlivněno nastoupivšími ekonomickými problémy, mnoho firem se dostalo do insolvence a od uzavřených smluv odstoupilo. V roce 2010 zhruba každý dvanáctý žadatel upadl do insolvence.

Primárním cílem Integrovaného operačního programu je například rozvoj informačních technologií zejména ve veřejné správě, kulturního dědictví a podpora cestovního ruchu (Chvojková, 2007). V grafu č. 6 vidíme poměrně velký rozdíl mezi smluvně zajištěnými a proplacenými prostředky, konkrétně 72,7 % prostředků je smluvně zajištěno, ale proplaceno je pouhých 19,2 %. Řídící orgán operačního programu zvolil taktiku postupného vyhlášení výzev, což má zajistit plynulost čerpání. Důvodem pro velký rozdíl schválených a proplacených smluv je poměrně časté vrácení projektů k doplnění.

Operační program Vzdělání pro konkurenceschopnost má nejmenší rozdíl mezi smluvně zajištěnými a proplacenými prostředky, je dalším z více cílových operačních programů zaměřených na rozvoj, zlepšení kvality vzdělávání. Program byl zařazen mezi

nejrizikovější z pohledu čerpání, řídicí orgán, kterým je Ministerstvo školství, přijal několik systémových opatření k nápravě. Pro zlepšení čerpání je nutno vytvořit lepší informovanost žadatelů, což může zajistit zejména kvalitní personál.

Nejméně uspokojivé výsledky dosahují operační programy Technická pomoc a Životní prostředí. Technickou pomoc zajišťuje jako řídicí orgán Ministerstvo pro místní rozvoj. Celkem bylo dosaženo 55,7 % smluvně zajištěných prostředků a 17,2 % proplacených prostředků. Neuspokojivé dosažené výsledky jsou zapříčiněny zejména byrokratickými postupy celého procesu. Jen stěží může tento operační program dosáhnout do konce programovacího období čerpání ve výši 100 %. Pro maximálně možný výsledek je nezbytné zkrátit zadávací řízení projektů a zlepšit komunikaci mezi žadatelem a odborným personálem řídicího orgánu. Operační program Životní prostředí vykazuje nejméně uspokojivé výsledky s 26,6 % smluvně zajištěných prostředků a 21,1 % proplacených prostředků. Řídicí orgán Ministerstvo životního prostředí definuje jako hlavní příčinu velmi nízkého využití pokles makroekonomických ukazatelů v čele s poklesem hrubého domácího produktu, od kterého se odvíjejí daně přerozdělované územně samosprávným celkům. Program lze využít zejména na výstavbu čističek odpadních vod realizovaných obcemi, které mají předepsanou finanční spoluúčast na projektu. Malé obce se svými rozpočty nedokážou pokrýt výši adicionality, ani nejsou schopny zajistit spoluúčast úvěrem a proto od realizací ustupují. Tuto skutečnost mohou potvrdit svými praktickými zkušenostmi, neboť obce mají zpracované projekty na výstavbu čistících technologií odpadních vod, ale investice se pohybují v desítkách milionů a následně obce ustupují od realizace z důvodu příliš vysoké spoluúčasti.

4.4 Operační program Doprava v České republice, Slovensku a Polsku

Doposud se analýza zaměřovala výhradně na operační programy České republiky, jejich bilanci ke konci roku 2011. Abychom získali lepší přehled a zjistili, jak si stojí Česká republika mezi ostatními státy Evropské unie, byly do analýzy zahrnuty další dva státy Polsko a Slovensko. Proč právě tyto dva státy? Jsou to dvě země, které pocházejí společně s Českou republikou z bývalého východního bloku a byly do Evropské unie

přizvány ve stejném okamžiku. Během období od vstupu do Evropské unie se Slovensko stalo členem měnové unie, čili převzalo společnou evropskou měnu. Polsko je oproti České republice větším státem, tudíž spravuje mnohem větší množství silniční infrastruktury. Konkrétně Česká republika spravuje 55 654 km silnic, Slovensko spravuje zhruba 38 000 km silnic a Polsko jednoznačně odpovídá svou rozlohou množství kilometrů silnic, protože spravuje zhruba 260 000 km silnic. Mohli bychom polemizovat či sepsat další práci na téma kvalita silnic, neboť rozdíl je patrný. Česká republika při množství 55 654 km silnic má 736 km dálnic a 394 km rychlostních silnic. Dálnice s rychlostními silnicemi tvoří zhruba 2 % infrastruktury. Slovensko má 415 km dálnic a 259 km rychlostních silnic což je zhruba 1,7 % celkové infrastruktury. Polsko má přibližně již zmíněných 260 000 km silnic a z toho 1 065 km dálnic a rychlostních silnic což je zhruba 0,4 %. K tomu je nutné dodat, že Polsko převážnou většinu dálnic postavilo v souvislosti s pořadatelstvím mistrovství Evropy ve fotbale, jinak by byl poměr silnic dálničního typu ještě horší.

Po stručné analýze infrastruktury se zaměříme na čerpání samotných fondů. Česká republika a Slovensko mají Operační program Doprava zaměřený zejména na budování infrastruktury dálničního a rychlostního typu spolu s budováním a modernizací silnic I. tříd. Polsko má svůj operační program nazvaný „Infrastruktura a životní prostředí“ a tomu také odpovídá charakter prioritních os (klasický Operační program Doprava byl v období 2004 - 2006). V tomto období 2007 – 2013 byly prioritní osy postaveny a zaměřeny na bezpečnost a ekologii v dopravě.

Polský Operační program Infrastruktura a životní prostředí a jeho osy:

- Řízení zdrojů a boje proti snižování environmentálních rizik
- Dopravy šetrné k životnímu prostředí
- Silniční a letecké dopravní sítě
- Bezpečnost dopravy a vnitrostátních dopravních sítí

(Zdroj: www.pois.gov.pl)

Slovenský Operační program Doprava a jeho osy:

- Železniční infrastruktura
- Silniční infrastruktura
- Infrastruktura intermodální dopravy
- Infrastruktura integrovaných dopravních systémů
- Silniční infrastruktura, rychlostní silnice a silnice I. třídy
- Železniční veřejná a osobní doprava
- Technická pomoc

(Zdroj: www.nsrr.sk/cerpanie/)

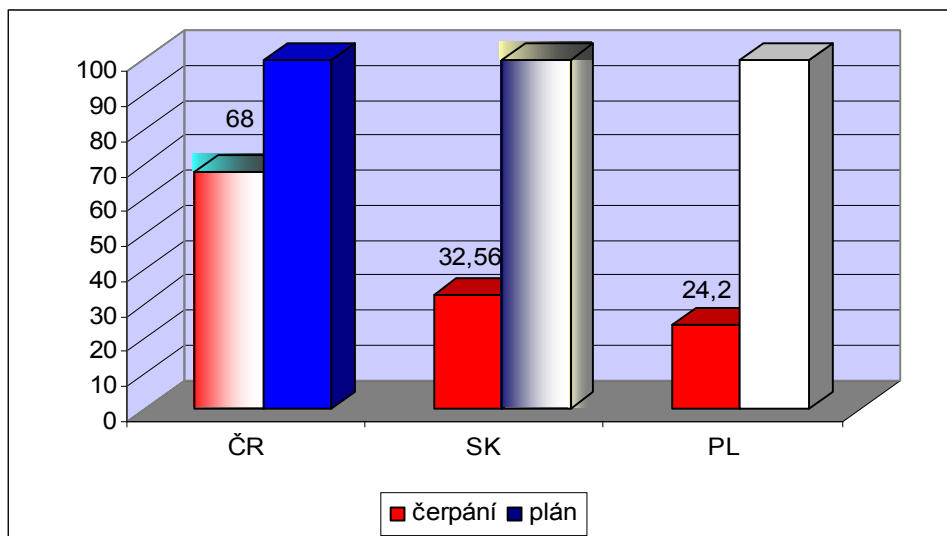
V případě Slovenska jsou první čtyři osy hrazeny z fondu Soudržnosti a zbývající tři osy z ERDF.

4.4.1 Analýza čerpání Operačního programu Doprava v Česku, Slovensku a Polsku

Na základě dostupných informací, které poskytují monitorovací výbory vždy jednotlivě pro každý operační program, byly sestaveny grafy, abychom mohli určit, jak si jednotlivé země stojí. Objemy schválených projektů v Kč se zejména v oblasti dopravy pohybují v obrovských částkách, proto je analýza vyjádřena v procentech a také z toho důvodu, že každá země má jinou měnu a museli bychom tudíž uvažovat směnný kurz, který je variabilní. Stav vyjadřuje výši prostředků, které ještě nebyly proplaceny, ale byly smluvně zajištěny k 31.12.2011.

Graf č. 7 poskytuje informaci o tom, že Česká republika si stojí při čerpání fondů velice dobře. Celkem bylo v celém Operačním programu Doprava k 31.12.2011 smluvně zajištěno 68% prostředků, v porovnání se Slovenskem, které mělo ke stejnému datu necelých 33 % smluvně zajištěných prostředků. Polsko, které má, jak již bylo zmíněno Operační program Doprava zaměřený spíše na environmentální stránku dopravy, mělo ke stejnému datu smluvně zajištěno něco málo přes 24 % prostředků.

Graf č. 7: : Analýza schválených projektů k 31.12.2011 mezi ČR, SK, PL (v %)



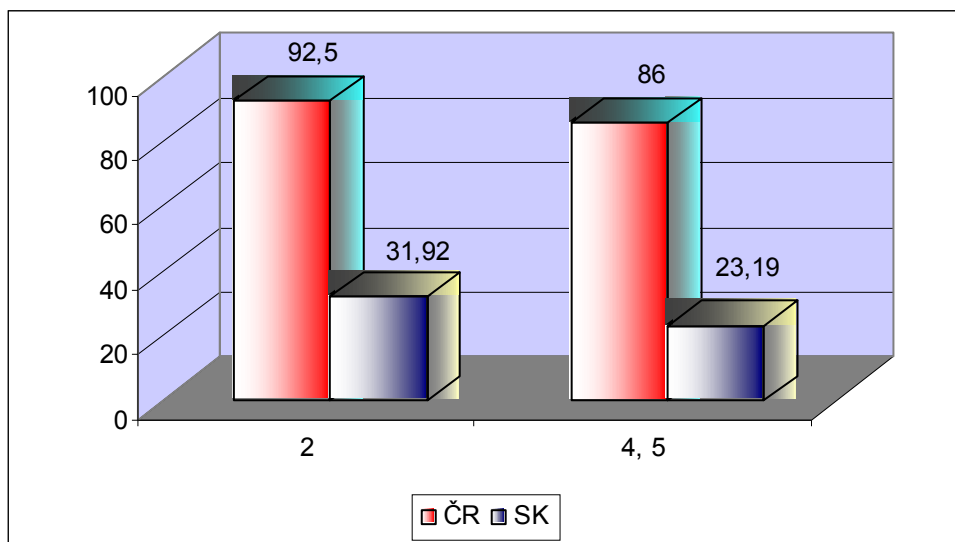
Zdroj: www.opd.cz, www.nsrr.sk, www.pois.gov.pl

Výsledek 68 % dosažený v České republice je popsán v kapitole 4.2.6 a v této kapitole jsou analyzovány i jednotlivé osy tohoto programu. Polsko má velice špatný dosažený výsledek, přestože je ekonomickými odborníky definováno jako stát, který poměrně málo zasáhla ekonomická nestabilita svírající většinu států Evropské unie. Hlavním problémem Polska při čerpání Strukturálních fondů je nízká kvalifikace osob, které mají subjektům pomáhat s přípravou projektů a žádostí. Polský tisk určuje hlavního viníka řídicí orgán operačního programu. Polsko se skládá celkem ze 16 regionů NUTS 2, Česko ze 7 a Slovensko ze 3 regionů NUTS 2. Řízení Strukturálních fondů v Polsku je více složitější oproti Slovensku i když Polsko mělo dobrou výchozí pozici, neboť vyjednalo jedny z nejlepších podmínek. Ovšem v Polsku je opravdu co budovat, protože má velmi nízký podíl dálnic a rychlostních silnic v porovnání s Českem a Slovenskem.

Graf č. 8 analyzuje objem schválených prostředků v Česku a Slovensku podle prioritních os, které jsou zaměřené na výstavbu dálnic a rychlostních silnic. Červenobílou barvou je označena výše projektů schválených pro Česko a modrobílou barvou výše schválených projektů pro Slovensko. Druhý sloupec, jenž je označen

„4, 5“, znamená, že Česko má výstavbu silnic I. třídy a rychlostních silnic pod osou 4 a Slovensko pod osou 5.

Graf č. 8: Analýza čerpání k 31.12.2011 ČR a SK podle os určených na výstavbu sledovaných silnic (v %)



Zdroj: www.opd.cz, www.nsrr.sk

Dosažený výsledek České republiky, jak již bylo uvedeno, je popsán v kapitole 4.2.6. Slovenský řídicí orgán, kterým je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje, popisuje poměrně nízké procento dosaženého čerpání zásahy ze strany samotné Evropské komise. Evropské komisi se nelíbí u projektů zejména jejich dopad na životní prostředí a doporučilo některé velké projekty vypracované na realizaci rychlostních silnic přepracovat. Prioritní osa č. 5, jež je zaměřena na výstavbu rychlostních silnic a silnic I. tříd, vykazuje plnění 23,19 %. Dosažená výše je poměrně neuspokojivá a je zapříčiněna zejména nedostatečným přístupem řídicího orgánu. Slovensko mělo poměrně nestabilní vládu, byla dokonce vyslovena nedůvěra vládě Ivety Radičové a nahradila jí vláda úřednická, která měla omezený mandát. Rok 2011 je rokem, kdy se politické uskupení dohadovali o moc, čímž byla omezena snaha o jakékoliv plnění strukturální politiky.

Co by měly jednotlivé státy udělat pro zlepšení objemu čerpaných prostředků?

- zlepšit politiku státu, zejména oddělit politické lobby od strukturální politiky, změna politické reprezentace by neměla mít vliv na čerpání strukturálních fondů

- zlepšit publicitu Strukturálních fondů
- umožnit čerpání i menším subjektům, které díky své malé působnosti, vlivu nemají možnost ucházet se o tyto zakázky
- umožnit menším subjektům tvořit například Joint Ventures

4.4 Analýza nákladovosti výstavby silnic ve vybraných státech

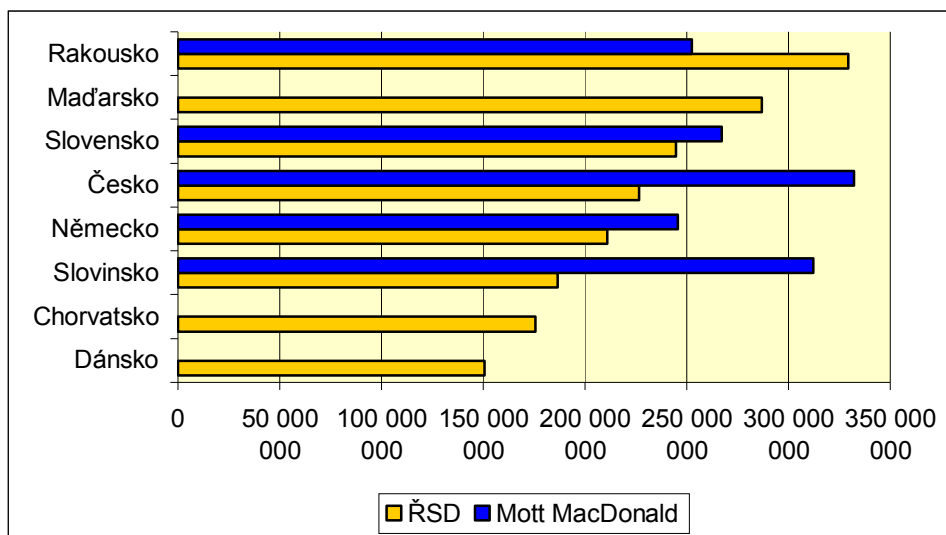
K tomuto tématu by jistě mohla být zpracovaná samostatná diplomová práce, neboť se jedná o problematiku, do které běžný člověk příliš „nevidí“, zejména nezná souvislosti a zákulisní lobby. Jeden z problémů tkví v tom, zda se zaměřit na kvalitu výstavby silnic, s čímž je spojena vyšší cena, nebo na kvantitu s cenou možná trochu nižší. Novináři nás zásobují informacemi, že Česko má nejnákladnější výstavbu silnic v Evropě. Pokusíme se tuto problematiku analyzovat, vymezit faktory ovlivňující náklady výstavby a porovnat Evropské země jak si vedou při výstavbě.

Povšimněme si určitého charakteristického jevu v Česku, kde je příliš malý trh pro velké zakázky a většina velkých zakázek je realizována jako státní zakázka. Je dobrým zvykem, že firma provádějící stavební práce označí stavbu tabulí se jménem firmy, abychom všichni věděli, kdo je dodavatelem prací. Všimněme si, co bylo na tabulích napsáno: například Subterra, Metrostav, Strabag, Swietelsky. Pokud nalezneme více firem, jsou maximálně tři a to jsou firmy ucházející se o velké zakázky. Tyto firmy se stále střídají a dá se říci, že mohou mít uzavřený kartel tak, aby se vystřídaly. Trh v Česku je opravdu velmi malý a ne každá firma si může dovolit nakoupit drahou techniku a ucházet se o obří zakázky. To byl první z případů, které se vyskytují na Českém trhu. Druhý případ je také docela dobře známý i z tisku, neboť se jedná o případ, kdy firma vyhraje zakázku a nevlastní vůbec nic, pouze se zakázkami obchoduje. Z rozpočtu zakázky si ponechá 20 – 25 % a prodá zakázku jinému dodavateli, který se při nejlepším pustí do výstavby nebo zakázku prodá také a nakonec buduje až třetí v pořadí. Otázkou je, jak je cena takové zakázky vůbec koncipovaná?

Podívejme se na analýzu ze dvou pohledů - z pohledu samotného podniku Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), který zpracoval analýzu pod názvem „Srovnání cen

dálnic se zahraničím“ a z pohledu Státního fondu dopravní infrastruktury, pro který zpracovala analýzu britská firma Mott MacDonald. Tyto dvě na sobě nezávislé analýzy se diametrálně liší. Do grafu č. 9 byly vloženy analýzy podniku ŘSD a Mott MacDonald.

Graf č. 9: Srovnání dvou analýz nákladnosti výstavby silnic (dálnic) vybraných zemí EU (v Kč/km)



Zdroj: www.rsd.cz, www.mdcr.cz

ŘSD se hájí argumenty, že dálnice v Česku nejsou předražené a řadí Česko někam do středních čísel nákladovosti výstavby. Oponuje, že Česko je geograficky poměrně členitý stát a je třeba budovat mosty a tunely, které výstavbu neúměrně prodražují. Analýza společnosti Mott MacDonald říká pravý opak, že výstavba infrastruktury v Česku je předražená. Konkrétní závěr této analýzy byl, že ŘSD používá prostředky daňových poplatníků k financování zavádějících studií, přičemž dochází ke zkreslování situace pro veřejnost. Za důvěryhodný zdroj považuje Mott MacDonald Nejvyšší kontrolní úřad, a analýzy by měly vycházet ze zpráv tohoto úřadu (Cena dálnic 2009).

Podle grafu č. 9 a analýzy ŘSD se dálnice staví nejlevněji v Dánsku a nejdražší jsou v Rakousku. Levněji než Česko staví dálnice například Německo, Slovinsko a Chorvatsko naopak dražší výstavbu dálnic mají Slováci a Maďaři. Zajímavá je situace u Rakouska, kde ŘSD definuje výstavbu infrastruktury jako nejdražší a Mott MacDonald zase jako nejlevnější. Proč nastal zhruba sto milionový rozdíl, lze zdůvodnit tím, že do ceny nemusí být zahrnuty veškeré výdaje, neboť některé projekty zahrnují do ceny

výstavby finanční prostředky na výkup pozemků pro účel stavby a jiné projekty s těmito prostředky nekalkulují.

Z hlavní faktory ovlivňující cenu výstavby silnic lze označit:

- členitost terénu, kde je výstavba realizovaná, složení podloží
- místo realizace (v okolí měst jsou pozemky dražší)
- zástavba území, více sjezdů z dálnice
- politika státu
- archeologický výzkum podloží

Je poměrně smutné, co se děje okolo veřejných zakázek v České republice. Tím je myšleno financování politických stran a jejich podpora ve volbách. Bohužel se jedná o veřejně známou věc, která se stala pro všechny občany tak frekventovanou, až se stala běžnou. Jedná se o to, že z veřejných zakázek plynou procenta na financování volebních kampaní politickým stranám, což je také jedním z důvodů, které tlačí cenu směrem nahoru. V grafu č. 9 je patrné, že země s dražší pracovní silou jako Rakousko či Německo, staví silnice levněji než země s levnou pracovní silou jako Česko, Slovensko či Maďarsko. Znamená to, že výstavba těchto zemí je buď vysoce neefektivní, nebo že prostředky plynou i jinam, než přímo do stavby.

Jak zlevnit dálnice v Česku je velmi složitá otázka, i když se naskýtá jednoduché řešení. Stačilo by používat prostředky pouze na výstavbu a ucpat toky, které jdou mimo daný účel. Dále nastavit důslednou kontrolu na dodržování kvalitních materiálů, nebo alespoň projektem určených materiálů. Svěřit výstavbu silnic agentuře, která by byla zcela nezávislá na politice a dostávala by ze státního rozpočtu procenta prostředků, které se vyberou na mýtném, silniční dani a další na výstavbu určené prostředky. Zamezilo by se tím politickým tlakům a směřování dotací do míst podle politické příslušnosti. Takovým podnikem je dnes ŘSD, ale to je organizace, která současnému vývoji zatím jen napomáhá.

4.5.1 Rizika spojená s čerpáním Strukturálních fondů

Strukturální fondy a jejich čerpání je velice náročnou a nákladnou akcí. Náročnost se projevuje zejména v administrativní oblasti a stačí sebemenší chyba či nepřesnost některého ze subjektů zapojených do celého procesu, a žadatel přijde o podporu Strukturálních fondů. Celý proces, od zpracování projektu až po samotné proplacení akce, je nesmírně dlouhý a náročný a v řadě případů se celá realizace neobejde bez postupných korekcí. Samozřejmě Operační program Doprava je jedním z nejnáročnějších jak finančně, tak při realizaci a zpracování projektu.

Pro příklad jsou níže uvedena možná rizika, která vznikají spolu s realizací projektů, a se kterými je nutno dopředu počítat již při vzniku projektu.

Rizika spojená s přípravou projektu a podáním žádosti

- vyřazení žádosti pro neúplné náležitosti žádosti
- projekt nedostal dostatečné bodové ohodnocení z důvodu malého přínosu pro veřejnost
- ekonomické faktory, finanční krize

Rizika spojená s realizací projektu

- změna měnového kurzu
- korupční riziko, nedostatečná kontrola
- nezajištění udržitelnosti projektu, projekt nesplní stanovený účel

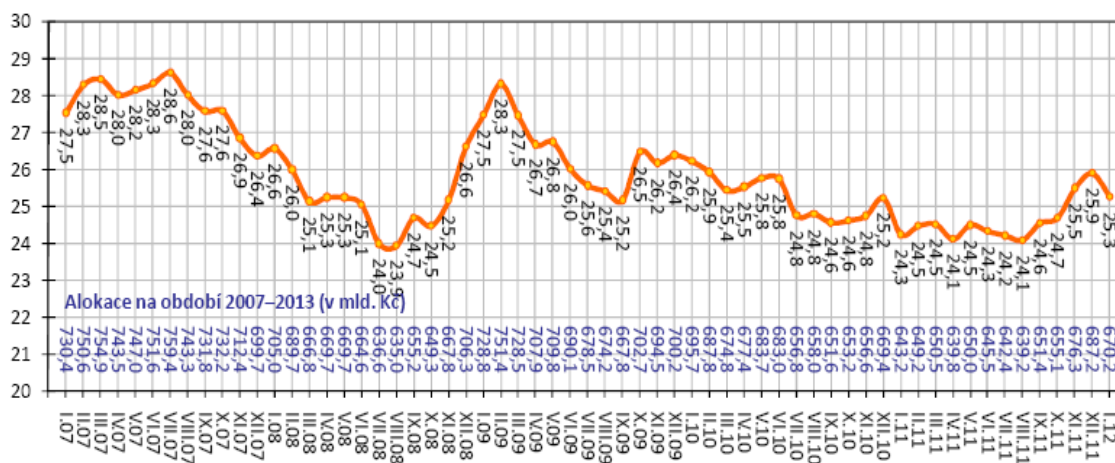
Environmentální rizika

- úbytek půdy pro zemědělskou produkci
- podpora urbanizace
- změna krajiny, větší zastavěné a zpevněné plochy, riziko povodní
- kontaminace půdy při realizaci projektu

Abychom objasnili, jaký dopad mají rizika, je dále popsáno riziko spojené s měnovým kurzem.

Česká republika musí při čerpání Strukturálních fondů počítat s vývojem kurzu domácí měny vůči evropské měně Euro. Obrázek č. 13 definuje vývoj kurzu v čase, konkrétně od začátku programovacího období, tj. od roku 2007, až do konce roku 2011. Strukturální fondy mají celkovou alokovanou částku na jednotlivé operační programy, což znamená, že posilováním české měny se zmenšuje celkový přidělený rozpočet.

Obrázek č. 13: vývoj měnového kurzu Kč/EUR



Zdroj: www.cnb.cz

Musíme vzít dále v úvahu, že při tak obrovských sumách, které jsou k dispozici, změna měnového kurzu mění rozpočtovanou částku o miliardy korun. Z dlouhodobého hlediska je zřejmé, že vývoj kurzu má degresivní vývoj. Měnový kurz při čerpání Strukturálních fondů není nastaven na pevnou částku, ale je neustále upravován Evropskou centrální bankou, přičemž se kurz upravuje každý měsíc dopředu. To znamená, že Evropská centrální banka stanovuje kurz na následující měsíc, vždy předposlední den v aktuálním měsíci.

4.6 Příklad dopravní stavby financované ze Strukturálních fondů a její vliv na životní prostředí

4.6.1 Popis situace před výstavbou

Zajímavé bude uvést čerpání Strukturálních fondů na konkrétním příkladu, kde došlo k realizaci významné dopravní tepny a kde se nesmírně ulevilo obyvatelům po odklonu dopravy. Pro konkrétní příklad bylo vybráno místo nedaleko hlavního města, ale katastrálně zasazené do Středočeského kraje. Jedná se Jesenice u Prahy, kde probíhá mohutná zástavba a nová sídliště rostou závratným tempem. Toto místo bylo dříve větší vesnicí a žili zde místní obyvatelé, užívající si krásné přírody nedaleko hlavního města. Postupem času však vesnickou atmosféru nabourala výstavba několika tisíc bytů a rodinných domů. Samozřejmě s tím vzrostl o tisíce procent provoz na tamních komunikacích. Silnice se staly tankodromem a vesnici zalila špína, prach z dopravy a nesmírný hluk. V tuto chvíli se jedná o komunikaci, která je označena jako 101 a je spojovací silnicí mezi dálnicí D1 a rychlostní silnicí R4. Tuto silnici II. třídy 101 využívali především řidiči těžkých nákladních vozů, aby nemuseli pokračovat až na pražskou Jižní spojku. Lokalita je zajímavá také tím, že se nachází v těsné blízkosti dálnice D1 a proto zde bylo postaveno mnoho logistických skladů a center, čímž se doprava stala ještě intenzivnější. Pro lepší přehlednost je toto místo uvedeno na obrázku č. 14.

Obrázek č. 14: Jesenice u Prahy se silnicí R1 a silnicí 101



Zdroj: www.mapy.cz

V Jesenici u Prahy se kříží dvě silnice II třídy, silnice 603 a silnice 101. V obci je patrné, že automobily přijížděly ve směru od Osnice nebo Zlatníků – Hodkovic a tam se v úseku zhruba 50. metrů napojily na silnici 603, projely světelnou křižovatkou a napojily se zpět na silnici 101. To je právě místo, které obtěžuje místní obyvatelstvo. Na křižovatce stála kolona vozidel téměř po celý den. Výstavba silnice R1 odklonila zejména nákladní dopravu, u osobních vozidel byl pokles dopravy zanedbatelný

4.6.2 Intenzita provozu sledovaného místa

Ministerstvo dopravy provedlo během tohoto desetiletí 2000 – 2010 celorepublikové sčítání intenzity dopravy. Intenzita provozu ve sledované lokalitě zaznamenala obrovský nárůst zejména po roce 2000.

Na obrázku č. 15 vidíme intenzitu dopravy v Jesenici u Prahy v roce 2000, zajímá nás modře podtržené číslo 21 899 všech vozidel za 24 hodin. Tento počet vozidel projel centrem obce, dával přednost chodcům a řízení provozu probíhá semaforem. Na obrázku jsou uvedena čísla různými barvami, červená barva značí vysokou intenzitu tj. 15 000 – 25 000 vozidel za den, růžová barva intenzitu provozu nižší 7 000 – 10 000 vozidel za jeden den.

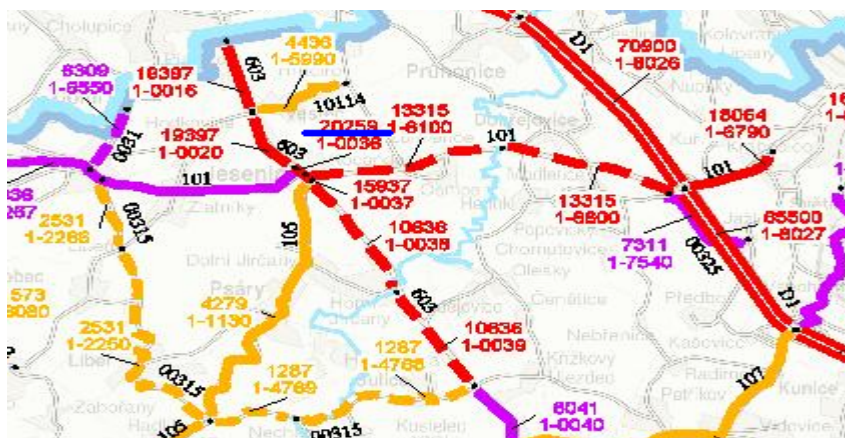
Obrázek č. 15: Intenzita dopravy Jesenice u Prahy v roce 2000



Zdroj: www.rsd.cz

Obrázek č. 16 ilustruje intenzitu provozu zvoleného místa v roce 2005, kdy proběhlo celostátní sčítání intenzity provozu. Modře podtržené místo udává intenzitu 20 259 vozidel během 24 hodin.

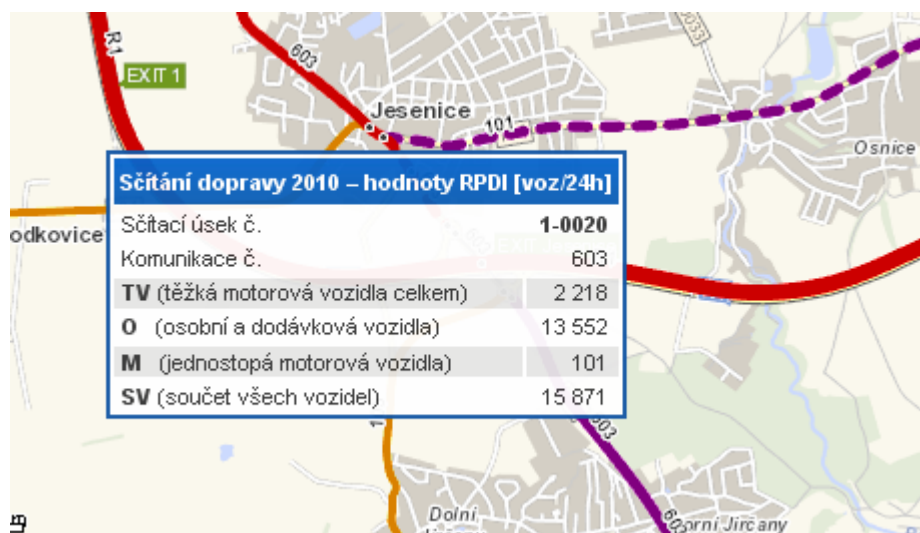
Obrázek č. 16: Intenzita dopravy Jesenice u Prahy v roce 2005



Zdroj: www.rsd.cz

Na obrázku č. 17 je analyzováno sčítání intenzity dopravy v roce 2010, kdy byla uvedena do provozu další část okruhu kolem Prahy a to v místech kolem Jesenice a Vestce. Na obrázku je uvedený počet všech zaznamenaných vozidel během 24 hodin na posledním řádku, tj. 15 871 vozidel. Pokles v roce 2010 je skutečně markantní, přičemž dostavba okruhu odklonila ze silnice 101 především těžkou nákladní dopravu. Při sčítání dopravy v roce 2005 projelo sledovaným místem 6 170 těžkých vozidel a v roce 2010 to bylo 2 218 těžkých vozidel. U osobních vozidel je pokles intenzity zanedbatelný pouhých 423 vozidel. Vyjádříme-li celkový pokles intenzity dopravy v procentech, dostaneme se na číslo 30 %, což je poměrně slušný výsledek.

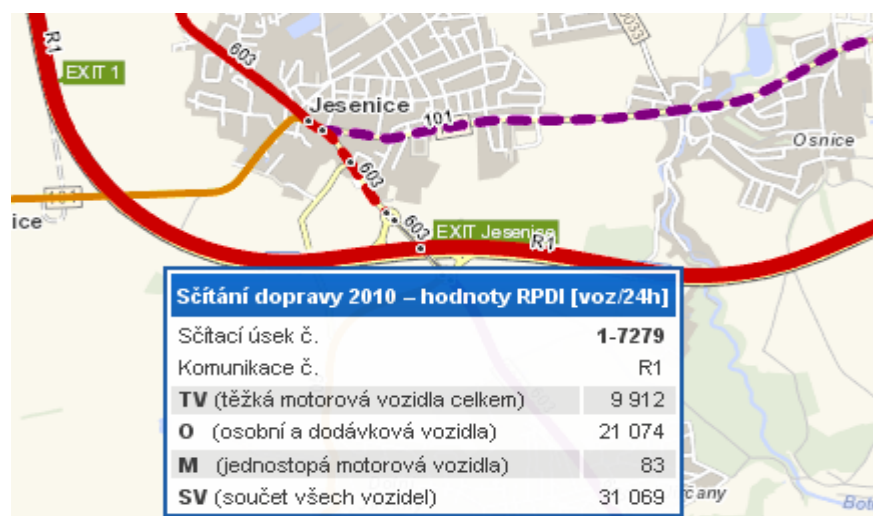
Obrázek č. 17: Intenzita dopravy Jesenice u Prahy v roce 2010



Zdroj: www.rsd.cz

Musíme vzít v úvahu skutečnost, že sčítání dopravy proběhlo během roku 2010 průběžně a okruh byl otevřený až v polovině září, přičemž řidiči se naučili nově vystavěný úsek používat postupně a při dalším sčítání, které by mohlo proběhnout v roce 2015, může být výsledek ještě zajímavější. Obrázek č. 18 poskytuje vysvětlení, kam těžká nákladní doprava zmizela ze silnice č. 101. Zmizela na nově otevřenou silnici R1, kde vzniknul provoz z nulové intenzity na 31 069 vozidel, přičemž těžká nákladní doprava činí 9 912 vozidel za 24 hodin.

Obrázek č. 18: Intenzita provozu na silnici R1 (září – prosinec)



Zdroj: www.rsd.cz

Nově vybudovaná silnice nejen že odklonila provoz ze silnic nižší třídy, ale stala se efektivní spojnicí mezi dálnicemi ústícími do hlavního města.

4.6.3 Environmentální změny sledovaného místa

Nikdo nebude nadšený, když bude bydlet v obci s neúnosnou dopravou, která obtěžuje obyvatelstvo emisemi, hlukem, dopravními nehodami či faktory znečišťujícími spodní vody a půdu. Zaměříme se teď na oxid uhličitý (CO_2), který nemá přímo vliv na zdraví obyvatel, ale je jedním z důležitých skleníkových plynů, působících v procesu globálních klimatických změn, což má nepřímý dopad na obyvatelstvo celé planety. Pokud bychom měli vyjádřit konkrétně, zda má výstavba silnic vliv na snížení produkce

právě CO₂, bylo by to velmi složité. Jak je zřejmé z předchozí kapitoly, výstavba nových silničních úseků nemá vliv na snížení počtu ujetých kilometrů. Doprava se pouze přesune z jednoho místa na druhé, nebo se více rozloží do krajiny.

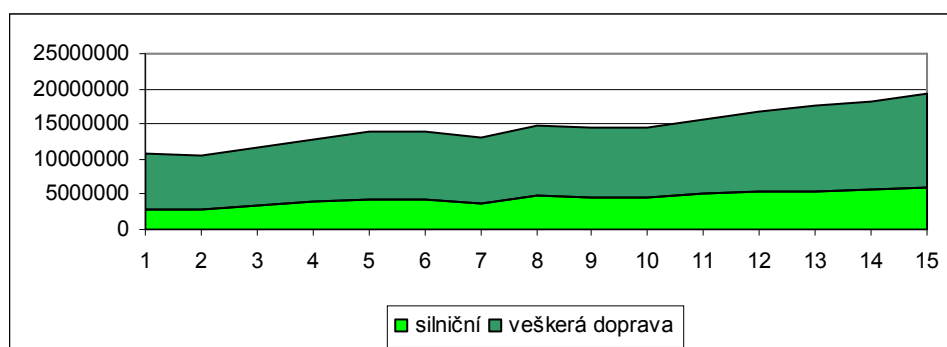
Na množství CO₂ vyprodukované dopravou má vliv několik faktorů:

- Používané palivo (benzín, nafta, LPG)
- Spotřeba paliva
- Počet ujetých kilometrů
- Rok výroby a technický stav vozidla (s katalyzátorem, bez katalyzátoru)

Ve sledovaném případě silnice 101 byla doprava odsunuta na jinou silnici, ale globálně neklesl ani počet vozidel, ani počet ujetých kilometrů. Pozitivum nového úseku spočívá v plynulosti dopravy, neboť dříve se vozidla zdržela ve vybraném úseku delší dobu a kolona vozidel popojížděla v závislosti na intervalu světelného signálu. Museli bychom zjistit složení dopravy podle roků výroby vozidel, kolik vozidel je vybaveno katalyzátorem, poháněno benzinovým motorem a kolik vozidel je bez katalyzátoru, poháněno dieselovým motorem.

V grafu č. 10 je zaznamenán vývojový trend vyprodukovaného CO₂ dopravou včetně predikce za období 1990 – 2015. Sytě zelenou barvou je produkce veškeré dopravy silniční, letecké, vodní a železniční a světle zelenou barvou je produkce pouze silniční dopravy. Silniční doprava se na celkové produkci podílí zhruba třetinou.

Graf č. 10: Vyprodukované množství CO₂ dopravou (v tunách/rok)

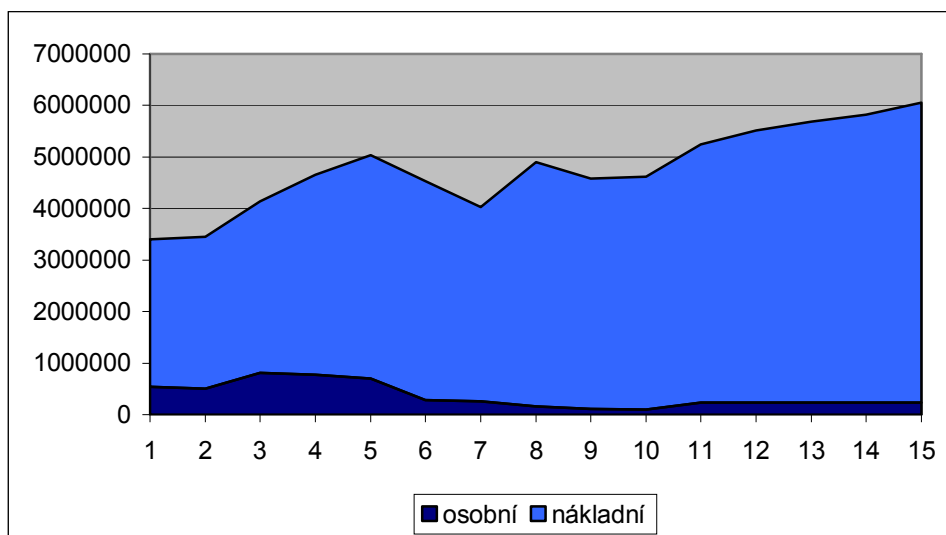


Zdroj: www.cdv.cz

Lze konstatovat, že výstavba nových úseků nesnižuje celkové vyprodukované množství CO₂, neboť trend je jasný - kilometrů silnic neustále přibývá, stávají se obchvaty měst, doprava se stává plynulejší a množství vyprodukovaného CO₂ má progresivní vývoj jak v minulosti, tak do budoucna.

Abychom definovali největší zdroj tvorby CO₂ v dopravě, byl sestaven graf č. 11, kde je zobrazen podíl nákladní a osobní dopravy na celkové silniční dopravě. U osobní dopravy byly vysoké hodnoty CO₂ na počátku devadesátých let a postupem času od roku 1999 je produkce lineární. Na tomto vývoji se promítá stáří vozidel, protože v devadesátých letech byl velký podíl vozidel bez katalyzátoru a vozový park byl velmi starý. Postupem času došlo k obnově vozového parku, obyvatelstvo si pořídilo nové vozy s katalyzátorem a vzrostl podíl dieselových motorů.

Graf č. 11: Podíl osobní a nákladní dopravy na produkci CO₂ (v tunách/rok)



Zdroj: www.cdv.cz

Nákladní doprava zaznamenala od začátku devadesátých let nárůst více než o sto procent a z naměřených hodnot je patrné, jak se doprava materiálu přesouvala ze železnice na kamiony. Řešení tohoto problému bude velmi složité, protože veškerá moderní logistika je založená na silniční nákladní dopravě.

Pro snížení CO₂ v dopravě lze doporučit, aby si obyvatelstvo uvědomilo neustálé a zbytečné přesuny materiálu z jednoho konce světa na druhý. Bude bezpodmínečně nutno vrátit se k osvědčené železniční dopravě a využívat lokální zdroje a lokální výrobky. Je sice příjemné mít i v lednu čerstvé ovoce a zeleninu, ale za tím se skrývá velké množství kilometrů, které tato komodita musí překonat, než se dostane k nám do kuchyně. Obyvatelstvo by se mělo znovu naučit odříkat si určité komodity a konzumovat výrobky běžně dostupné na domácím trhu. Jako příklad zbytečného přesunu komodit uvedu mléko, které se ze Středních Čech odváží do německého Chamu, tam se zpracuje a výrobky se vezou zpět do obchodů v ČR. Přitom existuje řada místních mlékáren, kde je možné mléko zpracovat, ale ekonomika vítězí nad zdravým rozumem. Je to však skutečně ekonomické a hospodárné? Obyvatelstvo naší země se pomalu učí přistupovat k přírodě šetrně, ale tato stránka životního prostředí, myslím tím přepravu, se za posledních dvacet let velmi zanedbala.

5 Závěr

Předmětem práce je problematika Strukturálních fondů, což je pro Českou republiku poměrně nová záležitost, protože členem Evropské unie se naše republika stala před osmi lety. V minulosti jsme měli možnost čerpat určité prostředky z fondů, které byly určeny pro přistupující země, aby se alespoň z části srovnala počáteční disparita stávajících a nově vstupujících členů zemí Evropské unie. Fondy jsou zaměřeny na určité oblasti, například na životní prostředí, rozvoj podnikání, vědu a výzkum či dopravu, jejíž poměrně detailní přehled problematiky měla poskytnout tato práce. Aby si čtenář udělal ucelený přehled a orientoval se v problémech Strukturálních fondů, je první část práce věnovaná teorii Strukturálních fondů spjatých také s vývojem samotné Evropské unie. Je třeba zmínit, že problematika Strukturálních fondů se stala samostatným studijním oborem, což jednoznačně svědčí o složitosti a nálehavosti celého tématu. Jak ke Strukturálním fondům, tak k Evropské unii, se pojí velké množství legislativy, která ne vždy vyhovuje všem členům unie a každý k legislativě přistupuje svým způsobem. Společnou proklamovanou snahou všech členských států, nebo alespoň jejich vlád, je posílení konkurenceschopnosti, maximální využití zdrojů a trvale udržitelný rozvoj pro další generace. Proto je jedna kapitola práce věnovaná „Bílé knize“, ve které jsou zakotveny základní principy, jak těchto hlavních a společných cílů dosáhnout. Dále jsou v teoretické části rozebrané nástroje neboli fondy, a to jak fond Soudržnosti, tak Evropský fond regionálního rozvoje, možnosti jejich využití a způsobu, jak zažádat o prostředky z těchto fondů. Strukturální fondy nejsou pouze sumy prostředků, ale zahrnují v sobě aparát, který vložené prostředky do fondů spravuje. Operační program Doprava řídí Ministerstvo dopravy České republiky a je takzvaným „Řídícím orgánem“ operačního programu, který rozhoduje, posuzuje a kontroluje naplnění účelu vynaložených prostředků, včetně udržitelnosti projektů.

Velmi důležitou oblastí Strukturálních fondů je jejich publicita. Každý z nás jistě zaznamenal, že se u nově vybudovaných či rekonstruovaných silničních úseků objevily nové značky, které veřejnost informují o tom, kdo projekt spolufinancoval. Na publicitu je ze strany unie kladen velký důraz, právě z hlediska podpory myšlenky společné unie. V závěru teoretické části byla do tématu zapojena environmentální část, jako současně

téma, kterému je věnovaná zvláštní pozornost. Environmentální část souvisí také s udržitelným rozvojem pro další generace a je nezpochybnitelné, že právě doprava je jedním ze sektorů, které silně zatěžují životní prostředí, ať v podobě záboru zemědělské půdy, či vypouštění škodlivin do ovzduší. Projdeme-li vývojem dopravní infrastruktury, je na první pohled zřejmé, že jak se vyvíjí technické požadavky na infrastrukturu, zvyšuje se též plocha obětovaná na její výstavbu a modernizaci. Když byla doprava zajišťovaná převážně koňmi, silnice zabrala pás řádově tři metry včetně příkopu. V současné době máme možnost vidět infrastrukturu na leteckých snímcích, a ten pohled je až neuvěřitelný, protože výstavba jedné křižovatky zabere hned několik hektarů zemědělské půdy.

Praktická část práce se věnuje zejména využití prostředků, které může Česká republika v programovacím období 2007 – 2013 čerpat. Jelikož je práce zaměřena na silniční dopravu, její podstatu naplňují dvě osy operačního programu osa 2 a osa 4. Osa 2 je zaměřená na výstavbu a modernizaci dálniční a silniční TEN-T se zaměřením na výstavbu nových dálničních úseků a na zlepšení bezpečnosti silničního provozu na stávajících úsecích. a Osa 4 je zaměřená na modernizace silnic I. třídy mimo síť TEN-T se zaměřením na výstavbu silnic I. třídy, rychlostních silnic, obchvaty měst a obcí a odlehčení ekologické zátěže měst a obcí. V operačním programu nejsou kontinuálně vyhlášené výzvy, ale byla vždy ke každé ose vyhlášena jedna výzva, která je doposud otevřená a žadatelé mohou podávat projekty se žádostmi. Celkem se Operační program Doprava skládá ze sedmi os zahrnujících již zmíněnou silniční dopravu, železniční, vodní, výstavbu pražského metra a osu zaměřenou na technickou pomoc. Dále je pozornost věnována analýze stavu a množství silnic v celé České republice, bylo porovnáno množství kilometrů silnic na počátku programovacího období v roce 2007 a stavem ke konci roku 2011. Analýza byla vyhotovená podle NUTS II, přičemž nárůst nové infrastruktury se pohybuje v rozmezí 8,9 %, které dosáhla Střední Morava a 0,04 %, které dosáhl Jihozápadní region.

Čerpání Operačního programu Doprava vykazuje nejlepší výsledky ze všech operačních programů. Samozřejmě se jedná o odvětví, které je nejvíce nákladné a projekty se pohybují v miliardách korun, proto není problém prostředky vyčerpat. Nejlepších výsledků co do vyčerpaného množství prostředků dosahuje osa určená na

výstavbu železnice zapojené do sítě TEN – T, osa č. 2 a osa č. 4. Sledované osy Operačního programu Doprava dosahují nejlepších výsledků, konkrétně v ose č. 2 byly ke konci roku 2011 schválené projekty ve výši 92,5 % celkové alokace na tuto osu a v ose č. 4 byly k témuž datu schválené projekty ve výši 86 % celkově alokovaných prostředků na tuto osu. Budeme-li rozebírat efektivnost investovaných prostředků, narazíme na dvě rozdílné analýzy. Za prvé na analýzu podniku Ředitelství silnic a dálnic, které se samozřejmě hájí, že výstavba v porovnání s jinými evropskými zeměmi je v průměru. Za druhé na analýzu Mott MacDonald, která praví opak a poukazuje na výstavbu infrastruktury v České republice jako na jednu nejdražší v Evropě. Česká republika je stát, kde se k politice přistupuje nestandardním způsobem v porovnání se státy západní Evropy. Je-li se zakázkou spojená korupční aféra, nic se většinou dlouho neděje a politik dál pokračuje ve své funkci. Tím chci poukázat na skutečnost, že rezervy při výstavbě infrastruktury jsou, ale často chybí politická vůle je realizovat.

Část práce je věnována komparaci vybraných evropských států, kterými jsou Česko, Slovensko a Polsko. Česko a Slovensko mají osy Operačního programu Doprava zaměřené podobně, tudíž lze poměrně dobře vyjádřit, jak si státy vedou, co do množství schválených projektů v KČ. Polsko má v programovém období 2007 – 2013 Operační program Doprava zaměřený spíše environmentálním směrem. Při analýzách dosáhlo nejlepšího výsledku Česko, pak Slovensko a nejhorší výsledek má zatím Polsko, ale nutno zmínit, že nejsme na konci programového období. Velký podíl na úspěšném čerpání mají řídicí orgány, které potřebují zejména zkušené a kvalitní pracovníky, na nichž je založený úspěch.

Odpovědi na hypotézy práce:

5. H1. Mezi NUTS II v ČR vznikají disparity co do výše přidělených prostředků.
6. H2. Čerpání Strukturálních fondů se projevuje na kvalitě českých silnic
7. H3. Výstavba silnic v ČR je dražší v porovnání s ostatními zeměmi (Slovensko, Polsko)
8. H4. Operační program Doprava přispěl ke snížení emisí CO₂ na vybraných místech empirického šetření s velkou dopravní zátěží

Otázky:

- O1: Je Operační program Doprava v programovacím období 2007 – 2013 čerpán podle stanoveného plánu?

H1 sleduje, zda vznikají disparity mezi regiony NUTS II co do výše alokovaných prostředků. Alokace je zaznamenána v grafech č. 2 a 3, kde je patrné, že disparity vznikají. Severozápadní region získal z celkové alokace 31,5 % což je největší podíl a Jihozápadní region získal 2 %, což je nejnižší podíl z celkové alokace. Mírně nad průměrnými hodnotami je ještě Jihozápadní region, který má alokaci ve výši 17,2 %. Nepoměr způsobují výstavby dálnic, protože se jedná o finančně náročné projekty, jako například v Severozápadním regionu dálnice D8. Jihovýchodní region investoval zejména do silnic I. Tříd, což je finančně podstatně méně náročné.

H2: Otázka kvality českých silnic je dosti rozporuplná. Zaměříme se na silnice I. tříd a výše, nebudeme řešit silnice II. a III tříd. Projíždí-li řidič po dálnici D8, nepřipadá si jako v Česku, je to moderní dálnice splňující evropské normy a jízda po této dálnici je maximálně pohodlná. Naopak dálnice D1 je příkladem opačným, podotýkám ale, že tato silnice byla vystavěná v letech, kdy byly jiné parametry a normy. Globálně se dá říci, že se operační program Doprava promítnul do kvality českých silnic, protože si musíme uvědomit, jak by to vypadalo v případě, že by peníze ze Strukturálních fondů nebyly. Rozhodně by nebylo tolik kilometrů nově vystavěných a rekonstruovaných úseků. To, zda jsou investice efektivní, je druhá strana mince. V současné době Evropská Komise poukazuje na špatnou kontrolu evropských peněz z operačních programů v Česku a hrozí zastavením proplácení všech realizovaných akcí, dokud se situace nezlepší.

H3: Cena výstavby silnic v Česku je diskutovaným tématem na všech úrovních, všichni se domníváme, že se kolem těchto zakázek děje cosi podivného. Analýza nákladovosti v přepočtu na jeden kilometr nově postavené silnice je v grafu č. 9. Jak již bylo uvedeno výše, naráží na sebe dvě analýzy, přičemž jednu sestavila společnost Ředitelství silnic a dálnic, druhou nezávislá britská společnost Mott MacDonald. Analýzy jsou protichůdné, v prvním případě analýza ŘSD říká, že Česko má levnější výstavbu než Slovensko a druhá říká, že Česko má dražší výstavbu než Slovensko. Ředitel ŘSD se nechal počátkem roku 2012 slyšet, že jeho společnost je schopná

v tomto roce na výstavbě silnic ušetřit a nechal sestavit pracovní skupiny, které budou hledat rezervy při výstavbě infrastruktury, i když se hájí argumenty, že výstavba není předražená. H4: S dopravou je všeobecně spojena také i environmentální oblast, neboť právě doprava je jeden z faktorů, které nejvíce zatěžují životní prostředí. K analýze bylo vybráno místo Jesenice u Prahy, kde je nejhustší doprava z celé České republiky. Zvolená oblast Středočeského kraje se potýká s nedostatečnou infrastrukturou díky neúměrně rostoucí zástavbě a přílivu obyvatelstva. Situaci částečně zlepšil nově vybudovaný okruh kolem Prahy tzv. „R1“. Výstavbou tohoto silničního úseku se Jesenici ulevilo od hluku, prachu a dopravních kolon. Environmentální analýza byla sestavena z pohledu produkce skleníkového plynu CO₂. Zpětně byla sestavena analýza vyprodukovaného CO₂ dopravou od počátku devadesátých let v tunách. Trend a predikce do roku 2015 je silně progresivní, tudíž výstavba nových úseků významně neovlivní množství vyprodukovaného CO₂, což neznamená, že nemůžeme ovlivnit produkci CO₂ my všichni tím, že se ujede méně kilometrů a budeme se orientovat na vozidla s nízkou spotřebou a na alternativní pohony vozidel. Největší množství CO₂ vyprodukuje nákladní doprava, kterou je možné opět omezit naší vlastní volbou, například tím, že se budeme orientovat na místní produkty, čímž nebude zapotřebí taková intenzita kamionové dopravy.

O1: Operační program Doprava je čerpán podle sestaveného plánu. Situace ohledně výše prostředků schválených projektů je analyzovaná v grafech č. 4 a 5.

6 Summary

This present thesis deals with the Structural Funds set up by the European Union with special regard to reducing disparities among regions. Specifically, the thesis deals with the operational programme Transport, which is financially the most taxing with individual projects costing thousands of millions. The main aim is to make clear the problems of the Structural Funds in transport and their possible use. This programme period 2007-2013 when the Czech Republic has, for the first time, the possibility to draw on funds during the whole programme period, has been affected by economic instability, states suffer enormous budget deficits, and having problems with finding the means to participate in projects which is the sine qua non to achieve the principle of supplementarity. The theoretical section of the thesis deals with the European Union as such - its gradual development since the Second World War when its task was to contribute to peace in Europe until today's commercial purpose when the EU forms one big common market. The Structural Funds would not be able to function without their basic tools - namely the Cohesion Fund and the European Regional Development Fund. These tools give members of the Union the means to achieve basic objectives. The programme period, 2007-2013, was not be based on solid fundamentals . Therefore one part of the theory is concerned with the past programme period. In this way the reader obtains the information which guarantees the linkage of programme periods. The indicators, which we use to monitor the fulfilment of objectives, do not start from zero but are linked to the previous achieved results. The National Development Plan, which the Czech Republic has been obliged to draw up for the programme period 2007-2013, is based on its macro economic development, the structure of habitation and populations. This plan is linked to the National Strategic Reference Framework and naturally on operational programmes and their individual axes. It is an integrated system of general objectives leading to individual objectives. It is important to mention that the body which manages the operations programme is the Transport Ministry of the Czech Republic. And the State Fund of Traffic Infrastructure is the medium through which the state participates in projects. The Czech Republic is a relatively small state. Therefore

some regions have too small populations to be able to draw money from the Structural Funds and that is why units called NUTS 2, with bigger populations, have been created. On the basis of these created units analyses were formulated in the practical section of the thesis. It is essential to mention that besides the thematic operational programmes such as transport, environment or development and innovation, there are regional operational programmes which function within the framework of the above mentioned NUTS 2. In the concluding theoretical section, the environmental effects of transport are dealt with –specifically, we mention emission factors such as carbohydrates, CO₂ and nitrogen oxide. The methodical section is devoted to procedures which were used to achieve results enabling analyses to be made. One special chapter deals with hypotheses that form the basis of the whole diploma thesis. The hypotheses are at the heart of the whole thesis and in its conclusion hypotheses are dealt with, whether they were confirmed or not.

The practical section is concerned initially with the analysis of transport infrastructure - first towards the end of 2011 and then a forecast till 2013. The operational programme Transport is devoted to the building and upgrading of sections of motorways, high speed roads and first class roads. The analysis shows how the Structural Funds have so far contributed to the building and upgrading of roads. In each NUTS 2 region, different progress has been achieved. The Structural Funds have contributed most to Central Moravia where the infrastructure increased by 8.9% whereas the least was achieved in the Southeastern NUTS 2 , where the progress achieved was only 0.04%. After the analysis of the infrastructure, another section of this thesis deals with defining individual axes of the operational programme, Transport , 7 in number, to differentiate railways from roads or the construction of the underground railways. Specifically, this part of the thesis deals with the analysis of axes number 2 and 4 where motorways, high speed and first class roads belong. The operational programme Transport, in comparison with other operational programmes, shows very satisfactory results because at the end of 2011, approved projects received 68% of the total funds allocated. In comparison with Slovakia and Poland, this is a very good result since Slovakia achieved less than 33% and Poland less than 25%. Slovakia's axes of the operational programme, Transport, have similar objectives to the Czech Republic, but

Poland decided to focus on the environmental aspects of transport, and safety of domestic transport networks. The important area is the cost of the construction of infrastructure, because the problem is not the ability to draw on funds being made available, but assessing the effectiveness and usefulness of the whole construction project. Put simply, how much one kilometre costs in the Czech Republic compared to other EU states. In this chapter, two different analyses reach fundamentally different conclusions. One, from the Central Office of Roads and Motorways, claims that the Czech Republic's motorways are not overpriced; the second, from the British firm Mott MacDonald, maintains that the costs of the construction of infrastructure in the Czech Republic are excessive.

The end of the practical part deals with environmental aspects, specifically the greenhouse gas CO₂ which indirectly impacts on population. On the basis of the analysis drawn, one can state that the amount of CO₂ produced has been increasing ever since the 1990s. The main source is freight transport which accounts for the biggest share of kilometres driven. To give one concrete example, a place was chosen Jesenice u Prahy where, thanks to the operational programme Transport, an important arterial road R1 was built. Although it helped to lower the level of noise, dirt and smell, it did not lower the amount of CO₂ produced. In the conclusion, I have tried to deal with one chosen hypothesis of which I would like to mention at least one, namely has drawing on money from the Structural Funds contributed to the improvement of Czech roads. One question is whether using money is effective and whether we would be able to build more infrastructure using the total sum made available from the Structural Funds. Let us pose a question. Whether we would have been able to construct the D8 motorway if we had not been able to draw on the Structural Funds. Perhaps we would not have been able to build so many kilometres. Therefore we can assert that investing through the Structural Funds has contributed to the higher quality of Czech roads.

7 Slovník pojmů

EIA (z anglického Environmental Impact Assessment) což v češtině znamená **Vyhodnocení vlivů na životní prostředí** je označení pro proces, jehož cílem je získat představu o výsledném vlivu stavby na životní prostředí a vyhodnocení, zda je z tohoto ohledu vhodné ji realizovat, resp. za jakých podmínek je realizace akceptovatelná.

ATEM je ateliér ekologických modelů, který se od roku 1991 zabývá zejména hodnocením životního prostředí

CO₂ je oxid uhličitý

ČR je Česká republika

EEV jsou (Enhanced Environmentally friendly Vehicle) vozidla obzvláště šetřící životní prostředí

ERDF je Evropský regionální rozvojový fond (ERDF) vznikl v roce 1974 jako základní nástroj regionální politiky

EU je Evropská unie uskupení 27 členských států Evropy včetně Česka

EURO je měna eurozóny

EX ANTE je očekávaný děj v případě Strukturálních fondů se jedná o způsob platby, která je uskutečněná před realizací akce

EX POST je způsob platby, která proběhne po skončení realizovaného díla

FS je fond Soudržnosti

HDP je hrubý domácí produkt

MV znamená monitorovací výbor

NO₂ je oxid dusičitý

NRP je národní rozvojový plán, který definuje strategii rozvoje České republiky pro období 2007—2013. Vychází z textů nařízení ke strukturálním fondům a Fondu soudržnosti.

NUTS neboli Nomenklatura územních statistických jednotek

OP D neboli Operační program Doprava

OP V a V pl neboli Operační program Výzkum a vývoj pro inovace

OP LZZ neboli Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost

OP PI neboli Operační program Podnikání a inovace

IOP neboli Integrovaný operační program

OP VK neboli vzdělávání pro konkurenceschopnost

OP TP neboli Operační program Technická pomoc

OP ŽP neboli operační program Životní prostředí

ROP je regionální operační program

ŘSD je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy. Ředitelství silnic a dálnic

SF znamená Strukturální fondy

TEN-T neboli transevropská dopravní síť

8 Přehled použité literatury

- Archer, C., *The European union*. 2008. New York: Taylor & Francis, 2008. 167 s. ISBN 0-203-02972
- Boháčková, Ivana, Hrabánková, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie*. 2009. Praha: C. H. Beck, 2009. 188 s. ISBN 978-80-7400-111-6.
- Hesper, R. E., Harrison, R.M. *Issues in Environmental Science and Technology*. 2004. Cambridge: The Royal Society of Chemistry, 2004. 160 s. ISBN 9780854042951
- Chvojková, A., Květoň, V. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 – 2013*. 2007. Praha: IREAS 2007. 179 s. ISBN 978-80-86684-43-7
- Javanovič, M. *The Economic of European integration*. 2005. Cheltenham: Edward Edgar Publishing Limited, 2005. 918 s. ISBN 1 84376 691 4
- Keřkovský, M., Keřkovská, A., *Evropská unie: Historie, instituce, ekonomika a politiky*. 1999. Praha: Computer press 1999. 141 s. ISBN 978-80-722-6196-3
- Marek, D., Kantor, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. 2009. Brno: Barrister & Principál 2009. 215 s. ISBN 978-80-87029-56-5
- Molle, W., *The Economics of European Intedration*. 2006. Burlington: Ashgate Publishing Company, 2006. 446 s. ISBN 13 978 0 7546 4812 5
- Petrám, A. a kol. *Evropská integrace a Česká republika*. 2009. Praha: Grada Publishing a.s. 2009. 143 s. ISBN 978-80-247-2849-0
- Tauer, V., Zemánková, H., Šubrtová, J. *Získejte dotace z fondů EU*. 2009. Brno: Computer press, 2009. 160 s. ISBN: 978-80-251-2649-3
- SÝKOROVÁ, Martina. Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013. Fondy Evropské unie, 15.dubna 2005. Dostupné z: http://kpes.upol.cz/docs/Dan.Marek/Priprava_a_rizeni_projektu_SFEU2007.pdf
- VACEK, V., *Využití fondů EU pro rozvoj dopravy ve Středočeském kraji*. České Budějovice, 2010. 82 s. Bakalářská práce. Ekonomická fakulta Jihočeské univerzity, Katedra Strukturálních fondů a rozvoje venkova. Vedoucí bakalářská práce prof. Ing. Magdalena Hrabánková CSc. prof.h.c.

Jacobs Conculatcy spol. s r.o., *ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA „Zhodnocení relevance indikátorů Operačního programu Doprava a upřesnění metodiky jejich sledování“*. 2011. Praha: Jacobs Conculatcy spol. s r.o. 2011. 76 s. Dostupný také z: www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=572

ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. MD: Ministerstvo dopravy [online], Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/>

ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. ŘSD: Ředitelství silnic a dálnic [online], Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/\\$file/letak_a5_web.pdf](http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/$file/letak_a5_web.pdf)

ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. ŘSD: Ředitelství silnic a dálnic [online], Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/\\$file/letak_a5_web.pdf](http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/$file/letak_a5_web.pdf)

ČESKO. MINISTERSTVO FINANČÍ. MF: Ministerstvo financí [online], Dostupné z: <http://www.mfcr.cz>

ČESKO. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. MMR: Ministerstvo pro místní rozvoj [online], Dostupné z: <http://www.mmr.cz>

Dokumenty:

Aktuální měsíční monitorovací zpráva - prosinec 2011, Dostupné z <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/38ea521e-bf2c-40fe-9701-7d0a8d845167/Mesicni-monitorovaci-zprava---unor-2012>

Aktuálny stav čerpania Operačného programu Doprava 2011, Dostupné z <http://www.transport.sk/spravy/cestna-infrastruktura/4264-aktualny-stav-cerpania-operacneho-programu-doprava.html>

Bílá kniha dopravní politiky, Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:DOC>

Dálnice za 20 let 1989 – 2009 Dostupné z: http://www.dalniceza20let.cz/img/banner_srovnani.pdf

Informacja o realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na dzień 31 lipca 2011r., Dostupné z http://www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/Dokumenty%20programowe/Attachments/93/SzOP_POiS_v_3_2_30909.pdf

Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007 – 2013, Dostupné z http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/NSRO_maj2007.pdf

Program Operacyjny INFRASTRUKTURA I ŚRODOVIŠKO Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013 Szczegółowy opis priorytetów, Dostupné z http://www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/Dokumenty%20programowe/Attachments/93/SzOP_POiS_v_3_2_30909.pdf

Přehled spotřeby paliv v České republice v roce 1999 [t/rok (tis. m³/rok)] REZZO 1, Dostupné z <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/embil/oez99/tab/t26.html>

Sčítání dopravy v roce 2000, Dostupné z http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/html/1_st.htm

Sčítání dopravy v roce 2005, Dostupné z http://www.scitani2005.rsd.cz/html/st/f_st.htm

Sčítání dopravy v roce 2010, Dostupné z <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD%20kraj>

Silnice a dálnice v České republice 2011, Dostupné z [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf)

Srovnání cen dálnic se zahraničím, Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/\\$file/letak_a5_web.pdf](http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/$file/letak_a5_web.pdf)

Statistická ročenka životního prostředí České republiky za rok 2010, Dostupné z [http://www.cenia.cz/web/www/webpub2.nsf/\\$pid/CENMJG45KYBJ/\\$FILE/final_pdf_10.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/webpub2.nsf/$pid/CENMJG45KYBJ/$FILE/final_pdf_10.pdf)

Stavějí se dálnice v ČR dráž než v zahraničí? Dostupné z: http://www.bezkorupce.cz/wp-content/uploads/2010/01/cenadalnic_cast1_predra_zenedalnice.pdf

Výročná správa o vykonávaní Operačného programu Doprava za rok 2010, Dostupné z <http://eurlex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=cs&ihtmlang=cs&lng1=cs,sk&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=625532:cs&page=>

Výsledky inventarizací za roky 1990 až 2009, Dostupné z http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/nis/nis_ta_cz.html

Dostupné z <http://www.mapy.cz/#x=14.542227&y=49.963492&z=11>

9 Seznam tabulek, grafů, obrázků a příloh

9.1 Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Příklad sestavení indikátoru.....	29
Tabulka č. 2: Členění NUTS.....	32
Tabulka č. 3: Limity emisních norem EURO (uvedeno v g/km).....	43
Tabulka č. 4: Počet kilometrů silnic k 1.1.2007	48
Tabulka č. 5: Počet kilometrů silnic k 31.12.2011.....	49
Tabulka č. 6: Alokace os a oblastí podpory operačního programu Doprava.....	55
Tabulka č. 7: Analýza NUTS II (počet obyvatel, množství silnic v km, nárůst).....	57
Tabulka č. 8: Čerpání tematických operačních programů za období 2007 – 2011	61

9.2 Seznam grafů

Graf č. 1: Analýza přírůstku dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd podle regionů	49
Graf č. 2: Alokace Operačního programu Doprava	56
Graf č. 3: NUTS II z pohledu počtu obyvatel, alokace prostředků a množství silnic v km (v%).....	57
Graf č. 4: Analýza stavu čerpání os 2 a 4 za období 2007 – 2011 (v %)	59
Graf č. 5: Analýza čerpání za období 2007 – 2011 podle os Operačního programu Doprava (v %)	60
Graf č. 6: Analýza tematických operačních programů za období 2007 – 2011 (v %)....	62
Graf č. 7: : Analýza schválených projektů k 31.12.2011 mezi ČR, SK, PL (v %).....	67
Graf č. 8: Analýza čerpání k 31.12.2011 ČR a SK podle os určených na výstavbu sledovaných silnic (v %)	68
Graf č. 9: Srovnání dvou analýz nákladnosti výstavby silnic (dálnic) vybraných zemí EU (v Kč/km)	70
Graf č. 10: Vyprodukované množství CO ² dopravou (v tunách/rok)	78
Graf č. 11: Podíl osobní a nákladní dopravy na produkci CO ₂ (v tunách/rok).....	79

9.3 Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Strategie regionálního rozvoje.....	16
Obrázek č. 2: Základní rozdělení strukturálních fondů.....	18
Obrázek č. 3: Tematické operační programy.....	30
Obrázek č. 4: Schéma operačního programu Doprava.....	31
Obrázek č. 5: Mapa NUTS II.....	32
Obrázek č. 6: Operační programy pro Prahu.....	33
Obrázek č. 7: Projektový cyklus.....	36
Obrázek č. 8: Ruční výstavba silnice.....	38
Obrázek č. 9: Zásah do krajiny.....	39
Obrázek č. 10: Mapa infrastruktury ČR podle krajů.....	39
Obrázek č. 11: Silniční infrastruktura ČR k 1.1.2007.....	48
Obrázek č. 12: stav dálnic, rychlostních silnic a silnic I třídy ke konci roku 2011.....	50
Obrázek č. 13: vývoj měnového kurzu Kč/EUR.....	73
Obrázek č. 14: Jesenice u Prahy se silnicí R1 a silnicí 101.....	74
Obrázek č. 15: Intenzita dopravy Jesenice u Prahy v roce 2000.....	75
Obrázek č. 16: Intenzita dopravy Jesenice u Prahy v roce 2005.....	76
Obrázek č. 17: Intenzita dopravy Jesenice u Prahy v roce 2010.....	76
Obrázek č. 18: Intenzita provozu na silnici R1 (září – prosinec).....	77

9.4 Seznam příloh

Příloha č.1: ukázka indikátoru os 2 a 4.....	96
Příloha č.2: ukázka indikátorů výstupu, výsledku a dopadu.....	96
Příloha č. 3: silnice TEN-T v ČR.....	96
Příloha č.4: výhledový stav českých dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd.....	97
Příloha č. 5: Základní logo OP Doprava.....	97

10 Přílohy

Příloha č.1: ukázka indikátoru os 2 a 4

Prioritní osa 2,4	Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR	0	PO 2 69,9 mil. Eur/rok PO 4..40 mil.Eur/rok
	Dostupnost – zvýšení ESS	100%	PO 2 205% PO 4..160%
	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích	100%	PO 2 76,5% PO 4..76%
	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	0	NA

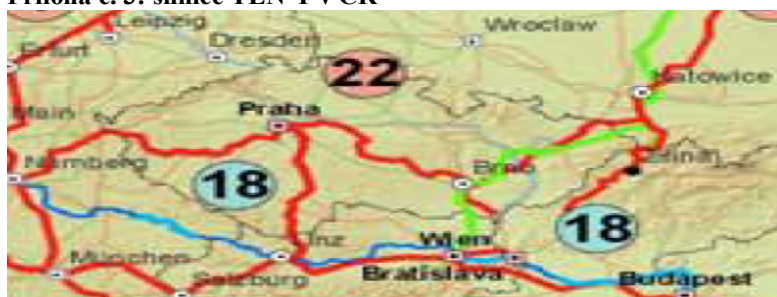
Zdroj: www.opd.cz

Příloha č.2: ukázka indikátorů výstupu, výsledku a dopadu

Indikátory výstupu		
37 02 00/ core 14	Délka nových silnic - celkem	Délka nových silnic (dálnic, rychlostních silnic, silnic I.) celkem, tzn. včetně TEN-T - v km
37 03 00/ core 15	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I.třídy - TEN-T	Délka nově postavených dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy sítě TEN-T v km
37 03 01	- z toho silnic TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES	Délka nově postavených dálnic a rychlostních silnic sítě TEN-T dle rozhodnutí č. 884/2004/ES v km
37 12 00	Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními	Délka komunikací nově vybavených telematickými systémy (km)
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu
Indikátory výsledku		
37 11 01/ core 20	Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR	Přínos rekonstruovaných silnic pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob automobilů na dotčených úsecích (mil EUR/rok)
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	Dostupnost - ESS (Equivalent straight-line speed)
Indikátory dopadu		
37 31 11	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (%)
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)

Zdroj: www.opd.cz

Příloha č. 3: silnice TEN-T v ČR



Pramen: www.wikipedie.cz

Příloha č.4: výhledový stav českých dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd



Zdroj: www.rsd.cz

Příloha č. 5: Základní logo OP Doprava



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pramen: www.opd.cz 1