

Univerzita Palackého v Olomouci
Filosofická fakulta
Katedra politologie a evropských studií

Miloš Zavřel

Evropská dopravní politika a projekt Transevropských dopravních sítí: Případová studie
České republiky

Bakalářská práce

Vedoucí kurzu: Mgr. Markéta Šustková Ph.D.

Olomouc 2016

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně na základě uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 27.04.2016

Miloš Zavřel

Velmi děkuji Mgr. Markétě Šustkové Ph.D. za její nesmírnou trpělivost, ochotu, rady a připomínky při vedení mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat mé rodině a přátelům za trpělivost, kterou se mnou měli během psaní. Závěrem bych chtěl poděkovat mé spolužačce a kolegyni Veronice Špalkové za její pomoc při korektuře textu.

Obsah

Úvod	5
1. Dopravní politika	9
1.1. Vývoj dopravní politiky do současnosti a hlavní milníky	9
1.2. Procesy a Instituce společné dopravní politiky	14
2. Transevropské dopravní sítě	17
2.1. Vývoj transevropských dopravních sítí.....	17
2.2. Finanční nástroje TEN-T	22
2.2.1. Finanční rámec 2007 – 2013	23
3. Analýza ČR v rámci projektu TEN-T	28
3.1. Projekty TEN-T: v ČR vývoj a aktéři	28
3.2. Analýza projektů TEN-T ve finančním rámci 2007-2013	34
Závěr.....	49
Přílohy	53
Příloha č. 1: Jmenovitý seznam Prioritní osy 1; 1 Modernizace železniční sítě TEN-T, Oblast podpory 1.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T. (Projekty, které nejsou schváleny jsou označeny červeně) (Data aktuální k 01.04.2016)	57
Příloha č. 2: Jmenovitý seznam prioritní osy 2; Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T, Oblast podpory 2.1 Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T (Projekty, které nejsou schváleny jsou označeny červeně) (Data aktuální k 01.04.2016).....	63
Literatura:.....	53

Úvod

Předmětem této bakalářské práce jsou transevropské dopravní sítě v České republice a na celoevropské úrovni. Mimo transevropské dopravní sítě je předmětem práce také společná dopravní politika, pod kterou toto síťové odvětví spadá. Hlavní analytická část se bude zaměřovat na programové období 2007-2013. V tomto finančním rámci byl pro výstavbu transevropských dopravních sítí na území České republiky důležitý Operační program doprava I, přes který se veškeré finanční částky přerozdělovaly na jednotlivé projekty. Hlavní analytická část se věnuje především výzkumu finančních, chronologických a administrativních aspektů. Konkrétní problémy jsou demonstrovány na příkladech v rámci Operačního programu doprava I. Je zde věnována pozornost i celkovému vývoji transevropských dopravních sítí na území České republiky. Proces modernizace české dopravní sítě započal již po roce 1989, kdy se Česká republika zapojila do projektů panevropských dopravních koridorů. Tyto koridory se po přistoupení České republiky do Evropské unie v roce 2004 transformovaly na 30 transevropských prioritních projektů a následně byly začleněny do transevropských dopravních koridorů. V práci jsou zmíněny konkrétní koridory a aktuální projekty, které se přímo týkají České republiky.

Vedlejší analýza práce je věnována kritickému hodnocení finančního rámce 2007-2013. Práce se bude zabírat vývojem transevropských dopravních sítí od roku 1993, kdy jim byly položeny základy v Maastrichtské smlouvě. Dalšími důležitými momenty, které jsou v této práci zmiňovány, je například summit v Essenu v roce 1994 či přehodnocení transevropské dopravní sítě ze strany Evropské unie v roce 2004. Poslední změna, již je zde věnována pozornost, se uskutečnila v roce 2015. V rámci společné dopravní politiky bude pozornost zaměřena především na nejdůležitější milníky, rozhodovací pravomoci a také významní aktéři, kteří do procesu rozhodování vstupují. Transevropské dopravní sítě představují přímé výsledky dopravní politiky, z toho důvodu je nezbytné zkoumat i jejich vývoj a kriticky jej hodnotit.

Primárním cílem práce je analýza České republiky v rámci transevropských dopravních sítí a projektů v Operačním programu doprava I mezi lety 2007-2013. Analyzovat tato práce bude počet projektů, čerpání finančních prostředků, časové rozložení a problémy které čerpání provázejí. Sekundárním cílem je dynamika

transevropských dopravních sítí, jakožto celoevropského projektu a také celková dynamika dopravní politiky.

Výzkumné otázky pro tuto práci jsou následující:

1. Jaký prodělala dopravní politika vývoj od svého vzniku do současné podoby a jaké jsou výhledy do budoucna?
2. Jaká je dynamika projektu transevropských dopravních sítí?
3. Jaká je pozice a potenciál České republiky v rámci projektu transevropských dopravních sítí a jak probíhalo čerpání finančních prostředků z Operačního programu doprava mezi lety 2007 – 2013?

Práci je vedena jako případová studie, zaměřující se na Českou republiku v projektech transevropských dopravních sítí. Jedná se o teoretickou případovou studii, při které není testována žádná teorie ani hypotéza a ze které žádné teorie ani hypotézy nevznikají. Práce je členěna na deskriptivní část, která má za cíl poskytnout jasné a stručné informace o problematice jak transevropských dopravních sítí, tak společné dopravní politiky a analytickou část, kde jsou analyzovány jednotlivé aspekty demonstrovány na konkrétních příkladech.

Bakalářská práce je členěna do tří hlavních kapitol. První kapitola se zabývá samotnou společnou dopravní politikou. Pozornost je zaměřena především na její vývoj a hlavní milníky. Dalším bodem, kterému je první část věnována, je aktuální dění. Druhou část první kapitoly tvoří vývoj rozhodovacích pravomocí a výčet nejdůležitějších aktérů na evropské úrovni. Je zde kladem důraz na pochopení celkového paradigmatu společné dopravní politiky.

Druhá kapitola se věnuje projektu transevropských dopravních sítí. V první části je stručně shrnut vývoj transevropských dopravních sítí, a to od jejich počátků v Maastrichtské smlouvě, přes summit v Essenu 1994 a přijetí prvních 14 projektů až po první revizi z roku 2004, kdy bylo chváleno 30 prioritních projektů. První část končí rokem 2015 a vytvořením transevropských dopravních koridorů. Dále je druhá kapitola zaměřena na financování transevropských dopravních sítí, přičemž hlavní důraz je kladen na finanční rámec 2007-2013. Je zde ukázáno, kolik se uskutečnilo projektů

podle jednotlivých odvětví a také, kolik se v každém odvětví transevropských dopravních sítí proinvestovalo finančních prostředků.

Poslední kapitola je věnována České republice a je také rozdělena na dvě části. První část je zaměřena na vývoj transevropských dopravních sítí na českém území a na vymezení jednotlivých koridorů, jak v rámci 30 prioritních projektů tak i v devíti transevropských dopravních koridorech. Zároveň se zde autor zabývá úspěchy a neúspěchy České republiky při vyjednávání před vstupem do Evropské unie. Součástí třetí kapitoly je popis hlavních aktérů a základních koncepčních dokumentů. Druhá část tvoří hlavní analytickou část, kde je zkoumáno, jak Česká republika prostřednictvím Operačního programu doprava I mezi lety 2007-2013 čerpala (a stále čerpá) finanční prostředky z evropských fondů. V této části jsou analyzovány finanční aspekty transevropských dopravních sítí na území České republiky jako celku i podle druhu dopravy (silnice a železnice). Dále se zde práce zaměřuje na celkové počty projektů a na to, v kolika z nich se podařilo peníze již vyčerpat. Další faktory, kterým je v rámci této kapitoly věnována pozornost, je zahájení a plánované dokončení projektů ve finančním období 2007-2013 a počty schválených a neschválených projektů v České republice v transevropských dopravních sítích. V neposlední řadě jsou zde zmiňovány problémy, které výrazně ovlivnily alokaci finančních prostředků.

Data, která jsou v této práci použita, jsou aktuální k 01.04.2016. Primárním zdrojem jsou stránky Evropské komise (ec.europa.eu) a stránky Operačního programu doprava (opd.cz). Dále je používána kniha od autorů Lenka Fojtíková a Marián Lebiezík *Společné politiky Evropské Unie*. Ze zahraničních autorů je možno zmínit Neilla Nugenta „*The government and politics of the European union*“, popřípadě Henlyho Stevensena a jeho knihu *Transport policy in the European Union*. Dalšími zdroji, které jsou použity, je článek od Lenky Brown a Lucie Zimmermannové *Problematika čerpání prostředků ze strukturálních fondů v České republice: Překážky limitující plynulé čerpání z fondů*. Důležitým zdrojem informací jsou zelená kniha a bílé knihy, jež byly v průběhu času vydávány. Nejobsáhlejší Bílá kniha pro společnou dopravní politiku byla vydána v roce 2001. Zatím poslední Bílá kniha, ze které je v této práci čerpáno, je Bílá kniha z roku 2011. Bílé knihy určují, na co se bude Evropská unie a tedy speciálně společná dopravní politika soustředit. Zelená kniha byla vydána pouze jedna v roce

2009, a to Zelená kniha o transformaci transevropské dopravní sítě. Nejdůležitějším zdrojem byly ovšem stránky Operačního programu doprava. Mimo veřejně dostupných informací na stránkách Operačního programu dopravy jsou v této práci použita data, která byla vyžádána autorem. Jedná se o programy, které byly plánovány, ale k jejich realizaci vůbec nedošlo.

1. Dopravní politika

První kapitola se zaměřuje především na samotný vývoj společné dopravní politiky od jejího počátku až po aktuální situaci. Zmíněny zde budou především hlavní milníky, které ji utvářely a hlavní aktéři na evropské scéně. Dopravní politika je jedna z nejdůležitějších politik celé Evropské unie. V rámci dopravní politiky Evropské unie se na jejím začátku jednalo především o negativní integraci, tedy odstranění bariér mezi členskými státy tak, aby se mohla vyvíjet. Počátky dopravní politiky se datují již k Římským smlouvám, které byly podepsány 25. března 1957. Ta je zde zastoupena v druhé části v Hlavě IV, články 74 až 84., „Cílem společné dopravní politiky bylo umožňovat volný pohyb osob, zboží, kapitálu, podnikání a usazování obyvatel“ (Drahotský, Šaradín 2003: 49). Podpisem Římských smluv bylo založeno Evropské hospodářské společenství, které si kladlo za cíl vytvořit společný trh se všemi svobodami. Díky společné dopravní politice měly být tyto cíle snadněji uskutečněny.

1.1. Vývoj dopravní politiky do současnosti a hlavní milníky

Problematika dopravní politiky se od podpisu smluv příliš nevyvíjela. Došlo až k tomu, že Evropský parlament podal v roce 1983 na Evropskou radu žalobu u Evropského soudu. Evropský soud dal Evropskému parlamentu v květnu 1983 za pravdu a Evropská rada se musela začít o Dopravní politiku zajímat a přejít k jednotlivým krokům, aby proces harmonizace dopravy urychlila (Mocková 2008: 1). K dalšímu integračnímu posunu se dopravní politika dostala až díky nástupu nového a energického předsedy Evropské komise Jacquese Dellorse v roce 1985. Jeho vize jednotného trhu přispěla ke znovu-začlenění Dopravní politiky mezi priority Evropského společenství, které si začalo uvědomovat, že bez kvalitní a fungující infrastruktury nelze budovat jednotný trh. Základní čtyři svobody, tedy svoboda pohybu, kapitálu, zboží a služeb, je úměrně závislá na kvalitě dopravní sítě. Je těžko představitelné, že volný, a především efektivní přenos zboží, bude možný bez soustavy, která by to umožňovala. Pokud mezi státy, které chtěly zavádět společný trh, existovala pouze dvouproudová silnice, popř. jednokolejní železnice, tak to zákonitě muselo vést k zácpám a přeplnění kapacity. Nehledě na místní obyvatelstvo, které by bylo zasaženo nadměrným hlukem a znečištěním ve svém okolí. Proto byl také mimo jiné zaveden projekt Transevropských dopravních sítí. Vývoj společné dopravní politiky se

nezastavil pouze na úrovni silnic, dálnic a železnic. Zbývají ještě dvě skupiny dopravy, které bylo potřeba zahrnout do společné dopravní politiky. V roce 1986 se do společné dopravní politiky zapojila námořní doprava. O rok později, tedy v roce 1987 byla přijata i letecká doprava (Nugent 2006: 307). Liberalizace letecké dopravy přinesla zvýšení konkurenceschopnosti v leteckém sektoru.¹ Zařazením těchto dvou zbývajících odvětví do společné dopravní politiky, bylo dokončeno její pojetí jako komplexní politiky Evropského společenství.

S nárůstem obchodu mezi jednotlivými státy se logicky zvyšovalo množství materiálu a zboží, které bylo nutno převézt, čímž byla zatížena především nákladní silniční přeprava. Kontroly na hranicích a kvantitativní překážky omezovaly volný trh, a proto je bylo nutno odstranit. Již v roce 1984 se Spolková republika Německo a Francie dohodly na podepsání tzv. Saarbrückenské dohody, která předpokládala postupné omezování hraničních kontrol. Tato dohoda by se dala označit za předchůdce Schengenské dohody. Impulsem k podepsání Saarbrückenské dohody byla stávková pohotovost vyhlášená dopravci ve Francii a Německu, kteří tímto protestovali proti neúměrně dlouhým čekacím lhůtám na hranicích. Kontroly na hranicích byly postupně odstraněny v polovině devadesátých let. Co se týče kvantitativních omezení, ty se podařilo vyřešit mnohem dříve, už v roce 1988, tzv. kabotáží. Jednalo se především o postupné rušení omezení v přepravě nákladu. Zavedením kabotáže mohli dopravci přepravovat zboží i ve státě, ve kterém neměli svoji pobočku (Lafontaine, Valeri 2008: 24), nesmělo se ale jednat o pravidelnou přepravu. Toto opatření bylo vytvořeno pro vyplnění jízdy přepravce, aby nákladní automobil nejezdil zbytečně nevyužitý. Systém kabotáže byl první přímý prvek liberalizace dopravy, stále se ale pohybujeme v oblastech negativní integrace. Úplná liberalizace silniční nákladní dopravy byla dokončena v roce 1998. Od tohoto roku mohou přepravní firmy v rámci silniční nákladní dopravy přepravovat zboží uvnitř jiného členského státu bez omezení (Fojtíková, Lebieczik 2008: 140). Pozitivní integrace přišla až s dokončením vnitřního trhu.

Dalším důležitým milníkem bylo vydání Bílé knihy o budoucím rozvoji společné dopravní politiky v roce 1992. Bílá kniha se stala základem pro všechny další

¹ Mezi lety 1970 až 2002 vzrostl počet osobokilometrů v letecké dopravě o 78 %

² Cílem je zlepšení dostupnosti mezi jednotlivými částmi Společenství a především zlepšit infrastrukturu

kroky, které byly uskutečněny v rámci dopravní politiky. Je zde uvedeno několik sfér, na které by se měla společná dopravní politika zaměřit. Mezi aktivity, které by měly být provedeny, se řadí například posílení vnitřního trhu a s tím spojeného usnadnění volného pohybu osob a zboží. Dalším aspektem je odstranění regulačních překážek a posílení ekonomické a sociální soudržnosti². V neposlední řadě je zde také požadavek na podporu bezpečnosti, životního prostředí a rozvoj dopravních vztahů se třetími zeměmi. (Centrum pro otázky životního prostředí Univerzita Karlova 2003). Vytčením těchto cílů se začala skutečně formovat společná dopravní politika.

Přijetím Maastrichtské smlouvy se Dopravní politika dostala do prvního pilíře v rámci právního systému Evropské unie a byly zřízeny Transevropské dopravní sítě. Důležitým momentem pro jejich založení, byl summit v Essenu. Přijetím Amsterdamské smlouvy byly do dopravní politiky zařazeny další opatření na ochranu životního prostředí. Důležitým bodem bylo přijetí Bílé knihy „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“, která čítá více než 100 stran a navrhuje přibližně 60 specifických opatření, která by měla být podniknuta na úrovni Společenství v rámci dopravní politiky. (Bílá kniha 2001: 13) Do těchto 60 oblastí se řadí především revitalizace železnic, zlepšení kvality v sektoru silniční dopravy, podpora vnitrozemské a námořní lodní dopravy, budování TEN-T atd. Zároveň se v ní řeší situace, která nastane po přistoupení zemí střední a východní Evropy do EU. (Seidenglanz 2006: 38). Dopravní infrastruktura těchto zemí se nemohla srovnávat s dopravní infrastrukturou starých členů EU.

² Cílem je zlepšení dostupnosti mezi jednotlivými částmi Společenství a především zlepšit infrastrukturu mezi ostrovními, periferními a špatně dostupnými regiony s centrálními oblastmi

Obrázek č. 1: Mapa dálnic v Evropě.



Zdroj: <<http://avancemang.com/rt/wp-content/uploads/2013/07/motorways.jpg>>

Na první pohled je na této mapě vidět rozdělení na staré a nové země EU. Staré země EU³ mají vyvinutou dálniční síť, zatímco země střední a východní Evropy mají pouze páteřní komunikace, a to ještě v nedokonalém stavu.⁴

V roce 2006 vydala Evropská komise: Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu: Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, ve kterém reflektovala dosavadní vývoj společné dopravní politiky. Komise zde mimo jiné uvádí, že se podařilo od přijetí Bílé knihy v roce 2001 přijmout řadu legislativních návrhů. U dalších návrhů probíhá jejich zpracování v legislativním procesu. Jedná se například o

³ Země zakládající Evropské hospodářské společenství.

⁴ Například chybějící dokončení rychlostní silnice R35 v České republice, která by měla ulehčit přetížené D1, popřípadě chybějící části dálnice spojující Bratislavu a Košice.

otevření železniční nákladní dopravy volné hospodářské soutěži, definice 30 prioritních projektů TEN, vytvoření evropského jednotného nebe. (eur-lex.europa.eu)

Zatím poslední bílou knihou, kterou Evropská komise vydala v roce 2011, je Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje⁵. Bílá kniha z roku 2011 navazuje na předchozí z roku 2001. Není sice už tak obsáhlá, zato si vytyčuje nové cíle. Hlavním novým cílem je příprava jednotného dopravního prostoru. Bude potřeba transformovat současný dopravní systém, tak aby mohlo být dosaženo jednotného dopravního prostoru. Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou následující:

- *Už žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech.*
- *40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě; nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy.*
- *50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.*
- *Vším výše uvedeným se do poloviny století přispěje k 60% snížení emisí z dopravy.*“ (Bílá kniha 2011)

Ve výše zmíněné bílé knize se evropská dopravní politika zaměřuje především na ekologii v dopravě. EU plánuje snížit do roku 2050 60 % emisí plynoucí z dopravy. Je to velmi odvážný plán, jelikož se dopravní odvětví bude nadále zvyšovat. Je tedy zapotřebí masivně investovat do technologií, kterým by se emisní limity podařilo splnit. Dále Doprava 2050 klade důraz na využívání jiného druhu dopravy. Největší opatření se mají týkat silniční dopravy. Zde evropská dopravní politika plánuje přesunout 30% silniční nákladní dopravy na jiné druhy dopravy. Jedná se především o železnici a lodní dopravu. Dalším cílem je dokončit evropskou vysokorychlostní železnici do roku 2050. Všechny tyto cíle, které jsou v poslední Bílé knize vytyčeny, působí velmi ambiciózně a bude potřeba nejen finančního kapitálu, ale také ochoty vrcholných představitelů

⁵ Jinak je tento dokument také nazýván Doprava 2050

jednotlivých států, aby se tyto projekty podařilo uskutečnit v plné míře, jak byly schváleny.

V současné době proběhlo hlasování o IV. železničním balíčku, který byl schválen Evropskou radou na konci roku 2015⁶. Oproti silniční a letecké dopravě není ještě železniční doprava plně liberalizována (Stevens 2004). Evropská rada navrhuje mimo jiné otevření trhů vnitrostátní osobní dopravy. Tento plán by měl být zrealizován do prosince 2019, kdy by se železniční vnitrostátní osobní doprava měla otevřít novým službám a subjektům. V současné době probíhá tzv. trialog mezi Evropskou komisí, Evropskou radou a Evropským parlamentem, po němž by mělo dojít k finalizaci návrhů (railwaygazette.com).

Dopravní politika překonala značný vývoj. Období od svého založení v roce 1957 až do poloviny 80. let bylo obdobím stagnace. Po roce 1985 se ovšem proces nastartoval a přinesl pozitivní výsledky. Bílá kniha z roku 2001 konstatuje, že se téměř podařilo splnit všechny požadavky, které byly stanoveny v Bílé knize z roku 1992. I výše zmíněná zpráva z roku 2006 konstatuje, že se podařilo přijmout hlavní legislativní návrhy. Průběh vývoje společné dopravní politiky je tedy možno hodnotit kladně. Bílá kniha z roku 2011 ve svém bodě 1.3. uvádí: „*Evropská doprava je na rozcestí: Staré úkoly zůstávají, avšak vyvstaly i úkoly nové*“ (Bílá kniha 2011: 3) Tyto nové úkoly, které si Evropa vytyčila, jí mají pomoci obstát na trhu v 21. století.

1.2. Procesy a Instituce společné dopravní politiky

Maastrichtská smlouva zavedla pilířovou strukturu a dopravní politika byla zařazena do prvního pilíře, kde bylo právo iniciativy pouze na Evropské komisi. První pilíř obsahoval mimo Dopravní politiky ještě společnou obchodní a zemědělskou politiku a agendu jednotného trhu, která si kladla za cíl vytvořit jednotný trh v dopravní politice. Toto se dodnes nepodařilo, jelikož například železniční doprava není plně liberalizována. Přijetím Lisabonské smlouvy byla pilířová struktura zrušena a namísto ní se zavedlo rozdělení kompetencí na výlučné pravomoci, sdílené pravomoci a podpůrné, koordinační a doplňkové pravomoci. Dopravní politika byla zařazena mezi sdílené pravomoci stejně jako transevropské sítě. Přijetím Lisabonské smlouvy se také ruší

⁶ První železniční balíček byl přijat v roce 2001, druhý v roce 2004 a třetí v roce 2007. Všechny železniční balíčky se zaměřují na liberalizaci

procedura spolupráce, která je nahrazena procedurou spolurozhodování. Ty se od sebe liší především tím, že u procedury spolurozhodování musí Evropský parlament s návrhem souhlasit, pokud se tak nestane, návrh putuje do tzv. Dohodovacího výboru, který má šest týdnů na to, aby se mu návrh podařilo prosadit. Pokud se tak nestane, je legislativní proces ukončen, a návrh není schválen. Po vstupu Lisabonské smlouvy se také zrušil požadavek na jednomyslnost v rámci Dopravní politiky. Nyní je zde pouze potřeba kvalifikované většiny.

Evropská komise má zastupovat nadnárodní zájmy států a vystupovat jako neustranný exekutivní orgán, který vytváří agendu v určených oblastech. Každý stát nominuje jednoho komisaře, kterému bude následně předsedou přidělena oblast, kterou se bude zabývat. Přijetím Maastrichtské smlouvy byly Evropské komisy svěřeny pravomoci ve vyjednávání s třetími zeměmi (Stevens 2004: 61). Současná komise byla jmenována v roce 2014 a jejím předsedou se stal Lucemburčan Jean-Claud Juncker. Komisařkou zodpovědnou za oblast dopravy je zástupkyně Slovinska Violeta Bulc. Každý komisař si sestavuje svůj kabinet. Pro komisaře je také důležité generální ředitelství v čele s generálním ředitelem. V současné době je generálním ředitelem pro dopravu a energetiku Henrik Hololei z Estonska. Generální ředitelství je zodpovědné za rozvoj a implementaci společné dopravní politiky, a aby společná dopravní politika sloužila všem sektorům⁷. Cílem generálního ředitelství je dokončit liberalizaci železničního trhu. Dalším bodem práce je naplňování požadavků určených v jednotlivých zelených a bílých knihách. V neposlední řadě je generální ředitelství zodpovědné za rozvoj transevropských dopravních sítí.

Druhou významnou institucí je Evropský parlament. Evropský parlament má zastupovat poměrně jednotlivé státy Evropské Unie. V rámci Dopravní politiky je důležitý v Evropském Parlamentu Výbor dopravy a cestovního ruchu. Předsedou výboru je Němec Michael Cramer ze strany Zelených/Evropské svobodné aliance. Českým zástupcem je zde ze skupiny Aliance liberálů a demokratů pro Evropu Pavel Telička. Posílení Evropského parlamentu přišlo především po přijetí Lisabonské smlouvy. Jak již bylo zmíněno výše, Lisabonská smlouva zavedla proceduru spolurozhodování, čímž se z Evropského parlamentu stal silný hráč na evropském poli.

⁷ Obchodu, městům, venkovským oblastem, obyvatelům

Poslední institucí, které je věnována pozornost, je Evropská rada / Rada Evropské Unie. Jedná se o zástupce jednotlivých zemí, kteří na rozdíl od Evropské komise prosazují národní zájmy. Ohledně Dopravní politiky je zde Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku, která zasedá čtyřikrát ročně. Na zasedání jezdí ministři dopravy a „*jedním z hlavních cílů je zavést udržitelné dopravní systémy.*“ (consilium.europa.eu 2014) Zasedání se účastní i příslušní komisaři, v jejichž jurisdikci se dané téma nachází.

2. Transevropské dopravní síť

Cílem druhé kapitoly je vysvětlení dynamiky vývoje transevropské dopravní sítě s větším zaměřením na finanční rámec 2007-2013. Síťové propojení Evropy je důležitým prvkem integrace. Kromě dopravní sítě existuje také transevropská energetická a transevropská komunikační odvětví. Všechny tyto aspekty mají za cíl vytvořit jednotnou evropskou síť, která bude spojovat kontinent od severu k jihu a od západu k východu. Jedině s funkční soustavou totiž může být zajištěna fungující Evropa, protože společná dopravní politika by se bez této sítě nemohla vyvíjet a zůstala by jenom na úrovni, která pouze odstraňuje kvóty a liberalizuje trhy. Transevropská dopravní síť rozvinula společnou dopravní politiku natolik úspěšně, že se začaly budovat reálné projekty, jejichž cílem bylo vytvoření fungujícího dopravního systému. Propojení nejvýznamnějších dopravních uzlů infrastrukturou přineslo urychlení dopravy a díky transevropským dopravním sítím se plynně vyvíjí společná dopravní politika a také vnitřní trh.

2.1. Vývoj transevropských dopravních sítí

Transevropská dopravní síť se vyvíjela v několika etapách: 1) vytváření transevropských dopravních sítí, 2) vytváření panevropských dopravních koridorů a 3) od roku 2015 vytváření transevropských dopravních koridorů. Vývoji výrazně napomohlo také 30 transevropských dopravních projektů. (Fojtíková, Lebedzik: 146).

Maastrichtská smlouva položila základ transevropským sítím. V Hlavě XII je základní požadavek na jejich vytvoření, konkrétně se jedná o síť v rámci dopravy, telekomunikace a energetiky. Důležitou funkcí je lepší propojení rozvinutějších oblastí s těmi méně rozvinutými. V roce 1993 byla založena Christophersenova skupina složená ze zástupců EU 12+3⁸ (Kocourek 2006). Tato skupina připravila seznam projektů, jež měly být zařazeny do transevropské dopravní sítě. Prvním summitem, který se jimi zabýval, byl summit v Essenu, konající se v prosinci 1994, kde bylo dohodnuto o jejich vytvoření. Díky práci Christophersenovy skupiny a summitu v Essenu se nastartoval proces, který vyvrcholil v roce 1996, kdy bylo přijato rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července o hlavních směrech Společenství

⁸ EU 12+3 – Zástupci stávajících 12 zemí + 3 přistupující země (Rakousko, Finsko a Švédsko). Tyto země se staly součástí EU od 01.01.1995.

pro rozvoj transevropské dopravní sítě, tzv. Essenský seznam. Tento seznam obsahoval definici prvních 14 projektů, které byly v rámci společné dopravní politiky zařazeny do projektu transevropských dopravních sítí (Giorgi, Schmit 2002: 6).

Obrázek č. 2: mapa specifických projektů přijatých v roce 1996



1. Vysokorychlostní vlaková/kombinovaná doprava ve směru sever-jih
2. Vysokorychlostní vlak PBKAL
3. Vysokorychlostní vlak na jih
4. Vysokorychlostní vlak na východ
5. Konvenční železniční/kombinovaná doprava: trať Betuwe
6. Vysokorychlostní vlaková/kombinovaná doprava mezi Francií a Itálií
7. Řecké dálnice Pathe a Via Egnatia

8. Multimodální spojení Portugalsko - Španělsko - střední Evropa
9. Konvenční železnice Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer (dokončeno)
10. Letiště Malpensa (dokončeno)
11. Pevné spojení mezi Dánskem a Švédskem (dokončeno)
12. Severní trojúhelník (železnice/silnice)
13. Silniční spojení Irsko - Spojené království - Benelux
14. Železniční trať West Coast main line

— Železnice
— Silnice

Zdroj: <<http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/BILAKNIH.pdf>>

Při přijetí Bílé knihy s názvem *Společná dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout* v roce 2001, byly dokončeny první tři projekty.⁹ V této době si už Evropská komise byla vědoma, jaké problémy přinese rozšíření na východ. Státy střední a východní Evropy se sice snažily o rychlé vytvoření silniční a železniční sítě na západ, ale deset let je velmi krátká doba na to, aby bylo možno dostavět veškerou potřebnou

⁹ Jednalo se o projekty s číslem devět, deset a jedenáct.

infrastrukturu. Více než 40 let tyto země soustředily svoji pozornost na východ, a tomu také odpovídalo umístění infrastruktury v jednotlivých státech¹⁰. V roce 1996 byl založen projekt T.I.N.A¹¹, jenž měl sbližovat stanoviska zemí střední a východní Evropy se stanovisky Evropské unie v návaznosti na výsledky Panevropských dopravních konferencí. Projekt T.I.N.A měl za úkol především odstranit tzv. úzká místa (bottlenecks) a chybějící úseky (missing-lines) (Sedmidubský, Vančura 2009). Součástí pak bylo určení doplňkové sítě, z které následně vznikla síť páteřní.

První konference, která se přímo týkala panevropských dopravních koridorů, se konala v Praze v roce 1991. Zástupci zemí střední a východní Evropy se zde shodli na potřebě vytvoření koridorů, které pomohou zemím, jež zastupují, k „*budování a modernizaci sítě evropské dopravní infrastruktury spojující jádrové a okrajové oblasti*“ (Drahotský, Šaradín 2003: 51). Jednání pokračovalo na Krétě v roce 1994, kde bylo vytvořeno devět koridorů napříč střední a východní Evropou.¹² Třetí a poslední konferenci hostily finské Helsinky v roce 1997 a hlavním přínosem byla skutečnost, že se účastníci přihlásili k zásadám Krétské deklarace, mezi které se řadí „*usnadnění tranzitu na hraničních přechodech, zmenšení překážek a prodlev dopravy přes hranice, a koordinace, plánování a financování transevropských sítí a dopravní infrastruktury k zajištění provozní propojitelnosti a provázanosti.*“ (Drahotský, Šaradín 2003: 54)

V červnu 2003 byla vydána Van Miertova zpráva, která definovala nové projekty, jež měly být zařazeny do rámce transevropských dopravních sítí. I přestože vydání Van Miertovy zprávy je datováno necelý rok před tím, než došlo k východnímu rozšíření, již zde byla zmíněna nutnost výstavby projektů i na území, kterém ještě v té době nebylo součástí EU¹³. Zároveň zpráva doporučuje Evropské komisi vypracování

¹⁰ Na příkladu České republiky je toto možno vidět na dálniční síti. Dálniční síť spojovala především hlavní osu Praha-Brno-Bratislava. Dálniční spojení, které vedlo směrem na západ (Dnešní dálnice D5), končila za městem Beroun.

¹¹T.I.N.A = Transport Infrastructure Needs Assessment, tedy Odhad potřeb dopravní infrastruktury.

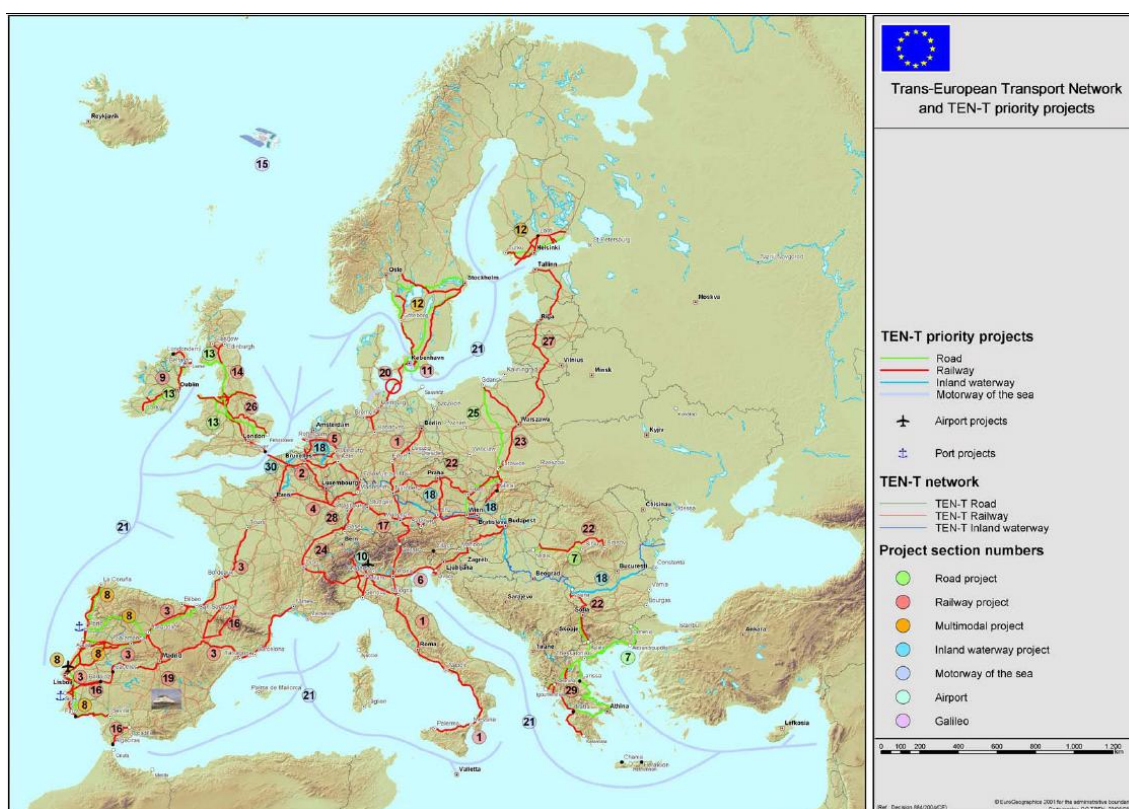
¹²Pro Českou republiku byl v této oblasti důležitý koridor IV (Drážďany – Praha – Bratislava/Vídeň – Budapešť – Arad). Nutno podotknout, že tento koridor se již v podstatě splnilo dokončit. Železniční koridor je v České republice také dokončen a je tudíž plně funkční. Co se týče silniční dopravy, zbývá pouze dostavět dálnici D8 mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem.

¹³ Jako příklad by se dalo uvést plánované vysokorychlostní železniční spojení Prahy a rakouského Lince. I když Van Miertova zpráva počítala se začátkem prací do roku 2010. Reálný odhad se zatím zastavil u roku 2025, hovoří se i dokonce o roce 2035 (Kalina 2014).

podrobné studie, která by navrhla přehodnocení rozhodnutí o rozvoji transevropské dopravní sítě vydaného v roce 1996.

V dubnu 2004, tedy měsíc před definitivním vstupem zemí střední a východní Evropy do Evropské Unie, skutečně k přehodnocení došlo tím, že bylo přijato Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Proto již zde najdeme projekty, umístěné na území přistoupivších zemí¹⁴. Jejich počet se z původních 14, ty byly přijaty v roce 1996, zvýšil na 30. Všechny se měly začít realizovat před rokem 2010 a dokončit do roku 2020, z toho prvních 14 mělo být dokončeno do roku 2010. Již v roce 2004 však bylo jasné, že realizování všech 30 projektů do roku 2020 není možné, proto se datum dokončení posunulo o 10 let, tedy do roku 2030.

Obrázek číslo 3: Mapa 30 projektů transevropské dopravní sítě



Zdroj: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/9/96/Priority_axes_and_projects_of_TEN-T.PNG>

¹⁴ Jako příklad by se zde dal uvést projekt Rail-Baltica, který má vést z polské Varšavy až do estonského Tallinu.

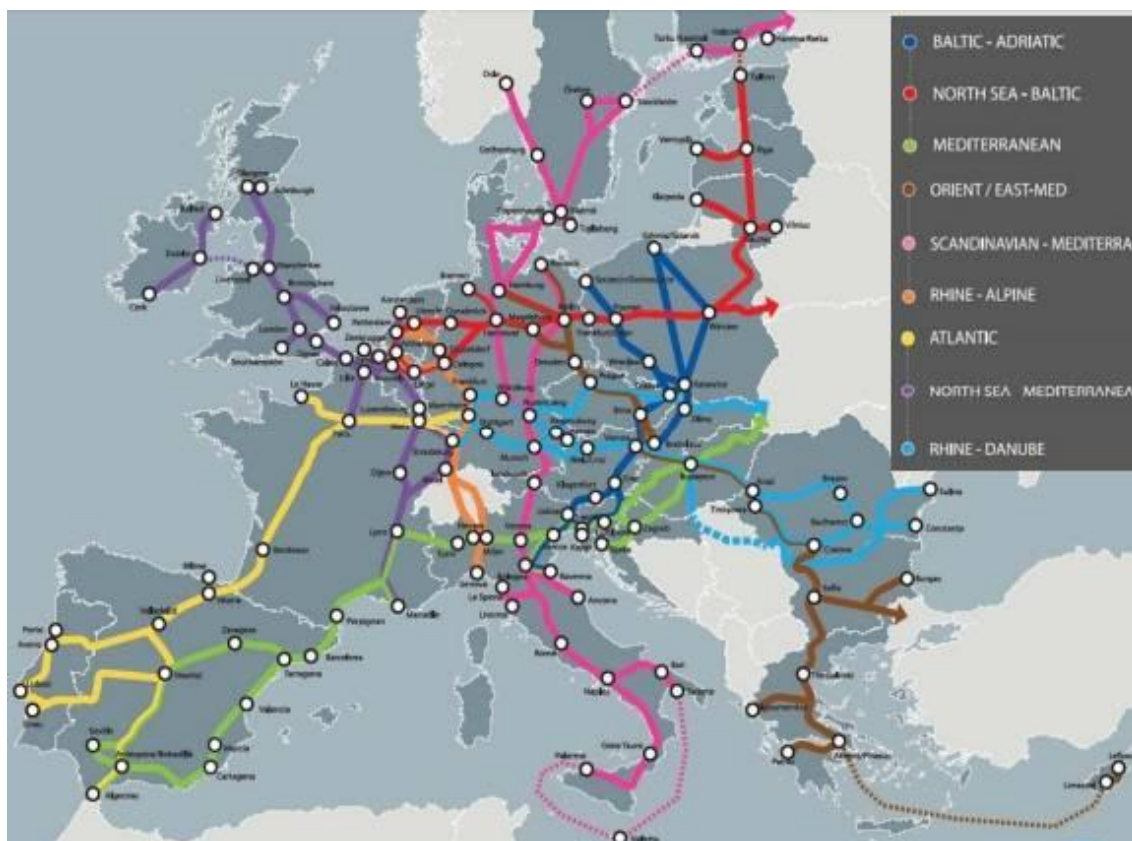
V rozhodnutí z roku 2004 byly přijaty také revidované řídicí zásady pro transevropskou dopravní politiku. Znečištění vznikající při vysoké míře silniční nákladní dopravy neúměrně zatěžuje životní prostředí, a proto přijaté řídicí zásady dávaly přednost investicím do infrastruktury železnic, lodní dopravy a lepšího vzájemného propojení dopravy různých druhů (Sedmidubský, Vančura 2009). Byla zde tedy snaha přemístit nákladní silniční dopravu především na železnice, neboť kvalitní železniční síť umožňuje přepravu velkého množství nákladu na dlouhé vzdálenosti bez nadměrné zátěže životního prostředí. Další výhodou pak mělo být menší opotřebení silnic. Byl stanoven požadavek, aby se do roku 2030 přepravovalo 30% zboží po železnici (Kabele 2015: 53). Cílem železniční soustavy měl být fungující překládací systém jak vnitrostátní, tak mezinárodní, ve kterém by nákladní silniční doprava rozvážela pouze statky po blízkém a středně vzdáleném okolí.

V roce 2009 byla vydána Zelená kniha *TEN-T: přezkum politiky Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách dopravní politiky*, čímž byl nastartován proces revize transevropských dopravních sítí naposledy pozměněných v roce 2004. Výstavba transevropské dopravní sítě neprobíhala podle původních očekávání, takže již 5 let po poslední změně bylo zapotřebí dalších úprav a revizí. Zelená kniha obsahuje informace o tom, že se do transevropských dopravních sítí investovalo od roku 1996 do roku 2009 400 miliard eur. Zároveň je zde uvedeno, že se sice povedlo dokončit velký počet projektů společného zájmu, ale stále zbývá dlouhá cesta k úplné realizaci. Nakonec je konstatováno, že stanovení cílů proběhlo spíše široce, a proto nebylo možné je zcela naplnit (Zelená kniha 2009).

Vydání Zelené knihy započalo proces, jenž vyvrcholil v roce 2010 přijetím rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU. V tomto rozhodnutí se EU zavazuje k vytvoření hlavních směrů, které budou zahrnovat cíle, priority a hlavní rysy s tím, že primární směry určí projekty společného zájmu. Předposlední změnou v politice transevropských dopravních sítí bylo nařízení Evropské komise a Rady 661/2013/EU, které stanovuje směry transevropské dopravní sítě jako dvouvrstvé. První vrstvou je tzv. hlavní síť, jenž je součástí sítě globální a má obsahovat 94 hlavních evropských přístavů s napojením na železnici i silnici, 38 klíčových letišť s železničním spojením a 15 000 km kolejí vysokorychlostních drah (Evropská komise 2013).

Poslední změna v politice transevropských dopravních sítí byla přijata v červnu 2015 a zavádí 9 dopravních koridorů. Každý koridor má svého zástupce, který jej zastupuje při jednáních. Na období 2014-2020 byl vyhlášen projekt HORIZONT 2020, jehož cílem je spravování finančních prostředků v rámci transevropských dopravních a energetických sítí. Na dopravní síť je vyčleněno celkem 2,9 miliardy eur (ec.europa.eu a).

Obrázek číslo 4: Mapa transevropských dopravních koridorů



Zdroj: <<http://www.marinelink.com/images/maritime/tent-55193.jpg>>

2.2. Finanční nástroje TEN-T

Vzhledem k tomu, že dopravní stavby vyžadují velké množství finančních prostředků, jednou z nejdůležitějších otázek transevropských dopravních sítí je otázka financování. Při podpisu Maastrichtské smlouvy byl proto vytvořen Fond soudržnosti¹⁵. Další finanční prostředky se na politiku transevropských dopravních sítí čerpají

¹⁵ Cílem Fondu soudržnosti je přispět k rozvoji méně rozvinutých oblastech Evropské Unie. Přispívá na výstavbu sítí, které by posílily vazby mezi jednotlivými zeměmi Evropské Unie. Fond soudržnosti přispívá zemím, které dosahují jen 75 % DPH průměru Evropské Unie.

z Evropského fondu pro regionální rozvoj¹⁶ (Stevens 2004: 175) a z půjček Evropské investiční banky¹⁷. Důležitým aktérem je také Evropská komise, která se v rámci projektů transevropské dopravní sítě zaměřuje na koordinační činnost. V praxi to znamená, že každý z projektů má svého koordinátora¹⁸, jehož povinností je vést dialog s jednotlivými státy a snažit se jejich požadavky skloubit s názory evropských institucí a s poradními orgány.¹⁹ Dalším prvkem práce koordinátora je spolupráce v rámci přeshraničních úseků.

Prvním nařízením, které se zaobíralo financováním transevropských sítí, bylo nařízení Rady číslo 2235/95/ES a týkalo se financování všech síťových odvětví - dopravních, energetických i telekomunikačních. V návaznosti na toto nařízení bylo v roce 1999 přijato další (nařízení Evropského parlamentu a Rady číslo 1655/1999/ES), které se týkalo obecných pravidel o poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí; primárně se vztahovalo na období mezi lety 2000-2006, kdy mělo být do transevropských sítí investováno 4,6 miliardy eur.

2.2.1. Finanční rámec 2007 – 2013

Na programové období mezi lety 2007 – 2013 byly na transevropské dopravní sítě vyčleněny prostředky v souhrnné výši 8,01 miliardy eur. Původní návrh Evropské komise počítal s 20,35 miliardy eur, což je až o 60 % více. Z toho důvodu bylo v roce 2007 vydáno nařízení (ES) 680/2007, které vyžadovalo navýšení příjmů ze státní a soukromé sféry, přičemž soukromá sféra se měla na výstavbě sítí podílet s pomocí tzv. PPP projektů²⁰. Zároveň ve stejném roce Evropská komise doporučila, aby se více pozornosti věnovalo problematickým úsekům. Jednalo se především o přes-hraniční

¹⁶ Tento fond vznikl již v roce 1974, jako základní nástroj regionální politiky. V roce 1999 byly Evropskému fondu pro regionální rozvoj vytyčeny dva hlavní cíle. V prvním cíli se má mimo jiné podílet právě na rozvoji transevropských sítí. Druhým cílem je regenerace upadajících oblastí EU (euractiv.cz)

¹⁷ Evropská investiční banka – Její snahou je rovněž přispět k integraci, rovnovážnému rozvoji a kohezi jednotlivých regionů v rámci EU. Evropská investiční banka má celkem šest oblastí ve kterých může být její pomoc užita. Mezi tyto oblasti patří například: Financování úroků během stavby, které zajistí nižší úroky během stavby s tím, že rozdíl mezi úroky bude vyrovnán později. Další oblastí je nabídka velmi dlouhodobých služeb. To znamená, že pokud není jiná možnost, tak Evropská investiční banka je připravena poskytnout půjčky až na 20 let. (Zelený 2004: 30)

¹⁸ Pozice koordinátora projektů v rámci transevropských dopravních sítí byla zřízena v roce 2005.

¹⁹ Poradním orgánem je například Fórum pro koridor.

²⁰ PPP projekty – Public Privat Partnership Projects, jedná se o projekty, na kterých spolupracuje veřejný soukromý sektor. Spolupráce veřejné a soukromé sféry může přinést lepší výsledky než pouhé veřejné financování. U dopravních projektů je účelem PPP projektů navýšit finanční kapacitu. Soukromý sektor, který má lepší finanční možnosti než veřejný sektor, pomáhá financovat nákladné veřejné projekty. Zvláště u dopravní infrastruktury, se jedná o částky v souhrnném řádu miliónů eur.

projekty a o projekty, ve kterých chyběla překlenovací spojení. Dalším požadavkem bylo udržení efektivních dopravních systémů v rámci dlouhodobého časového horizontu. V neposlední řadě pak Evropská komise vyžadovala propojení různých druhů dopravy, optimalizaci integrace a současně i zajištění dostupnosti dopravních infrastruktur.

Tabulka číslo 1: Průběh čerpání finančních prostředků mezi lety 2007-2013

	Předložené návrhy	Vybrané návrhy	Požadované finanční prostředky TEN-T (€ mil)	Udělené finanční prostředky TEN-T (€ mil)
2007	90	42	947,3	1126
2007 VP ²¹	204	98	14475,3	6035,4
2008	105	49	601,6	138,7
2008 VP	19	14	165,7	46,6
2009	95	32	359,8	80
2009 VP	59	28	850,5	356,6
2009 PEHO ²²	99	39	2049	500
2010	99	34	264,8	78,2
2010 VP	25	17	229,7	112,4
2011	138	74	426,3	198,6
2011 VP	47	26	326,7	161,3
2012	164	83	523,9	247,2
2012 VP	189	89	5727,8	1348,4
2013	75	54	123,6	90,7
2013 VP	65	52	277,7	230
CELKEM	1473	731	27349,8	9736

Zdroj: <<http://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/statistics>> Zpracování: Autor

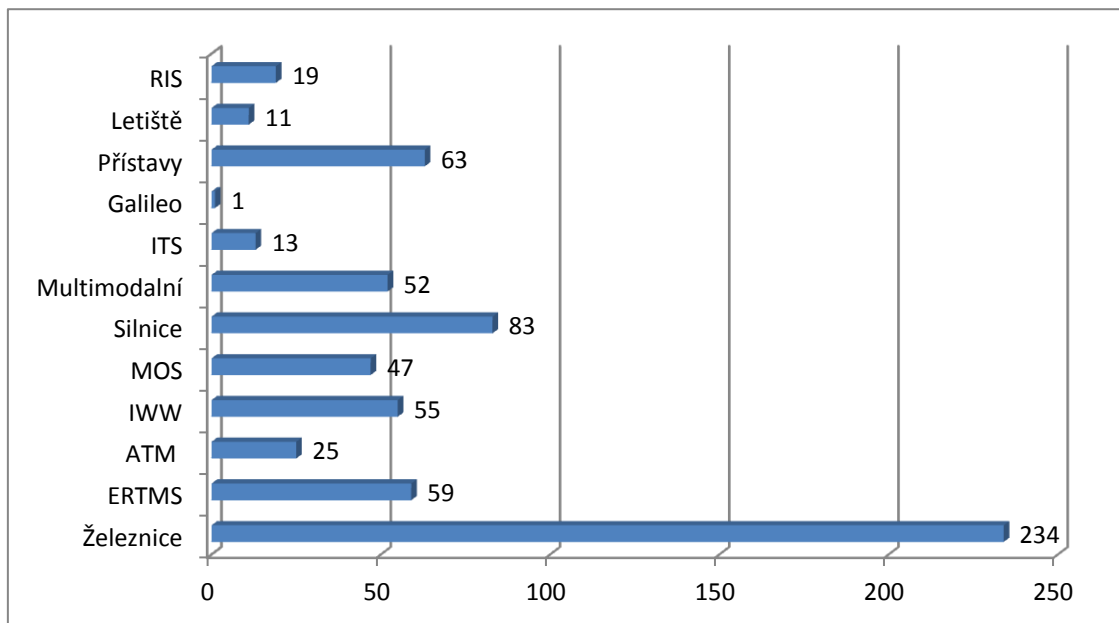
Jak ukazuje tabulka, během sedmi let trvání výše zmíněného finančního období, bylo v rámci transevropských dopravních sítí podáno 1473 návrhů za souhrnnou částku ve výši více než 27 miliard euro. Téměř u poloviny těchto návrhů proběhlo schválení s celkovou alokací téměř 10 miliard eur. Hned v prvním roce bylo na projekty

²¹ VP – Víceletý program

²² PEHO – Plán Evropské Hospodářské Obnovy. Tento plán reagoval na ekonomickou krizi, které proběhla v roce 2009. Jeho cílem byla lepší koordinace států při řešení ekonomické krize.

transevropských dopravních sítí vyčleněno více než šest miliard euro na víceleté programy a další více než jedna miliarda euro byla vyplacena na jednoleté projekty

Graf č. 1: Počty uskutečněných projektů mezi lety 2007-2013^{23,24}



Zdroj <<http://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/statistics>> Zpracování: Autor

Mezi lety 2007-2013 se nejvíce projektů uskutečnilo v oblasti železnic. Celkový počet projektů téměř trojnásobně převyšuje počet projektů, které byly realizovány v odvětví silničním. Třetí místo pak zaujaly přístavy. Čtvrtý nejvíce zastoupený projekt je ERTMS. Ten má za úkol vytvořit systém řízení železniční dopravy. ERTMS vznikl v roce 2000 a je definován jako soubor funkcí, jenž umožňuje bezpečnou jízdu vlaků v rámci všech zemí EU. Pouze jedinou položku obsahuje systém Galileo (Evropský globální navigační družicový systém). Ten má za úkol vytvořit alternativu k americkému satelitnímu systému GPS²⁵ a ruskému systému GLONASS²⁶. Oproti konkurenčním systémům je systém Galileo čistě civilním projektem, za pod správou Evropské komise a Evropské vesmírné agentury. Celkem má mít tento projekt

²³RIS – River Information System (Říční informační systém)

ITS – Intelligent transport system (Inteligentní transportní systém)

MOS – Motorways of the Sea (Námořní dálnice)

IWW – Inland Waterways (Vnitrozemské kanály)

ATM – Air traffic management (Řízení letového provozu)

ERTMS – European Rail Traffic Management System (Evropský systém řízení železniční dopravy)

²⁴Data aktuální k 23.03.2016

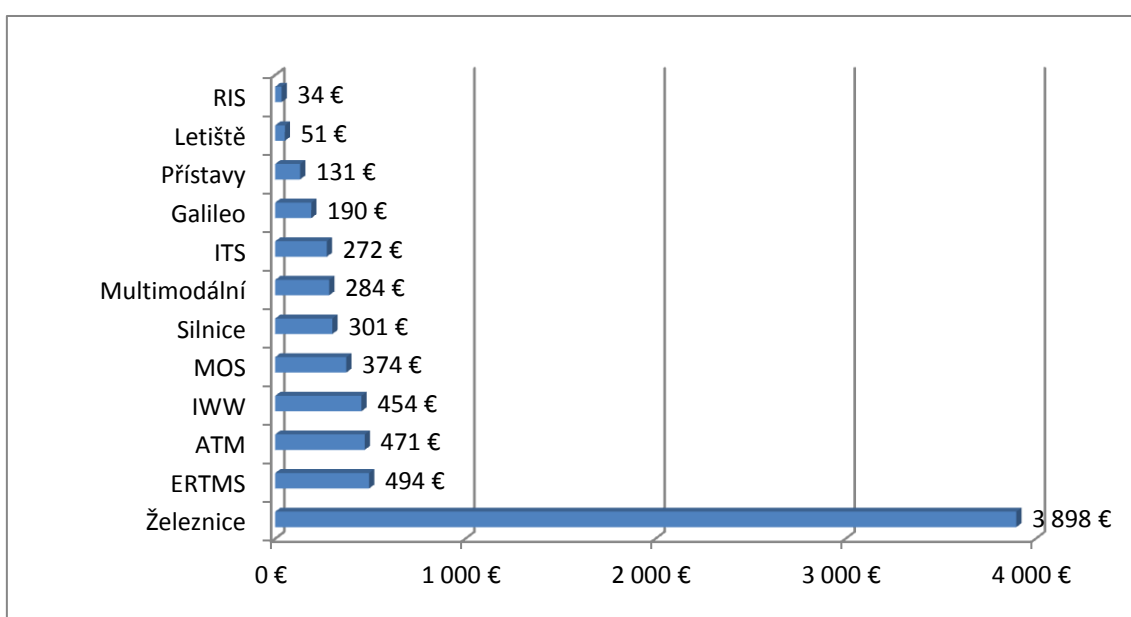
²⁵Global positioning system

²⁶Global navigation satellite system

30 satelitů, které budou obíhat a pokrývat celou zemi²⁷. Úspěchem České republiky v projektu Galileo bylo přenesení sídla z Bruselu do Prahy v roce 2012.

Z finančního hlediska se nejvíce peněz investovalo do železniční infrastruktury. Je to poměrně pochopitelné vzhledem k tomu, že železnice má nejvíce projektů, jak je možné vidět v tabulce č. 2. Dalším důvodem masivních investic do železniční sítě je podpora Evropské unie, jež dává přednost železničnímu odvětví. Druhým projektem je již zmiňovaný ESTMS s částkou téměř 500 milionů eur.

Graf č. 2: Financování transevropských dopravních sítí 2007-2013 (miliony eur)²⁸



Zdroj: <<http://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/statistics>> Zpracování Autor

V grafu číslo dva je vidět, že mezi lety 2007-2013 bylo celkově do transevropských dopravních sítí investováno bezmála 7 miliard eur, přičemž se jedná pouze o prostředky evropské. Dalším finančním zdrojem jsou národní rozpočty a PPP projekty. Celková částka je tedy mnohonásobně vyšší.

Z celkového pohledu mají transevropské dopravní sítě jednoznačný přínos pro Evropskou Unii. Nejenže se zvýšila přepravní kapacita, ale transevropské dopravní sítě výrazně pomohly lépe integrovat země střední a východní Evropy. Obchod a

²⁷ V současné době je na oběžnou dráhu vyneseno deset satelitů. Satelity s pořadovým číslem devět a deset byly vyneseny na oběžnou dráhu Země v září 2015. (Kužník 2015)

²⁸ Data aktuální k 24.03.2016

ekonomický růst, který tyto země zaznamenaly po přistoupení do Evropské unie je velkou měrou umožněn právě díky fungujícímu dopravnímu spojení. Odstraněním hraničních kontrol a vystavěním kvalitní infrastruktury se mohl rozvíjet společný trh, jenž je jedním ze základních hodnot.

3. Analýza ČR v rámci projektu TEN-T

Česká republika si je vědoma skutečnosti, že dopravní systém je důležitý pro pozitivní vývoj národního hospodářství, a proto se snaží vybudovat kvalitní dopravní síť. Základní elementy jejího vývoje jsou zachyceny v oficiální české koncepci dopravní politiky, kde je stanoveno především to, že se ČR účastní projektů transevropských dopravních sítí. Cílem je analyzovat ty projekty, které spadají do období ohraničeného lety 2007 a 2013 respektive 2015 kvůli dvouletému dobíhacímu období, jež mají státy na dočerpání peněz z předchozího šestiletého finančního rámce.

Česká republika má velmi hustou jak silniční, tak železniční síť. Hlavní problém ovšem spočívá v její nekvalitnosti. Dálniční síť není plně rozvinuta; ani 26 let po změně režimu a 12 let po vstupu do Evropské unie ještě není česká dálniční síť ani zdaleka na takové úrovni jako ve starých členských zemích. Tento handicap výrazně omezuje nejen mobilitu občanů, ale také hospodářský růst jednotlivých regionů. Co se železniční dopravy týče, Česká republika má jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě, což je dáno historickým vývojem, neboť v minulosti hrála železnice významnou roli²⁹. Bohužel i situace v železničním sektoru jev porovnání se západními zeměmi neuspokojivá a plně elektrifikovány stále nejsou ani hlavní tratě. Dalším limitem je absence vysokorychlostních železničních koridorů. V současné době je maximální rychlost na železnici stanovena na 160 km/hodinu³⁰, která není dostatečná. Síť vysokorychlostních železnic by měla dopomoci k tomu, aby občané více využívali železniční dopravu na úkor té silniční.

3.1. Projekty TEN-T: v ČR vývoj a aktéři

Česká republika jakožto země, která leží ve středu Evropy, potřebuje fungující infrastrukturu, a proto se již v devadesátých letech zapojila do projektu Panevropských dopravních koridorů. Pro českou dopravní infrastrukturu byl nejvýznamnější koridor IV³¹, jehož větev z Prahy do Norimberku zasahovala na české území a jehož dálniční spojení je již dokončeno. Přestože větev koridoru IV se již podařilo dostavět, dálniční spojení hlavního tahu stejného koridoru dokončeno není a zbývá ještě dálniční úsek

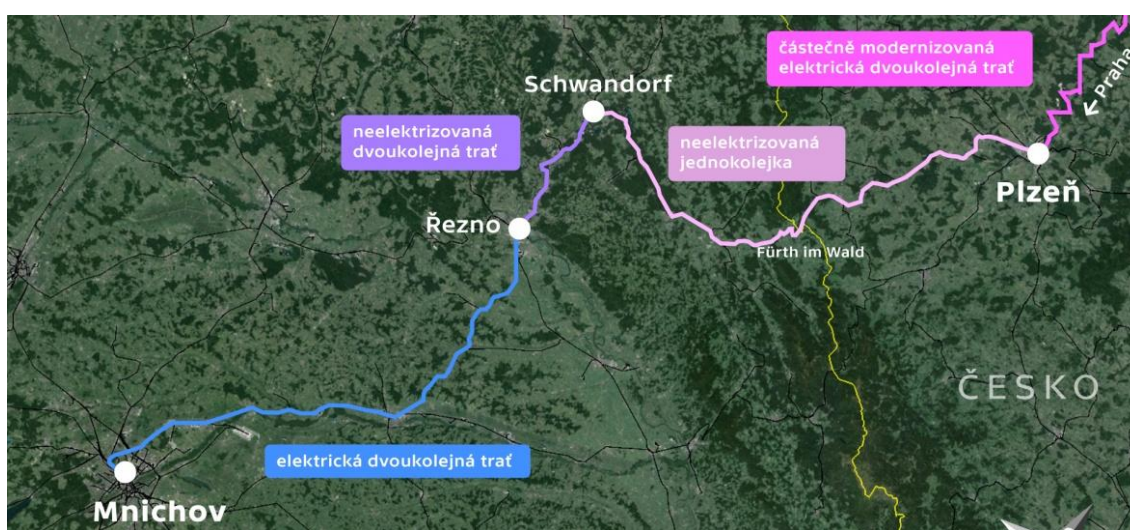
²⁹ V období Rakouska-Uherska, byly České země nejvíce industriální částí mocnářství. Z toho je logická, že se zde musela vyvinout

³⁰ V některých úsecích se zvažuje zvýšení na 200 km/hodinu

³¹(Drážďany – Praha – Bratislava/Vídeň – Budapešť – Arad).

mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem. Další koridor, vedoucí přes území České republiky, byl koridor VI³², jenž zde byl ale zastoupen pouze větví, která vedla z Katovic směrem na Ostravu a Brno/Břeclav. Oba tyto projekty se podařilo z větší míry již dostavět. Problém nastává ovšem v oblasti železnice. Trať z Prahy do Norimberka/Mnichova je v současné době v některých místech pouze jednokolejná a navíc ani není plně elektrifikovaná, což vede k nutnosti přepřahat lokomotivy a tedy ke zpomalení přepravy³³.

Obrázek č. 5: Problémy spojení Praha-Mnichov



<<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1517096-z-prahy-do-mnichova-po-nove-zeleznici-ne-ministri-chceji-modernizovat-stavajici>>

Po přistoupení do EU v roce 2004 byly v České republice plánovány tři projekty v rámci tzv. 30 dopravních projektů. Jednalo se o projekty s pořadovým číslem 22³⁴, 23³⁵ a 25³⁶. První dva ze jmenovaných jsou železniční koridory. Projekt s číslem 25 je silniční.

Česká republika, stejně jako ostatní země Evropské unie, lobovala za co nejvíce projektů. Jednání probíhala pod vedením Pavla Teličky, tehdejšího hlavního

³² (Graňsk – Grudziadz/Varšava – Katovice – Žilina)

³³ V současné je v plánu modernizace železnice. Někteří odborníci, by ale preferovali vysokorychlostní trať (s rychlostí 350 km/h), která by dokázala snížit časovou náročnost. (Dolejší 2015)

³⁴ Projekt 22: Athény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Drážďany. Z Prahy vede ještě větev do německého Norimberku.

³⁵ Projekt 23: Gdaňsk – Varšava – (odbočka Žilina – Bratislava) – Brno – Vídeň

³⁶ Projekt 25: Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň

vyjednaváče³⁷, a byla velice náročná, i přesto se České republice podařilo prosadit projekty do transevropské dopravní sítě. Vyjednáváním pomohl i summit Visegrádské skupiny³⁸, který se konal v Bratislavě v roce 2003, kde se ministři dopravy jednotlivých zemí shodli na podpoře transevropských dopravních sítí. Zároveň byly vytvořeny pracovní skupiny, které měly komunikovat mezi sebou a vyjednávat s Bruslem. Ministři se zde také dohodli na koordinovaném postupu v segmentu transevropských dopravních sítí tak, aby jejich vyjednávací síla vzrostla (Spálovský 2003).

Dopravní síť zde byla zastaralá, proto každý projekt, který byl zařazen, lze považovat za úspěšný. Hlavním úspěchem České republiky bylo zařazení železničního koridoru z Prahy přes Ostravu až do slovenských Košic. Druhým projektem, jenž byl zařazen do 30 prioritních projektů, bylo silniční spojení Zlína a Žiliny. Za úspěch by se dalo považovat i přidání železniční větve z Prahy do Norimberku do hlavního projektu číslo 22. Úspěchem bylo také zařazení druhé větve, která vedla z Prahy přes České Budějovice až do rakouského Lince, i přesto, že zpočátku tato část v projektu číslo 22 zařazena nebyla, kvůli odporu Rakouska (Sosna 2012). Po přesvědčení Rakouska a spoluprací s Německem se podařilo tuto část doplnit (Sedmidubský, Vančura 2005: 40). Zde můžeme vidět, že Česká republika dokáže prosazovat své zájmy na evropské úrovni. Díky spolupráci s Německem mohla česká strana překonat odpor Rakouska a koridor mohl být zařazen.

České republice se ovšem nevyhnuly ani neúspěchy na evropské úrovni. Projektem, který se nepodařilo zařadit do transevropské dopravní sítě, bylo vysokorychlostní železniční spojení Ústí nad Labem a Drážďan. Tento nedostatek se již také podařilo vyřešit při transformaci v roce 2015 a tento projekt je nyní ve fázi studie. Další neúspěch na evropské úrovni je nezařazení severní dálniční cesty. Tato soustava dálnic měla být alternativou k v té době již přetížené D1. Zahrnovat měla dálnici D11-R35-R47 (Sosna 2012). Vybudováním severní cesty by se velmi ulevilo problematickému spojení. Zároveň by byla možnost dálnici D1 opravit mnohem rychleji a bez nezbytných omezení. Nezařazení severní varianty je tedy největším nedostatkem,

³⁷ Hlavním vyjednaváčem byl mezi lety 1998-2003

³⁸ Visegrádská skupina je skupina čtyř zemí (České republiky, Polska, Maďarska a Slovenska). Tyto země se v severomaďarském městě Visegrad dohodly na společné cestě k evropské integraci (visegradgroup.eu)

který se nepodařilo vyjednat. Pokud by se to podařilo³⁹, tak dálniční síť by dokázala propojit nejvýznamnější česká města pomocí více než jedné dálnice⁴⁰.

V roce 2015 proběhla revize transevropských dopravních sítí a Česká republika byla zahrnuta do tří z devíti transevropských dopravních koridorů. Prvním koridorem je Baltsko-jaderský koridor, který vede z polských přístavů Gdaňsk a Gdyně a ze Štetína a Svinoústí přes Českou republiku či Slovensko východním Rakouskem do slovinského přístavu Koper a italských přístavů Terst, Benátky a Ravenna. Jedná se o multimodální koridor, přičemž jak železniční, tak silniční doprava vzájemně navazuje na přístavní města. Co se České republiky týče, zasahuje zde tento koridor pouze železniční tratí na trase Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň, přičemž chybí vystavět spojení Ostrava-Brno.

Druhým koridorem, který zasahuje na území České republiky, je koridor Východ-východní středomoří. Vede z německých přístavů Brémy, Hamburk a Rostock přes Českou republiku a Slovensko (s jednou odbočkou přes Rakousko) a dále přes Maďarsko do rumunského přístavu Constanta, bulharského přístavu Burgas, který je spojený s Tureckem, do řeckých přístavů Soluň a Pireus, odkud je „mořskou dálnicí“ spojen s Kyprem. Tento koridor je také multimodální a zahrnuje v sobě nejen silniční a železniční koridory, ale také napojení na letiště a přístavy v jednotlivých městech. Celkově je v koridoru Východ-východní středomoří zahrnuto sedm projektů a mezi nejvýznamnější z nich patří vysokorychlostní trať vedoucí z Prahy do Drážďan. Tento projekt je zatím ve fázi studie, ale pokud by se podařilo ho dokončit, tak by se jednalo o první vysokorychlostní železnici na českém území. Dalším projektem, který je nyní ve fázi studie, je splavnost Labe od Pardubic po Hamburk (ec.europa.eu b).

Posledním koridorem je Rýnsko-dunajský koridor, propojující Štrasburk a Mannheim prostřednictvím dvou paralelních os v jižním Německu, z nichž jedna vede podél řek Mohan a Dunaj a druhá přes města Stuttgart a Mnichov s odbočkou do Prahy a Žiliny až na slovensko-ukrajinskou hranici a dále pak pokračuje přes Rakousko, Slovensko a Maďarsko do rumunských přístavů Constanta a Galati. Jak je již z názvu patrné, tak tento koridor mimo propojení silniční, železniční a letecké dopravy, zároveň přidává do multimodální sítě ještě vnitrozemskou lodní dopravu.

³⁹ Plány na vybudování severní dálniční cesty jsou v plánech České republiky minimálně již od 90. let.

⁴⁰ V současné době je spojení pouze pomocí D1.

Přes Českou republiku vedou čtyři přeshraniční úseky. Ty sice nepatří do žádného z koridorů, ale jsou zahrnuty do transevropské dopravní sítě. Silničním úsekem je spojení mezi Zlínem a slovenskou Žilinou. Co se týče železničního spojení, tak jsou zde v plánu koridory, které by spojily Prahu s Norimberkem a Mnichovem⁴¹. Prostředky na transevropské dopravní koridory se čerpají z Operačního programu doprava II.

Důležitým prvkem, který napomáhá čerpání dotací, je fungující státní aparát, jež by měl zajišťovat jednoduchou a efektivní spolupráci mezi státem a žadateli o projekty. V rámci společné dopravní politiky má v České republice hlavní slovo Vláda České republiky, která přijímá jednotlivé dopravní koncepce a návrhy. Zodpovědným orgánem na vládní úrovni je Ministerstvo dopravy, pod které přímo spadá i Operační program doprava, rozdělující dotace na jednotlivé projekty. Společně s Operačním programem doprava se ve výstavbě dopravních staveb angažuje Státní fond dopravní infrastruktury. Tito dva aktéři jsou hlavními institucemi, přes které vedou finanční prostředky na jednotlivé projekty. Státní fond dopravní infrastruktury dodává finanční prostředky z národního rozpočtu. Po alokaci finančních prostředků jak ze státní kasy, tak z evropských fondů se tyto prostředky přerozdělují jednotlivým institucím. Tyto instituce následně již vypisují projekty, které jsou následně realizovány. V rámci transevropských dopravních sítí se jedná o Správu železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic. Tyto státní instituce také podléhají ministerstvu dopravy.

Ministerstvo dopravy, které má na starosti dopravní odvětví v České republice, využívá k realizaci transevropských dopravních sítí především dva odbory: 1) Odbor plánování a strategie, který vede vyjednávání jak na vnitrostátní, tak na evropské úrovni⁴²; 2) Odbor fondů EU, který má na starosti čerpání finančních prostředků přes Operační program doprava a řídicí funkci nad tímto operačním projektem. Odbor fondů se dělí na pět částí⁴³, zajišťující bezproblémový průběh čerpání finančních prostředků.

⁴¹Na území České republiky se realizují, nebo jsou ve fázi studie, další čtyři projekty, které nejsou zahrnuty do transevropských dopravních koridorů. Jedná se například o vysokorychlostní železnici z Prahy do Lince, která je ve fázi studie. Práce již probíhají na silničním spojení Hradec Králové – Nowa Sól (ec.europa.eu b).

⁴²Vyjednávání na evropské a mezinárodní úrovni jsou koordinována ve spolupráci s odborem mezinárodním.

⁴³Oddělení metodik, koordinace a evaluace projektů; Oddělení přípravy projektů; Oddělení platem a monitoring projektů; Oddělení kontrol a nesrovnalostí a Oddělení technické pomoci a podpůrných činností operačních programů.

Dalším důležitým prvkem, jenž utváří transevropské dopravní sítě, jsou jednotlivé dokumenty, podle nichž by měla Česká republika postupovat, jsou zde vytyčeny cíle a plány na výstavbu infrastruktury. Nejdůležitějším dokumentem, přijatým v analyzovaném období přijat, byl Národní rozvojový plán České republiky 2007-2013. V tomto dokumentu se Česká republika zavazuje k dostavbě čtyř tranzitních železničních koridorů, které mají zlepšit železniční odvětví na českém území, a zároveň přispět k vybudování transevropské dopravní sítě. I přestože výstavba těchto koridorů probíhala, tak ani v roce 2016 není plnohodnotně dokončen ani jeden.

Národní rozvojový plán vytvořil také SWOT analýzu⁴⁴, kde se jako silná stránka České republiky jeví mimo jiné i skutečnost, že v České republice je hustá infrastruktura síť. Za slabou stránku je zde považována především nekvalitnost a zastaralost. Problémem je také nedobudovaná transevropská dopravní síť. Největší mezery jsou v této analýze v železniční oblasti (Národní rozvojový plán 2006: 113, 117). Další dokument, který pomáhá vytvářet koncepci dopravy, je Česká dopravní politika 2005-2013. Mimo jiné vytyčil základní cíle, které mají být vytvořeny. Co se týče železniční dopravy, tak je zde brán zřetel na dostavbu tranzitních železničních koridorů, a to především na koridory s číslem III a IV. Siliční doprava má dle tohoto dokumentu vystavět napojení všech krajů na dálniční síť (Česká dopravní politika 2005-2013: 25). Poslední, a pro transevropské dopravní sítě nejpodrobnější, je Operační program doprava na léta 2007-2013. Mimo projekty, jež byly zmíněny v předchozích koncepcích, se plánuje postavit pražský okruh⁴⁵ a dostavět již v té době rozběhlé programy na téměř všech dálnicích⁴⁶ (Operační program doprava pro léta 2007-2013: 30).

Na příkladu České republiky je možno vidět pozitivní vliv Evropské unie na výstavbě dálnice D5 z Prahy do Německa. Bez aktivního přístupu Evropské unie by tento projekt nezískal politickou podporu a stal by se z něj jen další projekt na výstavbu dálnice bez jasné koncepce a s dokončením až po mnoha letech od jeho zahájení. Dalším pozitivním přínosem transevropských dopravních sítí jsou bezesporu investice z evropských fondů. Z pozice České republiky, která je čistým příjemcem, jsou tyto

⁴⁴ Tato analýza vytvoří silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby popřípadě klady a zápory

⁴⁵ Do 31.12.2015

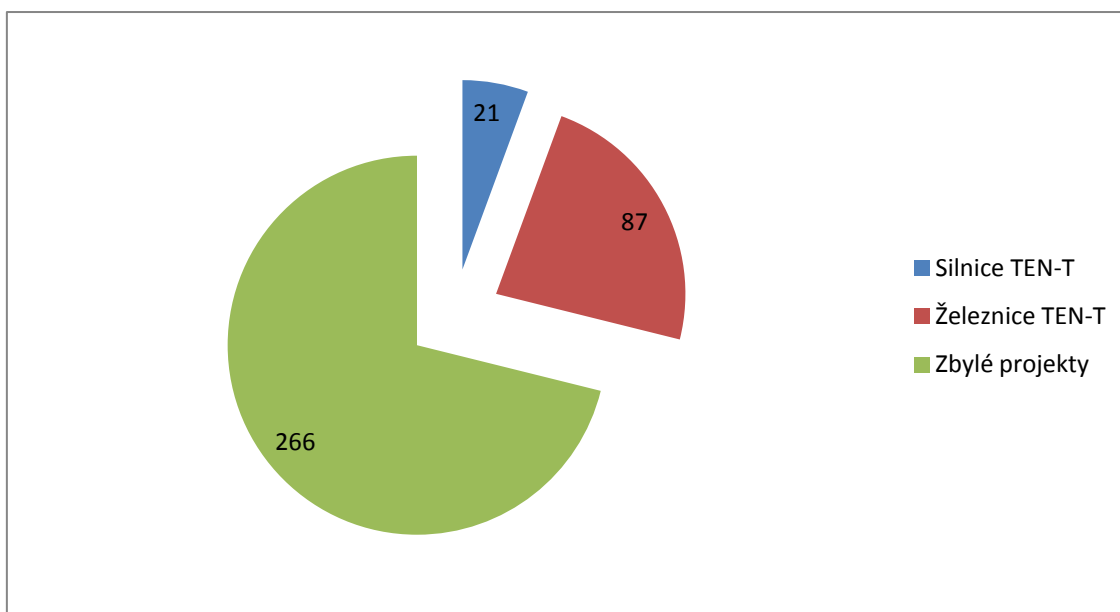
⁴⁶ Vyjma dálnice D1

finanční alokace velmi přínosné. Zejména v železniční oblasti a nutnosti vybudovat tranzitní železniční koridory. Bez podpory železnice ze strany Evropské unie by v zdejším prostředí byl výrazně preferován silniční sektor. Dálniční síť zde nebyla a doposud není plně rozvinutá. Oproti tomu železniční síť je velmi hustá a i s problémy, které přináší její zastaralost je provozuschopná. Provozeroschopnost ale neznamená efektivitu. Takže méně efektivní železniční síť by postupem času ztrácela svoji potřebnost.

3.2. Analýza projektů TEN-T ve finančním rámci 2007-2013

V Operačním programu doprava se mezi lety 2007-2013⁴⁷ uskutečnilo 374 projektů a 87 z nich jich bylo v rámci Prioritní osy 1: Modernizace železniční sítě TEN-T, Oblast podpory 1.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T. Další projekty, které byly v tomto období realizovány, patří do Prioritní osy 2: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T, Oblast podpory 2.2 Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T. V silničním sektoru se realizovalo celkem 21 projektů.

Graf č. 3: Počty projektů TEN-T



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

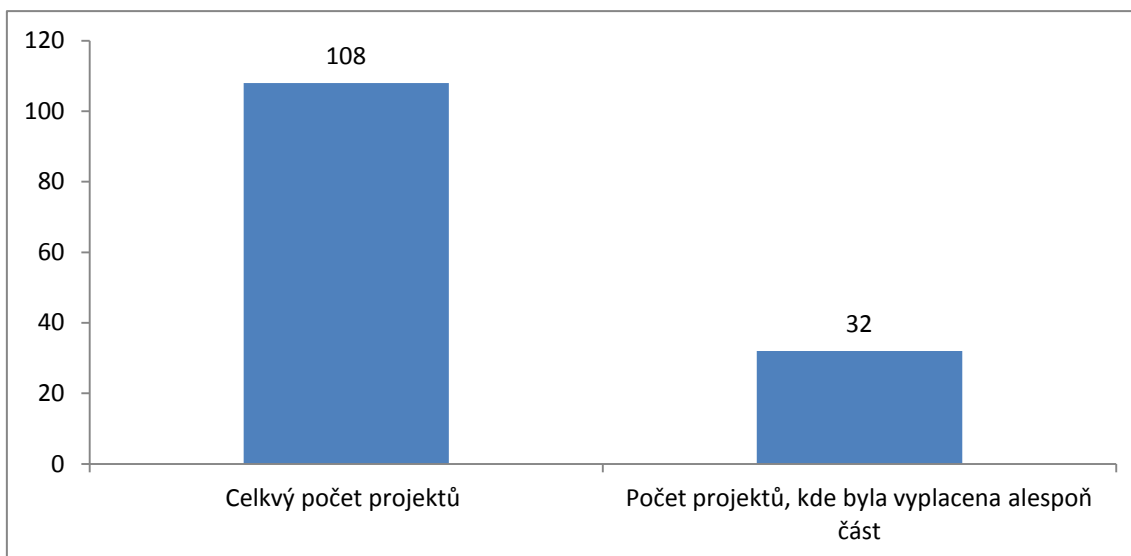
⁴⁷ Tento finanční rámec má ještě tzv. dobíhací období v délce dva roky (N+2). Tudíž projekty, které byly schváleny ve výše zmíněném programovém období měli být hotovy k 31.12.2015.

Ve zbylých projektech jsou všechny ostatní projekty Operačního programu doprava, které se uskutečnily v období 2007-2013, ale nebyly zahrnuty v síti TEN-T. Jedná se o celkem další čtyři prioritní osy. Jak je možné vidět, tak železniční programy převýšily ty silniční více než čtyřnásobně, což je zapříčiněno především tím, že dva ze tří koridorů jsou železniční.

Více než jedna čtvrtina ze všech projektů byla plánována na transevropské dopravní síť. V železničním odvětví bylo naplánováno 87 projektů, tento počet je však nedostatečný pro dokončení základní koncepce železničních koridorů, kterou si Česká republika vytyčila v roce 2007. Ani do konce roku 2015, tedy již v dobíhacím období, nejsou dobudovány čtyři základní tranzitní železniční koridory a ani v nejbližším období dvou až tří let se tento závazek nepodaří splnit. Česká republika měla dostatečné množství času i prostředků, aby tyto koridory vytvořila. Bohužel se jí tento cíl naplnit nepodařilo. V silničním odvětví se uskutečnilo 21 projektů. I v tomto případě se nepodařilo splnit ani základní koncepci, která byla přijata. Pražský okruh, jehož část byla již uvedena do provozu, není vystavěn ani z poloviny. Jen na jeho dokončení by byly potřeba nejméně dalších tři projekty (okruhprahy.cz). V současné době se zahájení poslední části okruhu plánuje až na rok 2023, což je více než osm let poté, co měl být původně vybudován. Obdobná situace je na chybějícím úseku dálnice D8 mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem. Již v roce 2007 chybělo dostavět pouze 17 km z celé dálnice. V současné době stále není dálnice zprovozněna. Kvůli neúměrně dlouhému časovému intervalu na tento úsek nebyly čerpány žádné finanční prostředky z fondů. Dalším projektem, který ani nebyl realizován, je dálniční spojení Brna a Vídně. Jak v roce 2007, tak i v současnosti končí dálnice u jihomoravských Pohořelic a stále zbývá dostavět na českém území 17 km. Lze tedy říci, že celkový počet 108 projektů v České republice je nedostatečný. Počet projektů by měl být vyšší, aby bylo možné plánované koncepce uskutečnit.

Transevropské dopravní síť v Operačním programu doprava zahrnují celkem 108 projektů. Vyplácení peněz ale začalo pouze u 32 z nich. U železniční infrastruktury v rámci transevropských dopravních sítí se jednalo o 24 projektů. Silniční síť je zastoupena 8 projekty.

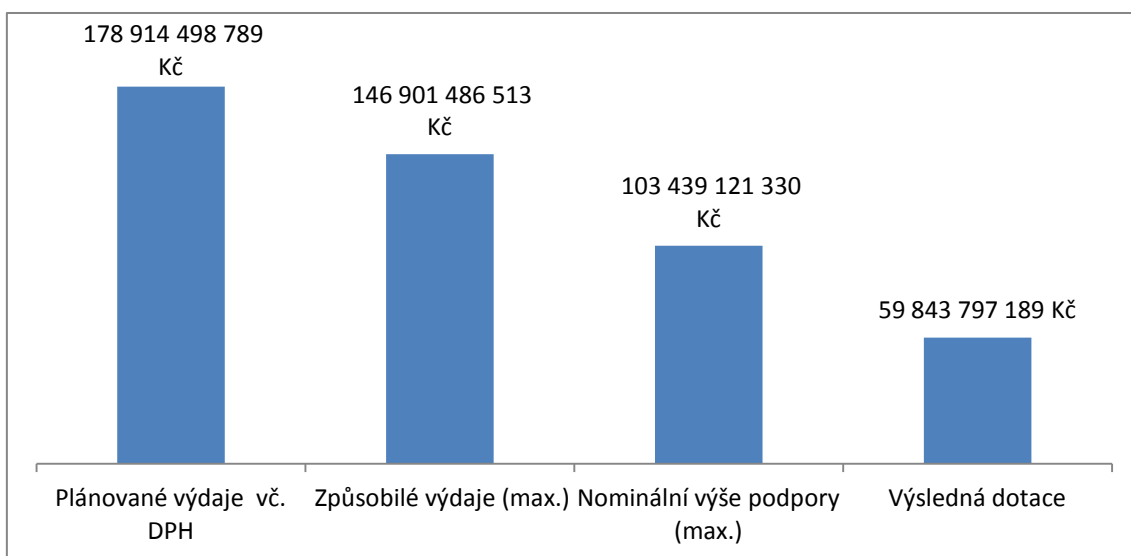
Graf č. 4: Počet projektů TEN-T 2007-2013



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Celkem byly projekty transevropské dopravní sítě na roky 2007-2013 vyčísleny na 178 914 498 789 Kč a to včetně DPH. Z evropského rozpočtu byly vyčleněny dotace ve výši 103 439 121 330 Kč. K 1. dubnu 2016 bylo z těchto prostředků vyčerpáno 59 843 797 189 Kč. V této souhrnné částce jsou započítány dotace, které byly již poskytnuty, ale Evropská komise některé projekty dosud neschválila. Takže by se mohlo stát, že dotace budou muset být vráceny.

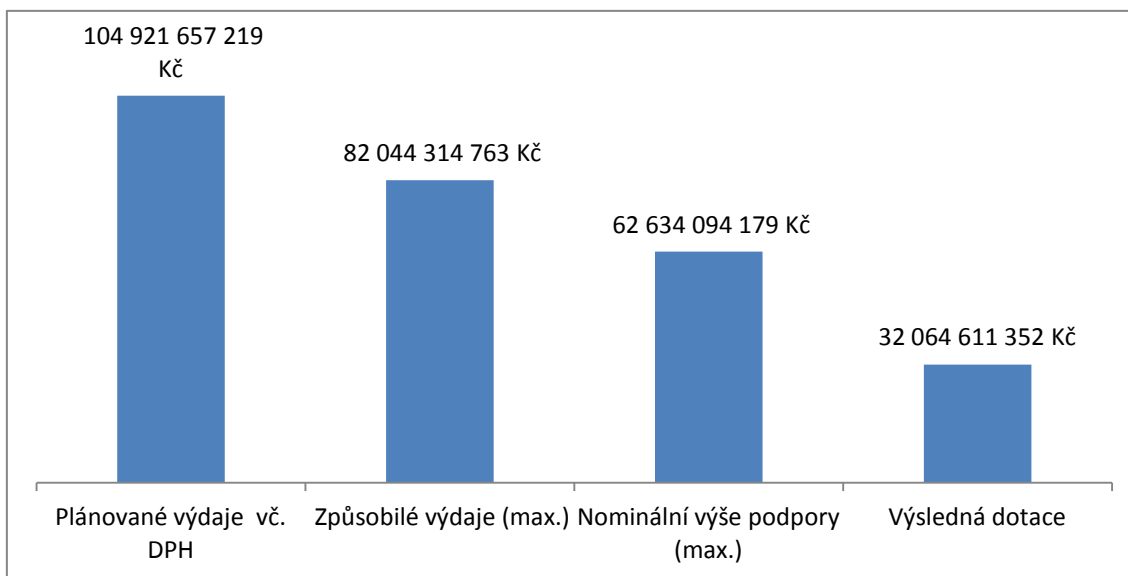
Graf č. 5: Souhrn finančního rámce TEN-T 2007-2013 v Operačním programu doprava



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Dalším problémem je fakt, že velké množství projektů bylo již postaveno, ale jejich dokončení proběhlo ke konci roku 2015. Z toho vyplývá, že se stále čerpají dotace z programového období 2007-2013. Proto by celková výsledná suma měla být vyšší⁴⁸. Všechny finanční prostředky směřovaly do České republiky z Fondu soudržnosti a v železničním sektoru byla příjemcem Správa železniční dopravní cesty.

Graf č. 6: Souhrnné finanční prostředky v oblasti železnic TEN-T 2007-2013



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

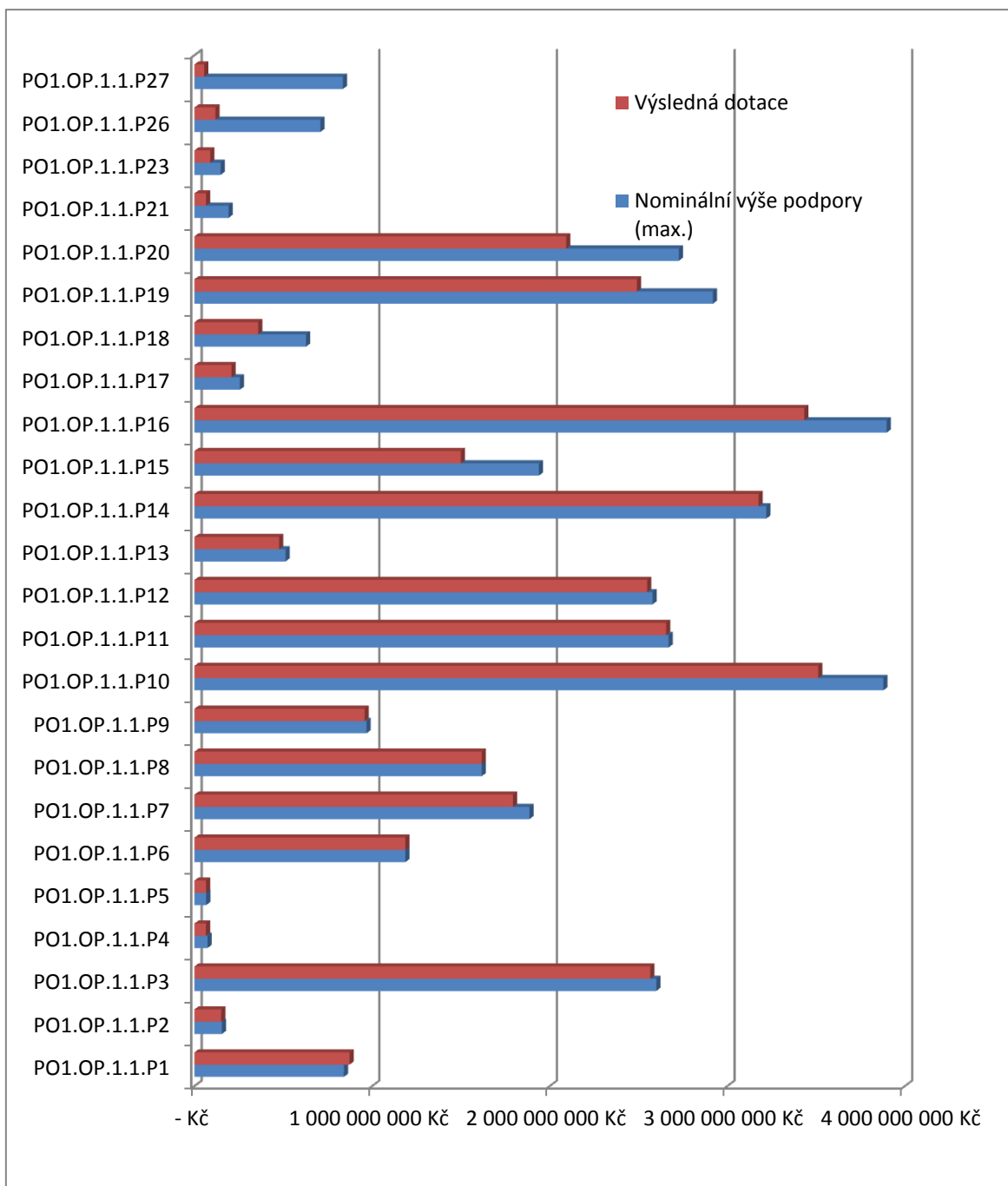
Z grafu číslo šest je možno vyčíst, že v současné době je dočerpána pouze polovina prostředků, jež byly vyčleněny. Co se týče celkového rozpočtu, tak výše podpory ze strany Evropské unie by za předpokladu, že se podaří vyčerpat všechny peníze, činila téměř 3/5 všech nákladů. Operační program doprava stále jedná o proplacení finančních prostředků. Evropské unie. Jelikož existují i projekty, které již dostaly nějaké finance, ale jsou stále v realizaci, není toto konečný výsledek čerpání dotací.

Největší dotaci čerpal projekt PO1.OP.1.1.P10 Optimalizace trati st.hranice SR-Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší. Celková dotace činí více než tři a půl miliardy korun, i přesto, že plánovaná dotace byla o téměř 300 milionů korun vyšší. Jedná se o celkově nejnákladnější projekt. Na druhém místě je projekt PO1.OP.1.1.P16

⁴⁸ Například modernizace železniční stanice Olomouc měla být dokončena k 31.12.2015. Je tedy nyní ve fázi, kdy by měly být dotace vyplaceny. K 01.04.2016 ovšem tyto dotace ještě vyplaceny nebyly.

Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy. V tomto případě výše vyčerpané dotace přesahuje 3,4 miliardy korun. Ani zde se ovšem nepodařilo vyčerpat dotaci v plné míře, která byla stanovena na 3,8 miliard korun. Pouze ve dvou případech se podařilo vyčerpat evropské peníze v plné míře: projekt PO1.OP.1.1.P6 Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad - Lichkov st.hranice, 1.stavba Letohrad (mimo) - Lichkov st.hranice, kde plánovaná a zároveň i vyčerpaná dotace činí více než 1,1 miliardy korun, a projekt PO1.OP.1.1.P8 Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. Stavba, kde se dotační prostředky z Evropské Unie pohybují v souhrnné výši více než 1,6 miliardy korun. Pouze jediný projekt si vyžádal více peněz, než bylo původně plánováno. Jedná se o projekt PO1.OP.1.1.P1 Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hranice - České Budějovice. Původní plán počítal s dotací ve výši 840 milionů korun, ale výsledná částka nakonec přesahovala 870 milionů korun (viz graf).

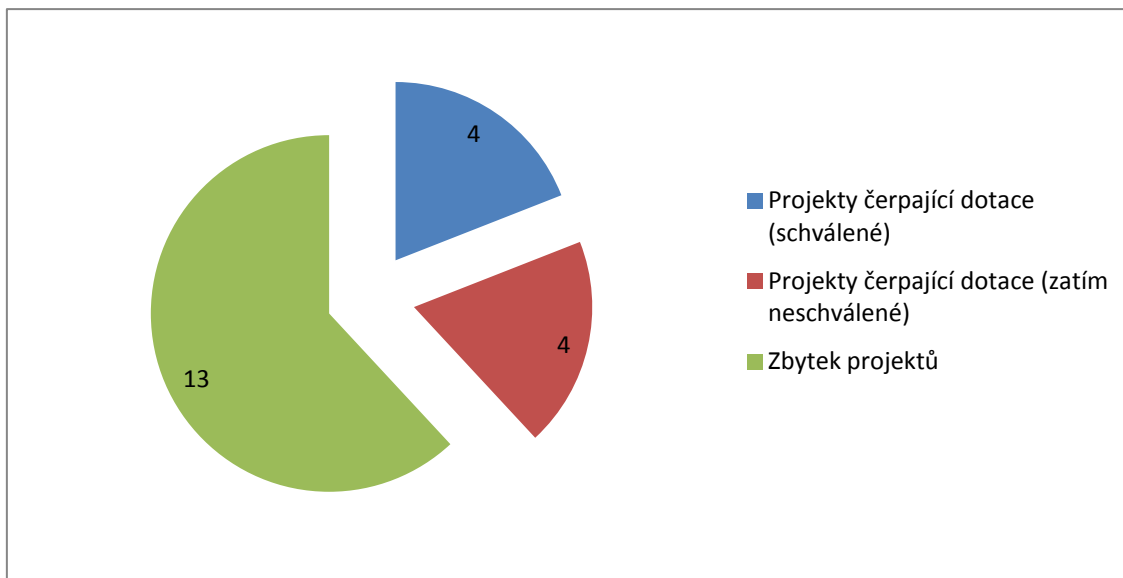
Graf č. 7: Výsledky čerpání dotací (železnice)



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Pokud jde o silniční síť, tak do transevropské dopravní sítě bylo zahrnuto 21 projektů a u 8 z nich začalo čerpání dotací. V současné době však 4 z nich ještě nejsou schváleny Evropskou komisí.

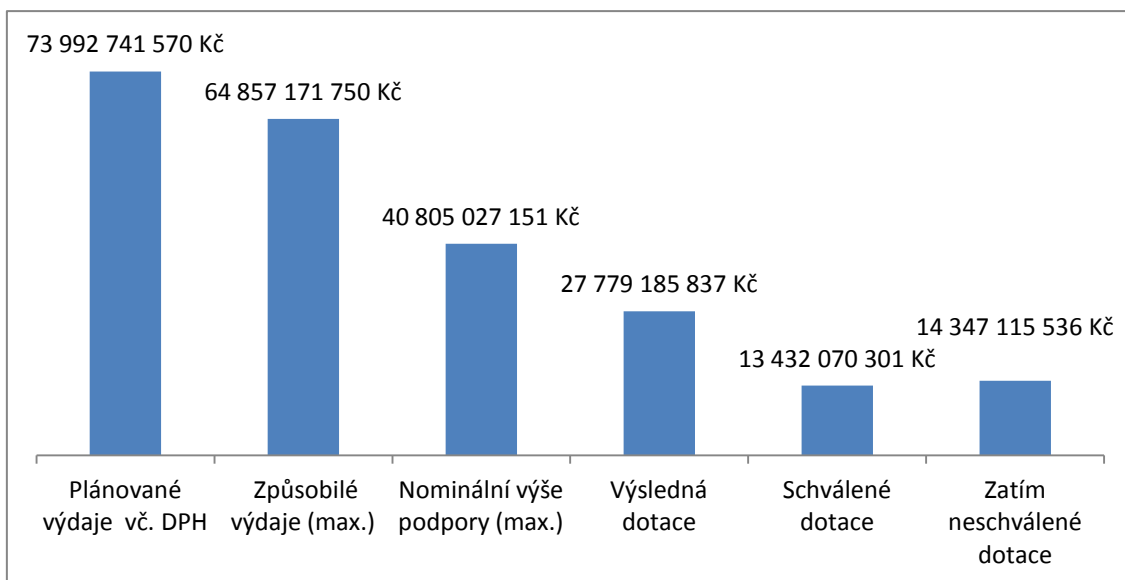
Graf č. 8: Počty projektů TEN-T (silnice)



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Graf číslo devět ukazuje rozložení celkových finančních výdajů a prostředků. Na modernizaci a výstavbu silniční transevropské dopravní sítě bylo pro ČR vyčleněno z prostředků Evropské unie více než 40 miliard korun. Podařilo se zde vyčerpat 27 miliard korun, což je procentuálně více než v železniční oblasti. Problém v silniční oblasti je, že více než 14 miliard korun, které již byly proplaceny České republice, může stále být vráceno do rozpočtu Evropské unie. U těchto projektů zatím Česká republika respektive Operační program doprava nemá potřebný souhlas Evropské komise. Pokud by se tento souhlas nepodařilo získat, hrozí, že bude muset Česká republika dotace vrátit.

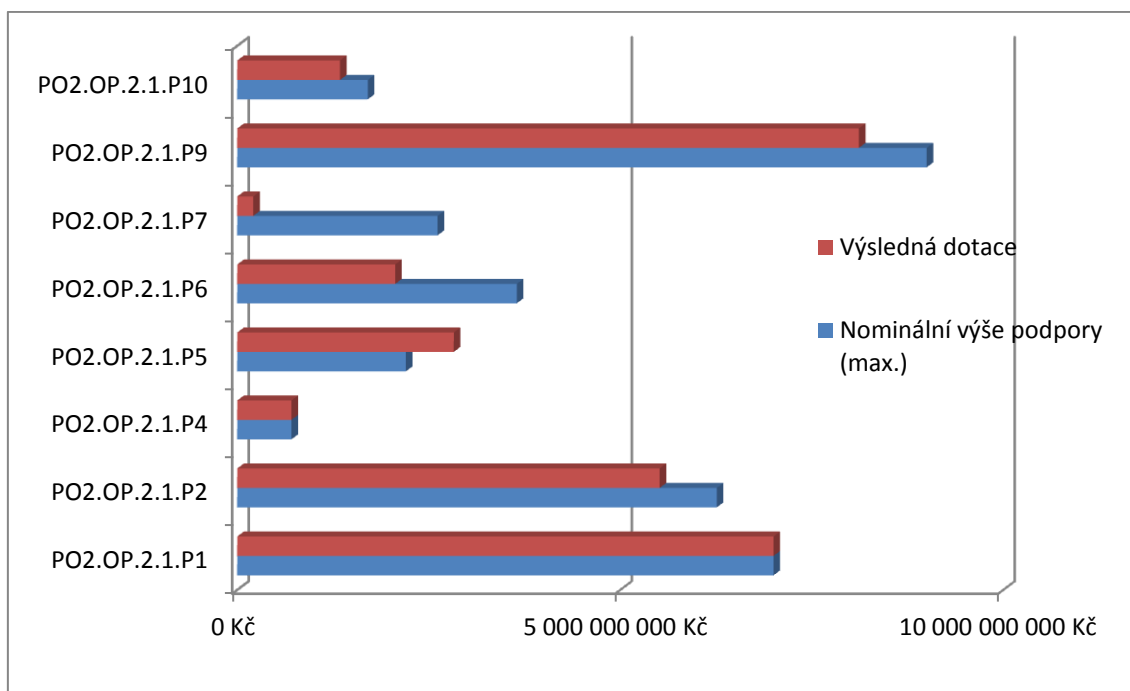
Graf č. 9: Souhrnné finanční prostředky v silniční oblasti TEN-T 2007-2013



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Projekty, které dosud nebyly schváleny komisí a již bylo započato čerpání dotací, jsou následující: 1) PO2.OP.2.1.P5 Silniční okruh kolem Prahy - Stavba 512: dálnice D1 – Vestec, 2) PO2.OP.2.1.P6 Silniční okruh kolem Prahy - Stavba 513: Lahovice – Vestec, 3) PO2.OP.2.1.P9 Dálnice D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí a 4) PO2.OP.2.1.P10 R 35 Bílý Kostel - Hrádek nad Nisou.

Graf č. 10: Výsledky čerpání dotací (dálnice a silnice)



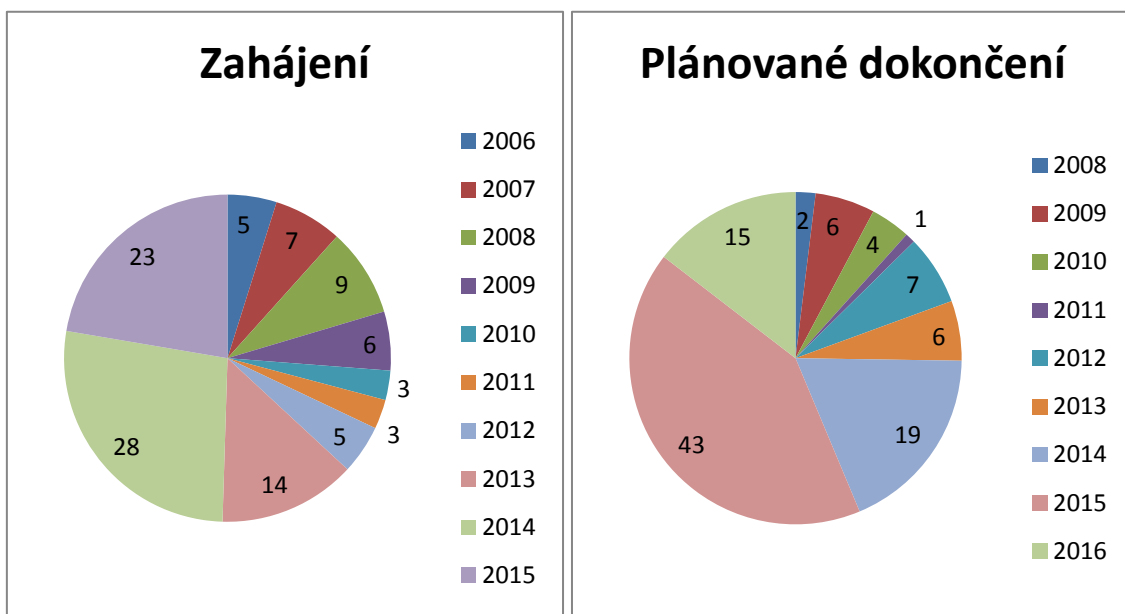
Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Vycházíme-li z předpokladu, že se podaří získat schválení Evropské komise u projektů, které jimi zatím nedisponují, a finanční prostředky nebudou muset být vráceny, tak průběh financování projektů v ČR bude následující: Největším projektem v rámci silniční části transevropské dopravní sítě mezi lety 2007-2013 je projekt s názvem PO2.OP.2.1.P9 Dálnice D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí. Plánovaná dotace zde lehce převyšovala 9 miliard korun a v současné době je v tomto projektu vyčerpáno více než 8,1 miliard korun, což znamená, že stále zbývá téměř miliarda, která by měla být vyčerpána. Druhým největším projektem je PO2.OP.2.1.P1 Rychlostní silnice R6 - úsek Jenišov - Kamenný Dvůr, kde se podařilo vyčerpat všechny finanční prostředky, jejichž výše činila více než 7 miliard korun. Třetím projektem, kde se podařilo vyčerpat nejvíce finančních prostředků je projekt PO2.OP.2.1.P2 D1, stavba 0135 Kroměříž-Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka-Hulín. Zde se podařilo použít více než 5,5 miliardy korun. Celkové množství ale mohlo být o téměř 700 milionů vyšší. Podobně jak na železnici, tak i v silničním sektoru se prozatím pouze u jediného projektu podařilo vyčerpat více, než bylo původně v plánu. Jedná se o projekt PO2.OP.2.1.P5 Silniční okruh kolem

Prahy - Stavba 512: dálnice D1 – Vestec, ve kterém bylo vyčerpáno o 600 milionů více, než bylo původně v plánu; výsledná dotace tedy činila přes 2,8 miliardy korun.

Jelikož zde byla již několikrát věnována pozornost časovému rozložení projektů, je nutné toto téma rozebrat podrobněji. Finanční rámec, který trval mezi lety 2007-2013 obsahoval celkem 108 projektů. Na následujících grafech je možné vidět, kdy byly projekty zahájeny a kdy měly být dokončeny.

Graf č. 11 a 12: Rozdělení projektů podle roku zahájení a plánovaného dokončení



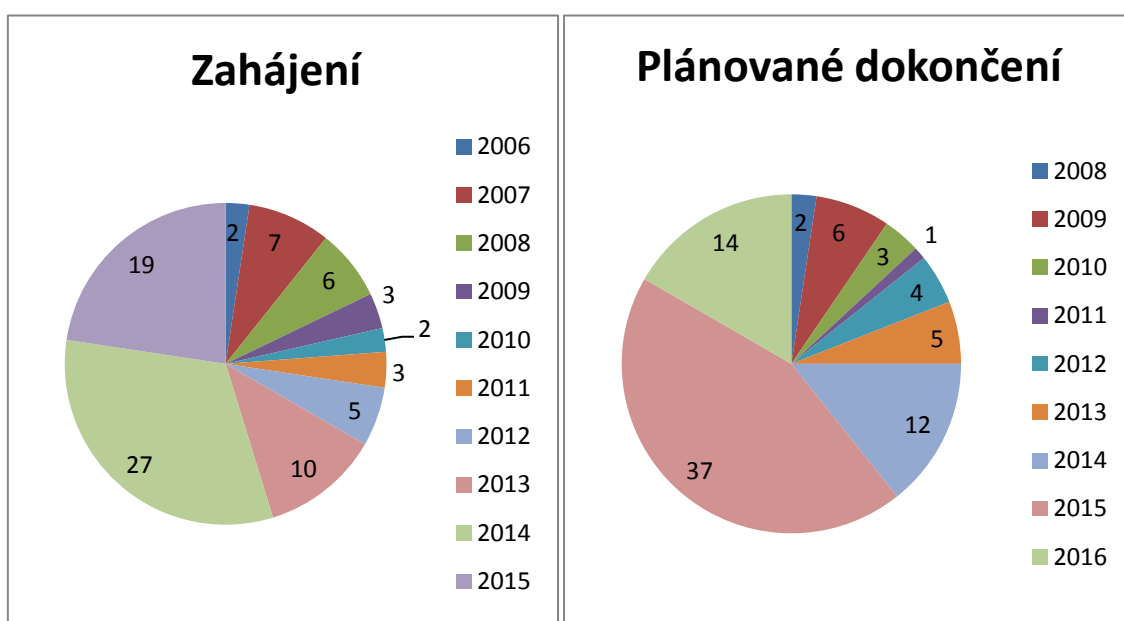
Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

Sečteme-li všechna čísla v rámci programového období, dojdeme k výsledku 103 projektů. Tento nepoměr vůči 108 celkovým projektům vychází ze skutečnosti, že 5 projektů bylo sice statisticky zahrnuto do celkového množství, ale jejich realizace nezačala. Statisticky tedy mají svou hodnotu, ale reálně je logicky nemůžeme mezi zahájené projekty počítat.

Nejvíce projektů bylo zahájeno v roce 2014, tedy prakticky již během dobíhacího období po skončení finančního rámce. Druhý největší počet projektů byl započat během roku 2015. Zarážející je také fakt, že pokud sečteme roky 2014 a 2015, zjistíme, že více než třetina projektů, byla během dobíhacího období i vyhlášena. Jasně se zde ukazuje, že Česká republika nečerpala finanční prostředky rovnoměrně během celého období, ale snažila se je dočerpat na poslední chvíli. Ještě více alarmující je

plánované dokončení projektů. Na rok 2016, tedy již po skončení i dobíhacího období, je plánováno dokončení 15 projektů. Celkově se v dobíhacím období mělo dokončit 62 projektů, což je nesmírné množství. Vezmeme-li do úvahy roky 2014, 2015 a 2016, tak projekty, jež měly být v těchto letech hotovy, tvoří více než tři čtvrtiny celkové počtu. V řádném období finančního rámce se tedy plánovaně měla vybudovat pouze jedna čtvrtina. Na následujících grafech můžeme vidět, jak vypadalo zahájení a plánované dokončení projektů v železničním sektoru.

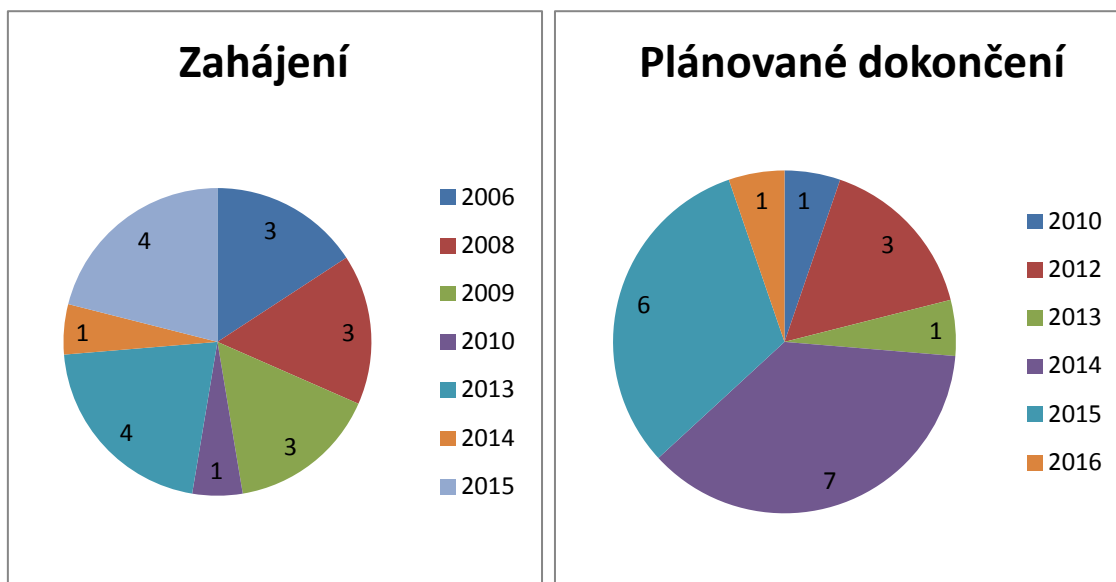
Graf č. 13 a 14: Rozdělení projektů podle roku zahájení a plánovaného dokončení - železnice



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

V železničním sektoru bylo zahájeno 84 projektů, z nichž téměř polovina byla vyhlášena v dobíhacím období. První projekty měly být dokončeny v roce 2008. Celkově se během řádného období finančního rámce podařilo dokončit pouze 21 projektů. Zbylých 63 projektů mělo být dle plánu vystavěno během dobíhacího období nebo dokonce až v roce 2016. V grafu číslo 15 a 16 můžeme vidět, jak vypadala časová situace v silničním odvětví.

Graf č. 15 a 16: Rozdělení projektů podle roku zahájení a plánovaného dokončení – silnice

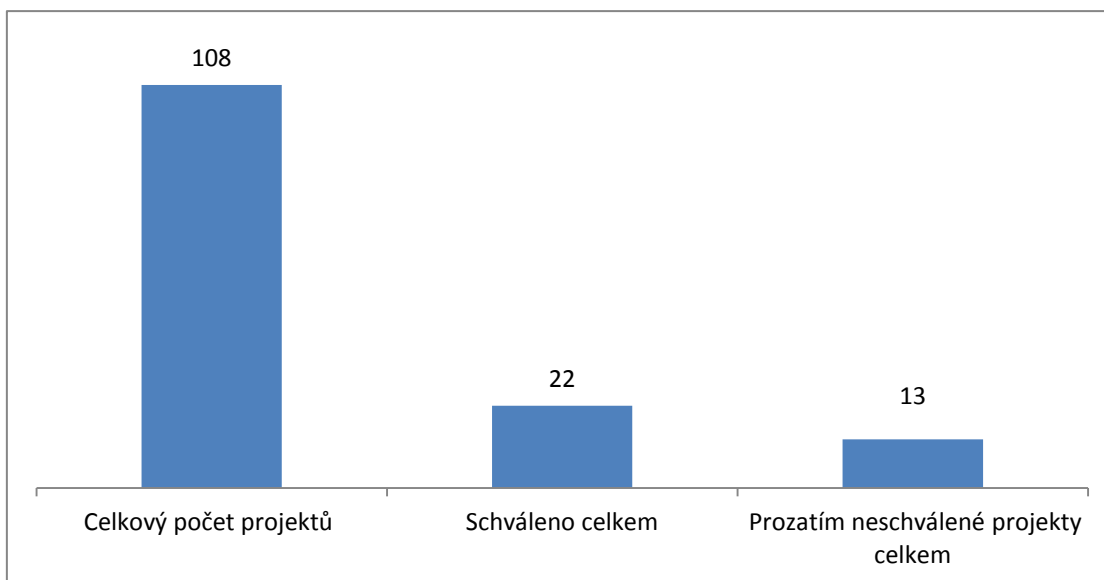


Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

U silniční dopravy není, co se týče zahájení projektů, situace tak závažná oproti situaci na železnici, kde projekty zahájené v dobíhacím období měly podstatně větší zastoupení. Zde se jedná pouze o pět projektů. Problém v silniční dopravě ovšem nastává u plánovaného dokončení. Jak zde můžeme vidět, první projekt měl být dokončen v roce 2010. Plánované dokončení projektů během dobíhacího období a dokonce i po něm bylo stanoveno u 14 projektů. Z toho vyplývá, že z celkových 19 projektů mělo být 74 % dokončeno až po roce 2013.

Poslední část této kapitoly bude věnována počtům schválených a neschválených projektů ve finančním rámci 2007-2013. V grafu číslo 17 z celkových 108 projektů bylo zatím Evropskou komisí schváleno 22 projektů, což je skutečně velmi málo vzhledem k faktu, že finanční rámec byl již ukončen. Navíc Evropská komise vydala negativní stanovisko u 13 projektů. Tyto projekty se nyní snaží Operační program doprava opravit podle požadavků Evropské komise. Zbytek projektů je buď ve schvalovací fázi, nebo ještě nebyly podklady pro vyplacení dotací dodány. Tento stav je způsoben především tím, že u velkého množství projektů bylo dokončení plánováno na rok 2015, popřípadě dokonce i na rok 2016.

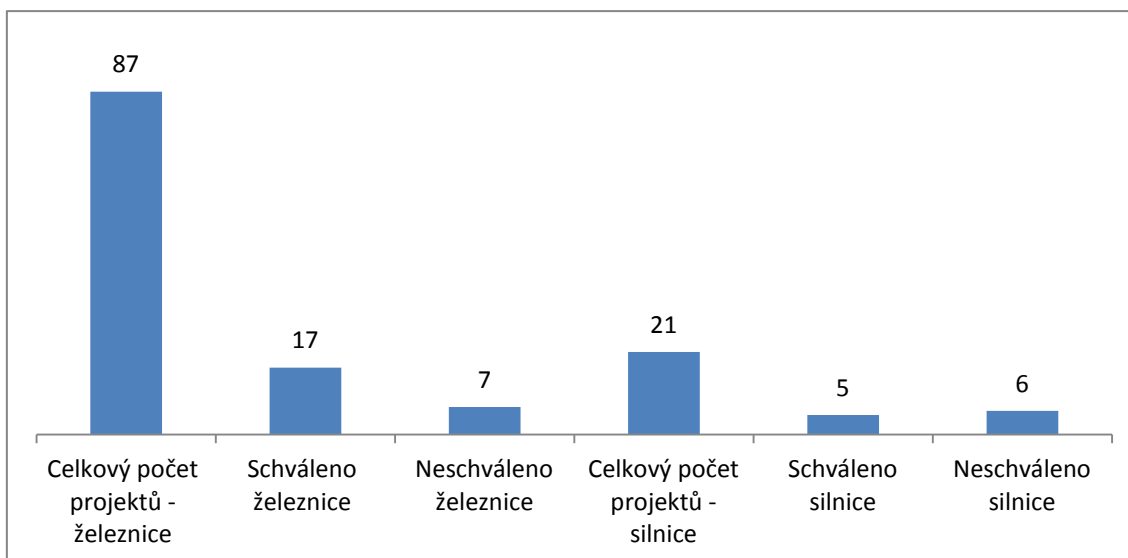
Graf č. 17: Schválené a neschválené projekty



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

V grafu číslo 18 můžeme vidět počty schválených a neschválených projektů jak na železnici, tak na silnici. Kladné stanovisko Evropské komise zatím získalo 17 projektů. I železniční sektor má prozatím projekty, které nebyly schváleny. Jelikož ale v nich, na rozdíl od silniční části, ještě nebyly čerpány finanční prostředky, tak nebylo relevantní je zmiňovat. V těchto sedmi neschválených projektech se jedná o částku přesahující hodnotu 10 miliard korun, které ještě mohou být vyčerpány. Silniční sektor má celkově šest neschválených projektů. Ze čtyř projektů již bylo započato čerpání finančních prostředků, a proto jim byla věnována pozornost výše. Zbylé dva projekty mají hodnotu téměř 1,4 miliardy korun. Po započtení projektů, které mají negativní stanovisko Evropské komise, ale už u nich začalo čerpání finančních prostředků, přesahuje hodnotu 18 miliard korun.

Graf č. 18: Schválené a neschválené počty projektů (Silnice i Železnice)



Zdroj: www.opd.cz; Zpracování: Autor

V současné době se jedná o dalším přísunu peněz z evropských fondů. Jednání stále pokračují, a proto částky nejsou konečné. Problémem je, že velké množství projektů bylo dokončeno těsně před koncem dvouletého dobíhacího období. Proto by se tedy mohlo zdát, že Česká republika je v čerpání dotací málo úspěšná. Z celkových 108 projektů se začaly čerpat dotace pouze u 32 z nich. Zároveň ale ještě není jisté, zda se nebudou muset některé finanční prostředky v silniční síti transevropské dopravní sítě vracet. U železniční sítě jsou neschválené projekty také. V těchto případech ovšem ještě ani nezačalo čerpání finančních prostředků. Z toho vyplývá, že by bylo mnohem lepší čerpat dotace průběžně během celého finančního období a nenechávat dokončování projektů na konec finančního rámce a během dobíhacího období.

Tato časová tíseň způsobila, že v následujícím finančním období let 2014-20200 ještě nebyla vypsána ani jedna výzva na výstavbu jakéhokoliv projektu v rámci tohoto programu (web.opd.cz). V období, které běží již více než dva roky, zatím Operační program doprava II nenašel kapacity pro to, aby se mohly čerpat finanční prostředky z aktuálního finančního rámce. Může se tedy stát, že na konci současného finančního období v roce 2020 nastane stejná situace jako v roce 2013, kdy se dočerpávaly finanční prostředky v období dobíhacím.

Aspekty, které brání čerpání dotací je politická a finanční nestabilita. Jen mezi lety 2007 a 2015 se na ministerstvu dopravy vystřídal deset ministrů. Funkční období jednoho ministra je tedy méně než jeden rok. Nejdéle ve funkci byl Aleš Řebíček (2006-2009). Jelikož je ministerstvo dopravy silným rezortem⁴⁹, tak politický tlak hraje ve výběru ministra důležitou roli. Nejvíce byla tato skutečnost pozorovatelná po volbách v roce 2010, kdy se ministrem dopravy stal Vít Bárta. S jeho působením na ministerstvu je spojeno také zastavení dotací v roce 2011 kvůli špatnému stavu jednotlivých programů. Vyhlášení reagovalo na zprávu Evropské komise a Evropského účetního dvora, která kritizovala Českou republiku za problémy související se zadáváním veřejných zakázek. Hlavní nedostatky byly spatřovány v obcházení výběrového řízení, kdy byly zakázky záměrně rozměňovány na menší částky tak, aby se nemuselo vypisovat výběrové řízení. Dalším bodem, který byl kritizován, jsou vícepráce⁵⁰, které zvyšovaly celkovou cenu projektu. V neposlední řadě byla kritizována i korupce. Tyto důvody vedly k nízké míře alokace finančních zdrojů. Problémovým bodem je také byrokratická zátěž; dotační systém je komplikovaný, navíc se v něm často mění podmínky a jsou vyžadovány nejrůznější přílohy, které proces ještě zpomalují. Tyto komplikace také vedou k tomu, že proces vyplacení finančních prostředků je složitý a nepřehledný. (Brown, Zimmermannová 2012: 12). Česká republika měla dobrý potenciál k vyčerpání finančních zdrojů, ale kvůli problémům jak politickým, tak technickým svůj potenciál nedokázala plně využít.

Finanční nestabilita se projevila během ekonomické krize, která naplno zasáhla Českou republiku v roce 2009, kdy české hospodářství zažilo velký propad. V státní správě proběhly škrty a těmto úsporám se nevyhnulo ani ministerstvo dopravy. Ještě v krizovém roce byla výdajová stránka rozpočtu na úrovni 68 miliard korun. Ale již v roce 2011 se částka propadla na 42 miliard a o rok později o další čtyři miliardy korun. Rok 2011 byl tedy z pohledu transevropských dopravních sítí velmi kritický. Nejen, že bylo pozastaveno čerpání dotací, ale i rozpočet byl velmi omezen, z čehož vyplývá, že se nedostávalo finančních prostředků na jednotlivé stavby a projekty.

⁴⁹ Má k dispozici velké finanční prostředky.

⁵⁰ Vícepráce jsou činnosti, které nebyly zahrnuty v zakázce ani v sjednané ceně (stavebnistandarty.cz)

Závěr

Tato práce je vedena jako případová studie zaměřená na Českou republiku v rámci transevropských dopravních sítí a na její schopnost čerpat evropské prostředky na transevropské dopravní síť v daném období. Vedlejší analýza se zabývala dynamikou transevropských dopravních sítí jako celku. Podařilo se zachytit vývoj společné dopravní politiky a transevropských dopravních sítí. Tato práce přinesla shrnutí aktuálního stavu čerpání dotací a jeho největších problémů. Nevyzkoumáno ovšem zůstává, jak alokace všech prostředků dopadne. V současnosti je tedy relativně krátká doba, vzhledem k okolnostem, které čerpání finančních prostředků provázelo, na to, aby mohl být finanční rámec analyzován jako celek.

Výzkumné otázky tedy byly následující:

1. Jaký prodělala dopravní politika vývoj od svého vzniku do současné podoby a jaké jsou výhledy do budoucna?
2. Jaká je dynamika projektu transevropských dopravních sítí?
3. Jaká je pozice a potenciál České republiky v rámci projektu transevropských dopravních sítí a jak probíhalo čerpání finančních prostředků z Operačního programu doprava mezi lety 2007 – 2013?

V první kapitole se bakalářská práce snažila zodpovědět otázku ohledně vývoje společné dopravní politiky a také výhledu do budoucna. Dopravní politika prodělala velké množství změn. Od svého počátku v roce 1957 se téměř nevyvíjela. Změna nastala až v 80. letech. Největším mezníkem ve vývoji bylo bezesporu vydání bílé knihy v roce 2001. Tento dokument poprvé jasně a přehledně formuloval jednotlivé priority a aspekty dopravní politiky. Samotná společná dopravní politika má velké množství úspěchů, mezi které se dá zajisté zařadit liberalizace trhu. Liberalizace byla úspěšně provedena, jak v silniční dopravě, tak v dopravě letecké. Plně liberalizována ještě není železniční doprava a vytvoření plnohodnotného jednotného železničního trhu je jedním z neaktuálnějších témat společné dopravní politiky.

Druhou otázkou, které se bakalářská práce věnovala, je dynamika transevropských dopravních sítí. Součástí společné dopravní politiky se staly již při jejich založení v Maastrichtské smlouvě. Celkově tato smlouva založila kromě

dopravních také sítě komunikační a energetické. Dopravní sítě, kterým je tato práce věnována především, jsou utvářeny od roku 1994, kdy proběhl summit v Essenu a především od roku 1996, kdy byly schváleny Evropským parlamentem a Radou. Nejvýznamnější rokem byl rok 2004 a vytvoření 30 transevropských dopravních projektů. Po přistoupení zemí střední a východní Evropy se z transevropských dopravních sítí stal významný prvek integrace, který měl a má pomoci lépe propojit staré a nové země Evropské unie. Dalším projektem, který pomohl vytvořit společné evropské dopravní sítě, byl projekt T.I.N.A. Zde země Evropské unie a země střední a východní Evropy konzultovaly jednotlivé požadavky a kroky ve výstavbě své infrastruktury. Další změnou, která začala vydáním Zelené knihy v roce 2009 a skončila v roce 2015, bylo vytvoření devíti transevropských dopravních koridorů. Tento proces vytvořil základní a doplňkovou dopravní síť. Všechny tyto kroky pomohly Evropské unii vytvořit alespoň z části fungující infrastrukturu. Dynamičnost vývoje je z celkového pohledu poměrně velká, jelikož transevropské dopravní sítě, potažmo i celá Evropská unie, dokáže reagovat na aktuální problémy a výzvy. Jako jeden z úspěchů, který by se dal zmínit je vytvoření globální družicové sítě Galileo. Přestože tento projekt není přímo zaměřen na budování dopravní infrastruktury, tak jeho příklad ukazuje, jaké mají transevropské dopravní sítě široké zaměření.

Posledním a nejobsáhlejším problémem, je postavení České republiky v transevropských dopravních sítích a čerpání finančních prostředků mezi lety 2007-2013. Česká republika se již před přistoupením do Evropské unie snažila zařadit do transevropské dopravní sítě. Přístupová jednání ohledně těchto sítí vrcholila těsně před vstupem. Společně se zeměmi visegrádské čtyřky se shodli na nutné spolupráci ve vyjednávání. Největším úspěchem České republiky ve vyjednávání o projektech v rámci transevropské dopravní sítě je zařazení silničního a železničního spojení mezi Prahou a Lincem. V tomto projektu se České republice spoluprací s Německem podařilo přesvědčit Rakousko o výhodnosti projektu. Neúspěchem je ovšem nezařazení severní dálniční cesty. Podařilo-li by severní dálniční cestu zařadit, Česká republika by mělapokryté téměř celé dálniční spojení v rámci transevropské dopravní sítě.

Co se týče čerpání finančních prostředků z evropských fondů, tak zde jsou v současnosti velké problémy a není jisté, že budou úspěšně vyřešeny. Stále chybí

dočerpání z Fondu soudržnosti, který financoval všechny stavby transevropské dopravní sítě, více než 40 miliard korun z celkové částky přesahující 103 miliard korun. Zároveň je nutné podotknout, že v silničním sektoru jsou projekty, jež nemají potřebné schválení Evropskou komisí v celkové hodnotě 14 miliard korun. Jisté finanční prostředky, které Česká republika vyčerpala, jsou na úrovni 45 miliard, což není ani polovina plánované částky. Komplikací, které vedly k tomuto stavu, je vícero. Nejvýznamnějším z nich je bezesporu časové rozložení projektů. Nejvíce projektů bylo plánováno na roky 2014 a 2015, z čehož vyplývá, že tyto projekty ještě nejsou buď dokončené, nebo jsou ve stádiu vyřizování.

Se zahájením velkého množství projektů v dobíhacím období souvisí další problémy, které vyvstaly během čerpání dotací. Nejvíce ovlivňujícím faktorem bylo zastavení alokace finančních prostředků v Operačním programu doprava v roce 2011, což byla reakce na zprávu Evropského účetního dvora. V této zprávě je Česká republika a Operační program doprava kritizován za nedostatečnou kvalitu projektů a dokumentace. Dalšími kritizovanými body, jsou například vícepráce neúměrně zvyšující původně plánovaný rozpočet, obcházení výběrového řízení, kdy se zakázky rozměňovaly na menší částky, tak aby nemuselo být vypsáno. V neposlední řadě zde byly vlivy ekonomické a politické. Ekonomickými vlivy je myšleno především to, že po roce 2010 byl rozpočet dopravy seškrtnán téměř na polovinu, a tudíž nebyly finanční prostředky na výstavbu. Z toho logicky vyplývá, že pokud Česká republika nestaví, nemá Evropská unie co proplácet. Politickým faktorem je především to, že na ministerstvu dopravy se vystřídal velké množství ministrů. Za posledních devět let jich bylo deset. Každý nový ministr si s sebou přinese svoji agendu, která nemusí korespondovat s agendou předchozího ministra. S tím souvisí také byrokratická zátěž, která čerpání projektů provází. Jsou vyžadovány stále nové přílohy, což celý proces prodlužuje a komplikuje. Pokud se České republice tyto nedostatky nepodaří vyřešit, tak stav čerpání dotačních prostředků bude obdobně problematický i v následujícím finančním rámci 2014-2020.

Dalším možným výzkumem na téma transevropských dopravních sítí by se mohl zabývat analýzou celého Operačního programu doprava a ne pouze jeho dvou částí. Jelikož zde existují další čtyři prioritní osy se svými vlastními projekty, tak dat

k analýze je velké množství. Následně by se mohla porovnávat úspěšnost, jak mezi jednotlivými prioritními osami, tak i mezi operačními programy, které jsou pod správou jiných ministerstev. Další výzkum by tedy měl probíhat až po dokončení všech projektů a jejich proplacení případně neproplacení. V tomto případě velmi záleží na tom, jak budou jednotlivé projektové dokumentace dodávány. Otázkou tedy zůstává, kolik finančních prostředků se podaří alokovat do České republiky a zodpovědět ji bude možné až v následujících letech.

Literatura:

„Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010“ *edice.cd.cz*, 2001. (online, Pdf).
Dostupné z: <<http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/BILAKNIH.pdf>>
(18.02.2016).

„Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ *mdcr.cz*, 2011. (online, Pdf) Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB419D21-15A1-411B-89C8-64495DF0F76C/0/com2011_0144bilaknihadoprpolitiky.pdf> (22.02.2016).

„Bílá kniha: Budoucí rozvoj společné dopravní politiky“ *Czp.cuni.cz*, 2003. (online).
Dostupné z <http://www.czp.cuni.cz/info/EU/Doprava/bila_kniha.htm> (15.02.2016).

Brown, Lenka, Lucie, Zimmermannová. 2012. *Problematika čerpání prostředků ze strukturálních fondů v České republice: Překážky limitující plynulé čerpání z fondů* (online). Dostupné z: <http://nf.vse.cz/wp-content/uploads/fewpp_article-cerpani-SF-zimmermannova-brown.pdf> (18.04.2016).

„Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013“ *mdcr.cz*, 2005 (online, Pdf).
Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCCR20052013_UZweb.pdf> (17.04.2016).

Drahotský, Ivo, Pavel, Šaradín. 2003. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice.

„Infrastructure – TEN-T – ConnectingEurope“. 2013. Evropská komise (online).
Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ten-t-corridors_en.htm> (04.04.2016).

ec.europa.eu a, „Horizon 2020“ (online). Dostupné z: <<http://ec.europa.eu/inea/en/horizon-2020>> (04.04.2016).

ec.europa.eu b, „Transevropská dopravní síť, dopravní síť Česká republika“, (online, Pdf). Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/cz_cs.pdf> (04.04.2016).

Fojtíková, Lenka, Marian, Lebieczik. 2008. *Společné politiky EU. Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Praha: C. H. Beck.

Giorgi, Liana, Michael, Schmit. 2002. *European Transport Policy – historical and forward looking perspective*(on-line). Dostupné z: <<http://www.spaef.com/file.php?id=864..>>(23.03.2016).

„Harmonogram výstavby SOKP“ *okruhprahy.cz*, (online). Dostupné z: <<http://www.okruhprahy.cz/harmonogram-vystavby>> (17.04.2016).

„Historie V4“ *visegradgroup.eu*, (online). Dostupné z: <<http://www.visegradgroup.eu/historie/historie-v4>> (17.04.2016).

„Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe“ *European Comision*, (online). Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ten-t-corridors_en.htm> (27.03.2016).

Kalina, Michal. 2014. „Projekt vysokorychlostní tratě do Lince brzdí plány středočeských obcí“ *iDnes.cz*, 23. 01. 2014 (online). Dostupné z: <http://praha.idnes.cz/stavba-zeleznicniho-koridoru-praha-linec-f15-/praha-zpravy.aspx?c=A140123_2025285_praha-zpravy_mav> (12.03.2016).

Kocourek, Vojtěch. 2006. „Současnost a budoucnost železnic ČR v evropském kontextu“ *Urbanismus a územní rozvoj* 2 (3), 2-6. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2006/2006-03/01_soucastnost.pdf>.

Kužník, Jan. 2015. „Evropská navigace se pomalu blíží. Galileo má 10 satelitů, chybí ještě 20“ *technet.idnes.cz*, 11.09.2015(online). Dostupné z: <http://technet.idnes.cz/evropska-navigace-se-pomalublizi-galileo-ma-10-satelitu-chybi-jeste-20-1gx-/kratke-zpravy.aspx?c=A150911_140827_tec-kratke-zpravy_kuz> (02.04.2016).

Lafontaine, Francine, Laura, Malaguzzi, Valeri. 2008. „Thederegulationofinternationaltrucking in theEuropean Union: form and effect“ *J RegularEcon*35 (1): 19-44

Mocková, Denisa. 2008. „Společná dopravní politika ES a bílá kniha“ Příspěvek přednesený na konferenci *MEDZINÁRODNÁ VEDECKÁ KONFERENCIA GLOBALIZÁCIA A JEJ SOCIÁLNO-*

EKONOMICKÉ DŮSLEDKY '08. Žilina. (online, Pdf). Dostupné z: <<http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/mockova.pdf>> (10.02.2016).

„Návrh národního rozvojového plánu České republiky“ *strukturalni-fondy.cz*, 2006(online, Pdf). Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/923285ce-892f-4458-a23a-c257f867523a/Navrh-Narodniho-rozvojoveho-planu-Ceske-republiky_923285ce-892f-4458-a23a-c257f867523a.pdf?ext=.pdf> (17.04.2016).

Nugent, Neill. 2006. *The Government and Politics of the European Union*. Durham: Duke University Press.

„Operační program doprava na léta 2007-2013“ *opd.cz*, 2007 (online, Pdf). Dostupné z: <<http://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=75>> (17.04.2016).

„Projekty“ *web.opd.cz*, (online). Dostupné z: <<http://web.opd.cz/project/>> (15.04.2016).

„Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (TTE)“ *consilium.europa.eu*, (online). Dostupné z: <<http://www.consilium.europa.eu/cs/council-eu/configurations/tte/>> (20.02.2016).

Sedmidubský, Vít, Miroslav, Vančura. 2005. „Transevropské dopravní sítě“ Pp. 40-42 in *Proměny středoevropského prostoru* (online) Brno: Ústav územního rozvoje. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2005/2005-01/30_AUUP.pdf> (17.04.2016).

Sedmidubský, Vít, Miroslav, Vančura. 2009. „Rozvoj Transevropských dopravních sítí“ *silnice-zeleznice.cz*, 10.08.2009 (on-line). Dostupné z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/>> (27.03.2016).

Seidenglanz, Daniel. 2006. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova univerzita.

„SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ *eur-lex.europa.eu*, (online). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0314&from=CS>> (25.03.2016).

Sosna, Luděk. 2012. „ČR a transevropská dopravní síť (TEN-T)“ *top-expo.cz*, 05.01.2012 (on-line). Dostupné z: <http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/ten-2012/prednasky/sosna_ludek.pdf> (17.04.2016).

Spálovský, Luboš. 2003. „Ministři dopravy V4 v Bratislavě deklarovali podporu kombinované dopravě“ *dopravniklub.enc.cz*, 10.04.2003 (online). Dostupné z: <<http://dopravniklub.ecn.cz/tisk.shtml?x=138553>> (17.04.2016).

Stevens, Handley. 2004. *Transport policy in the European Union*. New York: Palgrave Macmillan.

„Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky“ *eur-lex.europa.eu*, 2009. (Online, Pdf). Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>> (27.03.2016).

Zelený, Lubomír. 2004. *Rozvoj dopravy v světě*. Praha: Nakladatelství Oeconomica.

Přílohy

Příloha č. 1: Jmenovitý seznam Prioritní osy 1; 1 Modernizace železniční sítě TEN-T, Oblast podpory 1.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T.(Projekty, které nejsou schváleny jsou označeny červeně)(Data aktuální k 01.04.2016)

<u>Kód projektu</u>	Název projektu	Plánované výdaje včetně DPH	Způsobilé výdaje (max.)	Nominální výše podpory (max.)	Výsledná dotace
PO1.OP.1.1.P1	Optimalizace trati Horní Dvořiště st.hranice - České Budějovice	1 520 673 573 Kč	1 181 842 444 Kč	841 525 002 Kč	873 972 487 Kč
PO1.OP.1.1.P2	Rekonstrukce koleje a výhybek v žst. Česká Kubice	225 063 510 Kč	184 260 435 Kč	155 055 156 Kč	150 712 503 Kč
PO1.OP.1.1.P3	Optimalizace trati Benešov u Prahy - Strančice	4 887 370 687 Kč	3 706 235 000 Kč	2 600 257 413 Kč	2 566 841 783 Kč
PO1.OP.1.1.P4	Rekonstrukce kolejí č.1 a 2 v km 224,391-226,018 trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice	108 116 880 Kč	90 854 521 Kč	73 365 026 Kč	64 912 401 Kč
PO1.OP.1.1.P5	Rekonstrukce koleje č.2 v km 30,650 - 38,616 tratě Brno - Havlíčkův Brod	111 466 785 Kč	93 669 567 Kč	66 083 880 Kč	65 739 915 Kč
PO1.OP.1.1.P6	Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad - Lichkov st.hr., 1.stavba Letohrad (mimo) - Lichkov st.hr.	1 913 619 853 Kč	1 458 643 115 Kč	1 187 773 089 Kč	1 187 773 089 Kč
PO1.OP.1.1.P7	Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 1.část, úsek Doubí u Tábora - Tábor	3 645 400 780 Kč	2 688 293 994 Kč	1 886 080 182 Kč	1 793 834 235 Kč
PO1.OP.1.1.P8	Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba	3 022 584 893 Kč	2 259 974 470 Kč	1 617 271 630 Kč	1 617 271 630 Kč
PO1.OP.1.1.P9	Modernizace západní části žst. Praha hl.n.,2.část,nást.l-IV	1 764 393 514 Kč	1 355 466 971 Kč	969 185 993 Kč	958 547 310 Kč

PO1.OP.1.1.P10	Optimalizace trati st.hr.SR-Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší	6 921 002 461 Kč	4 910 718 621 Kč	3 879 001 191 Kč	3 512 710 432 Kč
PO1.OP.1.1.P11	Optimalizace trati Planá u Mar.Lázní (mimo) - Cheb (mimo)	4 832 768 860 Kč	3 654 116 215 Kč	2 670 537 753 Kč	2 655 502 198 Kč
PO1.OP.1.1.P12	Optimalizace trati Stříbro - Planá	5 340 307 904 Kč	3 529 289 858 Kč	2 579 310 907 Kč	2 548 624 039 Kč
PO1.OP.1.1.P13	Optimalizace trati Č.Velenice - Veselí nad Lužnicí - 1. stavba	1 035 379 275 Kč	769 178 291 Kč	512 907 314 Kč	476 989 313 Kč
PO1.OP.1.1.P14	Optimalizace trati Beroun - Zbiroh	5 546 756 633 Kč	4 178 918 753 Kč	3 220 316 579 Kč	3 176 425 703 Kč
PO1.OP.1.1.P15	Optimalizace trati Bystřice nad Olší - Český Těšín	3 412 201 554 Kč	2 455 803 201 Kč	1 939 851 227 Kč	1 500 301 546 Kč
PO1.OP.1.1.P16	Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy	7 271 184 948 Kč	5 473 694 298 Kč	3 897 516 656 Kč	3 434 019 760 Kč
PO1.OP.1.1.P17	Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č.1 a 2 v km 22,480-23,610 a kol. č.1 v km 21,110-27,261 trati Horní Lideč - st.hr. SR	407 720 508 Kč	312 057 319 Kč	256 389 413 Kč	208 554 749 Kč
PO1.OP.1.1.P18	Modernizace trati České Budějovice - Nemanice I	1 215 235 597 Kč	882 199 692 Kč	628 165 879 Kč	359 034 688 Kč
PO1.OP.1.1.P19	Optimalizace trati Zbiroh - Rokycany	5 386 626 062 Kč	3 788 059 581 Kč	2 919 116 594 Kč	2 491 584 825 Kč
PO1.OP.1.1.P20	Rekonstrukce žst. Přerov, 1.stavba	4 488 607 791 Kč	3 440 790 977 Kč	2 727 118 279 Kč	2 093 320 289 Kč
PO1.OP.1.1.P21	Rekonstrukce R110 kV a T 110 kV trakční měnirny Pečky	308 158 000 Kč	238 196 000 Kč	192 282 530 Kč	65 661 800 Kč
PO1.OP.1.1.P22	Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí-II.část, úsek Horusice-Veselí nad Lužnicí	1 946 428 004 Kč	1 448 867 405 Kč	1 094 590 346 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P23	Rekonstrukce koleje č.1 v km 30,650 - 38,616 tratě Brno -	227 127 582 Kč	178 295 025 Kč	147 549 830 Kč	89 148 613 Kč

	Havlíčkův Brod				
PO1.OP.1.1.P24	Modernizace trati Rokycany - Plzeň	7 326 302 015 Kč	4 473 335 731 Kč	3 419 440 199 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P25	Rekonstrukce žst. Olomouc	3 005 280 472 Kč	2 063 315 410 Kč	1 714 707 954 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P26	Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2.stavba	1 248 562 950 Kč	958 064 030 Kč	709 058 398 Kč	118 101 759 Kč
PO1.OP.1.1.P27	Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK	1 563 376 047 Kč	1 153 514 372 Kč	835 669 254 Kč	55 026 285 Kč
PO1.OP.1.1.P28	Rekonstrukce výhybek v žst. Křižanov - brodské zhlaví	91 411 636 Kč	64 423 003 Kč	54 628 129 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P29	Optimalizace trati Bystřice nad Olší - Český Těšín, 2. část - žst. Český Těšín	1 602 966 015 Kč	1 243 956 966 Kč	982 290 617 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P30	Modernizace trati Tábor - Sudoměřice u Tábora	2 333 583 115 Kč	1 592 693 970 Kč	1 203 248 440 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P31	Rekonstrukce R 110 kV TNS Nedakonice - 2. etapa	101 080 007 Kč	67 137 383 Kč	55 799 893 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P32	Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. - Soběslav	1 253 063 156 Kč	817 576 588 Kč	617 662 760 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P33	Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí	1 381 577 252 Kč	948 359 701 Kč	763 623 973 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P34	Výstavba trakční napájecí stanice Albrechtice	181 480 547 Kč	131 285 704 Kč	109 115 486 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P35	Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P36	Rekonstrukce koleje č.1 v km 34,120-35,300 trati Vsetín - Horní Lideč	111 841 875 Kč	81 418 836 Kč	68 430 903 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P37	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař	1 468 808 127 Kč	1 059 547 293 Kč	836 671 519 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P38	Optimalizace trati Praha-Bubeneč - Praha-Holešovice	1 124 555 262 Kč	825 612 447 Kč	687 103 574 Kč	0 Kč

PO1.OP.1.1.P39	Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly	2 666 906 931 Kč	1 888 850 031 Kč	1 571 967 105 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P40	Modernizace PZM a SZZ v obvodu ŽST Střelské Hoštice	40 302 495 Kč	30 172 222 Kč	25 646 388 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P41	Modernizace trati Ševětín-Veselí nad Lužnicí-I.část, úsek Ševětín - Horusice	1 206 483 115 Kč	867 584 398 Kč	655 442 661 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P42	Rekonstrukce kolej č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou	1 196 004 953 Kč	917 699 213 Kč	713 896 572 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P43	Rekonstrukce PZM v km 250, 568 trati Č. Budějovice - Plzeň a v km 0,156 trati Protivín - Zdice, ŽST Protivín	15 614 481 Kč	11 471 128 Kč	9 750 458 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P44	Rekonstrukce mostu v km 160,319 trati Chomutov – Cheb	87 879 952 Kč	63 923 691 Kč	49 727 517 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P45	Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště žst. Český Brod	115 976 058 Kč	82 491 308 Kč	67 866 836 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P46	Zvýšení trakčního výkonu TNS Ústí u Vsetína	290 986 313 Kč	210 238 888 Kč	173 842 331 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P47	Zvýšení trakčního výkonu TNS Ostrov nad Oslavou	305 523 200 Kč	227 972 390 Kč	190 462 952 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P48	Optimalizace trati Cheb (mimo) - státní hranice SRN, 1. stavba - I. Etapa	639 700 109 Kč	476 061 955 Kč	378 471 634 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P49	Zvýšení trakčního výkonu TNS Golčův Jeníkov	226 260 603 Kč	167 945 039 Kč	139 855 391 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P50	Rekonstrukce PZS vč. Povrchu v km 33,243 (P8055) na trati Valašské Meziříčí - Vsetín	24 034 097 Kč	18 703 332 Kč	15 897 832 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P51	Zvýšení trakčního výkonu TNS Střelná	375 448 423 Kč	281 699 204 Kč	239 444 323 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P52	Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí	282 086 363 Kč	209 005 363 Kč	174 741 023 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P53	Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví	2 608 230 925 Kč	1 872 079 551 Kč	1 341 120 348 Kč	0 Kč

PO1.OP.1.1.P54	Zvýšení trakčního výkonu TNS Havlíčkův Brod	358 538 020 Kč	266 946 690 Kč	222 911 163 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P55	Zvýšení trakčního výkonu TNS Říkovice	395 769 485 Kč	296 922 626 Kč	250 188 489 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P56	Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice (včetně) - Brno Židenice (mimo)	901 771 708 Kč	689 684 245 Kč	580 076 176 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P57	Modernizace přejezdů na trati České Budějovice - Summerau	27 598 215 Kč	20 317 951 Kč	17 270 258 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P58	Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Královo Pole - Kuřim	750 212 658 Kč	569 145 344 Kč	480 338 750 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P59	Zvýšení trakčního výkonu TNS Kerhartice (Ústí nad Orlicí)	301 312 447 Kč	213 933 452 Kč	181 843 434 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P60	Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice	682 532 705 Kč	504 169 449 Kč	338 378 367 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P61	Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová	383 133 445 Kč	291 479 364 Kč	247 509 701 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P62	Rekonstrukce PZS v km 15,200 v trati Ústí nad Labem západ - Bílina + úprava TZZ Ohníč - Úpořiny	18 867 330 Kč	14 394 280 Kč	12 235 138 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P63	Rekonstrukce nástupišť v ŽST Havlíčkův Brod	194 566 646 Kč	145 915 754 Kč	124 028 390 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P64	Instalace traťové části AVV - železniční síť TEN-T	204 413 245 Kč	153 676 843 Kč	130 625 316 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P65	Trať 072 Lysá n.L. - Ústí n.L., v úseku Litoměřice - Ústí n.L. Střekov	374 538 428 Kč	281 194 290 Kč	228 833 101 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P66	Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) - Brno Horní Heršpice (mimo)	293 624 996 Kč	213 085 423 Kč	180 543 017 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P67	Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Most	382 377 853 Kč	268 082 519 Kč	227 870 141 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P68	Trať 073 Ústí n.L. - Děčín, úsek Ústí n.L.-Střekov - Děčín východ	520 197 091 Kč	394 176 338 Kč	277 119 761 Kč	0 Kč

PO1.OP.1.1.P69	Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Oldřichov	322 127 710 Kč	223 431 385 Kč	189 916 677 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P70	Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Chomutov	396 553 089 Kč	286 138 998 Kč	243 218 148 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P71	Rekonstrukce mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) - Přerov	0 Kč	405 469 315 Kč	317 869 696 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P72	Trať 024 Ústí nad Orlicí - Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí - Letohrad	0 Kč	461 287 833 Kč	384 840 906 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P73	Trať 321 Opava východ - Ostrava - Havířov - Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice - Havířov	0 Kč	453 374 493 Kč	382 323 909 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P74	Trať 280 Hranice na Moravě - Střelná, úsek Valašské Meziříčí (mimo) - Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) - Horní Lideč (mimo)	0 Kč	572 377 251 Kč	477 422 727 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P75	Informační systém pro cestující v žst. Brno hl.n.	0 Kč	18 269 286 Kč	15 528 893 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P76	Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole	0 Kč	669 566 654 Kč	559 854 809 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P77	Zřízení bezbariérových přístupů v žst. Kuřim	0 Kč	6 166 162 Kč	5 241 237 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P78	Trať 340 Brno - Uherské Hradiště v úseku odb. Brno-Černovice - Brno-Slatina	0 Kč	345 440 101 Kč	292 390 865 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P79	Rekonstrukce PZS v km 247,813 trati Č.Budějovice - Plzeň	0 Kč	10 477 152 Kč	8 905 579 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P80	Rekonstrukce přejezdu v km 193,244 trati Chomutov - Cheb	0 Kč	11 639 221 Kč	9 893 337 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P81	Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK - Výstavba trakční transformovny Doudlevice	0 Kč	115 352 166 Kč	96 451 137 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P82	Trať 230 Kolín - Havlíčkův Brod, úsek Golčův Jeníkov - Víkaneč	0 Kč	539 257 661 Kč	449 797 511 Kč	0 Kč

PO1.OP.1.1.P83	Modernizace ŽST Karlovy Vary - výpravní budova	0 Kč	86 894 247 Kč	70 551 177 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P84	Trať 340 Brno - Uherské Hradiště v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)	0 Kč	543 129 444 Kč	452 657 656 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P85	Trať 130 Ústí n.L. - Klášterec n.O., úsek Most - Chomutov	0 Kč	841 150 082 Kč	434 992 353 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P86	Modernizace žst. Sokolov	0 Kč	451 940 697 Kč	373 739 138 Kč	0 Kč
PO1.OP.1.1.P87	Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí	0 Kč	594 263 148 Kč	501 890 884 Kč	0 Kč
CELKEM		104 921 657 219 Kč	82 044 314 763 Kč	62 634 094 179 Kč	32 064 611 352 Kč

Příloha č. 2: Jmenovitý seznam prioritní osy 2; Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T, Oblast podpory 2.1 Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T (Projekty, které nejsou schváleny jsou označeny červeně) (Data aktuální k 01.04.2016)

Kód projektu	Název projektu	Plánované výdaje včetně DPH	Způsobilé výdaje (max.)	Nominální výše podpory (max.)	Výsledná dotace
PO2.OP.2.1.P1	Rychlostní silnice R6 - úsek Jenišov - Kamenný Dvůr	10 992 167 566 Kč	10 423 327 654 Kč	7 001 036 485 Kč	7 001 036 485 Kč
PO2.OP.2.1.P2	D1, stavba 0135 Kroměříž-Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka-Hulín	11 411 857 156 Kč	10 684 179 046 Kč	6 260 822 080 Kč	5 514 213 046 Kč
PO2.OP.2.1.P3	Dálnice D8, úsek 805 Lovosice-Řehlovice	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P4	Rychlostní silnice R35 Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice	1 912 160 561 Kč	1 467 917 947 Kč	708 211 692 Kč	708 123 618 Kč
PO2.OP.2.1.P5	Silniční okruh kolem Prahy - Stavba 512: dálnice D1 - Vestec	8 349 627 216 Kč	6 930 689 967 Kč	2 201 499 014 Kč	2 827 033 901 Kč
PO2.OP.2.1.P6	Silniční okruh kolem Prahy - Stavba 513: Lahovice - Vestec	9 671 103 357 Kč	7 326 627 840 Kč	3 649 393 327 Kč	2 062 285 016 Kč
PO2.OP.2.1.P7	Rychlostní silnice R 48 Rychaltice - Frýdek Místek	3 697 194 057 Kč	3 418 657 615 Kč	2 615 854 247 Kč	208 697 152 Kč

PO2.OP.2.1.P8	Silnice I/52 Brno - Rajhrad	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P9	Dálnice D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí	14 258 497 550 Kč	12 841 158 338 Kč	9 001 587 788 Kč	8 115 743 526 Kč
PO2.OP.2.1.P10	R 35 Bílý Kostel - Hrádek nad Nisou	2 263 805 102 Kč	2 157 305 304 Kč	1 704 799 729 Kč	1 342 053 093 Kč
PO2.OP.2.1.P11	D1 Modernizace - úsek 14, EXIT 104 Větrný Jeníkov - EXIT 112 Jihlava	900 304 268 Kč	864 067 864 Kč	682 237 743 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P12	D1 Modernizace - úsek 21, EXIT 153 Lhotka - EXIT 162 Velká Bíteš	831 157 438 Kč	794 353 099 Kč	622 872 123 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P13	D1 Modernizace - úsek 09, EXIT 66 Loket - EXIT 75 Hořice	868 238 080 Kč	831 761 018 Kč	614 097 477 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P14	D1 Modernizace - úsek 05, EXIT 41 Šternov - EXIT 49 Psáře	732 552 244 Kč	696 240 045 Kč	537 535 608 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P15	Rychlostní silnice R6 Lubenec - Bošov	2 040 677 994 Kč	1 966 208 603 Kč	1 671 277 312 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P16	R35 MÚK Opatovice, dostavba estakády	1 749 920 853 Kč	1 693 487 790 Kč	1 439 464 621 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P17	Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice - Bystřice	1 908 087 997 Kč	1 604 332 922 Kč	1 193 904 452 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P18	D1 Modernizace - úsek 03, EXIT 29 Hvězdonice - EXIT 34 Ostředek	708 780 984 Kč	420 505 648 Kč	339 022 165 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P19	D1 Modernizace - úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice - EXIT 182 Kývalka	613 927 340 Kč	340 704 689 Kč	269 240 176 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P20	Dálnice D1, stavba 0137 Přerov - Lipník nad Bečvou	835 085 855 Kč	243 448 773 Kč	182 078 988 Kč	0 Kč
PO2.OP.2.1.P21	Dálnice D3, stavba 0309/III Borek - Úsilné	247 695 952 Kč	152 197 588 Kč	110 092 124 Kč	0 Kč
CELKEM		Kč 73 992 841 570	Kč 64 857 171 750	Kč 40 805 027 151	27 779 185 837 Kč

Abstrakt

Cílem bakalářské práce je čtenáři představit aktuální situaci v transevropské dopravní síti, a to především v České republice. Hlavní analýza se zaměřuje na finanční období 2007-2013. Zkoumáno je zde především, jak probíhalo čerpání a kde jsou největší problémy. Vedlejší analýza se týká postavení České republiky v transevropských dopravních sítích na evropské úrovni. Z výsledků analýzy vyplývá, že Česká republika je schopná si své zájmy prosadit, přesto však se jí některé své požadavky splnit nepodařilo. Co se týče čerpání finančních prostředků, tak zde má Česká republika velké nedostatky, jako je nekvalitnost projektů a dokumentace, obcházení dotačních pravidel a politická a finanční nestabilita.

Abstract

The aim of this thesis is to introduce the current situation in the trans-European transport network, especially in the Czech Republic. The main analysis focuses on the financial period of 2007-2013. It deals primarily with the fact of how the drawdown was done and what are the biggest problems. The secondary analysis concerns the position of the Czech Republic in the trans-European transport networks at European level. All results of the analysis show that the Czech Republic is able to assert its interests, but on the other hand it was not successful in fulfilment of some requirements. Regarding the drawdown of financial resources, the Czech Republic has several major shortcomings, for example projects and documentation of poor quality, the circumvention of subsidy rules and political and financial instability.

Klíčová slova

Česká republika, Evropská unie, Společná dopravní politika, Transevropské dopravní síť, finanční rámec 2007-2013, projekty

Keywords

The Czech Republic, European union, Common transport policy, trans-European transport network, Financial Framework 2007-2013, projects