

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO
PRAHA**

Magisterské prezenční studium
2010-2012

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Jan Fidler, Bc.

**ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE
STŘEDOČESKÉM KRAJI PŘI IMPLEMENTACI
STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ EU
V PROGRAMOVÉM OBDOBÍ 2007-2013 V RÁMCI
REGIONÁLNÍHO OPERAČNÍHO PROGRAMU
REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY**

Praha 2012

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Václav Horčíčka PhD.

COMENIUS UNIVERSITY PRAGUE

Magister Full Time Studies

2010-2012

DIPLOMA THESIS

Jan Fidler, Bc.

Development of Transport Infrastructure in Central
Bohemia at Implementation of EU Structural funds within
Regional Operational Programme in Cohesion region of
Central Bohemia in period 2007-2013

Prague 2012

**The Thesis Work Supervisor: Doc. PhDr. Václav
Horčíčka PhD.**

Prohlášení:

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 21.3.2012

Jan Fidler, Bc.

.....

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce Doc. PhDr. Václavu Horčíčkovi PhD.
za odborné vedení a rady, které mi pomohly při zpracování této práce.

Anotace

Diplomová práce popisuje Rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji při realizaci strukturálních fondů EU v rámci Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Střední Čechy v prioritní ose Doprava na základě poznatků získaných ze základních programových dokumentů a praktických konzultací s pracovníky Středočeského kraje a Úřadu Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy.

V teoretické části se zabývám charakteristikou a hlavními cíli Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Střední Čechy, dále se zmiňuji o věcném zaměření a formách podpory v prioritní ose Doprava. Hlavní cíle programu vychází z rozboru stávajícího stavu silniční sítě, ekonomické analýzy dopravní infrastruktury a strategické vize rozvoje dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji, které byly podkladem pro schvalování základních programových dokumentů ROP SČ mezi EU a Úřadem regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy.

Praktická část je věnována analýze implementace programu, průběhu dotačního systému, výběru a hodnocení žádostí a realizaci projektů v prioritní ose Doprava. Je popsán proces administrace a realizace dopravních projektů a je uveden přehled již realizovaných projektů. V závěru práce jsou uvedeny dosažené ukazatele a celkové výsledky ROP SČ k 31.12.2011, které jsou porovnány s ostatními Operačními programy a výsledky ROP SČ v prioritní ose Doprava v období 2007-2011.

Klíčové pojmy

Evropské fondy, Strukturální fondy, Regionální operační programy, Dotace, Střední Čechy, Doprava, Silniční síť, Pozemní komunikace

Annotation

My thesis deals with the improvement of transport infrastructure in the Central Bohemia Region with the implementation of EU structural funds within the Regional Operational Programme in Cohesion Region of Central Bohemia. My diploma work is focused on projects implemented in priority axis Transport, which reflects theoretical knowledge of basic programme documents and the practical experience I have gained during consultations with the Central Bohemia Region and Regional Council of Central Bohemia officials.

The theoretical part is devoted to strategy and programme aims, characteristics, form of grants and financial plans of priority axis Transport as indicated in programme documents. The main programme aims are devoted from analysis of actual road network and an economic analysis of transport infrastructure in the Central Bohemia Region. This has resulted in strategical vision of transport infrastructure development in the Central Bohemia Region. The approval of main basic documents of Regional Operational Programme between EU and Regional Council of Central Bohemia were based on the above mentioned documents.

The practical part is focused on the process of projects implementation, choice and assessment of applications and implementation of projects. The whole process of administration and implementation of transport projects is described, and a review of the finished projects is indicated. Furthermore achieved results and indicators of Regional Operational Programme of Central Bohemia in comparison with other Operational programmes are shown with respect to the improvement of transport infrastructure in the Central Bohemia Region.

Key words

European funds, Structural funds, Regional operational programme, Grants, Central Bohemia, Transport, Transport Network, Highways

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	9
1. ÚVOD.....	10
2. CÍL PRÁCE A METODIKA.....	14
3. LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	16
3.1. Realizace SROP ve Středočeském kraji v období 2004 - 2006.....	16
3.2. Regionální operační programy v programovém období 2007/2013.....	18
3.3. Implementační struktura ROP SČ	22
3.4. Systém programových dokumentů ROP SČ.....	25
4. PROGRAM ROZVOJE ÚZEMNÍHO OBVODU STŘEDOČESKÉHO KRAJE.....	26
4.1. Popis kraje a základní geografické údaje.....	26
4.2. Dopravní infrastruktura.....	29
4.3. SWOT analýza potenciálu rozvoje kraje	34
4.4. Základní údaje o silniční síti ve Středočeském kraji.....	36
4.5. Strategická vize rozvoje kraje.....	39
5. ZÁKLADNÍ STRATEGIE, SPECIFICKÉ CÍLE A ZAMĚŘENÍ ROP SČ.....	41
5.1. Zaměření a cíle prioritní osy Doprava	42
5.2. Oblast podpory Regionální dopravní infrastruktura	44
5.3. Oblast podpory Udržitelné formy veřejné dopravy	45
5.4. Způsobilé výdaje projektů.....	46
5.5. Indikátory.....	49
5.6. Finanční plán ROP SČ pro období 2007-2013.....	51

6. POPIS REALIZAČNÍ FÁZE ROP SČ V PRIORITYNÍ OSE DOPRAVA.....	55
6.1. Průběh dotačního systému prioritní osy Doprava.....	55
6.2. Žádost o poskytnutí dotace v prioritní ose Doprava.....	59
7. VÝSLEDKY REALIZACE ROP SČ V LETECH 2007–2011 V PRIORITYNÍ OSE DOPRAVA	62
7.1. Přehled vyhlášených výzev.....	62
7.2. Přehled realizace ROP SČ v prioritní ose Doprava v jednotlivých letech.....	62
7.3. Přehled schválených projektů	64
7.4. Výsledky ROP SČ v letech 2007-2011 na rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji.....	65
8. ZÁVĚR.....	70
8.1. Srovnání výsledků ROP SČ s ostatními OP k 31.12.2011.....	70
8.2. Celkové výsledky ROP SČ k 31.12.2011.....	72
8.3. Celkové výsledky ROP SČ v prioritní ose Doprava k 31.12.2011.....	73
9. SEZNAM ODBORNÉ LITERATURY.....	76
10. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....	79
11. SEZNAM PŘÍLOH.....	80

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
EUR	Euro
FS	Fond soudržnosti
HDP PKS	Hrubý domácí produkt v paritě kupní síly
IS BENEFIT7	Informační systém pro podávání žádostí o dotaci
IS MONIT7+	Informační systém pro administraci žádostí o dotaci
IS MSC 2007	Informační systém pro monitorování programu
JKSO	Jednotná klasifikace stavebních objektů
KSÚS SK	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
NUTS 2	Územní statistická jednotka (Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques)
OP	Operační program
PPŽP	Pokyny pro žadatele a příjemce
PRK	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje
ROP	Regionální operační program
ROP SČ	Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Čechy
RR SČ	Regionální rada regionu soudržnosti Střední Čechy
SWOT	Strengths, weaknesses, opportunities and threats – analýza silných a slabých stránek, příležitostí a rizik
ÚRR SČ	Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy

1. ÚVOD

Evropská unie (EU) prostřednictvím politiky soudržnosti usiluje o rovnoměrný hospodářský a společenský rozvoj všech svých členských států a jejich regionů. EU disponuje třemi hlavními strukturálními fondy (SF), které se dále dělí na Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF), Evropský sociální fond (ESF) a Fond soudržnosti (FS). Od roku 2004, kdy Česká republika (ČR) se začlenila do EU, získala možnost čerpat strukturální pomoc v rámci regionální politiky EU. Jednou z možností, odkud se začaly čerpat finanční prostředky EU v roce 2004, byl Společný regionální operační program (SROP). SROP zahrnoval rozvojové priority sedmi regionů soudržnosti, které byly v období 2004 až 2006 podporovány ze strukturálních fondů EU v rámci Cíle 1 (Podpora rozvoje zaostávajících regionů) – *tento cíl byl hlavní prioritou politiku soudržnosti EU. Z něho byly podporovány regiony kategorie NUTS 2, jejichž HDP na obyvatele bylo nižší než 75 % průměru EU.*¹

Cílem SROP bylo dosažení trvalého hospodářského růstu i růstu kvality života obyvatel regionů prostřednictvím nových ekonomických aktivit s důrazem na zlepšení kvality infrastruktury a životního prostředí, na všeobecný rozvoj lidských zdrojů a na prohlubování sociální integrace. *SROP byl primárně zaměřen na investiční projekty, které podporovaly vyvážený rozvoj regionů. Finanční prostředky SROP pocházely převážně z ERDF, menší část programu byla financována z ESF.*²

ČR se stala členem EU v roce 2004 uprostřed programového období unie, a proto měla k dispozici finanční prostředky pouze pro rok 2004 až 2006. Objem těchto prostředků (více než 75 mld. Kč) nebyl příliš velký v porovnání s tím, kolik jich ČR může čerpat dnes v programovém období 2007–2013. Výsledky realizace SROP ve Středočeském kraji jsou uvedeny v kapitole 3.1, kde jsem čerpal z poskytnutých informací v rámci konzultací s tehdejšími

¹ STEJSKAL, J et al. *Regionální politika a její nástroje*, s.43

² KUPSA, M et al. *SROP – úspěšná cesta k dotacím EU ve Středních Čechách*, s.9

ředitelem Úřadu Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy (ÚRR SČ) mgr. Markem Kupsou.

V současném programovém období 2007–2013 ČR má možnost čerpat více než 773 mld. Kč v rámci všech operačních programů (OP). Každá členská země si dojednala s Evropskou komisí (EK) operační programy, které jsou zprostředkujícím mezistupněm mezi třemi hlavními evropskými fondy (ERDF, ESF, FS) a konkrétními příjemci finanční podpory v členských státech a regionech. Česká republika si pro období 2007–2013 vyjednala 26 OP. Osm z nich je zaměřeno tematicky (např. na dopravu, vědu a vzdělávání, zaměstnanost, životní prostředí) a sedm zeměpisně. Ostatní OP umožňují přeshraniční, meziregionální a nadregionální spolupráci.

Z hlediska objemu přidělených finančních prostředků je největším ze strukturálních fondů ERDF. *Hlavním úkolem tohoto fondu je snižování rozdílů mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů, jejich životní úrovně a rozsahem zaostávání nejproblematičtějších regionů.*³ Jednou z možností, odkud lze čerpat prostředky EU v programovém období 2007–2013 v ČR, je Regionální operační program NUTS 2 Střední Čechy (ROP SČ), který navazuje na dřívější SROP v období 2004–2006. Na implementaci a dosažené výsledky ROP SČ je v oblasti prioritní osy Doprava zaměřena tato práce.

Pro vypracování práce jsem využil podrobné prozkoumání uvedených pramenů a dokumentů. Jednalo se především o Specifické nařízení ke strukturálním fondům a fondu soudržnosti pro období 2007-2013, kde jsou uvedeny základní podmínky a nařízení pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU v rámci všech OP, dále o schválený Programový dokument, Prováděcí dokument a Operační manuál k ROP SČ, kde jsou stanoveny základní strategie, věcné zaměření, charakteristika programu, hlavní cíle a finanční rámec přidělených prostředků pro všechny prioritní osy ROP SČ. Pro uvedení způsobilých výdajů projektů, které jsou uznány pro proplacení

³ STEJSKAL, J et al. *Regionální politika a její nástroje*, s.41

dotací a následnou certifikaci výdajů ze strany EU, bylo čerpáno z Metodické příručky způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a fondu soudržnosti na programové období 2007 – 2013.

Výchozím dokumentem, z kterého se vycházelo při schvalování základních programových dokumentů ROP SČ mezi EU a Úřadem regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy (ÚRR SČ), byl Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje (PRK). PRK byl schválen Zastupitelstvem kraje v roce 2002, resp. aktualizace PRK byla schválena v roce 2006. Z tohoto dokumentu jsem čerpal pro uvedení ekonomické analýzy dopravní infrastruktury a strategické vize rozvoje dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji.

V praktické části diplomové práce, kde je popsán průběh celého dotačního systému v prioritní ose Doprava, jsou uvedeny informace z Pokynů pro žadatele a příjemce aktuální Výzvy č. 92a pro podávání žádostí v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura. Pro přehled, systém hodnocení projektových žádostí, popis hodnotících kritérií a realizační fáze projektů bylo čerpáno z informací obdržených v rámci konzultací s pracovníkem oddělení administrace projektů ÚRR SČ Bc. Vladimírem Petanou. Pro uvedení jednotlivých částí projektových žádostí bylo využito informací z informačního systému IS BENEFIT, který je zpřístupněn všem zaregistrovaným uživatelům pro vyplňování a podávání elektronické žádosti o podporu projektů ze strukturálních fondů v programovém období 2007-2013.

Pro dosažené ukazatele a výsledky za prvních pět let realizace programu ROP SČ bylo použito údajů z interních Výročních zpráv o provádění ROP SČ v letech 2008, 2009, 2010 a dále údajů z informačního systému IS MONIT, který je určen pro administraci a monitoring projektů. Vedoucí oddělení Monitoringu a evaluace ÚRR SČ ing. Kamil Munia mi v rámci konzultací poskytl informace a údaje o stavu realizace ROP SČ v jednotlivých letech, které se týkaly počtu vypsáných výzev v prioritní ose Doprava, uzavřených smluv a stavu čerpání finančních prostředků. Pro údaje o

stavu plnění závazných indikátorů a certifikovaných výdajů, které byly předloženy a schváleny EK, bylo využito výstupních sestav z IS MSC 2007 Ministerstva financí ČR.

Porovnání celkových výsledků ROP SČ s ostatními OP k 31.12.2011 bylo provedeno na základě údajů z Měsíčních monitorovacích zpráv o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013.

Výsledky implementace ROP SČ, které měly ve sledovaném období největší dopad na rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji, byly konzultovány se specialistkou odboru dopravy oddělení pozemních komunikací Středočeského kraje mgr. Zuzanou Urbancovou, která je odpovědná za přípravu žádostí a realizaci projektů hlavního příjemce Středočeského kraje. Pro zdokumentování, že dosud dokončené projekty byly realizovány na dopravně nejzatíženějších komunikacích, bylo využito výsledků celostátního sčítání dopravy ve Středočeském kraji v roce 2010, které provedlo Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Největším přínosem pro zpracování diplomové práce byly diskuse s uvedenými osobami na ÚRR SČ a Středočeského kraje. Z hlediska času nejnáročnější bylo studium Programového dokumentu, Prováděcího dokumentu a Operačního manuálu k Regionálnímu operačnímu programu regionu soudržnosti Střední Čechy 2007 – 2013. Velikým přínosem pro zpracování praktické části diplomové práce byla možnost využití aplikací informačních systémů IS BENEFIT a IS MONIT. Praktickým využitím těchto informačních systémů jsem získal přehled o způsobu vkládání dat do IS BENEFIT při psaní žádostí o poskytnutí dotace v ROP SČ a na druhé straně jsem poznal, jak pracovníci ÚRR SČ používají IS MONIT při administraci a monitoringu projektů v ROP SČ.

2. CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem této práce je co nejjasněji popsat body stanovené v osnově práce, které by měly obsáhnout celý průběh dotačního systému v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura a Udržitelné formy dopravy ve Středočeském kraji a provést zhodnocení výsledků programu z technického a finančního hlediska. Cílem je obsáhnout celý proces dotačního systému od vyhlášení výzev k podávání žádostí, hodnocení a schválení žádostí, uzavření smlouvy o poskytnutí dotace, popsat realizaci projektů až po jejich dokončení a na dosažených výsledcích programu prokázat zlepšení dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji.

Práce je rozdělena do osmi kapitol. První kapitola je úvod s uvedením hlavních fondů pro poskytování pomoci z prostředků EU a zdrojů, z kterých bylo čerpáno pro napsání práce, v druhé kapitole je charakterizován cíl práce. Třetí kapitola je zaměřena na popis realizace SROP ve Středočeském kraji v roce 2004-2006, dále je uveden přehled Regionálních operačních programů a Implementační struktura ROP SČ včetně hlavních programových dokumentů. Ve čtvrté kapitole jsem se věnoval analýze dopravní infrastruktury a silniční sítě ve Středočeském kraji, je uvedena strategické vize rozvoje kraje v rámci zlepšení dopravní infrastruktury. V páté kapitole jsou uvedeny základní strategie a zaměření ROP SČ v prioritní ose Doprava a oblastí podpor, ve kterých žadatelé mohou žádat o poskytnutí dotace. Jednotlivě jsou vždy popsány zaměření a cíle podpory, podporované aktivity, formy a výše podpory, způsobilé výdaje, sledované indikátory a v závěru této kapitoly je uveden celkový finanční plán ROP SČ pro celé programové období.

Praktická část diplomové práce začíná šestou kapitolou, kde je popsán průběh dotačního systému ROP SČ v prioritní ose Doprava. Je uveden průběh hodnocení žádostí a popis realizační fáze projektů od podpisu smlouvy pro poskytnutí dotace až do období udržitelnosti projektů. V sedmé kapitole jsem zdokumentoval dosažené ukazatele a výsledky za prvních pět let realizace ROP

SČ v prioritní ose Doprava z věcného a finančního hlediska. Popsal jsem dokončené projekty, které dosud nejvíce přispěly ke zlepšení dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji.

V závěrečné osmé části jsem provedl porovnání celkových výsledků ROP SČ s ostatními Operačními programy k 31.12.2011 a provedl analýzu čerpání finančních prostředků v prioritní ose Doprava.

Devátá kapitola je seznam použité literatury, v desáté kapitole je uveden seznam obrázků, tabulek a grafů.

3. LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1. Realizace SROP ve Středočeském kraji v období 2004-2006

SROP byl souhrnným dokumentem, který zahrnoval rozvojové priority sedmi regionů soudržnosti, které zahrnovaly celé území České republiky s výjimkou hlavního města Prahy, které mohly být v období 2004-2006 podporovány ze strukturálních fondů EU.

Obr. 1: Regiony soudržnosti ČR ve SROP 2004-2006



Hlavní priority a zaměření programu bylo soustředěno do čtyř hlavních oblastí:

- **Regionální podpora podnikání**
 - Podpora podnikání v regionech
- **Regionální rozvoj infrastruktury**
 - Rozvoj dopravy v regionech
 - Rozvoj regionální dopravní infrastruktury
 - Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech

- Rozvoj informačních a komunikačních technologií v regionech
- Regenerace a revitalizace vybraných měst
- **Rozvoj lidských zdrojů v regionech**
 - Infrastruktura pro rozvoj lidských zdrojů v regionech
 - Podpora sociální integrace v regionech
 - Posílení kapacity místních a regionálních orgánů
- **Rozvoj cestovního ruchu**
 - Rozvoj služeb pro cestovní ruch
 - Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu
 - Podpora místních a regionálních služeb cestovního ruchu
 - Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch
 - Podpora nadregionální infrastruktury cestovního ruchu
 - Podpora místní a regionální infrastruktury cestovního ruchu⁴

V rámci SROP byly ve Středočeském kraji pro rozvoj dopravní infrastruktury čerpány finanční prostředky v rámci prioritní osy Regionální rozvoj infrastruktury. Opatření Rozvoj dopravy v regionech bylo zaměřené na podporu regionální silniční sítě a na podporu rozvoje dopravní obslužnosti v obcích a regionech.

Podopatření Rozvoj regionální dopravní infrastruktury se zaměřilo na podporu projektů rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy, které byly v majetku kraje, a dále na projekty výstavby a modernizace místních komunikací ve vlastnictví obcí. Byly vybudovány silniční úseky napojující průmyslové či obchodní zóny na dopravní síť, úseky silnic, které doplnily výstavbu silnic I. třídy a rychlostních komunikací a byly odstraněny bodové závady na nebezpečných úsecích. Oprávněným žadatelem byl Středočeský kraj.

⁴ KUPSA, M et al. *SROP – úspěšná cesta k dotacím EU ve Středních Čechách*, s.11

Projekty rekonstrukcí a výstavby místních komunikací ve vlastnictví obcí byly podpořeny v rámci grantového schématu programu na podporu výstavby a rekonstrukcí místních komunikací v obcích na léta 2004-2006, jehož garantem byl Středočeský kraj. Podpora byla poskytnuta projektům, které byly zaměřeny na zlepšení přístupu k podnikatelským a obchodním objektům nebo k objektům cestovního ruchu a současně přispívaly ke zlepšení životního prostředí v obcích. Oprávněným žadatelem byly obce.

Podopatření Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech bylo zaměřeno na zlepšení dopravní obslužnosti zejména ve větších centrech a na propojení místní a regionální veřejné dopravy se železniční sítí. Projekty byly zaměřeny na integrované dopravní systémy ve větších centrech osídlení a na výstavbu dopravních terminálů. Žadatelem byly obce, svazky obcí, kraj, organizace zřizované nebo zakládané obcemi či kraji.

V letech 2004 – 2006 bylo ve Středočeském kraji v rámci výše uvedených opatření alokováno 955 mil. Kč, z toho v opatření Rozvoj dopravy v regionech 547 mil. Kč.⁵

3.2. Regionální operační programy v programovém období 2007-2013

Jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, v současném programovém období 2007–2013 ČR má v rámci všech 26 operačních programů z evropských fondů k dispozici 26,69 miliard EUR (v době schválení programu to představovalo dle tehdejšího kurzu EUR/Kč částku více než 773 mld. Kč). Z celkového počtu 26 operačních programů je pro období 2007-2013 připraveno

⁵ KUPSA, M et al. *SROP – úspěšná cesta k dotacím EU ve Středních Čechách*, s.20.

celkem 7 regionálních operačních programů určených pro celé území ČR s výjimkou hl. města Prahy. Následující tabulka uvádí přehled všech OP.⁶

Tab.1: Přehled OP v ČR v programovém období 2007-2013

Zkratka OP	Název OP / ROP a zdroj financování	Řídící orgán	Podíl na alokaci NSRR
1. cíl: Konvergence			
Tematické OP			
1. OP D	OP Doprava (FS / ERDF)	Ministerstvo dopravy	21,8
2. OP ŽP	OP Životní prostředí (FS / ERDF)	Ministerstvo životního prostředí	18,5
3. OP PI	OP Podnikání a inovace (ERDF)	Ministerstvo průmyslu a obchodu	11,5
4. OP VaVpl	OP Výzkum a vývoj pro inovace (ERDF)	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	7,8
5. OP VK *	OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost (ESF)	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	6,9
6. OP LZZ *	OP Lidské zdroje a zaměstnanost (ESF)	Ministerstvo práce a sociálních věcí	6,9
7. IOP *	Integrovaný operační program (ERDF)	Ministerstvo pro místní rozvoj	6,0
8. OP TP *	OP Technická pomoc (ERDF)	Ministerstvo pro místní rozvoj	0,9
Regionální OP			
9. ROP SZ	ROP pro NUTS II Severozápad (ERDF)	RR Severozápad (Ústí nad Labem)	2,8
10. ROP MS	ROP pro NUTS II Moravskoslezsko (ERDF)	RR Moravskoslezsko (Ostrava)	2,7
11. ROP JV	ROP pro NUTS II Jihovýchod (ERDF)	RR Jihovýchod (Brno)	2,7
12. ROP SM	ROP pro NUTS II Střední Morava (ERDF)	RR Střední Morava (Olomouc)	2,5
13. ROP SV	ROP pro NUTS II Severovýchod (ERDF)	RR Severovýchod (Hradec Králové)	2,5
14. ROP JZ	ROP pro NUTS II Jihozápad (ERDF)	RR Jihozápad (České Budějovice)	2,3
15. ROP SČ	ROP pro NUTS II Střední Čechy (ERDF)	RR Střední Čechy (Praha)	2,1
2. cíl: Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost			
16. OP PK	OP Praha–Konkurenceschopnost (ERDF)	Magistrát hlavního města Prahy	0,9
17. OP PA	OP Praha–Adaptabilita (ESF)	Magistrát hlavního města Prahy	0,4
3. cíl: Evropská územní spolupráce			
18. ČR–PL	OP Přeshraniční spolupráce ČR–Polsko (ERDF)	Ministerstvo pro místní rozvoj	0,8
19. ČR–SR **	OP Přeshraniční spolupráce SR–ČR (ERDF)	---	---
20. R–ČR **	OP Přeshraniční spolupráce Rakousko–ČR (ERDF)	---	---
21. S–ČR **	OP Přeshraniční spolupráce Sasko–ČR (ERDF)	---	---
22. B–ČR **	OP Přeshraniční spolupráce Bavorsko–ČR (ERDF)	---	---
23. OP MS **	OP Meziregionální spolupráce	---	---
24. OP NS **	OP Nadnárodní spolupráce	---	---
25. Interact **	Servisní program INTERACT II	---	---
26. ESPON **	Program ESPON 2013	---	---

* OP je tzv. víceúčelový operační program, tzn. že OP je vedle 1. cíle "Konvergence" financován také z finančních prostředků pro 2. cíl "Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost".

** OP není v gesci českého ŘO.

Aby bylo možno získávat prostředky z evropských fondů co možná nejefektivněji, byly na území České republiky zřízeny regiony soudržnosti, které se skládají z jednoho či více českých krajů.

⁶ Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: [http:// www.strukturalni-fondy.cz/](http://www.strukturalni-fondy.cz/)

Klasifikace regionů v EU je založena na klasifikaci NUTS – Nomenklatura územních statistických jednotek, která je základním systematickým nástrojem pro potřeby statistické, analytické a pro potřeby poskytování statistických informací EU. Klasifikace NUTS se využívá ke statistickému monitorování, k analýzám sociální a ekonomické situace v regionech a pro potřeby přípravy, realizace a hodnocení regionální politiky. Základním klasifikačním kritériem pro rozdělení NUTS regionů je doporučený počet obyvatel, a to následovně:

Úroveň	Minimum	Maximum
NUTS 1	3 000 000	7 000 000
NUTS 2	800 000	3 000 000
NUTS 3	150 000	800 000

Je-li počet obyvatel členského státu menší než minimální hranice pro danou úroveň NUTS, tvoří členský stát jedinou územní jednotku NUTS pro tuto úroveň. První tři úrovně NUTS označujeme jako regionální úrovně.⁷

Evropská kohezní politika směřuje svoji pomoc především do územních celků, kde počet obyvatel je v rozmezí od 800 tisíc až 3 miliony. Z důvodu, že české kraje ve většině nedosáhly stanovených počtů obyvatel, vznikly tzv. regiony soudržnosti Severozápad (Karlovarský a Ústecký kraj), Severovýchod (Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj), Jihovýchod (Vysočina a Jihomoravský kraj), Jihozápad (Plzeňský a Jihočeský kraj), Střední Čechy, Moravskoslezsko (Moravskoslezský kraj) a Střední Morava (Olomoucký a Zlínský kraj), které jsou řízeny samostatně Regionální radou příslušného regionu soudržnosti. Toto členění na regiony soudržnosti, kterým v souladu s evropskou terminologií se říká také NUTS 2, pokrývá celou ČR mimo hlavní město.⁸

⁷ NOVOTNÁ, M., *Regionální politika EU*, str.16

⁸ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy*. 2011. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents).

Obr. 2: Regiony soudržnosti ČR v programovém období 2007-2013



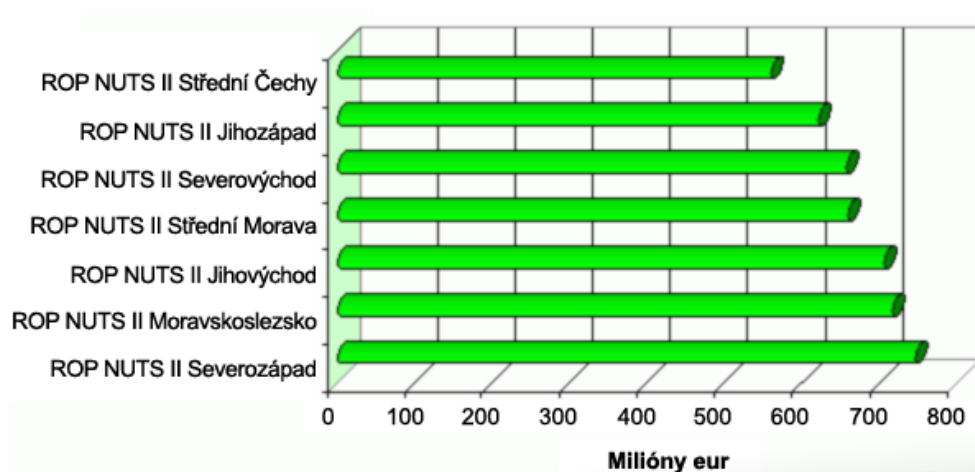
Regionální operační programy (ROP) pokrývají několik tematických oblastí s cílem zvýšení konkurenceschopnosti regionů, urychlení jejich rozvoje a zvýšení atraktivity regionů pro investory. Přestože každý ROP reaguje na potřeby příslušného regionu, obecně jsou tyto programy zaměřeny na obdobná témata, která lze shrnout do následujících oblastí:

- Dopravní dostupnost a obslužnost
- Rozvoj území
- Regionální rozvoj a podnikání
- Rozvoj cestovního ruchu

Na Regionální operační programy cíle Konvergence bylo z fondů EU vyčleněno celkem 4,6 mld. EUR, pro ROP SČ bylo vyčleněno celkem 559,1 mil. EUR, což činí přibližně 12,1 % prostředků určených z fondů EU pro

Regionální operační programy a 2,1 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku.⁹

Graf 1: Rozdělení alokace EU mezi jednotlivé regiony soudržnosti



3.3. Implementační struktura ROP SČ

Celkovou odpovědnost za realizaci a řízení ROP SČ má Řídící orgán programu, kterým je Regionální rada regionu soudržnosti Střední Čechy (RR SČ). Funkci Platebního a certifikačního orgánu a Auditního orgánu zajišťují pověřené útvary Ministerstva financí ČR.

Orgány RR SČ jsou dále členěny na:

- Výbor Regionální rady (Výbor);
- Předsedu Regionální rady (Předseda);
- Úřad Regionální rady Středočeského kraje (ÚRR SČ).¹⁰

⁹ Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

¹⁰ Programový dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy. 2011. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>.

Členové Výboru jsou voleni ze členů Zastupitelstva Středočeského kraje, Výbor má 15 členů. Předseda je statutárním orgánem RR SČ a zastupuje ji navenek. Ze své činnosti je odpovědný Výboru.

Úřad Regionální rady Středočeského kraje

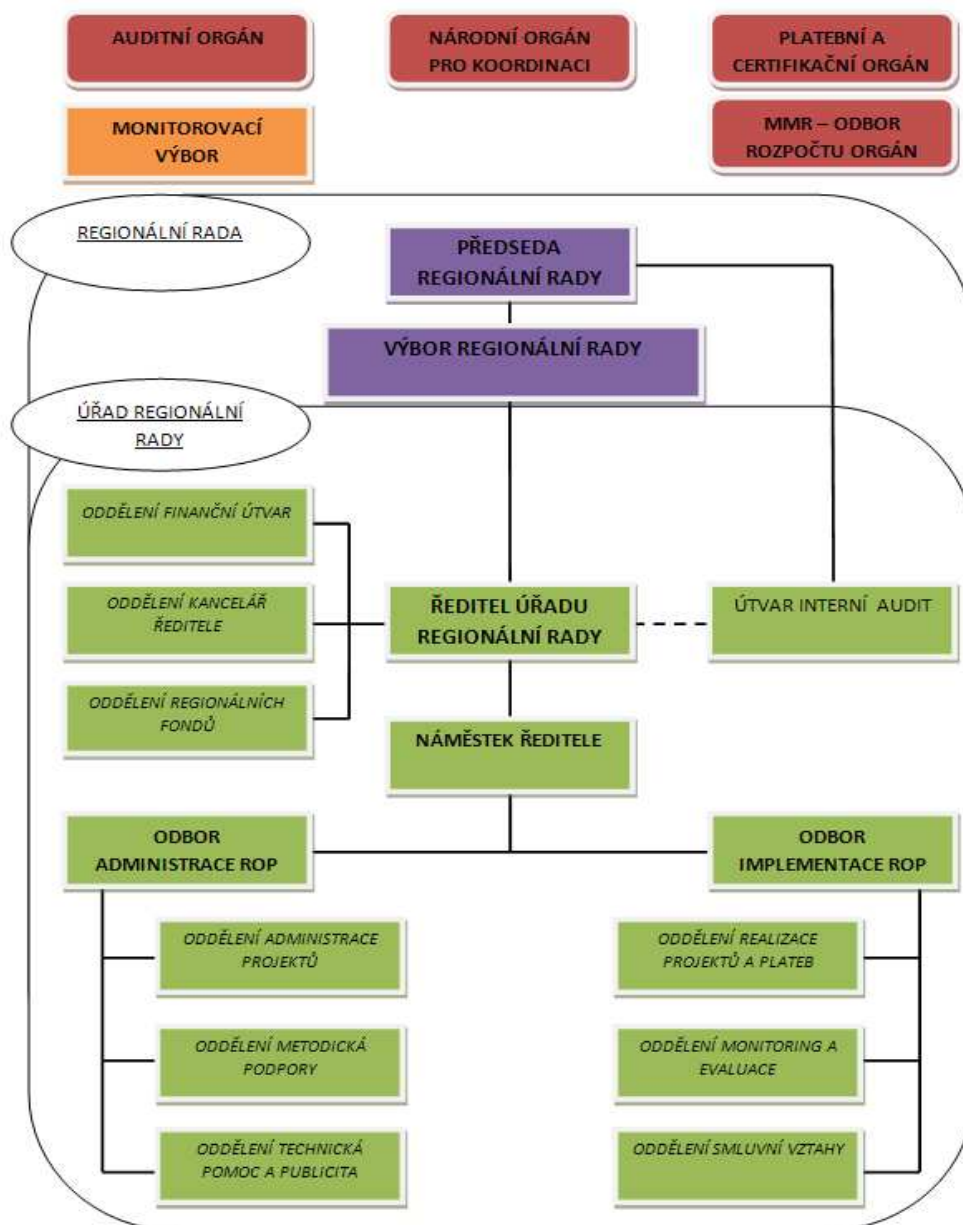
ÚRR SČ je výkonným orgánem RR SČ. Zabezpečuje veškeré úkoly spojené s funkcí Řídícího orgánu ROP SČ. Činnost zabezpečuje celkem šest oddělení – oddělení administrace projektů (hodnocení žádostí), oddělení realizace projektů a plateb (kontrola projektů, schvalování žádostí o platbu), finanční oddělení (zajišťuje převody prostředků příjemcům na financování projektů spolufinancovaných z rozpočtu EU), oddělení monitoringu a evaluace (monitorování a hodnocení programu), oddělení technické pomoci a publicity (publicita programu), oddělení metodické podpory (vydávání operačních manuálů a metodických pokynů).

V oblasti realizace programu ÚRR SČ zabezpečuje zejména:

- Připravuje pravidla pro výběr projektů, koordinuje přípravu a realizaci výzev k předkládání projektů;
- přijímá žádosti o poskytnutí dotace (projekty);
- posuzuje přijatelnost, úplnost a formální náležitosti předkládaných projektů, provádí kvalitativní hodnocení projektů;
- připravuje smlouvy o financování mezi příjemcem a Řídícím orgánem;
- provádí monitorování a kontrolu projektů za účelem zajištění souladu uskutečňování projektů s národními pravidly a pravidly EU, týkajícími se způsobilosti výdajů, zadávání veřejných zakázek;
- vykonává finanční kontroly realizace projektů s cílem ověřit, zda požadované výdaje byly vynaloženy v souladu s legislativou ČR i EU,

zajišťuje jako poskytovatel dotace převod finančních prostředků z dotace RR SČ konečným příjemcům dotace.¹¹

Obr. 3: Implementační struktura ROP SČ



¹¹ Programový dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

3.4. Systém programových dokumentů ROP SČ

Pro implementaci ROP SČ bylo nezbytné v předstihu vytvořit velmi přesné podmínky programu, které jsou zakotveny v programových dokumentech. Tyto programové dokumenty byly připravovány a zpracovány ÚRR SČ v letech 2006-2007 a po řadě četných úprav a konzultací s EK byly hlavní programové dokumenty a celý ROP SČ schválen EK dne 3.12.2007. Hlavním pilířem se stal programový dokument ROP SČ, který určuje priority regionu pro čerpání strukturálních fondů v programovém období 2007–2013. Tento dokument vychází z platných strategických a programových materiálů kraje, zároveň zohledňuje hlavní strategické a programové dokumenty určující obecné priority rozvoje ČR a EU jako celku. Dalším důležitým dokumentem je Prováděcí dokument k ROP SČ, který detailněji rozvádí programový dokument ROP SČ. Prováděcí dokument popisuje oblasti podpory, a to zejména z hlediska věcného zaměření, formy podpory a její výše, cílových skupin, veřejné podpory a způsobilých výdajů. Prováděcí dokument dále obsahuje podrobný finanční rámec programu na úrovni prioritních os a na úrovni oblastí podpory.

Zásadním dokumentem z pohledu žadatelů o poskytnutí dotace je Příručka pro žadatele a příjemce (PPŽP), která je vydávána vždy pro nejbližší kolo výzvy pro jednotlivé prioritní osy. Z obsahu této příručky se žadatelé dozvídají přesné podmínky účasti v programu, vymezení konečných příjemců a uživatelů, jejich povinnosti, územní alokaci projektů a dobu realizace projektů. V PPŽP jsou také definovány typy podpor, které ROP SČ poskytuje. Žadatel zde má uvedeny veškeré náležitosti požadované k předložení žádosti a také postup, kterým se musí řídit při podání žádosti včetně systému hodnotících kritérií pro výběr projektů.¹²

¹² Operační manuál k ROP SČ. *Regionální operační program Střední Čechy*. 2011.
Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>

4. Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje

Výchozím dokumentem pro stanovení specifických cílů a zaměření rozvoje dopravní infrastruktury na celém území Středočeského kraje v rámci ROP SČ, v kterých jednotliví žadatelé o poskytnutí dotace budou moci podávat projekty, bylo v roce 2006 vypracování Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje (PRK) včetně Sociální ekonomické analýzy kraje.

PRK je základním střednědobým programem podpory regionálního rozvoje na úrovni kraje, sestávající z cílených opatření a intervencí zaměřených na stimulaci rozvoje kraje. Cílem bylo navrhnout pro stanovené plánovací období promyšlenou množinu opatření na podporu ekonomického a sociálního rozvoje kraje, jež vycházelo ze strategických záměrů kraje a je realizovatelné dostupnými finančními prostředky.

4.1 Popis kraje a základní geografické údaje

Středočeský kraj je územně nejrozsáhlejší a třetí nejlidnatější kraj ČR. Středočeský kraj zaujímá centrální polohu v Čechách. Sousedí s krajem Jihočeským, Plzeňským, Ústeckým, Libereckým, Královéhradeckým, Pardubickým, krajem Vysočina a hl. městem Prahou, kterou svým územím obklopuje. Bohatý historický vývoj kraje je úzce spjat s vývojem hl. města Prahy, se kterou tvoří jeden geografický a ekonomický celek.

Středočeský kraj je zároveň regionem na úrovni NUTS 2 s názvem Střední Čechy. Jako jediný kraj nemá na svém území krajské město a krajský úřad sídlí v Praze, která je jeho přirozeným socioekonomickým jádrem.

Základní údaje o Středočeském kraji k 31. 12. 2005 byly tyto:

- rozloha: 11 015 km² - svou rozlohou největší kraj České republiky (14% rozlohy ČR, přibližně 2 krát větší než průměrná rozloha kraje v ČR)
- počet obyvatel: 1 158 108 - třetí místo ve srovnání s ostatními kraji (11 %

obyvatel ČR)

- hustota zalidnění: 105 obyvatel/km² - pod průměrem ČR (130 ob./km²) i EU (115 ob./km²)
- počet obcí: 1 146
- z toho status města: 74¹³

Jediným městem na území kraje s více než 50 000 obyvateli bylo Kladno. Ze správního hlediska Středočeský kraj tvoří teritoriálně deset okresů a 26 spádových obvodů obcí s rozšířenou působností. Specifikou kraje v regionálním systému je fakt, že ve svém středu uzavírá hl. město Prahu, jež je samostatným krajem. Středočeský kraj nemá své krajské město a správní centrum kraje není na území regionu. Kraj tvoří dohromady s hl. městem Prahou přirozenou aglomeraci propojenou ekonomicky, historicky a kulturně. Těsné prostorové vazby jsou patrné v dojížděcí za zaměstnáním a do škol, v organizaci veřejné dopravy atd. Poloha Středních Čech v zázemí Prahy má převážně pozitivní vliv na socioekonomický rozvoj území (např. na zaměstnanost, migraci, podnikatelský sektor), v řadě aspektů však působí negativně (koncentrace investorů a návštěvníků do Prahy, silná koncentrace regionálních vazeb ve směru do Prahy na úkor vazeb mezi středisky v kraji, vysoká dopravní zátěž apod.). Takzvaný stínový efekt navíc způsobuje, že pro kraj je charakteristický velký počet malých obcí a málo velkých měst. Rozdrobenost sídelní struktury daná nízkým průměrným počtem obyvatel na jednu obec následně ovlivňuje i vybavenost sociální a technickou infrastrukturou. Hustota zalidnění území je v rámci ČR podprůměrná. Největšími okresy Středočeského kraje co do rozlohy byly v roce 2004 okresy Benešov a Příbram. Nejmenší rozlohu měly oba metropolitní okresy Praha - západ a Praha - východ. Nejvyšší hustotu zalidnění vykazovaly v roce 2004 okresy Kladno a Praha - východ, nejméně lidnaté byly okresy Benešov a Rakovník. Středočeský kraj je charakteristický výrazným zastoupením malých obcí do 2 000 obyvatel, které v roce 2004 tvořily více než 90 % všech obcí a

¹³ *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

žilo v nich více než 40 % obyvatel. Obce s rozšířenou působností: Benešov, Beroun, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Čáslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Hořovice, Kladno, Kolín, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora, Lysá nad Labem, Mělník, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Příbram, Rakovník, Říčany, Sedlčany, Slaný, Vlašim, Votice.

Obr. 4: Administrativní rozdělení Středočeského kraje podle správních obvodů obcí s rozšířenou působností¹⁴



Ekonomická úroveň regionů je v nejobecnější poloze vyjadřována prostřednictvím hrubého domácího produktu, a to buď v absolutním vyjádření nebo v přepočtu na jednoho obyvatele regionu. Ekonomický růst regionu je spojen se změnami kvantitativních charakteristik, např. zvýšení počtu jednotlivých druhů zařízení občanské či technické infrastruktury. Ekonomický růst regionu je naproti tomu spojen se změnami kvalitativních charakteristik, např. zlepšení dopravní situace v regionu - vybudování rychlodráhy, letiště

¹⁴ ČSÚ, *Statistická ročenka*, 2003

zlepšení kvality životního prostředí. Rozvoj bezesporu představuje pro region příznivou situaci. Méně příznivá je stagnace, která je charakterizována více méně stabilní ekonomickou úrovní.¹⁵

Z evropského pohledu jsou Střední Čechy, podobně jako ostatní regiony ČR s výjimkou Prahy, stále chápány jako do určité míry zaostávající. Jak vyplývá z dat EUROSTATU z roku 2004, je zaostávání dáno zejména celkovým ekonomickým výkonem vyjádřeným hrubým domácím produktem v paritě kupní síly (HDP PKS), zatímco jiné ukazatele jsou již mnohem příznivější. HDP PKS Středních Čech dosahuje cca 65,8 % průměru HDP EU25 vyjádřeného v paritě kupní síly. Po Praze je sice tento region na druhém místě, nicméně rozdíly mezi ostatními regiony soudržnosti nejsou příliš významné (nejméně má Střední Morava s 56,3 %). Největší rozdíly stále přetrvávají mezi Prahou a ostatními částmi České republiky.¹⁶

4.2 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura Středních Čech má historicky vzniklý radiální charakter a vysokou hustotu dopravních sítí, což je dále akcentováno výstavbou železničních koridorů, které vedou z Prahy čtyřmi směry, a výstavbou sítě dálnic a rychlostních silnic. Vzhledem k uspořádání dopravní infrastruktury České republiky je přes kraj vedena i významná část mezinárodní dopravy a tranzitních cest mezi ostatními kraji. Území Středočeského kraje tak plní funkci tranzitu pro cesty do Prahy i mezi kraji. Do Prahy vedou až na jednu výjimku všechny dálnice a rychlostní silnice Čech, tj. devět komunikací nejvyšší kategorie a relativně vysoké kvality. Naopak prozatím zcela chybí propojení sídel Středočeského kraje kvalitními komunikacemi tangenciálními vůči Praze. Z hlediska dopravní infrastruktury

¹⁵ STEJSKAL, J., et al. *Regionální politika a její nástroje*, str. 104

¹⁶ *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

jsou veškeré dopravní systémy Středočeského kraje ovlivněny faktem, že v centru regionu leží hl. město Praha. Kromě hl. města Prahy má kraj nejhustší a nejpřetíženější dopravní síť v republice. Trvalé problémy kraje spočívají v nedostatečném propojení středočeských měst a v absenci dopravních obchvatů většiny správních center kraje. Na vzájemné okružní propojení významných středočeských měst byl v minulosti kladen menší důraz a z tohoto důvodu jsou spojovací silnice I. a II. třídy a regionální železnice většinou zastaralé a nevyhovující z hlediska kvality a kapacity. Problematická jsou propojení většiny významnějších sídelních aglomerací (střední Polabí, Mělnicko), zcela nedostatečná jsou spojení vzdálenějších středočeských sídel a napojení venkovských regionů na hlavní dopravní tahy vyššího řádu. Nedostatky v regionální dopravní infrastruktuře vedou k dalšímu oslabení vzájemných dopravních vazeb středočeských měst a k prohlubování orientace dopravy k cílům v Praze.

Hlavní problémy dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji byly v PRK charakterizovány následovně:

- Nákladní doprava ovlivňovaná potřebami Prahy neúměrně zatěžuje silniční síť kraje;
- silná radiální dojíždka do Prahy;
- zastaralá a nedostatečně udržovaná silniční a železniční infrastruktura;
- dojíždka do Prahy;
- absence silničního okruhu kolem Prahy.¹⁷

¹⁷ *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal*

Silniční doprava

Silniční doprava ve Středočeském kraji využívá výhodné polohy kraje (z hlediska národní a mezinárodní tranzitní dopravy) a velké hustoty silniční sítě. V kraji je relativně kvalitní radiální síť komunikací, která zajišťuje dobré spojení většiny sídel Středočeského kraje s hlavním městem. Problémem je také to, že se nedaří zefektivnit údržbu a zvrátit zaostávání silniční sítě za potřebami a standardem v zemích EU a získat dostatečné finanční prostředky na odstranění vnitřního dluhu a dobudování silniční infrastruktury.

Pro nezbytnou obnovu a modernizaci silniční sítě je třeba v maximální míře využít synergických účinků:

- Možnost využití ekonomické výkonnosti kraje k vytvoření finančních zdrojů;
- vícezdrojové financování (ze zdrojů obcí, státu, kraje a EU) při modernizaci silniční infrastruktury;
- účelné využívání finančních prostředků investovaných do obnovy silniční sítě komunikací nižšího řádu prostřednictvím obcí.

Hlavní silniční tahy ve Středočeském kraji - síť sestávající z mezinárodních dálnic a rychlostních silnic, jsou tyto:

D1 Praha - Brno (Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Polsko)

D3 Praha - České Budějovice, křižovatka s II/155 a dále R3 (Rakousko)

D5 Praha - Plzeň (SRN)

D8 Praha - Ústí nad Labem (SRN)

D11 Praha - Poděbrady - Hradec Králové - Jaroměř a dále R11 (Polsko)

R4 Praha - Příbram - Nová Hospoda, dále 1/4 (Strakonice, SRN)

R6 Praha - Nové Strašecí - Karlovy Vary (Cheb, SRN)

R7 Praha - Slaný - Louny, Chomutov, dále 1/7 (SRN)

R10 Praha - Turnov

Silniční okruh kolem Prahy

Silnice I. třídy

Aglomerační okruh kolem Prahy – sil. II/101 měla v roce 2005 charakter administrativně stanovené trasy po nevyhovujících silnicích (s výjimkou zcela krátkých úseků) a neplní tudíž svůj nesporný význam pro Středočeský kraj. Nejvýznamnější bude modernizace spojení v úseku Rudná (D5) - Kladno - Kralupy n. Vit. - D8 — Neratovice - Brandýs n. L. (R10)

Krajský okruh - (propojení významných okresních center Mělník - Mladá Boleslav - Nymburk - Kolín - Benešov - Příbram - Rakovník - Mělník) v podstatě neexistuje a je kromě úseků silnic 1/16 a 1/18 tvořen velmi nekvalitními silnicemi nižších tříd.¹⁸

Silnice II. a III. třídy na území Středočeského kraje slouží hlavně k napojení jednotlivých částí regionu a obcí na nadregionální silniční síť. Jejich současný stav a parametry však velmi často neodpovídají jejich dopravnímu významu a obecně jsou horší než u nadregionální silniční sítě. V uspořádání a parametrech silniční sítě lze najít řadu nedostatků, především nedokončený Pražský okruh, který je vybudován pouze ve dvou úsecích, a nevyhovující stav aglomeračního okruhu kolem Prahy, silnice II/101, jejíž vedení po silnicích nízkých návrhových parametrů s mnoha průjezdy obcemi a ne vždy vhodné trasování neodpovídá potřebám Středočeského kraje. Také další komunikace všech kategorií však mají řadu nevyhovujících či konfliktních úseků (průtahy městy a obcemi, nedostatečná šířka vozovky, únosnost a podjezdná výška mostů, špatné rozhledové poměry na křižovatkách a železničních přejezdech, nevhodné trasování v blízkosti sídel a přírodně cenných lokalit a nedokonalé dopravní značení ohrožující bezpečnost silničního provozu). Na silnicích II. a III. třídy a na místních komunikacích se stále nedaří odstranit historický dluh. Řada těchto silnic nebyla modernizována či rekonstruována již celá desetiletí. Z toho vyplývají jejich současné dopravní závady či omezení, které spočívají

¹⁸ *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

hlavně v nedostatečné šířce, ve směrových a výškových parametrech, souvisejících s náročnou konfigurací a členitostí terénu, či po celá desetiletí neudržovaném systému odvodnění. Konstrukce silnic vykazuje navíc řadu statických poruch, neboť byly v minulosti stavěny na úplně jiné dopravní zatížení. V některých oblastech se na stavu silnic rovněž podepsaly katastrofální povodně, které Střední Čechy postihly v roce 2002. Statické poruchy jsou hlavní příčinou katastrofálního stavu povrchů silnic, jež se stává nejen terčem oprávněné kritiky všech řidičů, ale především viníkem řady dopravních nehod. Na území regionu soudržnosti Střední Čechy se ve srovnání s jinými regiony nachází velmi vysoký počet mostů, které jsou často ve velmi špatném stavu a vytvářejí tak bodové závady, které představují nebezpečná místa z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Tento nevyhovující stav silničních komunikací se také negativně projevuje v podobě zvýšených nároků na opravy vozidel veřejné dopravy a silničních vozidel vůbec.

Cyklistická doprava

Rozvoj cyklotras a cyklostezek patří nejen ve Středočeském kraji k trendu posledního desetiletí. Souvisí se změnou životního stylu a rozvojem nových forem turistiky. Především v rovinných částech kraje v Polabí, v okresech Nymburk, Kolín, Praha - východ a Mělník je cyklistika hojně využívána ke každodenní dopravě i jako forma aktivního odpočinku. Rozvojovou aktivitu v budování cyklistické infrastruktury a zvýšení bezpečnosti cyklistů na komunikacích se silným automobilovým provozem lze ale směřovat do všech oblastí kraje. Ukazuje se, že cyklistická doprava se silně rozvíjí i v kopcovitých terénech.

Dle Generelu bylo k 31. 12. 2003 ve Středočeském kraji 217,5 km cyklistických tras I. třídy, 393,9 km cyklistických tras II. třídy, 463,8 km cyklistických tras III. třídy a 1 329,0 km cyklistických tras IV. třídy. Nejdelší síť je v okresech Beroun, Benešov, Praha - východ a Mělník.¹⁹ Cyklistika je využívána jako způsob dopravy do zaměstnání a škol nebo jako způsob

¹⁹ *Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

aktivního odpočinku. V porovnání s ostatními kraji republiky existují ve Středočeském kraji velké rezervy ve vyznačených trasách. Chybí zejména doprovodná infrastruktura a vybavení tras mobiliářem. Dle generelu z roku 2003 mělo pouze cca 65 % tras vyhovující dopravní značení. Zcela nevhodné a nebezpečné je vedení cyklotras po frekventovaných silničních komunikacích. Velké rezervy jsou také v budování cyklostezek - komunikací pro systém cyklistické dopravy. Je zejména nutné podporovat vznik cyklistických stezek oddělených od ostatních druhů dopravy. Při budování komunikací pro systém cyklistické dopravy je třeba dbát na kvalitu povrchu a preferovat živičné povrchy.

4.3 SWOT analýza potenciálu rozvoje kraje

Prostřednictvím metody SWOT byly vybrány a utříděny hlavní poznatky socioekonomické analýzy. Silné a slabé stránky se vztahují k vnitřním parametrům a potenciálu území. Příležitosti a hrozby se týkají vnějších procesů a jevů, které jsou zpravidla obtížně ovlivnitelné krajem nebo regionálními aktéry. Silné a slabé stránky jsou rozděleny na faktory a parametry rozvoje regionu a seřazeny z hlediska významu pro sociálně-ekonomický rozvoj regionu.²⁰

Tab.2: SWOT analýza Středočeského kraje (oblast dopravní infrastruktury)

Slabé stránky	Silné stránky
<ul style="list-style-type: none"> ✓ neuzavřené koncepční řešení infrastruktury v některých částech kraje s dopadem na celý kraj (např. <i>okružní a tangenciální vazby</i>) ✓ neuspokojivý technický stav a parametry silnic při vysokém dopravním zatížení ✓ neuspokojivý technický stav a parametry železniční sítě (<i>mimo koridor</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ vysoká hustota silniční a železniční sítě a vodních cest ⊕ dobré spojení většiny sídel Středočeského kraje s hlavním městem pomocí soukromé a veřejné dopravy ⊕ modernizované mezinárodní letiště Praha – Ruzyně ⊕ relativně dobrý technický stav vodní cesty

²⁰ Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

<ul style="list-style-type: none"> ✓ nedostatečné parametry vodních cest, absence moderních přístavů, chybějící plavební zařízení na vodních dílech, nevyhovující podjezdové výšky mostů, nevyhovující šířky plavebních komor ✓ chybějící dopravní obchvaty měst, nedokončený silniční okruh kolem Prahy ✓ nedokončená dostavba dálniční sítě ✓ nedostatečná kapacita některých silničních úseků ✓ chybějící, případně nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou a pěší dopravu ✓ vysoká dopravní nehodovost, zapříčiněná vysokými dopravními nároky na velmi zanedbané síti silnic II. a III. třídy a jejich křižovatkách 	
Hrozby	Příležitosti
<ul style="list-style-type: none"> ✓ nedostatek koncepčního přístupu a optimálního postupu modernizace a výstavby infrastruktury ✓ nárůst individuální dopravy na úkor hromadné ✓ opožďování důležitých investic do sítě pozemních komunikací, zejména pro nedostatek finančních prostředků ✓ další nárůst dopravní nehodovosti ✓ pomalé odstraňování dopravních závad, riziková místa ✓ vysoká finanční a organizační náročnost staveb infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> 🕒 dobudování a podstatné rozšíření integrované osobní dopravy na celém území kraje 🕒 posílení labsko-vltavské vodní cesty, možnost uplatnění vodní dopravy v obnovených obchodních stycích směrem na západ 🕒 využití podpory vodní dopravy v EU 🕒 využití možnosti vícezdrojového financování 🕒 modernizace hlavních železničních koridorů 🕒 podporou rozvoje cyklistické dopravy zlepšit stav životního prostředí a snížit nárůst automobilové dopravy 🕒 aplikovat Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR

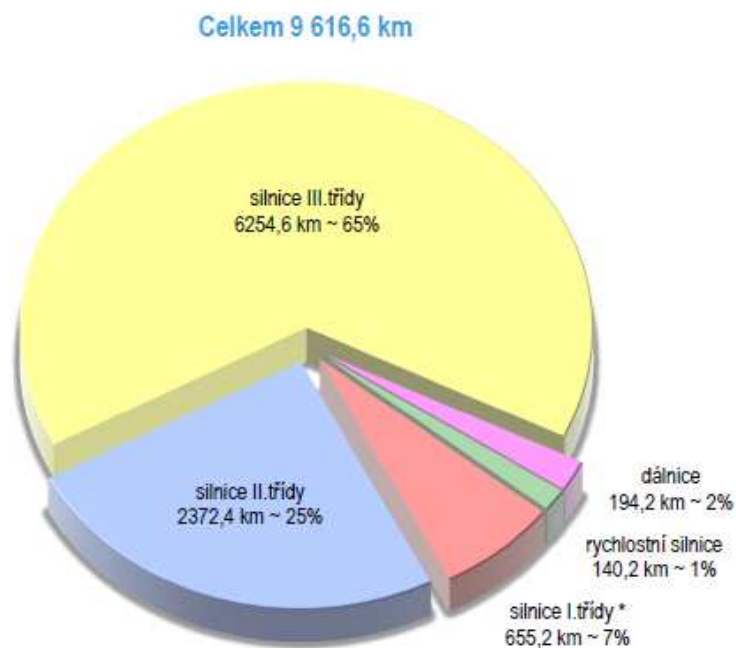
4.4 Základní údaje o silniční síti ve Středočeském kraji

Tab.3: Délka silnic a dálnic podle okresů k 31.12.2008²¹

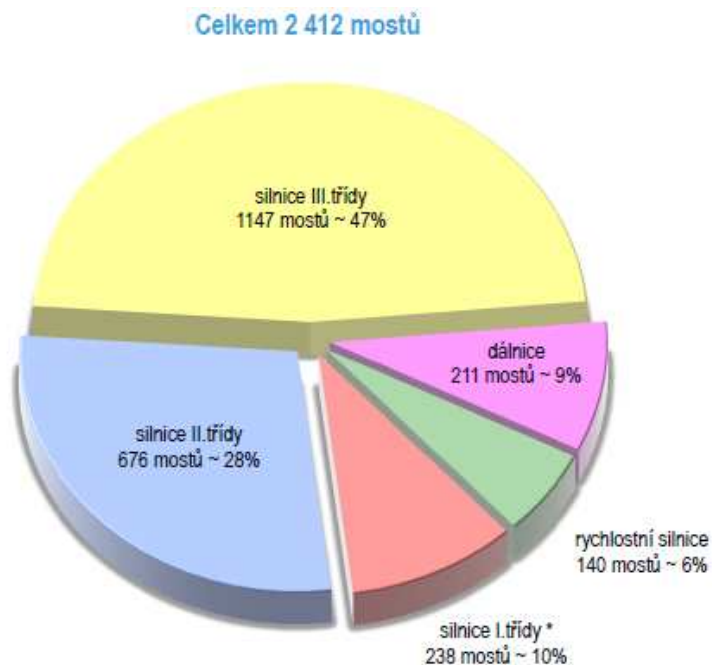
Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic	z toho				
		dálnice	silnice I. třídy	z toho rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Středočeský kraj	9 613	194	796	141	2 368	6 255
Benešov	1 211	48	52	-	346	764
Beroun	696	35	-	-	152	509
Kladno	796	-	100	33	164	531
Kolín	749	10	66	-	131	542
Kutná Hora	893	-	56	-	224	613
Mělník	622	17	73	-	146	386
Mladá Boleslav	920	-	121	51	221	578
Nymburk	738	34	60	-	199	445
Praha- východ	811	42	47	11	185	537
Praha-západ	575	8	35	23	150	382
Příbram	955	-	127	19	252	577
Rakovník	647	-	59	3	199	390

²¹ Statistická ročenka Středočeského kraje. Středočeský kraj [online]. 2008.
Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

Graf 2: Délka silnic ve Středočeském kraji, stav k 1.1.2010



Graf 3: Počet mostů ve Středočeském kraji, stav k 1.1.2010 ²²



²² Informační systém o silniční a dálniční síti ČR, Kraj Středočeský. Středočeský kraj [online]. 2008. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

Vlastníkem pozemních komunikací II. a III. třídy je Středočeský kraj. Pro jejich správu má zřízenou příspěvkovou organizaci - Krajskou správu a údržbu silnic Středočeského kraje (KSÚS SK), která je rozdělena na čtyři oblasti pro zajišťování letní i zimní údržby komunikací. KSÚS SK má sídlo v Benešově, Kutné Hoře, Mnichově Hradišti a Kladně:

- oblast Benešov - Benešov, Dobříš, Příbram, Sedlčany, Vlašim, Votice
- oblast Kladno - Rakovník, Beroun, Hořovice, Černošice, Slaný, Kladno
- oblast Kutná Hora - Čáslav, Český Brod, Nymburk, Kutná Hora, Lysá nad Labem, Poděbrady, Kolín, Říčany
- oblast Mnichovo Hradiště - Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Obr. 5: Administrativní rozdělení KSÚS ve Středočeském kraji²³



²³ *Středočeský kraj* [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.kr.stredocesky.cz/portal>

4.5 Strategická vize rozvoje kraje

Hlavním záměrem rozvoje infrastruktury je vytvoření nezbytných podmínek pro ekonomický a sociální rozvoj regionu, spočívajících v zajištění dostatečné dopravní obslužnosti území kraje, efektivním zásobování obyvatel energií, vyřešení problémů vodního hospodářství kraje.

V oblasti dopravní a logistické infrastruktury je záměrem zvýšit kvalitu dopravního propojení významných sídel regionu, vyřešit problém tranzitní dopravy procházející těmito sídly, snížit nehodovost a zvýšit funkčnost a spolehlivost dopravních systémů. Dalším cílem je vybudování zbožových center a terminálů. Vzhledem ke své geografické poloze má středočeský region dobré dopravní spojení s hl. městem Prahou (silniční i železniční), i když některé dálniční úseky zatím nejsou dobudovány a nemají za hranicemi kraje pokračování. Horší situace je v propojení jednotlivých významných měst regionu jinak než přes hl. město Prahu. Blízkost hl. města Prahy s sebou nese i nevýhodu, kterou je značný rozsah tranzitní dopravy, kvůli které je velmi důležité budování obchvatů měst. Parametry silniční sítě jsou trvalou slabou stránkou kraje. V kraji je vysoká hustota silniční sítě a relativně kvalitní radiální síť, ovšem s nedostatečnou kapacitou komunikací, zajišťující spojení většiny sídel Středočeského kraje s hlavním městem a ostatními krajskými centry ČR, špatný technický stav a parametry silnic i stav bezpečnostních prvků. Stav komunikací neodpovídá vysokému dopravnímu zatížení – kongesce, nehodovost a vysoký podíl průjezdních úseků komunikací obcemi na celkové délce trasy vytváří časové ztráty a rizika. Dalšími problémy jsou chybějící dopravní obchvaty měst a obcí, které by odklonily tranzitní dálkovou dopravu mimo obydlené části měst a obcí, a dosud chybějící tzv. krajský okruh, nedostatečná ochrana chodců v některých průjezdních úsecích, nedostatek parkovišť a odstavných ploch ve vazbě na okraje měst a hromadnou dopravu včetně ploch pro kamiony, absence informačních systémů a systémů řízení.

Hlavní strategické cíle stanovené v PRK v oblasti silniční dopravy jsou tyto:

Budování silničních obchvatů měst:

- Rekonstrukce nejvýznamnějších silnic II. třídy (např. silnice II/101, II/105, II/107, II/110, II/112, II/603, II/610) ;
- obchvaty a přístupy do měst a významných obcí silnic;
- odstranění největších dopravních závad na silniční síti na průtazích měst, rekonstrukce nehodových, rizikových nebo nekapacitních křižovatek.

Zajištění obnovy, údržby a bezpečnosti silniční sítě:

- Systematické odstraňování závad na silniční síti, snižujících bezpečnost a plynulost dopravy;
- podpora programů rozvoje cyklistické a turistické pěší dopravy;
- ve směrech nových i stávajících komunikací stavět komunikace pro cyklisty a pěší;
- při budování infrastruktury pro dopravu osob do práce, škol a za rekreací podporovat cyklistickou dopravu.

Záměrem rozvoje dopravní infrastruktury na území kraje musí být její zkvalitnění (modernizace), a tím vytvoření nezbytných podmínek pro ekonomický a sociální rozvoj regionu. Cílem těchto opatření bude:

- Zrychlení a zefektivnění silniční dopravy;
- zvýšení bezpečnosti silničního provozu;
- snížení negativních účinků dopravy.²⁴

Na základě PRK a Sociální ekonomické analýzy kraje byly stanoveny a EK schváleny základní strategie, specifické cíle a zaměření projektů, na které bude možno podávat žádosti o poskytnutí dotace z ROP SČ.

²⁴ *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal*

5. Základní strategie, specifické cíle a zaměření ROP SČ

v programových dokumentech

Hlavním cílem regionu Střední Čechy k roku 2013 je zvýšení HDP na obyvatele na úroveň minimálně 75 % průměru EU 25 a zajištění vysoké kvality života obyvatel měst i venkova prostřednictvím zvýšení atraktivity regionu pro bydlení, podnikání, investice a cestovní ruch. Pro ROP SČ byly stanoveny čtyři základní specifické cíle programu:

- Zajištění vysoké a udržitelné mobility obyvatel při současném snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí;
- zvýšení návštěvnosti a délky pobytu návštěvníka a posílení místních příjmů z cestovního ruchu;
- zvýšení kvality života ve městech i na venkově a posílení role městských center jako přirozených pólů růstu v regionu;
- zvýšení absorpční kapacity regionálních a místních aktérů.²⁵

Základní strategie programu je rozdělena do 4 prioritních os, které definují základní tematické zaměření ROP SČ. Prioritní osy byly identifikovány na základě výše uvedených specifických cílů a s přihlédnutím k prioritám nadřazených strategických dokumentů EU, ČR a kraje tak, aby s nimi byly prioritní osy ROP SČ v souladu. Konkrétně byly vymezeny tyto prioritní osy:²⁶

- Prioritní osa 1 Doprava;
- prioritní osa 2 Cestovní ruch;
- prioritní osa 3 Integrovaný rozvoj území;
- prioritní osa 4 Technická pomoc.

²⁵ Programový dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

²⁶ Přehled prioritních os a oblastí podpory. Regionální operační program Střední Čechy . 2011. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

Následující kapitoly se zabývají pouze prioritní osou Doprava. Na základě zpracovaného PRK a Strategického rozvoje Středočeského kraje byly EU schváleny strategie, globální a specifické cíle a zaměření prioritní osy Doprava v programových dokumentech ROP SČ.

5.1 Zaměření a cíle prioritní osy Doprava

Středočeský kraj má v celorepublikovém měřítku nejvyšší intenzitu dopravy, což primárně souvisí s jeho polohou v zázemí hl. města Prahy. Podpora je zaměřena především na rozvoj regionální dopravní infrastruktury v předměstském území hl. města Prahy, které čelí mnoha problémům souvisejících s růstem intenzity dopravy mezi hl. městem a jeho zázemím a dále na rozvoj dopravní infrastruktury na celém území Středočeského kraje. Významným aspektem podpory v rámci této priority je snaha o eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí. Pro tuto osu byly stanoveny globální a specifické cíle, osa byla dále rozdělena na dvě oblasti podpory, ve kterých jednotliví žadatelé o poskytnutí dotace mohou podávat projekty (žádosti) o poskytnutí dotace.

Globálním cílem v oblasti dopravy je zajištění vysoké a udržitelné mobility obyvatel a snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí kraje. Hlavními překážkami k dosažení globálního cíle jsou nedostatečné nebo nekvalitní napojení sídel na hlavní dopravní tahy vyššího řádu, vysoká intenzita nákladní silniční dopravy a naopak nízký podíl veřejné dopravy na celkových přepravních výkonech v osobní dopravě. Ve veřejné dopravě je navíc preferována ekologicky méně šetrná regionální autobusová doprava.

Strategie programu je v oblasti dopravy orientována zejména na zvýšení dostupnosti páteřních komunikačních sítí ze středočeských oblastí obslužených silnicemi II. a III. třídy, místními komunikacemi a na zvýšení podílu veřejné dopravy včetně zlepšení podmínek pro cyklistickou přepravu.

Pro zvýšení dostupnosti páteřních komunikačních sítí ze středočeských oblastí obslužených silnicemi II. a III. třídy, místními komunikacemi a pro zvýšení vzájemné provázanosti mezi jednotlivými středočeskými sub-regiony, budou nevyhovující úseky regionálních silnic rekonstruovány a modernizovány. Oblasti podpory budou zaměřeny zejména na zlepšování směrových, resp. výškových parametrů silnic a jejich umístění vzhledem k obcím a terénním překážkám na výstavbu a rekonstrukci mostů a na řešení hlukových zátěží. Budou též podpořeny projekty odstraňující místní bodové závady pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a zvyšující kapacitu na křižovatkách silnic II. a III. třídy a místních komunikací, které jsou dopravně závadné. Pro zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu budou ve vhodných oblastech podporována opatření zvyšující bezpečnost a atraktivitu cyklistické dopravy pro pravidelné dojíždění.²⁷

Pro prioritní osa Doprava, která je rozdělena do dvou oblastí podpory 1.1 Regionální dopravní infrastruktura a 1.2 Udržitelné formy veřejné dopravy, byly stanoveny následující specifické cíle:

- Zvýšení dostupnosti páteřních komunikačních sítí ze středočeských oblastí obslužených železnicí, silnicemi II. a III. třídy a infrastrukturou pro cyklodopravu;
- zvýšení využití veřejné dopravy šetrné k životnímu prostředí a zajistit optimální provázání nabídky veřejné dopravy;
- zlepšení podmínek pro každodenní používání cyklistické dopravy.

²⁷ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* . 2011.
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents).

5.2 Oblast podpory Regionální dopravní infrastruktura

V této oblasti je podpora zaměřena na zkapacitnění a zkvalitnění silnic II. a III. třídy a místních komunikací, na výstavbu obchvatů měst a obcí, na rekonstrukci a modernizaci vybraných silnic II. a III. třídy, jež vykazují vysokou intenzitu dopravy a zajišťují napojení významných sídelních celků na nadregionální komunikační síť nebo tangenciální propojení středočeských měst. Podpořeny jsou rovněž projekty, které povedou ke zvýšení bezpečnosti provozu na silnicích II. a III. třídy, na odstraňování místních bodových závad (např. úrovněová křížení), výstavbu a rekonstrukci mostů, na přestavbu nevyhovujících železničních přejezdů a snížení negativních dopadů provozu na životní prostředí (např. protihlukové stěny, protiprašná opatření, apod.), na zavádění moderních technologií a značení na silnicích II. a III. třídy a na realizaci opatření snižujících dopady provozu na silnicích II. a III. třídy na ekosystémy (např. mimoúrovňová křížení biokoridorů s komunikacemi).

Podpora místních komunikací je zaměřena na vybrané projekty výstavby nebo rekonstrukce místních komunikací za účelem zlepšení napojení rozvojových průmyslových areálů na regionální silniční síť (včetně výstavby chodníků a infrastruktury, která je nutná k realizaci komunikace a jejíž pozdější výstavba by komunikaci narušila).²⁸

Cíle oblasti podpory

- Zvýšit kvalitu a kapacitu silnic II. a III. třídy a místních komunikací;
- zvýšit bezpečnost provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikací;
- redukovat dopravní problémy v centrálních částech měst;
- snížit dopady provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích na životní prostředí.

²⁸ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* . 2011.
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents).

Forma a výše podpory

Podpora je poskytována formou nevratné přímé dotace z rozpočtu RR SČ, přičemž podíl ERDF na spolufinancování veřejných způsobilých výdajů je 85 %. Minimální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt zaměřený na komunikace II. a III. třídy je 10 mil. Kč. Minimální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt zaměřený na místní komunikace je 3 mil. Kč. Maximální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt není stanovena. Žadateli, resp. příjemci podpory, mohou být kraj, města a obce, organizace zřizované a zakládané kraji a obcemi. Projekty musí být realizovány na území Středočeského kraje.

5.3 Oblast podpory Udržitelné formy veřejné dopravy

V rámci této oblasti jsou podpořeny projekty zaměřené na vytvoření podmínek pro intenzivnější rozvoj veřejné dopravy prostřednictvím zvýšení komfortu pro zákazníky veřejné dopravy včetně dopravy cyklistické. Hlavní pozornost je věnována budování infrastruktury integrovaného systému, jež usnadní kombinaci různých forem přepravy (vlak, autobus, cyklodoprava) při pravidelné vyjíždě do zaměstnání, škol a za službami. Dotace je poskytována na projekty týkající se rekonstrukce nevyhovujících a výstavby nových zastávek veřejné dopravy, rekonstrukce, modernizace a budování nových přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, zřizování a rozšiřování odstavných ploch systému „Bike and Ride“ a „Park and Ride“ u železničních zastávek a významných autobusových terminálů, zavádění moderních a ekologických technologií ve veřejné dopravě (např. telematika). Dále v této oblasti lze podávat projekty na nákup vozového parku silniční veřejné dopravy, na výstavbu cyklistických stezek a cyklistických pruhů a na realizaci opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy s primárním využitím pro každodenní cyklistickou dopravu.²⁹

²⁹ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011.*
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

Cíle oblasti podpory

- Vybudovat integrovaný systém veřejné dopravy;
- zvýšit komfort zákazníků veřejné dopravy;
- posílit ekologické formy dopravy prostřednictvím budování infrastruktury pro veřejnou dopravu;
- zlepšit podmínky pro pravidelné využití cyklodopravy.

Forma a výše podpory

Podpora je poskytována formou nevratné přímé dotace z rozpočtu RR SČ, přičemž podíl ERDF na spolufinancování veřejných způsobilých výdajů je 85 %. Minimální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt je 1 mil. Kč. Maximální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt není stanovena. Žadatelé mohou být kraj, obce, organizace zřizované nebo zakládáné kraji a obcemi, dobrovolné svazky obcí, obecně prospěšné společnosti a podnikatelé, kteří provozují veřejnou linkovou autobusovou osobní dopravu. Projekty musí být realizovány na území Středočeského kraje.³⁰

5.4 Způsobilé výdaje projektů

Pro obě oblasti podpory za způsobilé výdaje jsou považovány pouze ty výdaje projektů, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů, tj. ty, které jsou v souladu s příslušnými předpisy EU a ČR. Způsobilé výdaje musí být zároveň v souladu s Pravidly způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze SF a FS na programové období 2007–2013 a s pravidly ROP SČ.

³⁰ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* . 2011.
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

Základní principy způsobilosti výdajů lze rozdělit do 3 kategorií:

- Obecné vymezení způsobilosti výdajů
- Časová způsobilost a okamžik vzniku výdaje
- Dokladování a zaplacení výdaje

Obecné vymezení způsobilosti výdajů

Způsobilé výdaje musí obecně splňovat následující podmínky:

- Musí být vynaloženy v souladu s legislativou EU a ČR;
- musí být vynaloženy v souladu s podmínkami a cíli ROP SČ včetně navazujících dokumentů;
- musí být přiměřené, tj. musí odpovídat cenám v místě a čase obvyklým;
- musí být vynaloženy v souladu s principy hospodárnosti, účelnosti a efektivnosti.

Časová způsobilost výdajů

Obecně platí, že výdaje jsou způsobilé pro příspěvek z fondů, jestliže vznikly a byly skutečně uhrazeny mezi 1. lednem 2007 a 31. prosincem 2015. Projekty nesmějí být dokončeny před tímto počátečním dnem způsobilosti.³¹

Dokladování a zaplacení výdajů

Výdaje musí být identifikovatelné a prokazatelné a musí být doložitelné přijatými účetními doklady. Výdaje, které nejsou řádně doložené, jsou vždy považovány za výdaje nezpůsobilé. Transakce související s projektem musí být odděleně identifikovatelné od ostatních účetních transakcí s projektem nesouvisejících na zvláštním účtu projektu. Způsobilé výdaje se dělí na hlavní

³¹ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, *Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a fondu soudržnosti na programové období 2007 – 2013.*

a vedlejší způsobilé výdaje, přičemž platí, že vedlejší způsobilé výdaje mohou být maximálně ve výši 20% z celkových způsobilých výdajů projektu.

a) Hlavní způsobilé výdaje:

- pořízení pozemků včetně nákupu pozemků, výdajů na uzavření smlouvy, poplatků za návrh na vklad do katastru nemovitostí, poplatků za vyjmutí ze zemědělského půdního fondu a za odnětí pozemků plnění funkcí lesa, znaleckých posudků; celková pořizovací cena pozemku může být započtena maximálně do výše 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt;
- pořízení staveb formou nákupu včetně nákupu stávajících objektů, výdajů na uzavření smlouvy, poplatků za návrh na vklad do katastru nemovitostí, znaleckých posudků;
- pořízení staveb formou výstavby včetně výdajů na projektovou dokumentaci (maximálně do výše 5 % celkových způsobilých výdajů na pořízení stavby formou výstavby), průzkum staveniště, výdaje na autorský a stavební dozor;
- pořízení samostatných movitých věcí, pořízení materiálu a zásob;
- výdaje na publicitu dle podmínek ROP SČ;
- finanční výdaje a poplatky;
- bankovní poplatky za zřízení a vedení zvláštního účtu a za finanční transakce na tomto účtu.

b) Vedlejší způsobilé výdaje:

- osobní náklady a cestovní náhrady - hrubé mzdy či platy zaměstnanců pracujících na přípravě a řízení projektu včetně zákonných odvodů, cestovní náhrady zaměstnanců pracujících na přípravě a řízení projektu;
- výdaje na právní, technické, finanční a ekonomické poradenství – zpracování projektové žádosti, dotační management;

- výdaje spojené se zajištěním výběrového řízení dle pravidel ROP SČ;
- výdaje na odborné a znalecké posudky, související se žádostí.

c) DPH

- Plátce DPH

Pro osoby, které jsou plátcí daně z přidané hodnoty (osobami registrovanými k DPH), je daň z přidané hodnoty způsobilým výdajem v případě, že nemají nárok na odpočet DPH u daného přijatého plnění podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty;

- Neplátce DPH

Pro osoby neregistrované k DPH je daň z přidané hodnoty způsobilým výdajem, neboť tyto osoby si nemohou nárokovat odpočet daně z přidané hodnoty na vstupu.³²

5.5 Indikátory

Pro obě oblasti podpory byly na úrovni programového dokumentu EK stanoveny a schváleny indikátory, tj. jednotlivé výstupy individuálních projektů realizovaných v rámci ROP SČ. Každý žadatel o poskytnutí dotace je povinen v žádostech uvést indikátory výstupu, ÚRR SČ je zodpovědný za naplnění kvantifikovaných hodnot v roce 2013 v rámci celého programu, případné odchylky hodnot je nutné projednat s relevantními orgány EK. Stanovené hodnoty indikátory musí být v tomto programovém období dosaženy a budou podléhat kontrole Evropské komise pro splnění cílů programu. Pro ROP SČ byly pro programové období 2007-2013 pro prioritní osu Doprava stanoveny závazné následující indikátory:³³

³² Ministerstvo pro místní rozvoj ČR *Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a fondu soudržnosti na programové období 2007 – 2013.*

³³ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011.*
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

Tab.4: Indikátory – Oblast podpory 1.1 a 1.2

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Kvantifikace		
			Hodnota 2004	Indikativ. hodnota 2013	Index změny (%)
51/11/00	Počet podpořených projektů na rozvoj dopravy (dopravní dostupnost) <i>relevance oblastí podpory: 1.1, 1.2</i>	počet	0	120	
61/01/00 61/01/01 61/01/02	Délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy celkem <ul style="list-style-type: none"> • délka nových silnic II. a III. třídy • délka rekonstruovaných silnic II. a III. třídy <i>relevance oblastí podpory: 1.1</i>	km	0 0 0	205 5 200	
61/01/19	Počet odstraněných bodových závad <i>relevance oblastí podpory: 1.1</i>	počet	0	50	
61/01/05 61/01/06 61/01/07	Délka nových a rekonstruovaných místních komunikací celkem <ul style="list-style-type: none"> • Délka nových místních (městských) komunikací celkem • Délka rekonstruovaných (městských) místních celkem <i>relevance oblastí podpory: 1.1</i>	Km	0 0 0	30 5 25	
61/01/11	Délka nově vybudovaných cyklostezek celkem <i>relevance oblastí podpory: 1.2</i>	Km	0	30	-
61/02/41	Počet nově pořízených ekologických vozidel ve veřejné dopravě <i>relevance oblastí podpory: 1.2.</i>	Počet	0	40	-
61/02/47	Počet nově pořízených nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě <i>relevance oblastí podpory: 1.2</i>	Počet	0	50	-

5.6 Finanční plán ROP SČ pro období 2007-2013

ROP SČ je financován z ERDF. Finanční alokace pro ROP byla stanovena ve výši 18% z celkových alokací určených na cíl Konvergence pro Českou republiku. V hodnotovém vyjádření se jedná o částku 4 659 031 986 EUR. Asociace krajů České republiky rozhodla v roce 2006 o rozdělení celkové alokace pro ČR na jednotlivé regiony soudržnosti. Region NUTS 2 Střední Čechy získal na základě zvolené metodiky 12% z celkové alokace pro ROP SČ.³⁴

Prostředky z rozpočtu EU jsou alokovány na základě finančního plánu programu. Plán stanoví maximální částky čerpání finančních prostředků z rozpočtu EU a z národních zdrojů v jednotlivých letech programového období. Finanční plán dále stanovuje maximální částky pro financování jednotlivých prioritních os a oblastí podpory programu z prostředků rozpočtu EU a národního financování. Za finanční řízení alokace programu, resp. prioritních os nese odpovědnost Řídící orgán. Pro ROP SČ byl v roce 2007 EK odsouhlasen a stanoven finanční plán programu pro roky 2007 - 2013:

Tab.5: Stanovený finanční plán pro ROP NUTS 2 Střední Čechy

Číslo priorit. osy / oblasti podpory	Název prioritní osy / oblasti podpory	Podíl na alokaci	EU	Národní veřejné zdroje celkem	Celkové veřejné zdroje
1	Doprava	41,60%	232 578 877	41 043 331	273 622 208
1.1	Regionální dopravní infrastruktura	75,00%	174 434 158	30 782 498	205 216 656
1.2	Udržitelné formy veřejné dopravy	25,00%	58 144 719	10 260 833	68 405 552
2	Cestovní ruch	18,00%	100 635 091	17 759 135	118 394 226
2.1	Podnikatelská infrastruktura a služby cestovního ruchu	30,00%	30 190 527	5 327 740	35 518 267
2.2	Veřejná infrastruktura a služby cestovního ruchu	60,00%	60 381 055	10 655 481	71 036 536

³⁴ *Fondy Evropské unie* [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy/2007-2013>

2.3	<i>Propagace a řízení turistických destinací Středočeského kraje</i>	10,00%	10 063 509	1 775 914	11 839 423
3	Integrovaný rozvoj území	37,00%	206 861 020	36 504 891	243 365 911
3.1	<i>Rozvoj regionálních center</i>	20,00%	41 372 204	7 300 978	48 673 182
3.2	<i>Rozvoj měst</i>	50,00%	103 430 510	18 252 446	121 682 956
3.3	<i>Rozvoj venkova</i>	30,00%	62 058 306	10 951 467	73 009 773
4	Technická pomoc	3,40%	19 008 851	3 354 503	22 363 354
4.1	<i>Řízení, kontrola, monitorování a hodnocení programu</i>	55,00%	10 454 868	1 844 977	12 299 845
4.2	<i>Informovanost a publicita programu</i>	15,00%	2 851 328	503 175	3 354 503
4.3	<i>Absorpční kapacita regionálních aktérů</i>	30,00%	5 702 655	1 006 351	6 709 006
	Celkem	100,00%	559 083 839	98 661 855	657 745 694

Poznámka: Všechny částky jsou uvedeny v EUR, běžné ceny

Finanční plán, uvedený v Prováděcím dokumentu v roce 2007, byl v průběhu realizace programu v letech 2007-2011 na základě každoroční analýzy výsledků programu, tj. počtu předložení projektových žádostí, počtu uzavřených smluv pro poskytnutí dotace, celkové výše způsobilých výdajů a proplacených finančních prostředků z poskytnuté dotace v rámci jednotlivých prioritních os a oblastí podpory a dále na základě aktuálních potřeb příjemce dotace, několikrát upravován a aktualizován. Evropská komise dne 22.12.2011 schválila aktualizovaný finanční plán ROP SČ, kde došlo k přesunu prostředků mezi jednotlivými prioritními osami. Navíc EK schválila navýšení prostředků ROP SČ o 300 milionů Kč z Operačního programu Technická pomoc, které budou hlavně použity na rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji, zejména na projekty zaměřené na regionální silnice II. třídy s přímým napojením na mezinárodní silniční síť.³⁵

³⁵ *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011.*
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

Tab.6: Aktualizovaný finanční plán pro ROP NUTS 2 Střední Čechy

Číslo prioritní osy / oblasti podpory	Název prioritní osy / oblasti podpory	Podíl na alokaci	EU	Národní veřejné zdroje celkem	Celkové veřejné zdroje
1	Doprava	39,20 %	224 045 152	39 537 380	263 582 532
1.1	Regionální dopravní infrastruktura		165 900 433	29 276 547	195 176 980
1.2	Udržitelné formy veřejné dopravy		58 144 719	10 260 833	68 405 552
2	Cestovní ruch	14,50 %	82 796 845	14 611 209	97 408 054
2.1	Podnikatelská infrastruktura a služby cestovního ruchu		24 839 054	4 383 363	29 222 417
2.2	Veřejná infrastruktura a služby cestovního ruchu		49 678 107	8 766 725	58 444 832
2.3	Propagace a řízení turistických destinací Středočeského kraje		8 279 684	1 461 121	9 740 805
3	Integrovaný rozvoj území	43,00 %	245 866 254	43 388 164	289 254 418
3.1	Rozvoj regionálních center		41 372 204	7 300 978	48 673 182
3.2	Rozvoj měst		120 237 489	21 218 381	141 455 870
3.3	Rozvoj venkova		84 256 561	14 868 805	99 125 366
4	Technická pomoc	3,30%	19 008 851	3 354 503	22 363 354
4.1	Řízení, kontrola, monitorování a hodnocení programu		15 321 832	2 703 853	18 025 685
4.2	Informovanost a publicita programu		1 900 886	335 450	2 236 336
4.3	Absorpční kapacita regionálních aktérů		1 786 133	315 200	2 101 333
	Celkem	100,00%	571 717 102	100 891 256	672 608 358

Poznámka: Všechny částky jsou uvedeny v EUR, běžné ceny

Z aktualizovaného finančního plánu vyplývá, že prioritní osa Doprava a zejména oblast podpory Regionální dopravní infrastruktura je nejvýznamnější částí a podílí se nejvyšší měrou na celkovém množství alokovaných finančních prostředků v rámci celého ROP SČ. Z celkové alokované částky 571 717 102 EUR je pro prioritní osu Doprava alokováno 224 045 152 EUR, tj. 39,20% z celkové alokace, z toho pro oblast podpory Regionální dopravní infrastruktura 165 900 433 EUR, tj. 29,00% z celkové alokace a pro oblast podpory Udržitelné formy veřejné dopravy 58 144 719 EUR, tj. 10,20%

z celkové alokace.³⁶ Podrobné členění alokace EU v jednotlivých letech obou oblastí podpory v rámci prioritní osy Doprava je následující:

Tab.7: Finanční plán – Oblast podpory 1.1

Oblast podpory 1.1: Regionální dopravní infrastruktura (v EUR, běžné ceny)						
ROK	Fond	EU	Národní veřejné zdroje celkem	Celkové veřejné zdroje	Míra veřejného spolufinancování	
					EU	ČR
2007	ERDF	19 429 350	3 428 709	22 858 059	85%	15%
2008	ERDF	20 385 053	3 597 362	23 982 415	85%	15%
2009	ERDF	21 344 934	3 766 753	25 111 687	85%	15%
2010	ERDF	22 349 700	3 944 065	26 293 765	85%	15%
2011	ERDF	26 456 432	4 668 782	31 125 214	85%	15%
2012	ERDF	27 458 003	4 845 530	32 303 533	85%	15%
2013	ERDF	28 476 961	5 025 346	33 502 307	85%	15%
2007 - 2013		165 900 433	29 276 547	195 176 980	85%	15%

Tab.8: Finanční plán – Oblast podpory 1.2

Oblast podpory 1.2: Udržitelné formy veřejné dopravy (v EUR, běžné ceny)						
ROK	Fond	EU	Národní veřejné zdroje celkem	Celkové veřejné zdroje	Míra veřejného spolufinancování	
					EU	ČR
2007	ERDF	7 214 199	1 273 094	8 487 293	85%	15%
2008	ERDF	7 569 056	1 335 716	8 904 772	85%	15%
2009	ERDF	7 925 463	1 398 611	9 324 074	85%	15%
2010	ERDF	8 298 537	1 464 448	9 762 985	85%	15%
2011	ERDF	8 671 782	1 530 314	10 202 096	85%	15%
2012	ERDF	9 043 669	1 595 942	10 639 611	85%	15%
2013	ERDF	9 422 013	1 662 708	11 084 721	85%	15%
2007 - 2013		58 144 719	10 260 833	68 405 552	85%	15%

³⁶ Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011.
Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

6. POPIS REALIZAČNÍ FÁZE ROP SČ V PRIORITYNÍ OSE DOPRAVA

6.1. Průběh dotačního systému prioritní osy Doprava:

Podmínky pro poskytnutí dotace jsou v rámci jednotlivých výzev pro předkládání žádostí uvedeny v PPŽP včetně celkové částky alokovaných prostředků a hodnotících kritérií pro poskytnutí dotace. Žádost o poskytnutí dotace vyplňuje žadatel v elektronické formě v prostředí webové aplikace IS BENEFIT7. Žadatel předkládá tištěný výstup elektronické Žádosti a všechny povinné přílohy včetně schválené projektové dokumentace na ÚRR SČ.

Výběr projektů je založen na posuzování předložených žádostí o poskytnutí dotace podle výběrových kritérií, která jsou předem oznámena žadatelům o poskytnutí dotace.

Nejdříve v rámci kontroly přijatelnosti, kdy žádosti musí splňovat zaměření a cíle podpory. Předmětem žádosti mohou být podporované aktivity a žadatelé také musí dodržet pravidla pro zadávání veřejných zakázek. Při následné kontrole kritérií formálních náležitostí je posuzována kompletnost žádosti o poskytnutí dotace a jejich příloh dle podmínek programu. Kontrolují se doklady o právní subjektivitě žadatele, podklady pro posouzení finančního zdraví žadatele, přehled nemovitostí dotčených projektem, doklad o prokázání vlastnických vztahů, doklady dle stavebního zákona (stavební povolení, územní souhlas), projektová dokumentace projektu, rozpočet projektu apod. Žádosti, které úspěšně prošly kontrolou přijatelnosti a kontrolou formálních náležitostí, jsou následně hodnoceny podle hodnotících kritérií.

Výběr žádostí je založen na principu soutěže mezi předkládanými projekty v rámci uzavřených výzev, kdy při hodnocení jsou projektům přidělovány dle hodnotících kritérií body a v konečné fázi jsou projekty seřazeny podle počtu získaných bodů. Hodnotící kritéria jsou rozdělena do

skupin zaměřených na hodnocení schopnosti a kompetence žadatele projekt financovat, realizovat a zajistit jeho udržitelnost a dále na relevanci a kvalitu projektu (posouzení projektu z hlediska technického, časové a finanční proveditelnosti). U každého projektu je prováděno hodnocení hospodárnosti a přiměřenosti výdajů s ohledem na běžné tržní ceny a v případě zjištění odchylek od standardních cen je provedeno ponížení způsobilých výdajů. Po ukončení hodnocení jsou do další fáze výběru postoupeny projekty, které při hodnocení dosáhly alespoň minimální bodové hranice, ostatní nejsou doporučeny k financování.

Každý žadatel zná v předstihu kritéria pro hodnocení žádostí, takže žadatelé mohou zpracovat projektové záměry v co nejlepší kvalitě, a to jak po stránce formální, tak po stránce věcné. Maximální možný počet bodů je 200, minimální hranice bodového hodnocení je 130 bodů, kterou musí projekt dosáhnout, aby mohl být financován z programu. Kritéria jsou rozdělena do pěti kategorií, největší pozornost je věnována potřebnosti projektu pro region a dále hospodárnosti rozpočtu, kdy se hodnotí, zda výdaje rozpočtu odpovídají cenám v místě a čase obvyklým. Součástí projektové dokumentace musí být vždy podrobný rozpočet stavby s cenovými údaji stavebních prací v účelových měrných jednotkách podle Jednotné klasifikace stavebních objektů (JKSO). JKSO je pravidelně aktualizována na webových stránkách www.stavebnistandardy.cz. Tato příloha pak slouží jako významný podklad při posuzování hospodárnosti plánovaných výdajů projektu a jejich způsobilosti. Pokud žadatel uvede vyšší ceny, než jsou průměrné ceny uvedené na výše uvedených webových stránkách, musí rozdíl (navýšení) řádně odůvodnit. V opačném případě se žadatel vystavuje nebezpečí, že rozdíl bude posouzen jako nezpůsobilý výdaj a při hodnocení hospodárnosti rozpočtu obdrží minimální počet bodů.³⁷

³⁷ Pokyny pro žadatele a příjemce Výzvy č.92a k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents)

Souhrnný přehled hodnotících kritérií v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura je uveden v Příloze A.

Souhrnná zpráva o průběhu výběru a hodnocení projektů je předložena Výboru ke schválení projektů k financování. V této zprávě jsou v sestupném pořadí uvedeny projekty, které získaly nejvíce bodů až do naplnění alokace finančních prostředků z EU pro danou výzvu. Po schválení projektů k financování Výborem jsou žadatelé povinni předložit na ÚRR SČ podklady k uzavření Smlouvy o poskytnutí dotace. Smlouva o poskytnutí dotace obsahuje zejména výši dotace a celkovou výši způsobilých výdajů projektu, identifikaci projektu, časový harmonogram projektu, rozpočet projektu, finanční plán projektu a podmínky užití dotace.³⁸

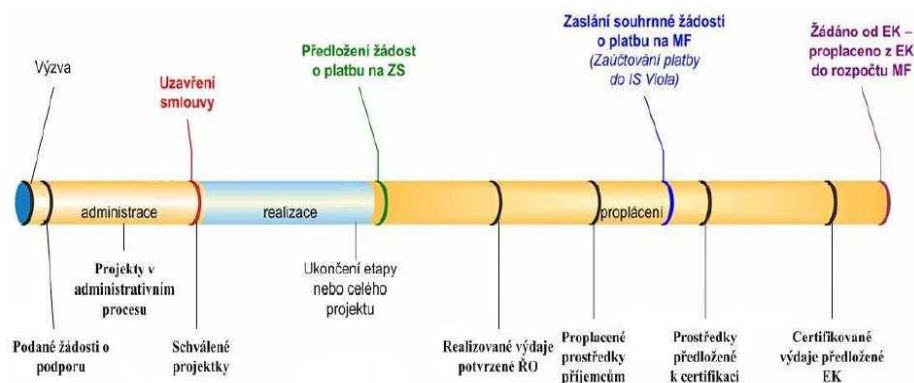
Po uzavření Smlouvy o poskytnutí dotace dochází k vlastní realizaci a monitorování projektu a k proplácení vzniklých způsobilých výdajů projektu. Příjemce dotace reportuje o realizaci projektu prostřednictvím monitorovacích zpráv, které předkládá vždy společně se Žádostí o platbu. Žádosti o platbu a monitorovací zprávy vyplňuje příjemce prostřednictvím webové aplikace IS BENEFIT7. Předložení Žádosti o platbu vychází z finančního plánu, který je součástí Smlouvy o poskytnutí dotace. Žádost o platbu je možno předložit nejdříve po podpisu Smlouvy o poskytnutí dotace, maximálně jedenkrát za každé tři měsíce realizace projektu. V průběhu realizace projektu může být proplaceno maximálně 85 % výše podpory, zbývajících 15 % je proplaceno až při poslední Závěrečné žádosti o platbu, kterou předkládá příjemce nejpozději do 60 dnů po ukončení realizace stavby. V tomto období musí dojít k převzetí a kolaudaci stavby a k vystavení všech faktur za provedené práce a služby. V případě schválení Žádosti o platbu, ÚRR SČ zajistí převod prostředků z rozpočtu RR SČ na zvláštní účet příjemce.

³⁸ Operační manuál k ROP SČ. *Regionální operační program Střední Čechy*. 2011.
Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>

Platby příjemcům probíhají modifikovaným systémem plateb. V rámci Žádosti o platbu příjemce může žádat o proplacení z přidělené dotace na dva typy výdajů. Způsobilé výdaje již uhrazené příjemcem a způsobilé výdaje podložené odpovídajícími daňovými doklady od dodavatelů nebo smluvních partnerů, které dosud nebyly příjemcem uhrazeny. V případě schválení Žádosti o platbu, ÚRR SČ zajistí převod prostředků z rozpočtu RR SČ na zvláštní účet příjemce. V případě, že součástí Žádosti o platbu byly i neuhrazené výdaje, příjemce musí doložit zaplacení výdajů dodavatelům do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly prostředky připsány na účet.³⁹

Následující obrázek znázorňuje systém fungování programu od vyhlášení výzvy k podávání žádostí přes vlastní realizaci projektu, proplacení finančních prostředků až po konečnou certifikaci výdajů EK.

Obr. 6: Proplacení finančních prostředků v ROP SČ⁴⁰



Po ukončení realizace projektu a proplacení požadovaných finančních prostředků má příjemce dotace povinnost informovat ÚRR SČ o výsledcích a výstupech projektu v období udržitelnosti. Cílem je kontrola plného a

³⁹ Pokyny pro žadatele a příjemce Výzvy č.92a k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy . 2011. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>

⁴⁰ Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. *Fondy Evropské Unie*. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

prokazatelného splnění účelu a cíle projektu (včetně plnění stanovených indikátorů) v rozsahu stanoveném Smlouvou o poskytnutí dotace. Monitorování projektů v době udržitelnosti zároveň slouží k identifikování rizik, která mohou vést k porušení smluvních podmínek. Monitorovací zpráva o zajištění udržitelnosti projektu je předkládána příjemcem jedenkrát ročně v období udržitelnosti projektu, které je dle typu příjemce 3 nebo 5 let. Případné porušení podmínek uvedených ve Smlouvě o poskytnutí dotace v období udržitelnosti projektu může vést i k vrácení vyplacených finančních prostředků z poskytnuté dotace.

6.2. Žádost o poskytnutí dotace v prioritní ose Doprava:

Žádost o poskytnutí dotace vyplňuje žadatel v elektronické formě v prostředí webové aplikace IS BENEFIT7. V následujícím přehledu je uveden stručný popis jednotlivých částí žádosti na projekty dopravních staveb, tj. na výstavbu a rekonstrukci komunikací, rekonstrukci mostů, výstavbu kruhových křižovatek apod.

Zdůvodnění potřeby projektu včetně popisu výchozího stavu:

Popis stávajícího stavu komunikace (mostu), směrové a šířkové uspořádání, kategorie komunikace, mostu, únosnost mostu, technický stav s uvedením poruch a závad (trhlíny, výtluky, nedostatečná únosnost).

Připravenost projektu k realizaci:

Zpracování projektové dokumentace, vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení, souhlasu s ohlášením stavby, geologický a geotechnický průzkum, výkup pozemků, vytvoření realizačního týmu zabezpečující realizaci projektu, vypsání, případně ukončení výběrových řízení na zhotovitele stavby a technický dozor investora na stavbě (druh, typ výběrových řízení).

Realizace projektu:

Celkový podrobný popis jednotlivých stavebních objektů, tj. komunikace, mosty, opěrné zdi, přeložky inženýrských sítí, vegetační úpravy, parametry a typy konstrukcí, popis použitých technologií, kategorie a typy nových vozovek a mostní konstrukce, postup výstavby, popis dopravně inženýrských opatření, objízdných tras.

Způsob udržení výsledků projektu

Jak bude prováděna kontrola stavu udržitelnosti projektu, z čeho budou hrazeny náklady na údržbu mostů a komunikací, smluvní ošetření záručních oprav.

Personální zajištění projektu:

Popis funkcí, zkušeností a činností jednotlivých osob s členěním na manažera týmu, finančního manažera, koordinátora týmu, hlavní účetní, garanta realizace veřejných zakázek, technický dozor investora, expertní pomoc a poradenství při zpracování žádosti a administraci projektu.

Zkušenosti žadatele:

Zkušenosti žadatele s realizací projektů spolufinancovaných ze strukturálních fondů EU, referenční projekty s uvedením výše poskytnuté dotace, poskytovatele dotace a grantového programu.

Harmonogram projektu:

Uvedení začátku a konce aktivity pro zpracování projektové dokumentace, zpracování žádosti o dotaci, výběrových řízení na dodavatele stavby a

technický dozor investora, realizaci stavby, publicitu projektu, předkládání monitorovacích zpráv.

Rozpočet projektu:

Podrobný rozpočet projektu s členěním na výdaje na pořízení pozemků, pořízení staveb formou výstavby, vč. výdajů na projektovou dokumentaci, technický dozor investora, pořízení samostatných movitých věcí, materiálu a zásob, na publicitu dle podmínek programu, výdaje na hrubé mzdy či platy zaměstnanců pracujících na přípravě a řízení projektu, výdaje na právní, technické, finanční a ekonomické poradenství, výdaje spojené s výběrovým řízením dle pravidel programu, výdaje na odborné a znalecké posudky, na studie související s přípravou dokumentace k žádosti atd.

Finanční plán projektu:

Termíny předložení žádostí o platbu a předpoklad požadovaných částek pro proplacení dotace.⁴¹

Povinnou přílohou Žádosti o poskytnutí dotace jsou Doplňující informace žádosti, kde jsou uvedeny zejména následující informace a dokumenty:

- Přehled nemovitostí a pozemků dotčených projektem;
- výpis z katastru nemovitostí;
- přehled peněžních toků projektu (cash flow) pro přípravnou fázi, realizační fázi a období udržitelnosti projektu;
- analýza rizik projektu a jejich řízení;
- uvedení intenzit dopravy na relevantních úsecích;
- doklady pro posouzení potřebnosti projektu.

⁴¹ *IS BENEFIT* [online]. 2011. [cit.2012-03-11].
Dostupné z: <http://www.euzadost.cz>

7. VÝSLEDKY REALIZACE ROP SČ V LETECH 2007–2011 V PRIORITYNÍ OSE DOPRAVA

V následujícím přehledu jsou uvedeny dosažené ukazatele a výsledky za prvních pět let realizace programu v období od 3.12.2007 (datum schválení ROP SČ) do 31. 12. 2011 v rámci prioritní osy Doprava.

7.1. Přehled vyhlášených výzev

V tomto období bylo vyhlášeno celkem 19 Výzev pro předkládání projektů, z toho 11 v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura a 8 v oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy. V oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura byla v roce 2010 vyhlášena kontinuální výzvy na podávání žádostí až do 31.12.2012.⁴²

7.2 Přehled realizace ROP SČ v prioritní ose Doprava v jednotlivých letech

Stav realizace programu k 31.12.2008

V oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura bylo k 31.12.2008 podáno celkem 28 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 23 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 1 021 438 000 Kč. Z poskytnuté dotace nedošlo v tomto roce k žádným platbám, u všech schválených projektů byl příjemcem dotace Středočeský kraj, který u projektů nepodával žádné průběžné žádosti o platbu. Poskytnutá dotace

⁴² Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy, *Informační systém MONIT*

byla proplacena až po ukončení realizace všech projektů v roce 2009 v rámci Závěrečné žádosti o platbu.

V oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy bylo k 31.12.2008 podáno celkem 22 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 7 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 153 880 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 6 737 000 Kč. Výroční zprávy o provádění ROP SČ v letech 2008, 2009, 2010. Praha, Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy, 2007-2010⁴³

Stav realizace programu k 31.12.2009

V oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura bylo k 31.12.2009 podáno celkem 47 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 26 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 1 125 509 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 617 651 000 Kč.

V oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy bylo k 31.12.2009 podáno celkem 24 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 16 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 239 894 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 88 258 000 Kč.⁴⁴

Stav realizace programu k 31.12.2010

V oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura bylo k 31.12.2010 podáno celkem 66 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 55 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši

⁴³ Výroční zprávy o provádění ROP SČ v roce 2008. Regionální operační program Střední Čechy [online]. 2011 [cit.2012-03-12].Dostupné z:[http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents).

⁴⁴ Výroční zprávy o provádění ROP SČ v roce 2009. Regionální operační program Střední Čechy [online]. 2011.[cit.2012-03-12].Dostupné z:[http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents).

2 185 800 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 1 094 900 000 Kč

V oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy bylo k 31.12.2010 podáno celkem 48 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 18 projektů s celkovou poskytnutou dotací ve výši 248 800 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 170 622 000 Kč.⁴⁵

Stav realizace programu k 31.12.2011

V oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura bylo k 31.12.2011 podáno celkem 138 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 91 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 2 960 668 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 1 388 649 000 Kč.

V oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy bylo k 31.12.2011 podáno celkem 80 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 32 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 774 101 000 Kč. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 225 564 000 Kč.⁴⁶

7.3 Přehled schválených projektů

Přehled dokončených projektů v prioritní ose Doprava k 31.12.2011 včetně alokované částky dotace z prostředků EU a s doplněním schválených projektů k 31.12.2011, které jsou ještě v realizaci, je uveden v Příloze č. 1.

⁴⁵ *Výroční zprávy o provádění ROP SČ v roce 2010. Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: <http://www.ropstrednicehy.cz/documents>.

⁴⁶ *Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie.* [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

7.4 Výsledky ROP SČ v letech 2007-2011 na rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji

Ve sledovaném období byla v rámci ROP SČ dokončena rekonstrukce 57 km silnic II. a III. třídy, 4 km místních komunikací, bylo postaveno 14 km nových cyklostezek a bylo odstraněno 15 bodových závad, když byla provedena rekonstrukce 10 mostů a bylo postaveno 5 nových kruhových křižovatek.⁴⁷

Na rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji má největší dopad dokončení realizace těchto staveb:

Oblast podpory Regionální dopravní infrastruktura

II/236 Lány –obchvat II.etapa

Vybudování obchvatu sil. II/236 Lány v délce 1 420 m mezi již dříve vybudovanými okružními křižovatkami, který odklonil veškerou osobní a nákladní dopravu mimo obec. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení okolních obcí po komunikaci II/236 na mezinárodní silnici R6. Podle výsledků celostátního sčítání dopravy z roku 2010 byla v tomto úseku dopravní intenzita 2 651 voz/24 hodin, z toho 2 175 osobních, 453 těžkých vozidel a 23 motocyklů.

Rekonstrukce mostu č.016 Poděbrady na sil. II/611

Rekonstrukce mostu v délce 202m na komunikaci II/611 na Zálabském předmostí města Poděbrady včetně výstavby nové mostovky o celkové šíři 13,00 m. Rekonstrukcí byla odstraněna bodová závada na komunikaci II/611, kdy stávající most byl v havarijním stavu s nedostatečnou únosností. Realizace stavby přispěla k zlepšení dopravní infrastruktury v Poděbradech a k zlepšení dopravního spojení tohoto regionu na dálnici D11. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 10 336 voz/24 hod.

⁴⁷ Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy *Informační systém MONIT*

II/201 Jeneč, připojení na R6

Výstavba úseku nového napojení komunikace II/201 na rychlostní čtyřpruhovou komunikaci R6 v délce 270m, výstavba nového mostu přes železniční trať a rekonstrukce mostu. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení Města Kladno a okolních obcí na mezinárodní silnici R6. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 2 744 voz/24 hod, z toho 2 213 osobních, 490 těžkých vozidel a 41 motocyklů.⁴⁸

II/272 Katusice- Dolní Cetno – Bezno, recyklace

Rekonstrukce komunikace v délce 8 km spočívala v odfrézování živičného krytu a v položení nových asfaltobetonových vrstev, kdy stávající vozovka byla ve vysokém stupni devastace s četnými výtluky a trhlinami v celém úseku a byla tak ohrožena bezpečnost provozu. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení okolních obcí na mezinárodní silnici R10. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 1 046 voz/24 hod, z toho 865 osobních, 158 těžkých vozidel a 23 motocyklů.

II/201 Jeneč- křiž.II/118, recyklace-I. a II. etapa

Rekonstrukce komunikace v délce 6,8 km spočívala v odfrézování živičného krytu a v položení nových asfaltobetonových vrstev, zřízení nových silničních svodidel, stávající vozovka byla v havarijním stavu. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení okolních obcí po této komunikaci na mezinárodní silnici R6. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 2 173 voz/24 hod, z toho 1 695 osobních, 446 těžkých vozidel a 32 motocyklů.

⁴⁸ *Intranet rsd.cz* [online].2011. [cit.2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.scitani2010.jsdi.cz>

II/238 Kladno – Rozdělov, most ev.č.. 238-002

Rekonstrukce mostu přes železniční trať ČD Kladno - Kralupy a železniční zastávku Kladno město. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení Města Kladno a okolních obcí na mezinárodní silnici R6. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 6 026 voz/24 hod, z toho 5 348 osobních, 635 těžkých vozidel a 43 motocyklů.

II/101 Zápy – D11 u Jiren, rekonstrukce

Rekonstrukce komunikace mezi obcemi Zápy a Jirny. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení okolních obcí na dálnici D11. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 4 689 voz/24 hod, z toho 3 922 osobních, 715 těžkých vozidel a 52 motocyklů.

II/272 Jiřice- Benátky n. Jiz., II/280 Domousnice

Rekonstrukce silnic II/272 a II/280 ve dvou úsecích II/272 Jiřice – Benátky nad Jizerou a II/280 Domousnice – hranice Středočeského kraje v délce 9km. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení okolních obcí na mezinárodní silnici R10. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku sil. II/272 byla v roce 2010 6 084 voz/24 hod, z toho 5 091 osobních, 935 těžkých vozidel a 58 motocyklů.

II/101 Říčany – Kuří, křižovatka s III/00312

Rekonstrukce komunikace II/101 na hlavní příjezdové trase do Říčan z dálnice D1 (exit 11) a výstavba okružní křižovatky. Realizací stavby bylo zajištěno kvalitní dopravní spojení Říčan a okolních obcí na dálnici D1. Dopravní intenzita ve sledovaném úseku byla v roce 2010 8 675 voz/24 hod, z toho 7 580 osobních, 1 053 těžkých vozidel a 42 motocyklů.

III/3297 Cerhenice, napojení silnice na I/12

Vybudování nového úseku silnice propojujícího komunikaci v úseku sil.III/3297 Cerhenice se silnicí I/12 (Praha – Kolín) zajišťuje kvalitní napojení

okolních obcí na státní silniční síť a je přínosem v oblasti zkvalitnění a doplnění komunikační sítě v této oblasti.

Obnova dopravního značení dle zákona č.30/2001

V rámci tohoto projektu s celkovými výdaji přes 100 mil. Kč byla v letech 2009-2010 provedena demontáž a montáž nových svislých dopravních značek na silnicích II. a III. třídy Středočeského kraje a byla provedena výměna poškozených sloupků.

Oblast podpory Udržitelné formy veřejné dopravy

Modernizace dopravního terminálu autobusového nádraží Příbram

Komplexní rekonstrukce areálu autobusového nádraží a jeho přeměna na moderní dopravní terminál, který na bázi bezbariérovosti spojuje základní prvky veřejné dopravy ve městě a regionu - autobusovou přepravu a pak také vlakovou dopravu. Významným prvkem dopravního terminálu je také moderní informační systém, který pracuje na bázi moderních technologií.

Zlepšení podmínek pro pravidelné využívání cyklo dopravy v Benešově

Výstupem projektu byla výstavba cyklostezky v délce 1 600 m s přemostěním mezinárodní železniční tratě v délce 85 m, úprava komunikace a vyznačení stezky příslušným svislým a vodorovným značením. Výsledkem je jednodušší a bezpečnější přesun občanů mezi městskými částmi Benešova, došlo ke zlepšení mobility obyvatel i občanů dojíždějících za prací a zlepšení infrastruktury města.

Cyklostezka Dobřichovice Lety – Řevnice

Výstavba 3,4 km cyklostezky včetně vybavení mobiliářem – mapy, odpočívadla, stojany, která je součástí cyklostezky Praha – Vídeň. Vybudováním cyklostezky bylo dosaženo výrazného rozšíření místní cyklistické dopravy v regionu Dolní Berounky na úkor místní automobilové dopravy a zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy.

Cyklostezka Horní Počaply - Vliněves – Zelčín

Vybudování cyklostezky v délce 15 km jako páteřní cyklotrasy, která je součástí mezinárodní cyklistické trasy EuroVelo, vedoucí z Norska přes Finsko, Švédsko, Německo, Českou republiku a Rakousko do Itálie. Její význam tak výrazně přesahuje nejen území regionu, resp. kraje, ale i celé České republiky. Výstavbou nové cyklostezky došlo k zajištění vzájemného propojení turisticky a rekreačně atraktivních oblastí na území kraje.

Cyklostezka Po stopách českých králů - 1.část

Vybudování 3,5 km nové cyklostezky a 7,0 km značení cyklistických tras v okolí řeky Berounky, která je součástí rozsáhlého projektu cyklostezky "Po stopách českých králů". Realizací projektu došlo ke zkvalitnění infrastruktury pro rozvoj vybraných forem cestovního ruchu hlavně cyklistiky.

Dolnobřežanskem na kole - I. etapa

Propojení cyklotras a cyklostezek regionu Dolnobřežansko s oblastí hlavního města Prahy a dále pokračování těchto tras a stezek do oblasti Jílovska a dolního Posázaví. Výstavba celkem 7,5 km značených cyklotras a 4,0 km nově vybudované cyklostezky.

Polabská cyklostezka - Brandýs nad Labem a okolí

Vybudování mimořádně atraktivní a bezpečné cyklostezky v délce více než 10 km ve zpevněném povrchu, která je zcela oddělena od komunikací s provozem motorových vozidel. Jedná se o atraktivní a mimořádně bezpečnou cyklostezku v přírodně atraktivním prostředí řeky Labe, která tak zvýší návštěvnost přirozené turistické destinace Brandýsko.⁴⁹

Pozn.: Poslední čtyři uvedené projekty byly začleněny do prioritní osy Cestovní ruch.

⁴⁹ *Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz](http://www.ropstrednicechy.cz)

8. ZÁVĚR

Prostředky z rozpočtu EU jsou alokovány na základě finančního plánu celého programu. Plán stanoví maximální částky čerpání finančních prostředků z rozpočtu EU a z národních zdrojů v jednotlivých letech programového období. Finanční plán stanovuje maximální částky pro financování jednotlivých prioritních os a oblastí podpory programu z prostředků rozpočtu EU a národního financování.⁵⁰ Aktualizovaný finanční plán pro ROP SČ v období 2007 – 2013 pro všechny prioritní osy je uveden v Tabulce 6. Uvedené částky jsou orientační, v případě nedočerpání alokace např. v roce 2012, mohou být nevyčerpané prostředky přerozděleny do dalších let, ale samozřejmě nesmí být překročena celková částka pro celé programové období. Přesuny alokovaných částek v rámci jedné prioritní osy jsou schvalovány orgány České republiky, případné přesuny částek mezi jednotlivými prioritními osami podléhají schválení orgánů EU.

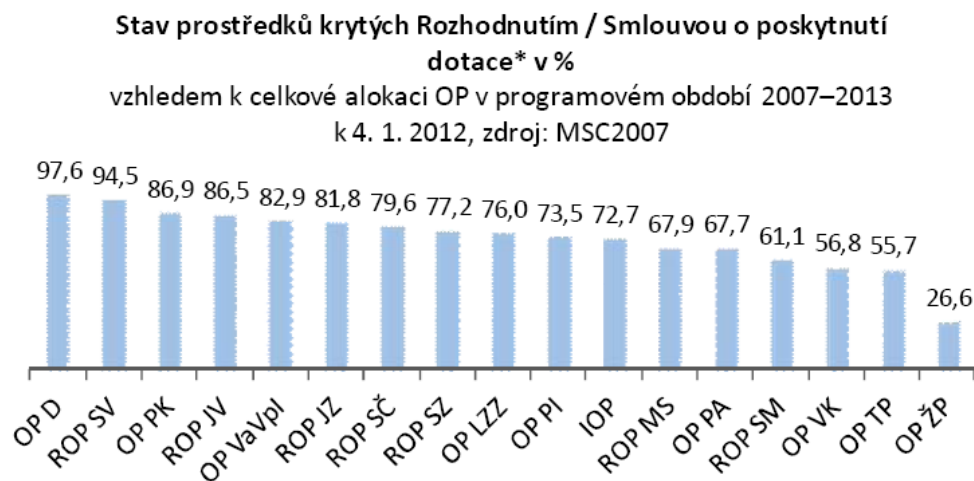
8.1 Srovnání výsledků ROP SČ s ostatními OP k 31.12.2011

Ze všech OP je k 31.12.2011 ROP SČ v ukazateli výše prostředků krytých smlouvou o poskytnutí dotace vzhledem k celkové alokaci programu v programovém období 2007 – 2013 na sedmém místě, což představuje 79,6 % finančních prostředků celkové alokace, v ukazateli proplacených prostředků příjemcům je s 41,6 % na osmém místě a v certifikovaných finančních prostředcích je s 32,7 % na čtvrtém místě.⁵¹ Následující grafy ukazují výsledky jednotlivých OP k 31.12.2011.

⁵⁰ *Programový dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy*. 2011.
Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>

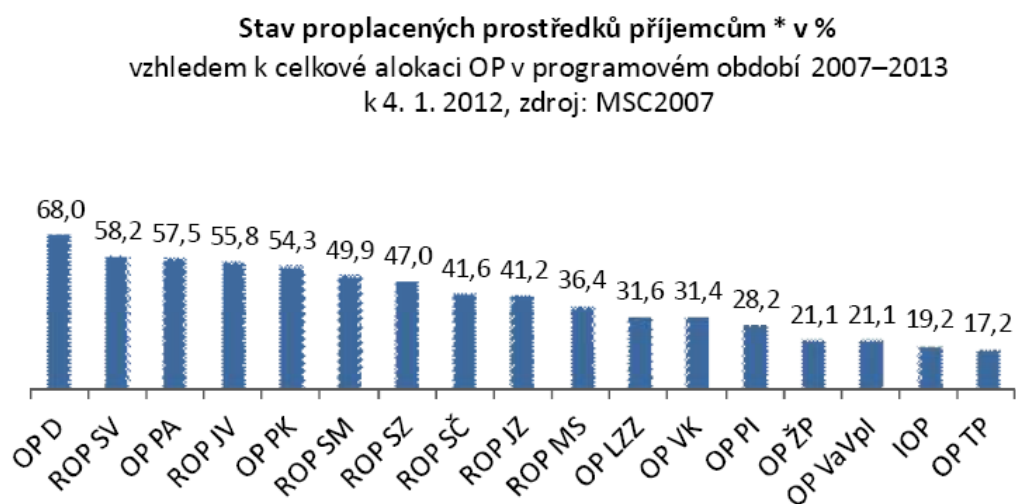
⁵¹ *Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie*. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

Graf 4: Finanční prostředky kryté uzavřenou Smlouvou o poskytnutí dotace v % vzhledem k celkové alokaci v jednotlivých OP



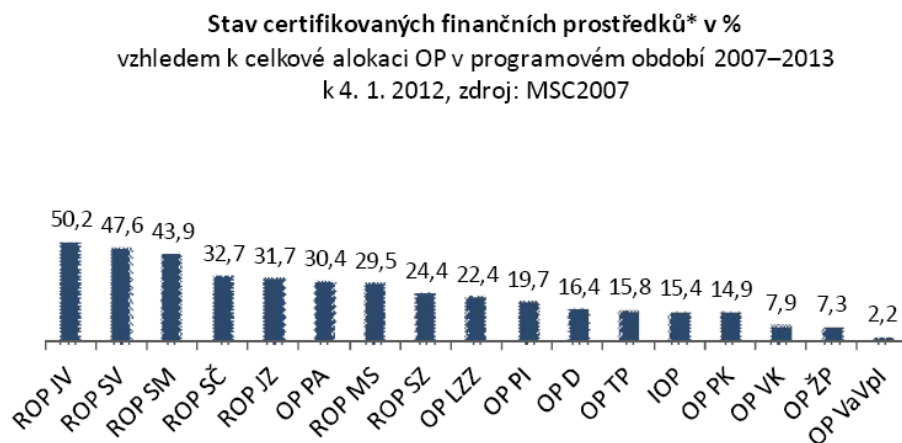
* Zahrnuty individuální projekty (IP), grantové projekty (GP) a EK neschválené velké projekty

Graf 5: Stav proplacených prostředků příjemcům v % vzhledem k celkové alokaci v jednotlivých OP



* Zahrnuty ex-ante, průběžné a ex-post platby

Graf 6: Stav certifikovaných finančních prostředků v % vzhledem k celkové alokaci v jednotlivých OP⁵²



* Finanční prostředky vyčerpané ze SF / FS a národních zdrojů

8.2 Celkové výsledky ROP SČ k 31.12.2011

Od počátku programového období bylo k 31. 12. 2011 na účty příjemců proplaceno celkem v ROP SČ celkem 7,0 mld. Kč. Z toho jen za loňský rok 2011 bylo příjemcům proplaceno 2,4 mld. Kč (34,4 % z celkové částky proplacených prostředků). EK již proplatila do státního rozpočtu za ROP SČ více než 5,5 mld. Kč (objem certifikovaných výdajů), to je téměř 33% celkových zdrojů programu. Tím se ROP SČ řadí na čtvrté místo ze 17 OP v úspěšnosti čerpání fondů EU v České republice. Finančně bylo již ukončeno 350 projektů a uzavřena Smlouva o poskytnutí dotace na 569 projektů v celkové hodnotě 13,4 mld. Kč (79,6 % z celkové alokace).

⁵² Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: [http:// www.strukturalni-fondy.cz/](http://www.strukturalni-fondy.cz/)

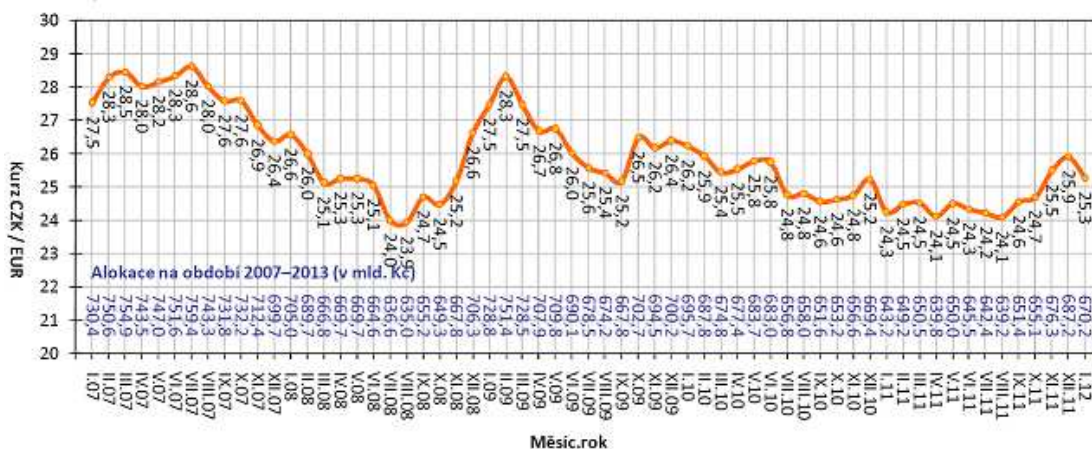
8.3 Výsledky ROP SČ v prioritní ose doprava k 31.12.2011

Pro prioritní osu Doprava bylo v ROP SČ od začátku programu v roce 2007 k 31.12.2011 podáno celkem 218 projektových žádostí, z nich bylo schváleno k realizaci 123 projektů s celkovou poskytnutou dotací z prostředků EU ve výši 3 734 769 000 Kč. Z celkového počtu 123 projektů bylo ke konci roku 2011 již 59 dokončeno. Z poskytnuté dotace bylo celkem proplaceno 1 614 213 000 Kč. K 31.12.2011 bylo Evropskou komisí certifikováno celkem 1 121 961 000 Kč v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura a 209 735 000 Kč v oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy, celkem za prioritní osu Doprava 1 331 696 000 Kč.

Celková alokace pro roky 2007-2013 dle kurzu k 31.12.2011 25,920 Kč/EUR je pro prioritní osu Doprava 5 792 118 602 Kč, z toho 4 291 085 678 Kč v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura a 1 501 032 924 Kč v oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy. Dosažené výsledky ukazují, že k 31.12.2011 jsou uzavřeny smlouvy o poskytnutí dotace na 65,0% celkové alokace v prioritní ose Doprava, z toho je 69,0 % v oblasti podpory Regionální dopravní infrastruktura a 52,0% v oblasti podpory Udržitelné formy veřejné dopravy. Z celkové plánované alokace bylo již 28,2 % finančních prostředků proplaceno a EK bylo 23,2% výdajů certifikováno. Klíčové pro úspěšnou a efektivní implementaci SF je přepočítávání kurzu Kč/EUR. Měnový kurz je přebírán z informačního systému Viola. Do IS Viola se přenáší kurz, který stanovuje Evropská centrální banka na následující měsíc, každý předposlední den v měsíci. Výpočet celkové alokace v Kč se v průběhu let měnil dle vývoje kurzu Kč/EUR, kdy v počátku programového období byl v hodnotě 27,50 Kč/EUR až k hodnotě 25,92 Kč/EUR k 31.12.2011. Celkově od počátku programového období došlo k posílení kurzu Kč vůči EUR téměř o 6,9 %.⁵³

⁵³ Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

Graf 7: Vývoj kurzu Kč/EUR v období 2007-2011



Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že předpokládaný věcný a finanční pokrok na úrovni ROP SČ v prioritní ose Doprava překračuje plánované hodnoty. Z plánovaných indikátorů k 31.12.2011 bylo z celkové plánované hodnoty počtu 120 podpořených projektů na rozvoj dopravy dokončeno 59 projektů (49% plánované hodnoty), navíc jsou uzavřeny smlouvy na 123 projektů (103%). Z plánované délky 205 km nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy bylo dokončeno 57,3 km (28%), z celkového počtu 30 km nově postavených cyklostezek bylo dokončeno 14 km (47%), navíc v rámci prioritní osy 2 Cestovní ruch bylo dokončeno dalších 23 km cyklostezek. Z plánovaného počtu 50 odstraněných bodových závad bylo odstraněno 15 bodových závad (30%), ale v současné době jsou již schváleny projekty s celkovým odstraněním 46 bodových závad (92%).

Téměř všechny indikátory, které jsou přímo závislé na realizaci ROP SČ, jsou plněny v souladu s plánem. Nejnižší plnění je v délce nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy, ale vzhledem k počtu uzavřených smluv na projekty, které jsou ještě v realizaci, je reálný předpoklad, že i tento indikátor bude zcela naplněn. Ke konci roku 2011 byly schváleny projekty s celkovou délkou 150 km rekonstruovaných silnic II. a III. třídy, což představuje 74 % plánované hodnoty.

Rozhodnutím Evropské komise a schválením vlády ČR byly v roce 2012 navýšeny prostředků ROP SČ o 300 milionů Kč z Operačního programu Technická pomoc. S ohledem na požadované zlepšení dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji bude 240 mil. Kč vázáno na projekty zaměřené zejména na:

- Regionální silnice II. a III. třídy zajišťující napojení k síti TEN-T a/nebo silnic vyšší třídy;
- regionální silnice II. a III. třídy pro zlepšení situace na přetížených silnicích;
- obchvaty měst a obcí, omezení negativních dopadů dopravy na obyvatele a odklonění dopravy mimo centra měst;
- zavádění inteligentních dopravních systémů.

Ve zbývajících dvou letech programového období 2007-2013 jsou připravovány ke schválení další dopravní projekty, které naplňují výše uvedené podmínky. Dokončení těchto staveb v období 2012-2015 také velkou měrou přispěje k plánovanému zlepšení dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji.

Uvedené výsledky realizace programu a dosažené ukazatele v závěru práce jasně prokazují, že ROP SČ se řadí v rámci realizace mezi jedny z nejúspěšnějších OP v České republice. ROP SČ je také jedním ze 7 OP, které získaly za minulý rok auditní hodnocení bez výhrad.

9. SEZNAM ODBORNÉ LITERATURY

1. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Specifická nařízení ke strukturálním fondům a fondu soudržnosti pro období 2007-2013*. Praha: Metropolis Media, a.s., 2006.
2. KUPSA, M et al. *SRP – úspěšná cesta k dotacím Evropské unie ve Středních Čechách*. Praha: Regionální rada regionu soudržnosti Střední Čechy, 2006, 85 s.
3. ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY. *Programový dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>.
4. ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY. *Prováděcí dokument k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>.
5. ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY. *Operační manuál k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>.
6. ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY. *Pokyny pro žadatele a příjemce Výzvy č.92a k ROP SČ. Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: <http://www.ropstrednicechy.cz/documents>.
7. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a fondu soudržnosti na programové období 2007 – 2013*. Praha. 2007. 117 s.
8. CITY PLAN spol. s.r.o. *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. [cit.2012-03-11]. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

9. NOVOTNÁ, M., *Regionální politika EU*. Ostrava, VŠB – Technická Univerzita Ostrava, 2007, 206s. Studijní opora pro distanční vzdělávání. ISBN 978-80-248-1413-1
10. STEJSKAL, J et al. *Regionální politika a její nástroje*. 1.vyd. Praha:Portál, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7367-588-2
11. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Měsíční monitorovací zprávy o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007-2013. Fondy Evropské Unie*. [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>
12. ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECHY. *Výroční zprávy o provádění ROP SČ v letech 2008, 2009,2010. Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12].Dostupné z:[http:// www.ropstrednicechy.cz/documents](http://www.ropstrednicechy.cz/documents).
13. STŘEDOČESKÝ KRAJ. *Statistická ročenka Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal
14. STŘEDOČESKÝ KRAJ. *Informační systém o silniční a dálniční síti ČR, Kraj Středočeský. Středočeský kraj* [online]. 2008. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal
15. STŘEDOČESKÝ KRAJ. *Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Středočeský kraj* [online]. 2008. Dostupné z: www.kr-stredocesky.cz/portal

16. ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI STŘEDNÍ ČECH. *Informační systém MONIT*
17. MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. *Informační systém MSC 2007*

Internetové stránky:

18. *Regionální operační program Střední Čechy* [online]. 2011. [cit.2012-03-12]. Dostupné z: [http:// www.ropstrednicechy.cz](http://www.ropstrednicechy.cz)
19. *Fondy Evropské unie* [online]. 1999. [cit.2012-03-14]. Dostupné z: [http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy 2007-2013](http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy%202007-2013)
20. *Intranet rsd.cz* [online].2011. [cit.2012-03-08].
Dostupné z: <http://www.scitani2010.jsdi.cz>
21. *Středočeský kraj* [online]. 2008. [cit.2012-03-11].
Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal>
22. *IS BENEFIT* [online]. 2011. [cit.2012-03-11].
Dostupné z: <http://www.euzadost.cz>

10. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obr. 1: Regiony soudržnosti ČR ve SROP 2004-2006	16
Obr. 2: Regiony soudržnosti ČR v programovém období 2007-2013	21
Obr. 3: Implementační struktura ROP SČ	24
Obr. 4: Administrativní rozdělení Středočeského kraje podle správních obvodů obcí s rozšířenou působností	28
Obr. 5: Administrativní rozdělení KSÚS ve Středočeském kraji	38
Obr. 6: Proplácení finančních prostředků v ROP SČ	62

Seznam tabulek

Tab. 1: Přehled OP v ČR v programovém období 2007-2013	19
Tab. 2: SWOT analýza Středočeského kraje (oblast dopravní infrastruktury)	34
Tab. 3: Délka silnic a dálnic podle okresů k 31.12.2008	36
Tab. 4: Indikátory – Oblast podpory 1.1 a 1.2	50
Tab. 5: Stanovený finanční plán pro ROP NUTS 2 Střední Čechy	51
Tab. 6: Aktualizovaný finanční plán pro ROP NUTS 2 Střední Čechy	52
Tab. 7: Finanční plán – Oblast podpory 1.1	54
Tab. 8: Finanční plán – Oblast podpory 1.2	54

Seznam grafů

Graf 1: Rozdělení alokace EU mezi jednotlivé regiony soudržnosti	22
Graf 2: Délka silnic ve Středočeském kraji, stav k 1.1.2010	37
Graf 3: Počet mostů ve Středočeském kraji, stav k 1.1.2010	38
Graf 4: Finanční prostředky kryté uzavřenou Smlouvou o poskytnutí dotace v % vzhledem k celkové alokaci v jednotlivých OP	75
Graf 5: Stav proplacených prostředků příjemcům v % vzhledem k celkové alokaci v jednotlivých OP	75
Graf 6: Stav certifikovaných finančních prostředků v % vzhledem k celkové alokaci v jednotlivých OP	76
Graf 7: Vývoj kurzu Kč/EUR v období 2007-2011	78

11. SEZNAM PŘÍLOH

**Příloha A - Hodnotící kritérií pro hodnocení žádostí v oblasti podpory
Regionální dopravní infrastruktura**

**Příloha B - Dokončené projekty k 31.12.2011 a projekty v realizaci v
prioritní ose Doprava**

**Příloha A - Hodnotící kritérií pro hodnocení žádostí v oblasti podpory
Regionální dopravní infrastruktura**

Hodnotící kritérium	Bodové hodnocení	Hlavní zdroj informací	Popis hodnocení
1. Hospodárnost rozpočtu	Max. 50 bodů	Žádost – Rozpočet stavby	
Výdaje rozpočtu odpovídají cenám v místě a čase obvyklým.	0 – 50 bodů		Hodnotí se hospodárnost jednotlivých položek rozpočtu projektu.
2. Ekonomická kritéria	Max. 30 bodů		
2.1 Finanční hodnocení žadatele	Max. 5 bodů	Žádost - finanční výkazy potřebné pro posouzení finančního zdraví žadatele.	Hodnocení je prováděno na základě Metodiky finančního hodnocení žadatele
2.2 Kvalita zpracování rozpočtu projektu, finanční proveditelnost projektu a jeho socioekonom. přínos	Max. 18 bodů	Žádost – Rozpočet; Projektová dokumentace a Soupis dodávek a služeb, Cash-Flow projektu	Hodnotí se: přehlednost a srozumitelnost rozpočtu podrobnost rozepsání způsobilých i nezpůsobilých výdajů schopnost žadatele finančně zajistit realizaci projektu, zdroje financování
2.3 Finanční zajištění po dobu udržitelnosti projektu	Max. 7 bodů	Žádost – Popis projektu, Udržitelnost, Doplnující informace k žádosti	Hodnotí se: finanční zajištění udržitelnosti výstupů a výsledků projektu na základě deklarovaných zdrojů financování a očekávaného vývoje cash-flow
3. Potřebnost a relevance a výsledky projektu	Max. 80 bodů		Hodnocení probíhá podle Manuálu pro hodnocení potřebnosti a relevance projektu
3.1 Potřebnost a relevance projektu	Max. 50 bodů		
3.1.1 Jaká je potřebnost projektu pro region, soulad s rozvojovými strategiemi a jinými aktivitami?	+ 0 - 50 bodů	Výchozí stav projektu, soulad projektu s relevantními rozvojovými strategiemi. Vazba projektu na jiné aktivity a projekty přímo související, které podmiňují realizaci projektu	Hodnotí se dle uvedených subkritérií: <ul style="list-style-type: none"> • Zastaralost infrastruktury • Obslužnost • Návaznost na další aktivity v území

3.2 Výsledky projektu	Max. 30 bodů		
3.2.1 Jak výsledky projektu přispějí k naplnění cílů programu?		Žádost – Popis projektu, Indikátory.	Výsledky projektu, naplnění cílů programu. Kvantifikace na úrovni indikátorů.
3.2.1 a) Hodnocení pro projekty řešící komunikace II. a III. třídy	Max. 30 bodů		
Projekt představuje napojení na silniční síť TENT-T	+ 5 bodů	Žádost - Popis projektu; Projektová dokumentace	Hodnotí se na základě předložených údajů o charakteru a poloze komunikace
Projekt představuje vzájemné propojení sídel Středočeského kraje	+ 5 bodů	Žádost - Popis projektu; Projektová dokumentace	Hodnotí se na základě předložených údajů o charakteru a poloze komunikace
a) Délka nově vybudovaných komunikací	+ 0 - 8 bodů	Žádost - Popis projektu; Hodnoty indikátorů, Projektová dokumentace	Hodnotí se na základě předložených údajů o délce komunikace řešené projektem. Délka vybudované komunikace: - více jak 1000 m - 8 bodů - 500 – 999 m - 4 body - 100 – 499 m - 2 body
b) Délka modernizovaných nebo rekonstruovaných komunikací	+ 0 - 8 bodů	Žádost - Popis projektu; Hodnoty indikátorů, Projektová dokumentace	Hodnotí se na základě předložených údajů o délce komunikace řešené projektem. Délka modernizované komunikace: - více jak 1000 m - 8 bodů - 500 – 999 m - 4 body - 100 – 499 m - 2 body
Projekt přispívá k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích	+ 0 – 3 body	Žádost - Popis projektu; Projektová dokumentace	Hodnotí se zda předmětem projektu je odstranění bodových závad , projekt modernizuje dopravní značení za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu
Projekt přispívá ke snížení zátěže na životní prostředí plynoucí ze silniční dopravy	+ 0 - 4 body	Žádost - Popis projektu; Projektová dokumentace	Hodnotí se , zda projekt realizuje opatření snižujících dopady provozu na silnicích II. a III. třídy na ekosystém a v blízkosti sídel s vazbou na snižování nepříznivých dopadů dopravy na obyvatelstvo
Projekt zahrnuje výstavbu (modernizaci) mostních objektů	+ 0 – 5 bodů	Žádost - Popis projektu; Projektová dokumentace	Hodnotí se počet nově vybudovaných (modernizovaných) mostních objektů.

3.2.1 b) Hodnocení pro projekty řešící místní komunikace	Max. 30 bodů		
a) Délka nově vybudovaných komunikací	+ 0 - 20 bodů	Žádost - Popis projektu; Hodnoty indikátorů, Projektová dokumentace	Délka vybudované komunikace: - více než 1000 m - 20 bodů - 500 – 999 m - 10 bodů - 100 - 499 m - 5 bodů
b) Délka modernizovaných nebo rekonstruovaných místních komunikací, připojujících průmyslové areály	+ 0 - 20 bodů	Žádost - Popis projektu; Hodnoty indikátorů, Projektová dokumentace	Délka modernizované komunikace: - více než 1000 m - 20 bodů - 500 – 999 m - 10 bodů - 100 - 499 m - 5 bodů
Vliv projektu na ekonomický rozvoj daného průmyslového areálu	+ 0 - 5 bodů	Žádost - Popis projektu; Hodnoty indikátorů, Projektová dokumentace	Hodnotí se vliv projektu na rozvoj průmyslového areálu (např. zvýšení obrátu, zvýšení pracovních míst, daňová výtěžnost).
Projekt zahrnuje výstavbu (modernizaci) mostních objektů	+ 0 – 5 bodů	Žádost - Popis projektu; Hodnoty indikátorů, Projektová dokumentace	Hodnotí se počet nově vybudovaných (modernizovaných) mostních objektů.
4. Realizovatelnost projektu	Max. 18 bodů		
4.1 Zkušenosti žadatele a partneři projektu			
4.1.1 Jakým způsobem je žadatel pro projekt personálně a organizačně zajištěn?	Max. 2 body	Žádost - Personální zajištění projektu + Partner projektu.	Hodnotí se celková kvalita zajištění projektového týmu po personální a organizační stránce vzhledem k velikosti a charakteru projektu, zkušenosti týmu
4.1.2 Jakým způsobem je v jednotlivých fázích projektu respektován princip partnerství?	Max. 3 body	Žádost - Personální zajištění projektu + Partner projektu.	Hodnotí se zakotvení role partnera, zkušenost s daným partnerem a délka trvání partnerství
4.2 Kvalita zpracování projektu			
Jak jsou zohledněna možná rizika projektu?	Max. 3 body	Žádost - Žadatel doloží Analýzu rizik, v níž identifikuje	Hodnotí se, zda žadatel identifikoval relevantní a reálná rizika projektu, která mohou ohrozit jeho realizaci a

		hlavní rizika projektu	udržitelnost
4.3 Vliv projektu na udržitelný rozvoj			
Jaký má projekt vliv na udržitelný rozvoj?	Max. 5 bodů	Žádost - Environmentální kritéria - vliv projektu na udržitelný rozvoj	Body obdrží projekty, u nichž jedním z primárních cílů je zlepšení udržitelného rozvoje a zlepšení životního prostředí
4.4 Vliv projektu na rovné příležitosti			
4.4.1 Jaký má projekt vliv na rovné příležitosti?	Max. 5 bodů	Žádost – Horizontální témata	Body obdrží projekty, jejichž součástí je vybudování zařízení pro zlepšení pohybu osob se sníženou mobilitou (snížené nájezdy, bezbariérové vstupy).
5. Řešení regionálních disparit			
5.1 Jak projekt přispěje ke snížení regionální diference nezaměstnanosti	Max. 22 bodů	<i>Bude zvýhodněn žadatel, jehož projekt se nachází v regionu s vyšší mírou nezaměstnanosti.</i>	
Místo realizace projektu se nachází v správním obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) s vyšší nezaměstnaností.	+ 0 - 22 bodů	http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz	Hodnotí se, zda místo realizace projektu se nachází na území: - horní poloviny ORP (seřazených podle míry nezaměstnanosti) s mírou nezaměstnanosti vyšší než je průměr Středočeského kraje - 22 bodů - dolní poloviny ORP (seřazených podle míry nezaměstnanosti) s mírou nezaměstnanosti vyšší než je průměr Středočeského kraje - 11 bodů - ORP s nižší mírou nezaměstnanosti, než je průměr Středočeského kraje - 0 bodů

Příloha B - Dokončené projekty k 31.12.2011 a projekty v realizaci v prioritní ose 1 Doprava

Oblast podpory 1.1 Regionální dopravní infrastruktura			
Dokončené projekty			
Název projektu	Název příjemce	Alokovaná částka	Období realizace
Rekonstrukce mostu ev.č. 016 Poděbrady II/611	Středočeský kraj	80 546 000	2008/2009
II/277 Mnichovo Hradiště, průtah	Středočeský kraj	43 506 000	2008/2009
II/101 Nové Jirny - Úvaly, recyklace	Středočeský kraj	21 577 124	2008/2009
II/330 Sadská - Zvěřínek, recyklace	Středočeský kraj	18 343 304	2008/2009
II/272 Jiřice - Benátky n. Jiz., II/280 Domousnice	Středočeský kraj	30 117 737	2008/2009
II/236 Lány - obchvat II etapa - 2. část	Středočeský kraj	223 342 000	2008/2009
II/330 Netřebice-Činěves, recyklace	Středočeský kraj	27 818 512	2008/2009
II/337 Košice - Polánka, recyklace	Středočeský kraj	42 137 828	2008/2009
II/272 Katusice - D. Cetno - Bezno, recyklace	Středočeský kraj	62 412 000	2008/2009
Rekonstrukce místních komunikací v obci Mirošovice -II.etapa	Středočeský kraj	10 811 589	2008/2009
II238 Kladno - Rozdělov, most ev.č.238-002	Středočeský kraj	67 928 415	2008/2009
II/201 Jeneč - kříž. II/118, recyklace - II.etapa	Středočeský kraj	33 443 207	2008/2009
II/201 Jeneč - kříž. II/118, recyklace - I.etapa	Středočeský kraj	53 504 296	2008/2009
III/33914 Vlastějovice, přestavba mostu ev.č.33914-5	Středočeský kraj	71 226 354	2008/2009
II/121 Votice	Středočeský kraj	34 357 641	2008/2009
II/608 Veltrusy, kruhová křižovatka s II/101	Středočeský kraj	13 755 707	2008/2009
III/2385 Kladno - Velká Dobrá, recyklace	Středočeský kraj	25 920 040	2008/2009
III/2384 Kladno - Velká Dobrá, recyklace	Středočeský kraj	23 522 862	2008/2009
II/608 Veltrusy, kruhová křižovatka s MK	Středočeský kraj	13 059 707	2008/2009
III/0085 Bašť, recyklace	Středočeský kraj	34 365 304	2008/2009
II/101 Zápy - D11 u Jiren, recyklace	Středočeský kraj	48 681 920	2008/2009
II/246 Cítov a III/24637 Vlíněves, recyklace	Středočeský kraj	42 113 138	2008/2009
II/201 Jeneč, připojení na R6	Středočeský kraj	184 924 658	2008/2009
Obnova dopravního značení dle zákona č.30/2001 - STČ	Středočeský kraj	108 107 895	2009/2010

Napojení přístavu Mělník na silnici I/16	Město Mělník	21 155 882	2009/2010
Rekonstrukce místní komunikace Průmyslová	Město Zruč nad Sázavou	12 461 704	2010/2011
Rekonstrukce komunikace ulice Práce, Neratovice	Město Neratovice	10 396 784	2010/2011
Výstavba místní komunikace v průmyslové zóně Čelákovice	Město Čelákovice	3 204 300	2010/2011
Rekonstrukce komunikace v ulici Vašíčkova Kladno	Statutární město Kladno	7 867 955	2010/2011
III/3297 Cerhenice, napojení silnice na I/12	Středočeský kraj	14 688 026	2010/2010
II/105 Sedlčany - Cirvičská a Sedlecká ul., recyklace	Středočeský kraj	16 373 259	2010/2010
II/101, křižovatka s III/00312 Říčany - Kuří	Středočeský kraj	36 289 773	2010/2010
II/336 Zruč nad Sázavou, opěrná zeď a přestavba mostu ev.č. 336-008	Středočeský kraj	33 549 494	2010/2010
II/229 Rakovník, rekonstrukce mostu ev.č. 229-016	Středočeský kraj	15 644 658	2010/2010
II/117 Osek - Přestavba mostu ev. č. 117-006	Středočeský kraj	33 714 386	2010/2010

Projekty v realizaci	Název příjemce	Alokovaná částka	Období realizace
II/0386 Hrdlořezy - Debrň	Středočeský kraj	85 305 100	2011/2014
III/0046 u Bohotic, most ev.č.0046-1	Středočeský kraj	25 882 200	2011/2012
II/150 Louňovice, most ev. č. 150-004	Středočeský kraj	17 911 600	2011/2013
II/107 Velké Popovice, rekonstrukce silnice	Středočeský kraj	53 639 500	2011/2013
II/105 za Kojetínem, rekonstrukce mostu ev.č. 105-034 a silnice	Středočeský kraj	20 806 700	2011/2013
II/336 Čestín, most ev.č. 336-004, rekonstrukce mostu a silnice	Středočeský kraj	62 127 000	2011/2013
III/11517 Zadní Třebáň, rekonstrukce mostu ev.č.11517-1	Středočeský kraj	17 218 500	2011/2013
II/101 Úvaly, rekonstrukce mostů ev.č. 101-078, 101-079 a 101-080	Středočeský kraj	49 407 934	2011/2013
III/12519 Kácov, rekonstrukce silnice	Středočeský kraj	20 242 800	2011/2013
II/259 Mšeno, rekonstrukce	Středočeský kraj	53 901 400	2011/2013
III/11124 Libež, most ev. č. 11124-3, rekonstrukce	Středočeský kraj	71 326 800	2012/2013
II/126 propojení na dálnici D1 se silnicí I/2 - III. etapa	Středočeský kraj	61 273 700	2012/2013
II/150 Libouň, most ev.č.150-003, rekonstrukce	Středočeský kraj	95 789 700	2012/2013
II/268 Mnichovo Hradiště, rekonstrukce mostu ev. č. 268-6	Středočeský kraj	88 298 216	2010/2012
II/121 za Nazdicemi, most ev. č. 121-022	Středočeský kraj	70 297 884	2010/2012
Rekonstrukce místních komunikací v obci Bohutín	Obec Bohutín	5 478 862	2012/2012
Rekonstrukce místní komunikace Rakovník - Huřviny	Město Rakovník	10 379 480	2012/2013
Rekonstrukce komunikací Fučíkova a V Zátíší v obci Lhota	Obec Lhota	7 303 580	2012/2012

Zlepšení dopravní obslužnosti podnikatelských subjektů a objektů občanské vybavenosti	Obec Veltruby	6 331 966	2012/2012
Rekonstrukce místních komunikací - Sedlec Prčice	Město Sedlec-Prčice	12 995 470	2012/2013
Rekonstrukce místní komunikace Martinice - Březnice	Město Březnice	7 521 673	2012/2013
Rekonstrukce místní komunikace v obci Dolní Beřkovice	Obec Dolní Beřkovice	12 445 674	2012/2013
Řešení Mírového náměstí a souvisejícího území v Dobříši - etapa Komunikace v západní části	Město Dobříš	9 635 212	2012/2013
Rekonstrukce místních komunikací Jesenice	Město Jesenice	7 340 258	2012/2013
Místní komunikace v Bašti	Obec Bašť	5 596 446	2012/2013
Modernizace místních komunikací ve městě Zásmyky	Město Zásmyky	11 459 000	2012/2013
Rekonstrukce místních komunikací městyse Cerhenice	Městys Cerhenice	12 137 900	2012/2013
Rekonstrukce komunikace ulice Na Výsluní Neratovice	Město Neratovice	17 664 753	2012/2013
Zpřístupnění školních zařízení v Bakově nad Jizerou	Město Bakov nad Jizerou	9 318 710	2012/2012
Berounské silnice bez výtluků	Město Beroun	25 387 660	2012/2013
Rekonstrukce komunikací Všenor	Obec Všenory	4 842 078	2012/2012
Rekonstrukce části ulice Boučkova, Poděbrady	Město Poděbrady	10 955 466	2012/2013
Zlepšení dopravní obslužnosti podnikatelských subjektů v obci Veleň	Obec Veleň	6 262 074	2012/2013
Rekonstrukce ulice Komenského	Město Černošice	13 164 368	2012/2013
Rekonstrukce místních komunikací v obci Jirny	Obec Jirny	26 426 186	2012/2013
Rekonstrukce místních komunikací v Kácově	Městys Kácov	10 815 000	2012/2012
Stavební úpravy v okolí nádraží v Českém Brodě - část 1B - Ulice Cukrovarská	Město Český Brod	28 276 855	2012/2012
Modernizace místních komunikací v Kralupech nad Vltavou - lokalita U Cukrovaru	Město Kralupy nad Vltavou	6 079 000	2012/2012
Rekonstrukce a modernizace místních komunikací	Město Rožmitál pod Třemšínem	17 923 580	2012/2013
III/1124 Postupice, most ev.č.1124-1	Středočeský kraj	34 015 900	2010/2012
III/11215 Bolina, Zdislavice, mosty ev.č. 11215-1,2	Středočeský kraj	14 232 905	2010/2012
II/116 a III/11626 Mníšek pod Brdy, rekonstrukce	Středočeský kraj	49 104 305	2010/2012
III/3281 Libice nad Cidlinou, most ev.č. 3281-4	Středočeský kraj	94 175 600	2010/2013
II/339 Čáslav, Okružní křižovatky S II/337 a III/33824	Středočeský kraj	21 234 000	2010/2012
III/10113 Kostelec u Křížků, rekonstrukce silnice	Středočeský kraj	17 804 600	2010/2012
II/245 Lázně Toušeň-Čelákovice, rekonstrukce	Středočeský kraj	64 736 287	2011/2013

II/272 Benátky nad Jizerou, rekonstrukce mostu ev.č. 272-8	Středočeský kraj	69 408 200	2010/2013
II/330 Rašovice, most ev.č. 330-010	Středočeský kraj	17 200 800	2010/2013
III/24021 Nelahozeves, rekonstrukce mostu ev. č. 24021-2	Středočeský kraj	32 416 600	2010/2013
II/112 BOROVNICE, most ev.č. 112-033	Středočeský kraj	12 935 000	2010/2012
III/3297 Cerhenice, most ev. č. 3297-3	Středočeský kraj	33 340 000	2010/2012
II/330, 334 a 611 Sadská, okružní křižovatka	Středočeský kraj	19 320 700	2010/2012
II/610 Brandýs n/Labem, rekonstrukce mostu ev. č. 610-013	Středočeský kraj	206 268 796	2010/2013
III/11628 před Voznicí, rekonstrukce mostu ev. č. 11628-2	Středočeský kraj	18 141 900	2010/2013
II/229 Rakovník - Zavidov, rekonstrukce	Středočeský kraj	152 707 600	2010/2013
II/605 Žebrák, rekonstrukce	Středočeský kraj	55 883 000	2010/2012
Oblast podpory 1.2 Udržitelné formy veřejné dopravy			
Dokončené projekty			
Název projektu	Název příjemce	Alokovaná částka	Období realizace
Modernizace dopravního terminálu AN. Příbram	Město Příbram	62 963 482	2008/2009
Nové autobusové zastávky v lokalitě Dolní Břežany	Obec Dolní Břežany	10 865 987	2008/2009
Zlepšení podmínek pro pravidelné využívání cyklo dopravy v Benešově	Město Benešov	30 790 535	2008/2009
Stezka pro cyklisty a pěší Bukovany - Týnec nad Sázavou	Obec Bukovany	9 869 732	2008/2009
Cyklostezka Dobřichovice - Lety - Řevnice	Svazek obcí-Reg.Dol.Berounka	17 586 134	2008/2009
Cyklostezka Kyšice-Unhošť pro pěší a cyklisty	Obec Kyšice	7 125 756	2009/2010
Zastávky Karlštejska	Svazek obcí-Reg.Dol.Berounka	7 125 525	2009/2010
Rekonstrukce a výstavba autobusových zastávek v obci Jirny, Šestajovice a Horoušany	Svazek obcí "Úvalsko"	12 591 624	2009/2010
Do práce na kole	Město Beroun	10 496 165	2009/2010
Účelová komunikace pro cyklo dopravy Senomaty - Šanov	Městys Senomaty	5 584 045	2009/2011
Za každodenními cíli v Poděbradech bezpečně vnitroměstskou cyklostezkou II	Město Poděbrady	22 746 250	2009/2011
Rekonstrukce autobusových zastávek v Poděbradech	Město Poděbrady	13 575 305	2009/2011
Stezka pro cyklisty Radim - Pečky	Obec Radim	5 859 604	2009/2010
Zlepšení veřejné dopravy v Pečeckém regionu	Dobrovolný svazek obcí Pečky	16 088 516	2009/2011
P+R u železniční stanice Beroun	Město Beroun	15 713 561	2010/2011
Vybudování parkoviště P+R v dopravním uzlu Český Brod	Město Český Brod	6 510 700	2010/2011

Cyklostezka Třebestovice - Sadská	Obec Třebestovice	4 684 824	2011/2011
Na kole do práce a pro radost	Město Žebrák	3 349 692	2011/2011
In-line stezka a cyklostezka Benátky - Zdětín	Město Benátky nad Jizerou	20 298 680	2008/2009
Dolnobřežanskem na kole - I. etapa	Obec Dolní Břežany	20 204 170	2009/2010
Cyklostezka Horní Počáply - Vliněves - Zelčín	Svazek obcí CYKLOSTEZKY	79 971 775	2009/2011
Cyklostezka "Po stopách českých králů" - 1.část	Město Beroun	31 529 787	2010/2011
Polabská cyklostezka - Brandýs nad Labem a okolí	MĚSTO BRANDÝS N.L.- St.Boleslav	55 113 903	2009/2011
Cyklostezka LABE	Město Nymburk	10 607 719	2010/2011

Projekty v realizaci	Název příjemce	Alokovaná částka	Období realizace
Za každodenními cíli v Poděbradech bezpečně vnitroměstskou cyklostezkou	Město Poděbrady	29 983 505	2008/2010
Moderní elektrická železniční vozidla pro Středočeský kraj	České dráhy, a.s.	822 000 000	2011/2013
Na kole do práce Zručskou cyklostezkou	Město Zruč nad Sázavou	16 076 953	2011/2012
Propojení Dobřichovic a Všenor prostřednictvím bezpečné cyklodopravy	Město Dobřichovice	5 367 773	2011/2012
Cyklostezka Rakovník - Olešná s propojením Olešná -Kněževes (úseky A a B)	Město Rakovník	8 925 113	2011/2012
Bezpečně za prací a vzděláním	Obec Nižbor	14 194 939	2011/2012
Lhotecká cyklostezka	Dobrovolný svazek obcí Pečecký region	14 073 235	2011/2012
Cyklistické komunikace v oblasti Jesenice u Prahy	Obec Jesenice	14 961 240	2011/2012
Z Pátku do Poděbrad cyklostezkou Matěje Risslera	Obec Pátek	10 839 337	2011/2012
Modernizované jednotky pro Kolínsko a Kutnohorskou	České dráhy, a.s.	130 075 000	2011/2012
Stavební úpravy v okolí nádraží v Českém Brodě - Část 1A	Město Český Brod	28 025 413	2012/2013
Modernizace autobusového terminálu Stará Boleslav	Město Brandýs N/L - Stará Boleslav	14 525 703	2012/2013
Zastávky 2012	Svazek obcí - region Dolní Berounka	3 677 920	2012/2013
Rekonstrukce autobusového nádraží v Hořovicích	Město Hořovice	20 689 256	2011/2013

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Jan Fidler, Bc.

Obor: Evropská hospodářskosprávní studia

Forma studia: Magisterské prezenční

Název práce: Rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji při implementaci strukturálních fondů EU v programovém období 2007-2013 v rámci Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Střední Čechy

Rok: 2012

Počet stran: 80

Celkový počet stran příloh: 9

Počet titulů české literatury a pramenů: 17

Počet internetových zdrojů: 5

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Václav Horčíčka PhD.