



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Bakalářská práce

Rozvoj dopravní infrastruktury v rámci
regionu soudružnosti Střední Čechy

Vypracoval: Tadeáš Vagenknecht

Vedoucí práce: doc. RNDr. Zuzana Dvořáková Líšková, Ph.D.

České Budějovice 2024

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Tadeáš VAGENKNECHT
Osobní číslo: E21318
Studijní program: B0413P050011 Management regionálního rozvoje
Téma práce: Rozvoj dopravní infrastruktury v rámci regionu soudržnosti Střední Čechy
Zadávací katedra: Katedra aplikované ekonomie a ekonomiky

Zásady pro vypracování

Hlavním cílem bakalářské práce je vyhodnocení rozvoje dopravní infrastruktury v regionu soudržnosti Střední Čechy na základě vybraných realizovaných projektů.

Teoretická část bude zaměřena na existující nástroje podporující rozvoj dopravní infrastruktury v Evropské unii a v České republice. Součástí teoretické části bude dále vysvětlení význam a fungování regionu soudržnosti.

V praktické části student vyhodnotí důležitost vybraných projektů pro rozvoj dopravní infrastruktury v regionu soudržnosti Střední Čechy, analyzuje jejich financování a vazbu na územní plánování. V rámci praktické části bude dále realizováno dotazníkové šetření místních obyvatel z pohledů využití již zrealizovaných projektů.

Osnova:

1. Studium relevantní literatury, příslušné národní a evropské legislativy, on-line vyhledávání tematických dokumentů, článků a studií a vymezení základních kategorií a problémů.
2. Sběr informací, poznatků a podkladů ve vybraném území.
3. Analýza a syntéza zjištěných dat.
4. Vyhodnocení a interpretace výsledků.
5. Komparace, závěry.

Rozsah pracovní zprávy: 40-50 stran

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

- Banister, D., & Berechman, Y. (2001). *Transport investment and the promotion of economic growth*. *Journal of transport geography*, 9(3), 209-218.
- Hartmann, A., & Ling, F. Y. Y. (2016). *Value creation of road infrastructure networks: A structural equation approach*. *Journal of traffic and transportation engineering (English edition)*, 3(1), 28-36.
- Mozga, J., Vitek, M., Kovařík, F. (2008). *Kritická infrastruktura společnosti*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008. 156 s.
- Rehak, D., Senovský, P., Slivkova, S. (2018). *Resilience of Critical Infrastructure Elements and its Main Factors*. *Systems*, 6(2). DOI: 10.3390/systems6020021.
- Wokoun, R., Malinovský, J. (2008). *Regionální rozvoj*. Praha: Linde Praha, 475 s.

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Zuzana Dvořáková Lišková, Ph.D.
Katedra aplikované ekonomie a ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: 19. ledna 2023

Termín odevzdání bakalářské práce: 15. dubna 2024

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(předmět: Aplikovaná ekonomie a ekonomiky)

Číslo zadání: 123456789

Podpis vedoucího:

12345

123456789

Název bakalářské práce: Aplikovaná ekonomie a ekonomiky

Podpis vedoucího:

Podpis vedoucího: doc. RNDr. Zuzana Dvořáková Lišková, Ph.D.

123456789

Podpis vedoucího: doc. RNDr. Zuzana Dvořáková Lišková, Ph.D.

123456789

Informace pro vypracovatele

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.

Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024. Práci vypracováváte v rámci předmětu Aplikovaná ekonomie a ekonomiky. Práci odevzdáte do 15. dubna 2024.


doc. RNDr. Zuzana Dvořáková Lišková, Ph.D.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentské 40 370 05 České Budějovice


prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc.
vedoucí katedry

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury. Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Datum

Podpis studenta

Považuji za svoji milou povinnost poděkovat své vedoucí práce za odborné a organizační vedení při zpracování této práce.

Tadeáš Vagenknecht

Obsah

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | ÚVOD | 10 |
| 2. | CÍL PRÁCE | 13 |
| 3. | METODIKA PRÁCE | 14 |
| 4. | TEORETICKÁ ČÁST | 16 |
| 4.1. | REGION | 17 |
| 4.2. | REGIONY NUTS – REGIONY SOUDRUŽNOSTI | 19 |
| 4.3. | REGIONÁLNÍ ROZVOJ | 21 |
| 4.3.1. | <i>Teoretická východiska regionálního rozvoje</i> | 21 |
| 4.3.2. | <i>Teoretická východiska pro regionální rozvoj v České republice</i> | 26 |
| 4.4. | VYBRANÉ STRATEGIE A STRATEGICKÉ DOKUMENTY ROZVOJE NA MEZINÁRODNÍ A NÁRODNÍ ÚROVNI | 27 |
| 4.4.2. | <i>Základní strategie rozvoje na úrovni České republiky</i> | 31 |
| 4.5. | INFRASTRUKTURA | 35 |
| 4.5.1. | <i>Infrastruktura v České republice</i> | 40 |
| 4.6. | DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA | 41 |
| 4.6.1. | <i>Jednotlivé složky a druhy dopravy</i> | 41 |
| 4.6.2. | <i>Doprava jako vědní disciplína</i> | 42 |
| 4.6.3. | <i>Členění a kategorizace dopravních komunikací a sítí v České republice</i> | 42 |
| 4.7. | REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY A SOUVISLOSTI S DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUROU | 48 |
| 4.7.1. | <i>Rozvoj dopravní infrastruktury jako základní složky regionálního rozvoje</i> | 48 |
| 4.7.2. | <i>Provázanost regionálního rozvoje a dopravní infrastruktury</i> | 49 |
| 4.8. | FINANCOVÁNÍ ROZVOJE A VÝSTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČESKÉ REPUBLIKY | 50 |
| 4.8.1. | <i>Financování prostřednictvím Státní fondu dopravní infrastruktury České republiky</i> | 51 |
| 4.8.2. | <i>Financování prostřednictvím fondů EU</i> | 53 |
| 4.8.3. | <i>Financování formou Public Private Partnership</i> | 55 |
| 4.9. | ORGANIZACE A SLOŽKY SPRÁVUJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU ČESKÉ REPUBLIKY | 58 |
| 4.9.1. | <i>Správa železnic</i> | 59 |
| 4.9.2. | <i>Ředitelství silnic a dálnic</i> | 60 |
| 4.9.3. | <i>Ředitelství vodních cest České republiky</i> | 61 |
| 4.10. | TEORETICKÉ ZÁSADY A KONCEPCE ANALÝZY SWOT | 62 |
| 5. | PRAKTICKÁ ČÁST | 63 |
| 5.1. | STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V REGIONU | 64 |
| 5.1.1. | <i>Silniční a dálniční síť</i> | 65 |
| 5.1.2. | <i>Železniční síť</i> | 71 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 5.1.3. | <i>Vodní a letecká doprava</i> | 77 |
| 5.2. | VYBRANÉ DOKONČENÉ, ROZESTAVĚNÉ NEBO PLÁNOVANÉ DOPRAVNÍ STAVBY V REGIONU | 78 |
| 5.2.1. | <i>Dálnice D4 v úseku Háje – Milín</i> | 78 |
| 5.2.2. | <i>Dostavba úseku 511 dálničního okruhu D0 kolem Prahy</i> | 80 |
| 5.2.3. | <i>Berounský tunel</i> | 81 |
| 5.2.4. | <i>Rekonstrukce železniční trati v úseku Beroun – Karlštejn</i> | 83 |
| 5.2.5. | <i>Dálnice D3 v úseku Praha – Nová Hospoda</i> | 84 |
| 5.3. | VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V REGIONU | 87 |
| 5.4. | VEŘEJNOST A JEJÍ VZTAH K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE V REGIONU | 89 |
| 5.5. | SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V REGIONU | 95 |
| 5.5.1. | <i>Silné stránky</i> | 95 |
| 5.5.2. | <i>Slabé stránky</i> | 96 |
| 5.5.3. | <i>Příležitosti</i> | 97 |
| 5.5.4. | <i>Hrozby</i> | 98 |
| 5.5.5. | <i>Shrnutí SWOT analýzy</i> | 99 |
| 6. | ZÁVĚR | 100 |
| 7. | SUMMARY | 102 |
| 8. | BIBLIOGRAFIE | 103 |
| 9. | SEZNAM ZKRATEK | 110 |
| 10. | SEZNAM OBRÁZKŮ | 111 |
| 11. | SEZNAM TABULEK | 112 |
| 12. | SEZNAM GRAFŮ | 113 |
| 13. | SEZNAM PŘÍLOH | 114 |
| 14. | PŘÍLOHY | 115 |

1. Úvod

Vyspělá dopravní infrastruktura je základem každé země, regionu nebo obce. Je jí podmíněn rozvoj daného území, kvalita života v propojených lokalitách, ekonomická vyspělost a renomé propojených destinací.

Pohledem psychologie, konkrétně uspokojování lidských potřeb a zájmů je známo, že člověk potřebuje jednak zajistit potřeby fyziologické, jako je potřeba nasycení, péče o sebe samotného, a především zajištění pocitu bezpečí, tak se zároveň potřebuje rozvíjet, socializovat, potřebuje budovat osobní profil. Z tohoto pohledu je možné přežívat jen v okolí svého bydliště, za předpokladu že je ono sídlo dostatečně přizpůsobeno pro zajištění potřeb jedince. Pod tím je nutno si vybavit dobře dostupné potraviny a potravinové řetězce prostřednictvím přítomného subjektu distribuujícího takovéto suroviny. Dále je v dnešních podmínkách nezbytná pro přežití lékařská péče a s ní spojené komplementy, rovněž také inženýrské a komunikační sítě, možnosti pro trávení volného času a především, aby mohl jedinec z těchto služeb čerpat, dostupné pracovní pozice, které zajistí člověku dostatečný příjem na pokrytí nákladů nezbytných pro uspokojení základních potřeb člověka.

K tomu, aby mohlo být sídlo dobře rozvinuto a mohl v rámci něj dosáhnout jedinec na uspokojení všeho, co potřebuje, je právě nezbytná vyspělá a propojená dopravní infrastruktura. Jen těžko si lze představit, že by se veškerá know-how spojená s vynálezy, bez nichž lze s těží žít v době moderních technologií, vznikala v každé obci nezávisle na okolních sídlech. Nepředpokládá se, že by bylo na světě takového počtu geniálních jedinců, aby jednotlivá sídla byla plně nezávislá na okolním světě. Z pohledů všech jedinců, kteří přicházejí do tohoto vyspělého světa s nějakým nápadem, se nepředpokládá, že by si chtěli nechávat nápad pro sebe a případně rodinné příslušníky. Jak bylo zmíněno výše, člověk se potřebuje seberealizovat, rozvíjet. Motivací pro jedince k seberozvoji je bezesporu nejen naplnění svých fyziologických potřeb, ale také touha rozšířit svůj dosah, možná chtíč po moci a zároveň za každým velkým posunem lidstva napříč dějinami stojí prostá zvědavost a touha po poznání toho, co je za hranicí jeskyně. A to vše završuje příčinu ke vzniku prvních cest, které postupně propojily dnešní svět.

Region soudružnosti Střední Čechy (dále jen region) je velmi hustě osídlen a v rámci uplynulých staletí zde vzniklo mnoho cest a sídel, které z tohoto regionu dělají jeden z nejhustěji osídlených a nejprovázanějších regionů v České republice (dále jen ČR). Jeho úzká vazba na hlavní město Prahu určuje směřování jeho základního rozvoje, a to jak pro infrastrukturní stránce, tak po demografické. Neustálý vývoj a nepřetržitě rozrůstající se nabídka pracovních pozic v Praze láká do hlavního města a jeho přiléhajícího regionu stále více jedinců, kteří zde zakládají rodiny a budují si své sociální zázemí. Na tuto provázanost zkoumaného regionu s hlavním městem se tato práce zaměřuje. Mnoho obyvatel žijících v regionu dojíždí za prací do hlavního města, jejich děti dojíždí do hlavního města za účelem docházky do značného množství vysoce kvalitních vzdělávacích institucí. I rozvinutá zdravotní péče láká více ekonomicky aktivních obyvatel do tohoto regionu. Proto, je-li v práci psáno o rozvoji dopravní infrastruktury, je výzkum zaměřen především na trasy propojující různé části regionu s hlavním městem.

Z příkladů dobré praxe se dochází k závěru, že region s infrastrukturou splňující požadavky a naplňující trendy 21. století láká nejen více fyzických osob, ale také více podnikatelských subjektů, více investorů nejen z dané země, ale i ze zahraničí. Z tohoto pohledu se dá říci, že je na tom region velmi dobře. V okolí Prahy lze snadno zřít několik velkých průmyslových areálů a skladů známých podnikatelských subjektů, které lákají do svých dílčích provozoven novou pracovní sílu a rozvíjí zde svou podnikatelskou činnost. Takové areály zpravidla vznikají v těsné blízkosti dálničních nebo železničních tahů, které umožňují vysokou intenzitu provozu, a tedy i vysokofrekvenční export produktů do naší země i mimo ni. Lze pozorovat velmi pozitivní vliv zmíněných subjektů a investorů na růst HDP regionu, i životní úroveň. V této práci je však poukázáno na to, že dálniční síť regionu není ještě zcela dokončená. V některých částech regionu zrovna tak tamější železnice nespĺňuje současné nároky na přepravu jak věcí, tak osob. Detailní rozbor plánování a logistiky rozvoje dopravní infrastruktury regionu v této práci nejen poukazuje na relativně pomalý vývoj dálniční sítě za uplynulá desetiletí či krátkozrakost při plánování a provádění rekonstrukce husté železniční sítě na území ČR, ale také poskytuje čtenářům náhled do budoucího rozvoje středočeské infrastruktury. V práci jsou představeny klíčové stavby v regionu, a to jak rozestavěné či dokončené, tak i ty plánované, například část Pražského dálničního okruhu D0, konkrétně část 511 v úseku Vestec - Jesenice, chybějící úsek dálnice D3 v úseku Praha – Nová Hospoda nebo výstavba Berounského tunelu, který urychlí železniční dopravu mezi Berounem a hlavním městem.

Rozvoj dopravní infrastruktury, jak již bylo zmíněno, je úzce vázán na růst HDP a v obecné rovině velmi vázán na ekonomickou vyspělost a stabilitu země. Jak bylo psáno, vyspělá infrastruktura láká nové investory a podnikatelské subjekty k rozvíjení své podnikatelské činnosti v jejím úzkém okolí. Větší zisky firem přinášejí i větší příjmy do státní pokladny prostřednictvím daňového systému ČR. A z těchto příjmů se právě pak lépe financuje rozvoj infrastruktury. Tato práce představuje způsoby, jakými se v podmínkách na území ČR financují jednotlivé dopravní stavby. Řečí čísel je poukázáno na dokončené investice a jejich finanční nákladnost a práce představuje odhady nákladů u investic budoucích.

ČR je členskou zemí Evropské unie (dále EU) a čerpá tak z různých fondů, které jsou unií vedeny a financovány. Právě z těchto fondů jsou čerpána nemalá procenta financí nezbytných pro vybudování moderních dopravních staveb. Z těchto skutečností vychází i zvolený název této práce, kdy je zvolen název „Rozvoj dopravní infrastruktury v rámci regionu soudružnosti Střední Čechy“. Regiony soudružnosti, jak je níže definováno, jsou základním nástrojem v rámci rozvoje jednotlivých regionů EU a tím pádem i jedním ze základních nástrojů pro alokaci financí v regionu.

Práce je přínosem pro další rozvoj pozorovaného regionu, kdy prostřednictvím detailní rešerše a analýzy posuzuje tempo a kvalitu rozvoje napříč minulostí i budoucností. Spolu s názory lidí čerpanými pomocí dotazníkového šetření tato práce nabízí ucelený pohled na daný region a jeho dopravní infrastrukturu.

2. Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je komplexní vyhodnocení rozvoje dopravní infrastruktury v uplynulých 15 letech, a to především silniční a železniční, v rámci zkoumaného regionu soudružnosti Střední Čechy.

Pro práci byly stanoveny 3 hypotézy, které tvoří základní východisko pro plánované dotazníkové šetření. Toto šetření si klade za cíl zhodnotit postoj veřejnosti k dopravní infrastruktuře regionu, jak hodnotí její kvalitu a strukturu.

H1: Většina zaměstnaných obyvatel, kteří vlastní nebo užívají osobní automobil, preferuje jeho využití k přepravě po regionu, protože je to pro ně časově rychlejší a pohodlnější než jízda příměstskými autobusy.

H2: Většina studentů dává přednost vlakovým spojeními při přepravě po regionu, pokud jsou dostupná, avšak jsou nespokojeni s aktuálním stavem železniční sítě a kvalitou dopravní obslužnosti v regionu.

H3: většina řidičů nebo respondentů využívajících osobní automobil preferuje Pražský okruh jako trasu přepravy po regionu a považuje za nedostatek fakt, že některé úseky okruhu stále chybí.

3. Metodika práce

Práce je členěna na dvě části.

Teoretická část se zaměřuje na existující nástroje podporující rozvoj dopravní infrastruktury v EU a ČR. V rámci této části je využita metoda analýzy informačních a odborných zdrojů zaměřených na regionální rozvoj, regiony soudružnosti, dopravní infrastrukturu a financování rozvoje dopravní infrastruktury za účelem rešerše v oblasti existujících nejen finančních nástrojů podporujících rozvoj dopravní infrastruktury. Následně je provedena syntéza toho, co je pro práci zásadní. Mezi těmito nástroji jsou mimo jiné představeny Regiony soudružnosti, kde je vysvětlen jejich význam a fungování.

Praktická část vyhodnocuje stav dopravní infrastruktury a jejích jednotlivých složek za pomoci analytické metody SWOT.

SWOT analýza je nástroj používaný především v soukromých firmách a odvětvích k posouzení silných stránek (Strengths), slabých stránek (Weaknesses), příležitostí (Opportunities) a hrozeb (Threats) spojených s určitým projektem, podnikem nebo odvětvím. Tato analýza pomáhá organizacím lépe porozumět svému vnitřnímu a vnějšímu prostředí a formulovat strategie na základě této analýzy. (Kolář, 2011)

Pro SWOT analýzu je nejdříve definovat veškeré faktory ovlivňující podnik (Kolář, 2011):

- Identifikace silných stránek (Strengths): Identifikace všech pozitivních vlastností, zdrojů a schopností organizace. Zohlednění interních faktorů, jako jsou výhody ve znalostech, technologické dovednosti, silný tým, dobrá pověst atd.

- Identifikace slabých stránek (Weaknesses): Identifikace vnitřních omezení, nedostatků nebo oblastí, které potřebují zlepšení. Zahnutí interních faktorů, jako jsou nedostatek zdrojů, nedostatečná technologická infrastruktura, neefektivní procesy atd.

- Identifikace příležitostí (Opportunities): Analýza vnějších faktorů, kteří mohou přinést příležitosti pro růst nebo úspěch. Zohlednění trendů na trhu, nových technologií, změn ve spotřebitelském chování atd.

- Identifikace hrozeb (Threats): Analýza vnějších faktorů, kteří mohou představovat hrozbu pro organizaci. Zahrnutí rizik spojených s konkurencí, změnami v legislativě, ekonomickými faktory atd.

Následuje zpracování výsledků a formulace strategií (Kolář, 2011):

Analýza a srovnání silných stránek se slabými stránkami. Využívání příležitostí k posílení silných stránek nebo eliminaci slabých stránek. Vytváření strategií pro využití příležitostí a zvládnání hrozeb.

SWOT analýza poskytuje organizacím ucelený pohled na současnou situaci a umožňuje jim lépe plánovat a reagovat na proměnlivé prostředí. Je důležité si být vědom toho, že SWOT analýza není statický proces a může být pravidelně aktualizována podle změn v interním a externím prostředí organizace. (Kolář, 2011)

Práce zkoumá vybrané dokončené, rozestavěné a plánované projekty a jejich důležitost pro rozvoj dopravní infrastruktury v rámci zkoumaného regionu. Mezi vybrané projekty jsou zařazeny projekty úsek 511 dálničního okruhu D0, dále Berounský železniční tunel a Rekonstrukce železniční trati v úseku Beroun – Karlštejn, v neposlední řadě pak dostavba dálnice D3 v úseku Praha – Mezno či dostavba chybějících úseků dálnice D4 nejen na území regionu.

V práci je využito rovněž kvantitativního šetření v regionu prostřednictvím dotazníkového šetření místních obyvatel, kdy jsou představeny nejčastěji užívané již dokončené cesty a jejich kvalita pohledem širší, často nezainteresované veřejnosti.

Šetření probíhalo formou on-line za využití nástroje Google Formuláře, kdy byly sbírány data v anonymním režimu za stanovení konkrétních kontrolních mechanismů a otázek. Následující hodnocení dotazníku probíhalo prostřednictvím statistické analýzy.

Dotazník byl členěn do čtyř sekcí, v nichž byl prostřednictvím 27 uzavřených i otevřených otázek respondent nejprve tázán, jaký má vztah k infrastruktuře regionu, jak často využívá její složky, jak hodnotí její kvalitu a zda je dostatečně informován o plánovaných a prováděných změnách.

4. Teoretická část

Základním východiskem pro veškerou analýzu je seznámení se s teoretickými postupy a koncepty, které jsou klíčové pro rozvoj dopravní infrastruktury. V práci jsou vysvětleny pojmy infrastruktura, rozvoj, fondy EU a v neposlední řadě regiony soudružnosti. Skrze představení těchto pojmů jsou v této části představeny i základní strategie na národní i mezinárodní úrovni, způsoby financování dopravní infrastruktury, současné trendy při stavbě moderní dopravní sítě a klíčové faktory, na které je nutné brát zřetel při rozvoji zkoumaného regionu.

4.1. Region

Region lze charakterizovat jako soudržnou oblast s homogenními vlastnostmi ve vybraných kritériích, která se odlišuje od sousedních regionů. V oblasti společenských věd jsou regionální hranice stanoveny na základě homogenity a soudržnosti částí, a to na základě faktorů, jako jsou etnické, kulturní, jazykové, klimatické, topografické, průmyslové, městské nebo administrativní. V rámci regionální ekonomie se často používají kritéria, jako je relativní homogenita území, větší míra interních než přeshraničních transakcí a externalit. Regiony jsou předpokládány jako autonomní a charakterizované svébytnými dlouhodobými růstovými procesy, které jsou ovlivňovány dynamikou počtu obyvatel, úrovní příjmů a stupněm industrializace. Klíčové otázky v oblasti regionálního rozvoje a růstu se zaměřují na příčiny růstu, strukturu růstu a konvergenci. Příčiny růstu zkoumají faktory, které pohánějí rychlejší rozvoj v některých regionech, přičemž se kladou důraz na mezinárodní obchod, migraci a investice do šíření inovací. Strukturální změny spojené s růstem hrají klíčovou roli, stejně jako otázka konvergence – zda je univerzální a nevyhnutelná, nebo zda může dojít ke zvratu. Tyto aspekty jsou klíčovými faktory při analýze a plánování regionálního rozvoje. (Faltová Leitmanová, 2012)

„V odborné literatuře neexistuje obecně přijímaná definice regionu. Nicméně většina autorů by souhlasila s tím, že region zahrnuje specifickou geografickou blízkost a sousedství a vzájemné propojení. Jiní autoři by mohli říci, že zde existuje určitá míra homogenity kultury, propojení kulturních vztahů mezi konkrétními skupinami a určitým prostorem, nebo pocit komunity. Region většinou má pouze geografický určitý obor, který má kolektivní sociální nebo dokonce přírodní charakteristiky, bez administrativní struktury.“ (Vukovic & Kuchetko, 2017, p. 78)

Jedná se o relativně ohraničenou oblast, která je považována za důležitou pro geografickou analýzu, je definována z hlediska jednoho nebo více charakteristických rysů, nebo z důvodu vysoké úrovně funkční integrace. Tento termín se uplatňuje v kontextu oblastí různých měřítek, sahajících od menších částí obydlí až po podstatné části povrchu Země. Je to pojmenování, které je široce používáno a obvykle vyjadřuje významný regionální význam nebo funkční spojení mezi různými oblastmi. Takové oblasti mohou být

analyzovány z hlediska jejich geografického, sociálního, ekonomického nebo ekologického významu a jsou často zkoumány v kontextu vztahů mezi lidmi a prostředím, které je obklopuje. (Rogers et al., 2013)

4.2. Regiony NUTS – regiony soudružnosti

Regiony soudružnosti představují administrativní jednotky v rámci Evropské unie, navržené s cílem podporovat ekonomickou a sociální soudružnost mezi různými regiony. Tato koncepce se zaměřuje na vyrovnání nerovností, podporu rovnoměrného hospodářského růstu a zlepšení životních podmínek občanů. Definovány jsou na základě ekonomických, sociálních a geografických kritérií, a následně jsou v rámci těchto regionů poskytovány finanční prostředky z evropských strukturálních fondů, jako je například Evropský fond pro regionální rozvoj (dále jen EFRR) a Fond soudružnosti. Tyto prostředky slouží k podpoře projektů a programů zaměřených na infrastrukturu, podnikání, vzdělávání, zaměstnanost a další oblasti s cílem posílit konkurenceschopnost a životní úroveň v daném regionu. Tato politika je klíčovým nástrojem EU pro dosahování celkové soudružnosti a posílení společné evropské identity, zejména v ekonomicky menších a zaostalejších oblastech. (*Regiony regionální politiky*, 2020)

EU zavedla společnou klasifikaci územních statistických jednotek známou jako „NUTS“, což je zkratka pro Nomenclature of Territorial Units for Statistics (dále jen NUTS). Tato systematická klasifikace poskytuje strukturovaný rámec pro shromažďování, rozvoj a sdílení harmonizovaných regionálních statistik v rámci celé Evropské unie. Hierarchický systém NUTS se skládá ze tří úrovní – NUTS 1, NUTS 2 a NUTS 3, které postupně rozdělují území od širších regionů po místní správní jednotky. Tato klasifikace není pouze nástrojem pro statistický sběr, ale slouží také jako klíčový prvek pro socioekonomickou analýzu a tvorbu politických opatření, zejména v oblasti politiky soudružnosti EU. Hierarchická struktura NUTS umožňuje srovnávat a monitorovat regionální vývoj v souladu s evropskými standardy a usnadňuje strategické rozhodování při alokaci finančních prostředků a implementaci politik na regionální úrovni. Tímto způsobem přispívá k dosažení cílů EU v oblasti soudružnosti a harmonického rozvoje území členských států. (*Common classification of territorial units for statistics (NUTS)*, 2006)

Následující tabulka představuje doporučené škálování regionů dle počtu obyvatel a aktuální počet regionů daných kategorií NUTS 1 až NUTS 3:

Tabulka 1: Doporučený počet obyvatel v regionech NUTS a jejich počet

| Úroveň | Doporučený minimální počet obyvatel | Doporučený maximální počet obyvatel | Aktuální počet regionů dané kategorie |
|--------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| NUTS 1 | 3 000 000 | 7 000 000 | 92 |
| NUTS 2 | 800 000 | 3 000 000 | 242 |
| NUTS 3 | 150 000 | 800 000 | 1166 |

Zdroj 1: vlastní zpracování, (Common classification of territorial units for statistics (NUTS), 2006)

„Česká republika byla historicky tradičně dělena na kraje odpovídající úrovni NUTS III, avšak kvůli vstupu do Evropské unie musela zavést mezi stát a kraje ještě jeden stupeň členění odpovídající úrovni NUTS II: regiony soudržnosti. Právě na úroveň NUTS II je totiž směřována podpora z fondů EU v cíli Konvergence a částečně též Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Pro účely efektivního získávání prostředků z evropských fondů byly na území ČR zřízeny regiony soudržnosti, které se skládají z jednoho či více krajů.“ (Regiony regionální politiky, 2020)

Jelikož se v ČR nevyskytují regiony, jež by naplňovaly normu počtu obyvatel v rámci kategorie NUTS 2, vznikly nové regiony soudružnosti, jež již splňují požadované kritérium pro zařazení do kategorie NUTS 2. Jedná se o následující regiony (Regiony regionální politiky, 2020):

- Severozápad
- Severovýchod
- Jihovýchod
- Jihozápad
- Střední Čechy
- Střední Morava
- Moravskoslezsko
- Praha

Do všech regionů vyjma Prahy proudí prostředky v rámci cíle Konvergence, tedy omezení negativních disparit mezi regiony. Praha na základě jasné dominance vůči ostatním regionům nesmí čerpat finance z politiky soudružnosti Konvergence, ale díky územnímu HDP, jež je nad limitem 75 % průměru EU, jí je umožněno čerpat z cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. (Regiony regionální politiky, 2020)

4.3. Regionální rozvoj

Regionální rozvoj je základním pojmem této práce. Jedná se o určitý vývoj, inovace, posun. S těmito pojmy se jedinec setkává na denní bázi. Pro dopravní infrastrukturu je regionální rozvoj zcela zásadním pojmem, bez něž by nebylo možné se bavit o modernizaci silnic, dálnic, železnice apod. Je jisté, že každá velká inovace, rekonstrukce či výstavba nové určité dopravní cesty je prováděna na základě strategických dokumentů, jako je například územní plán či další dokumenty, jež jsou v této práci představeny. Níže jsou představeny základní definice a pojmy regionálního rozvoje, které budou posléze východiskem pro posuzování projektů, jimiž se tato práce zabývá ve své druhé části.

Regionální rozvoj představuje klíčový aspekt socioekonomického dynamismu, kdy se pozornost zaměřuje na prosperitu a pokrok v určitých geografických oblastech, jak již bylo částečně nastíněno v kapitole Region. Toto téma zkoumá faktory ovlivňující rozvoj regionů, včetně ekonomických, sociokulturních a environmentálních aspektů. Analyzuje se, jak regiony rozvíjejí své specifické charakteristiky a jaké mechanismy vedou k diferenciaci mezi nimi. Regionální rozvoj je klíčovým hlediskem pro udržitelný růst a rovnováhu mezi oblastmi, což vyžaduje porozumění jedinečným potřebám, příležitostem a výzvám každého regionu. (Mukunda, 2022)

4.3.1. Teoretická východiska regionálního rozvoje

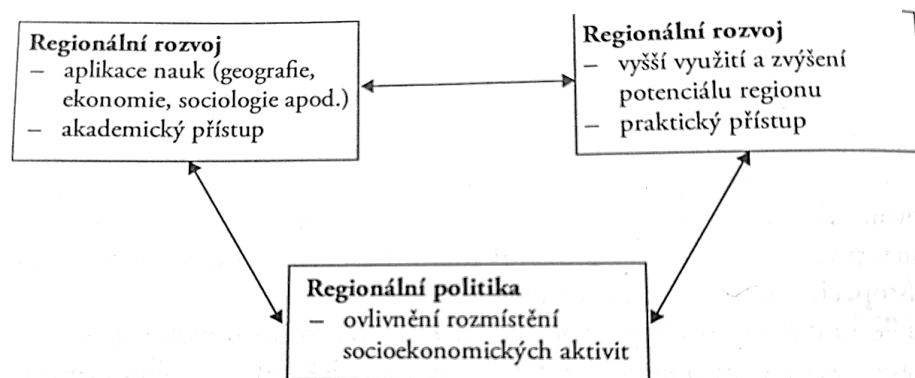
Regionální rozvoj je pojmem používaným po několik desítek let. Za tu dobu vzniklo několik teoretických konceptů a pojmů, jež spadají do této gesce a jež se přímo zabývají regionálním rozvojem.

Praktické a akademické chápání regionálního rozvoje

„Regionální rozvoj lze chápat ve dvou základních přístupech – praktickém a akademickém.“ (Wokoun, 2008, p. 11)

Praktickým regionálním rozvojem se rozumí především zvyšování potenciálu vymezeného území za účelem optimalizace socioekonomických aktivit prostřednictvím přírodních a jiných zdrojů. To vede k lepší životní úrovni a ekonomické situaci daného území. Jako hodnotící ukazatele pro hodnocení takovéto optimalizace se může užít hrubý domácí produkt na obyvatele, míru nezaměstnanosti na daném území a další ukazatele. Oproti tomu akademické pojetí regionálního rozvoje je spíše zkoumání a definování daného území skrze různé vědecké nauky a disciplíny, především ekonomii či geografii. Skrze tyto vědy dochází k definování zákonitostí a procesů typickými pro dané území. Prostřednictvím těchto vzniklých poznatků posléze vědci podávají doporučení politikům, jaké nástroje regionální politiky mohou vést k lepší optimalizaci potřebných aktivit v rámci daného území. (Wokoun, 2008)

Obrázek 1: Definice regionálního rozvoje



Zdroj 2: (Wokoun, 2008, p. 12)

Tradiční a moderní pojetí regionální politiky

„Regionální politika má dvě základní pojetí, kterými jsou „tradiční“ a „moderní“.“
(Wokoun, 2008, p. 13)

Tradiční pojetí:

- Snižování regionálních rozdílů
- Mezuregionální přerozdělování
- Orientace na lokalizaci kapitálu, využití surovin

Moderní pojetí

- Orientace na rychlou restrukturalizaci
- Podpora inovativnosti
- Mobilizace vnitřních zdrojů
- Malé a střední firmy
- Decentralizace

(Wokoun, 2008, p. 13)

Právě takovéto moderní chápání regionální politiky je příčinou pro rozvíjení meziregionální infrastruktury, a to především infrastruktury inženýrských sítí a dopravní infrastruktury.

Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji

Tabulka 2: Teoretické přístupy regionálního rozvoje

| Teoretický přístup | Základní definice |
|---------------------------------|---|
| Neoklasický přístup | Neoklasický přístup k regionálnímu rozvoji zdůrazňuje roli trhu a individuálních aktérů v ekonomice. Podle tohoto pohledu je klíčovým faktorem pro regionální rozvoj efektivní alokace zdrojů na základě konkurence a nabídky a poptávky na trhu. Neoklasická teorie zdůrazňuje význam soukromého podnikání a tržních mechanismů při vytváření růstu a prosperity v jednotlivých regionech. |
| Keynesiánský pohled | Keynesiánský přístup k regionálnímu rozvoji klade důraz na úlohu státní intervence a veřejných investic v podpoře ekonomické aktivity v regionech. Podle této teorie může aktivní účast vlády v ekonomice, zejména formou veřejných prací a infrastrukturálních investic, napomoci k dosažení vyšší úrovně zaměstnanosti a ekonomického rozvoje v postižených regionech. |
| Teorie exportní základny | Teorie exportní základny se zaměřuje na podporu specializovaných oblastí ve výrobě a exportu, které představují základní zdroj příjmů pro daný region. Tato teorie zdůrazňuje vývozní sektory jako katalyzátor ekonomického růstu a vytváření pracovních míst, přičemž se snaží maximalizovat regionální konkurenceschopnost na globálním trhu. |
| Modely stádií | Modely stádií představují teoretický rámec, který mapuje postupný vývoj regionu skrze různé fáze či stádiá. Tyto modely zkoumají, jak regiony prochází různými etapami ekonomického vývoje, od počátečního růstu až po stabilizaci a možný úpadek. Modely stádií poskytují náhled na dlouhodobý vývoj a transformaci regionální ekonomiky. |
| Polarizační teorie | Polarizační teorie se zaměřuje na nerovnováhu mezi centrálními a periferními oblastmi v rámci regionu. Tento přístup argumentuje, že koncentrace ekonomické aktivity v určitých centrech může vést k polarizaci, kde periferní oblasti zůstávají za rozvinutějšími středisky. Polarizační teorie podporuje opatření k vyváženému rozvoji a redukci socioekonomických disparit. |
| Póly růstu/teorie center růstu: | Teorie pólů růstu klade důraz na identifikaci klíčových center (nebo pólů) v regionu, která hrají rozhodující roli při stimulaci ekonomického rozvoje. Tyto póly růstu mohou být motorickými silami, které přitahují investice, inovace a zaměstnanost, čímž vytvářejí kaskádové efekty na okolní oblasti a podporují regionální prosperitu. |

| Teoretický přístup | Základní definice |
|--|--|
| | Tento přístup zdůrazňuje význam strategií podporujících rovnoměrný regionální růst, ať už prostřednictvím územních intervencí nebo podpory specifických odvětví. Vyvážený růst je cílen na snížení disparit mezi jednotlivými regiony a podporu celkového socioekonomického pokroku. Tato strategie klade důraz na vyvážený vývoj napříč regiony a minimalizaci nerovností ve prospěch celkové prosperity. |
| Nevyvážený růst | Teorie nevyváženého růstu se zaměřuje na situace, kdy se regionální rozvoj neseskává s rovnoměrným rozložením přírodních zdrojů. Zatímco některé regiony mohou zažívat dynamický růst, jiné mohou zůstat zaostávat. Tento přístup zdůrazňuje nutnost diferencovaného přístupu k regionální politice, s důrazem na specifické potřeby a příležitosti každé oblasti. |
| Teorie endogenního růstu | Teorie endogenního růstu klade důraz na vnitřní faktory a dynamiku regionu jako hnací sílu růstu. Podle tohoto pohledu jsou inovace, lidský kapitál a místní instituce klíčovými faktory, které formují regionální vývoj. Endogenní přístup zdůrazňuje význam místního podnikání, spolupráce a adaptace na měnící se regionální potřeby. |
| Teorie regionálního rozvoje v postfordistické informační ekonomice | V postfordistické informační ekonomice se teorie regionálního rozvoje soustředí na proměny v ekonomické struktuře směrem k informačnímu a znalostnímu sektoru. Klíčové jsou inovace, technologický pokrok a flexibilita v reakci na rychle se měnící podmínky trhu. Regionální rozvoj je vnímán jako spojený s adaptací na nové trendy ve výrobě a službách. |
| Nová regionální politika | Nová regionální politika představuje přístup, který zdůrazňuje partnerský přístup mezi veřejným a soukromým sektorem a posiluje participaci místních komunit. Tento model klade důraz na regionální konkurenceschopnost, inovace a udržitelný rozvoj jako klíčové prvky pro dosažení prosperity a kvality života na regionální úrovni. |
| Koncept regionálního inovačního systému | Koncept regionálního inovačního systému se soustředí na propojení a interakci mezi různými aktéry, včetně podniků, výzkumných institucí a veřejného sektoru. Cílem je podporovat inovační procesy na regionální úrovni a vytvářet podmínky pro udržitelný růst a konkurenceschopnost. |
| Současné přístupy | Současné přístupy k regionálnímu rozvoji kombinují různé teoretické perspektivy a klade důraz na multidimenzionální analýzu faktorů ovlivňujících regionální ekonomiku. Tyto přístupy se často zaměřují na komplexní hodnocení sociálních, ekonomických a environmentálních aspektů s cílem dosáhnout udržitelného a inkluzivního regionálního rozvoje. |
| Regionální politika EU | Regionální politika Evropské unie se zaměřuje na vyrovnávání disparit mezi různými regiony EU. Finanční podpora a politická opatření jsou navržena tak, aby podpořila hospodářský růst, zaměstnanost a udržitelný rozvoj ve všech členských státech. |
| Koncept inovativního/kreativního regionálního prostředí a sítě | Koncept inovativního/kreativního regionálního prostředí a sítě zdůrazňuje důležitost vytváření podnětných a podporujících prostředí pro inovace a kreativitu. Spolupráce mezi podniky, výzkumnými institucemi a místními komunitami může podněcovat vznik nových nápadů, technologických inovací a podnikatelských příležitostí, přispívajících k regionálnímu rozvoji. |

Zdroj 3: vlastní zpracování, (Faltová Leitmanová, 2012)

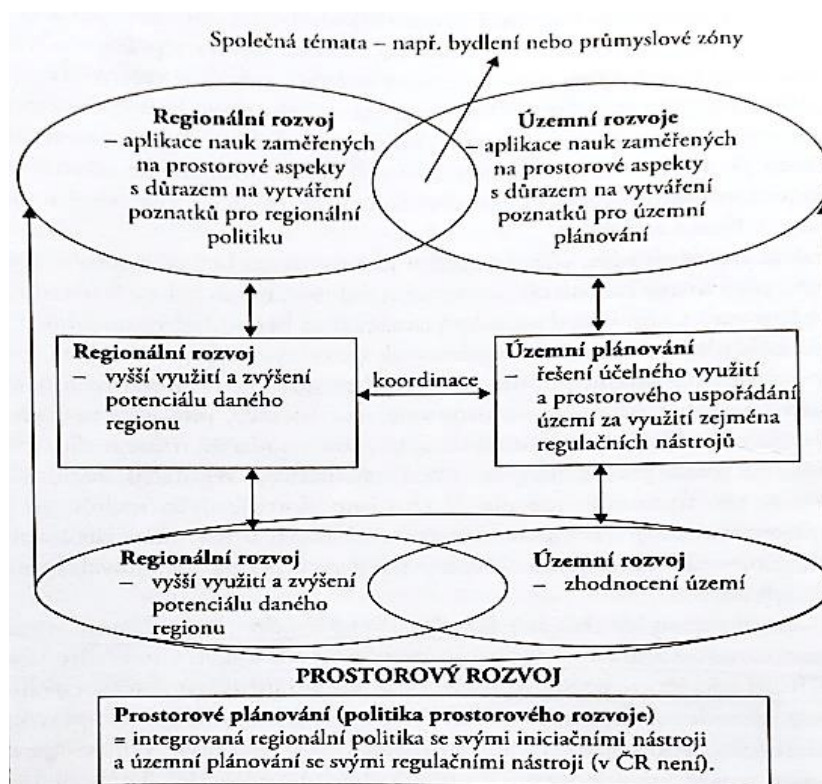
Územní plánování a rozvoj

Územní plánování je základním východiskem pro udržitelný rozvoj a základní výstavbu. Zohledňuje jednak dopady na životní prostředí, dále hospodářský vývoj, nebo sociální vývoj daného území.

„Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví.“
(Wokoun, 2008, p. 14)

Územní rozvoj poté je možné chápat dvěma způsoby, buď jako cílevědomé zhodnocování území prostřednictvím nových staveb, zlepšení již staveb staršího věku nebo úpravou využití, nebo jako aplikaci nauk, jež se vztahují k určenému prostoru. Oproti regionálnímu rozvoji se ale v tomto případě jedná o technické vědy a obory. Z toho lze říci, že základní rozdíl mezi regionálním rozvojem a územním rozvojem spočívá v tom, že zatímco v případě regionálního rozvoje je řeč o zvýšení potenciálu daného regionu, v případě územního rozvoje je myšleno konkrétní zhodnocení daného území. (Mukunda, 2022)

Obrázek 2: Vztah regionálního a územního rozvoje, regionální politiky, územního plánování a prostorového rozvoje



Zdroj 4: (Wokoun, 2008, p. 16)

O výše uvedené rozdílnosti navíc vypovídá v ČR i oddělená legislativa:

„Územní plánování a regionální politika mají oddělenou legislativu, tj. zákon o podpoře regionálního rozvoje a zákon o územním plánování a stavebním řádu. Mají oddělené základní strategické dokumenty - Strategii regionálního rozvoje a Politiku územního rozvoje.“ (Wokoun, 2008, p. 17)

4.3.2. Teoretická východiska pro regionální rozvoj v České republice

Pro regionální politiku v České republice je zásadní zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, a Strategie regionálního rozvoje. (*Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje*, 2010)

„Územní plánování jedná podle principů udržitelného rozvoje a respektuje ekonomickou, sociální a ekologickou situaci a sleduje cíle veřejného sektoru zejména právě v oblasti ekonomiky, sociální politiky, ekologické politiky a dalších veřejných politik. Tyto cíle také ovlivňuje. Příkladem tohoto přístupu je Politika územního rozvoje, která je základním celostátním dokumentem pro územní plánování. Územní plánování ČR se tak přiklání ke světovému trendu územního plánování v podmínkách neexistence prostorového plánování v České republice.“ (Wokoun, 2008, p. 15)

Politika územního rozvoje

Politika územního rozvoje České republiky (dále jen PÚR ČR) je klíčovým nástrojem pro koordinaci a plánování územního rozvoje na celostátní úrovni, sloužícím k harmonizaci aktivit v rámci ČR a také jako zdroj argumentů při prosazování národních zájmů v rámci územního rozvoje EU. PÚR ČR definuje požadavky pro realizaci úkolů územního plánování v různých kontextech, od republikového po nadregionální a přeshraniční, a stanovuje strategii a základní podmínky pro dosažení udržitelného rozvoje území. Dále identifikuje oblasti s významnými potřebami změn v území, přesahující rámec jednotlivých krajů, a specifikuje kritéria pro rozhodování o možných úpravách využití těchto oblastí. Politika územního rozvoje ČR je závazná pro tvorbu zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. (*Politika územního rozvoje České republiky*, 2023)

4.4. Vybrané strategie a strategické dokumenty rozvoje na mezinárodní a národní úrovni

Již bylo zmíněno, že regionální rozvoj je neustálý jev realizovaný na základě odborných strategií a vizí, jež jsou sepisovány na mezinárodní i regionální úrovni. Níže jsou představeny některé strategie na národní i mezinárodní úrovni, na základě, kterých je regionální rozvoj realizován, zejména jsou uvedeny strategie, jež definují rozvoj dopravní infrastruktury.

4.4.1. Vybrané strategie a vize rozvoje na úrovni EU

EU investuje prostřednictvím své regionální politiky do místních projektů, které zahrnují opatření na podporu hospodářského růstu, tvorby pracovních míst a zlepšení kvality života ve všech svých regionech a městech. Cílem této politiky je vytvářet příležitosti pro obyvatele i v méně rozvinutých oblastech, díky aktivní formě evropské solidarity. (*Regional policy*, 2021)

Regionální politika EU se zaměřuje na pět klíčových oblastí (*Regional policy*, 2021):

- Investice do lidí
 - Podpora přístupu k zaměstnání, vzdělávání a sociálnímu začleňování.
- Podpora malých a středních podniků
 - Posilování rozvoje těchto podniků pro podporu místní ekonomiky.
- Posílení výzkumu a inovací
 - Investice a tvorba pracovních míst ve výzkumu pro podporu inovací.
- Zlepšení životního prostředí
 - Velké investiční projekty s cílem zlepšit kvalitu životního prostředí.
- Modernizace dopravy a výroby energie
 - Boj proti změně klimatu prostřednictvím inovativní dopravní infrastruktury a podporou obnovitelných zdrojů energie.

EU po volbách do Evropského parlamentu v květnu 2019 stanovila několik prioritních oblastí pro politický a strategický program do roku 2024. Tyto priority vycházejí z dialogu vedoucích představitelů Unie, ministrů členských států a politických skupin EP. Strategická agenda na období 2019-2024 se zaměřuje na čtyři hlavní oblasti: ochranu občanů a svobod, budování silné a dynamické hospodářské základny, vytvoření klimaticky neutrální, ekologické, spravedlivé a sociální Evropy a prosazování evropských zájmů a hodnot ve světě. V rámci těchto oblastí se EU snaží posílit svou roli a řešit aktuální globální výzvy. Předsedkyně Komise také stanovila 6 politických priorit, včetně Zelené dohody pro Evropu, přípravy na digitální věk, posílení ekonomiky, zvýšení vlivu Unie ve světě, podpory evropského způsobu života a nového impulsu pro evropskou demokracii. Tyto priority mají být realizovány prostřednictvím konkrétních opatření a investic. (*European Union priorities 2019-2024*, 2021)

Dopravní politika EU aktivně přispívá k rozvoji evropského hospodářství prostřednictvím budování moderní dopravní infrastruktury, která zajišťuje efektivní a bezpečné pohyby osob a zboží. Zároveň se zaměřuje na podporu udržitelných a digitálních řešení. Evropská integrace v oblasti dopravy je klíčová pro zajištění volného pohybu osob, zboží a služeb, což podporuje ekonomický růst. Dopravní služby samy o sobě představují více než 9 % hrubé přidané hodnoty EU, s více než 664 miliardami EUR hrubé přidané hodnoty v roce 2016 a zaměstnávají přibližně 11 milionů lidí. EU se v oblasti dopravy snaží řešit výzvy spojené s dopravním zatížením, udržitelností, kvalitou ovzduší, rozdíly v infrastruktuře a konkurenceschopností, přičemž klade důraz na inovativní a udržitelná dopravní řešení. (*Transport - Safe, sustainable and connected transport*, 2021)

Evropská zelená dohoda

Jednou z nejčastěji nejen médií probíranou a často diskutovanou strategií na národní i mezinárodní úrovni je Evropská zelená, která je základním strategickým dokumentem v oblasti udržitelnosti a ekologizace Evropské Unie. (*The European Green Deal*, 2022)

Změna klimatu a degradace životního prostředí představují pro Evropu a celý svět závažnou hrozbu. Proto byla vytvořena Zelená dohoda pro Evropu, která má za cíl transformovat ekonomiku Unie do moderní a konkurenceschopné podoby. Tato ekonomika by

efektivně využívala zdroje a splňovala následující klíčové body (*The European Green Deal*, 2022):

- Dosáhnouti bilančně nulových emisí skleníkových plynů do roku 2050.
- Oddělení hospodářského růstu od vyčerpávání přírodních zdrojů.
- Zajištění, že žádný jednotlivec ani region nebude opomenut.

Zelená dohoda pro Evropu také nastiňuje směr, kterým by se měla společnost ubírat po skončení pandemie covidu-19. Financování této dohody pochází z sedmiletého rozpočtu EU a částečně z nástroje na podporu oživení NextGenerationEU, přičemž jedna třetina z celkových 1,8 bilionu eur je vyčleněna pro tuto iniciativu. (*The European Green Deal*, 2022)

Strategie pro udržitelnou a chytrou mobilitu

Evropská komise představila "Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu" s 82 iniciativami směřujícími k ekologické a digitální transformaci evropského dopravního systému. Cílem je do roku 2050 dosáhnout 90% snížení emisí a vytvořit inteligentní, konkurenceschopný, bezpečný a cenově dostupný dopravní systém. Klíčové iniciativy zahrnují podporu vozidel s nulovými emisemi, výstavbu dobíjecích stanic, rozvoj udržitelných letišť a přístavů, zdvojnásobení vysokorychlostní železniční dopravy a podporu udržitelné a cenově dostupné mobility. Strategie zdůrazňuje i důležitost digitalizace a inovací pro budoucnost dopravy a zároveň klade důraz na odolnost odvětví vůči budoucím krizím. Přístup směřuje k zajištění bezpečné, spravedlivé a dostupné mobility pro všechny občany. Součástí strategie je i posílení transevropské dopravní sítě (TEN-T) do roku 2030. (*Mobility strategy, 1995-2024*)

Čistá doprava

Evropská komise se zavázala k podpoře udržitelné mobility a nízkouhlíkové dopravy v souladu s Pařížskou dohodou o klimatu. Iniciativy se zaměřují na alternativní paliva, infrastrukturu pro čistá paliva, energeticky účinná vozidla a směrnice o čistých vozidlech.

Programy a projekty v oblasti výzkumu městské mobility jsou podporovány s cílem zlepšit kvalitu života občanů a řešit výzvy spojené s klimatickou změnou, energetickou politikou a přetížením dopravy. Čistá doprava a studie městské mobility jsou klíčovými prvky v evropském úsilí o udržitelnější a bezpečnější dopravní systémy. (*Clean transport*, 1995-2024)

Udržitelná městská mobilita

Rámcová iniciativa pro udržitelnou městskou mobilitu EU se zaměřuje na snižování emisí skleníkových plynů v městských oblastech, kde žije více než 70 % občanů EU. S cílem dosáhnout ambiciózních cílů do roku 2030 a 2050 navrhuje opatření podporující členské státy v rozvoji bezemisních, bezpečných, přístupných a cenově dostupných systémů městské dopravy. Iniciativa se zaměřuje na řešení problémů městské mobility, včetně znečištění ovzduší a dopravní přetíženosti, a podporuje udržitelné druhy dopravy, jako je veřejná doprava a aktivní mobilita. Důraz je kladen i na modernizaci infrastruktury, digitální inovace a soudržný plán pro městskou mobilitu. Iniciativa též reaguje na výzvy způsobené pandemií COVID-19 a vytváří možnosti financování pro místní a regionální orgány. (*Sustainable urban mobility*, 1995-2024)

Transevropská dopravní síť (TEN-T)

Transevropská dopravní síť (TEN-T) je klíčovým prvkem Evropské unie pro rozvoj soudržné, účinné a kvalitní dopravní infrastruktury, zahrnující železnice, vnitrozemské vodní cesty, krátké námořní trasy a silnice propojující městské uzly, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a terminály. S cílem posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost EU a snížit dopad dopravy na životní prostředí se síť skládá ze dvou vrstev: hlavní a globální sítě. Revize TEN-T se plánuje v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu a strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, s důrazem na čistší, ekologičtější a inteligentnější mobilitu. Koridory TEN-T, od Atlantického po Středozevní, jsou navrženy pro efektivní dopravní spojení v rámci EU, a Evropský systém řízení železničního provozu napomáhá integrovanému železničnímu provozu v celé síti TEN-T. (*Trans-European Transport Network (TEN-T)*, 1995-2024)

Hlavními koridory v rámci této sítě jsou (*Trans-European Transport Network (TEN-T)*, 1995-2024):

- Atlantický
- Balt – Jadran
- Středozevní
- Severní moře – Balt
- Severní moře – Středozevní
- Střední východ – Středozevní
- Rýn – Alpy
- Rýn – Dunaj
- Skandinávie – Středozevní

Dalšími koncepty této strategické sítě jsou (*Trans-European Transport Network (TEN-T)*, 1995-2024):

- Mořské dálnice
- Evropský systém řízení železničního provozu

4.4.2. Základní strategie rozvoje na úrovni České republiky

Regionální rozvoj v České republice je výrazně ovlivněn strategiemi EU, která prostřednictvím své regionální politiky investuje do místních projektů. Cílem je podporovat hospodářský růst, tvorbu pracovních míst a zlepšení kvality života ve všech regionech. Česká republika využívá těchto investic k modernizaci infrastruktury, podpoře malých a středních podniků, posílení výzkumu a inovací a zlepšení životního prostředí. Programy zaměřené na regionální rozvoj pomáhají vyrovnávat rozdíly mezi ekonomicky rozvinutějšími a méně rozvinutými oblastmi v zemi, přispívají k udržitelnému rozvoji a zvyšují konkurenceschopnost České republiky v rámci Evropské unie.

Rozvoj dopravní infrastruktury v České republice by měl mít klíčový význam z hlediska zlepšení mobility občanů, podpory ekonomického růstu a zvyšování konkurenceschopnosti země. Modernizace silniční sítě a investice do veřejné dopravy nejenže umožní občanům efektivnější a pohodlnější pohyb po celém území, ale také podpoří regionální ekonomický rozvoj a turistický průmysl. Zlepšení infrastruktury v dopravě může přinést úlevu v hustě zalidněných městských oblastech, snížit zácpy a zlepšit kvalitu života obyvatel. Navíc by investice do moderních a udržitelných dopravních systémů vytvořily nová pracovní místa a podpořily inovace v oblasti dopravy, což má potenciál posílit pozici České republiky jako inovativní a udržitelné země v srdci Evropy. Drtivá většina strategií na národní úrovni vychází z výše uvedených strategií platných pro EU.

Strategický rámeček Česká republika 2030

Strategie Česká republika 2030 je schválený strategický rámeček pro celkový rozvoj země do roku 2030, pokrývající sociální, ekonomické a environmentální oblasti. Dokument, který nahradil Strategický rámeček udržitelného rozvoje z roku 2010, byl přijat usnesením vlády České republiky č. 292/2017 dne 19. dubna 2017. Strategie 2030 je součástí širšího úsilí o udržitelný rozvoj v rámci Evropské unie a přispívá k naplnění globálních Cílů udržitelného rozvoje stanovených Organizací spojených národů v roce 2015. Klíčové oblasti strategie zahrnují Lidé a společnost, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj a Dobré vládnutí. Dokument obsahuje vizi České republiky, principy udržitelného rozvoje, analýzu rozvoje a indikátory pro monitorování pokroku k dosažení specifických cílů. Plnění strategických a specifických cílů je také považováno za klíčovou součást implementace Cílů udržitelného rozvoje Agendy 2030. (*Strategický rámeček Česká republika 2030, 2017*)

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Vytvořená Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (SRR 21+) je národním strategickým dokumentem, schváleným vládou České republiky v dubnu 2017. Zaměřuje se na definování hlavních cílů regionálního rozvoje v následujících sedmi letech s ohledem na

dynamický, vyvážený a udržitelný rozvoj území. Dělí se do šesti klíčových oblastí a slouží jako vodítko pro krajské samosprávy při tvorbě strategií rozvoje územních obvodů krajů. SRR 21+ má za cíl identifikovat tematické oblasti, kde je potřeba územně specifického přístupu, a podporovat územní konkurenceschopnost, snižování regionálních odlišností a udržitelný rozvoj území. Vize směřuje k efektivnímu zhodnocení rozvojového potenciálu regionů, zvyšování sociální stability a trvalému růstu konkurenceschopnosti s respektováním principů udržitelného rozvoje. Strategie klade důraz na komunikaci s územními partnery a aktivní jejich účast při přípravě opatření v akčních plánech, a zároveň poskytuje aktuální data pro podporu regionálního plánování a monitorování rozvojových priorit. (*Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+*, 2024)

Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050

„Česká republika je po patnácti letech členství v Evropské unii její nedílnou součástí, přičemž v rámci makroekonomických ukazatelů, zejména HDP/obyvatele, postupně stoupá po pomyslném evropském žebříčku. Cílem Vlády ČR je i do budoucna postavení České republiky zlepšovat, a to na základě udržitelného rozvoje, neboť bez respektování požadavku udržitelnosti by postupně získávaná pozice nemohla být dlouhodobá a ekonomický rozvoj by byl realizován jako dluh budoucím generacím. V souvislosti s rostoucí ekonomickou výkonností lze očekávat, že Česká republika bude v rámci volného trhu atraktivní pro působení občanů z ostatních členských států, což přispěje k pozvolnému růstu počtu obyvatel.

Dokument Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 je zaměřen na vytváření předpokladů pro další ekonomický rozvoj České republiky a jejích regionů. Dokument vznikl na základě činnosti pracovní skupiny odborníků. Pracovní skupina formulovala návrh dopravního řešení zejména dálniční sítě, nicméně i v kontextu silniční a železniční sítě k roku 2050, a to včetně očekávaných trendů v oblasti rozvoje dopravy a moderních technologií. Zpracovaný návrh řešení rozvoje dálniční infrastruktury bude sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizaci strategií Vlády ČR pro sektor doprava.“ (Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050, 2024)

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 se zaměřuje na udržitelný a efektivní rozvoj dopravy v zemi. S důrazem na modernizaci infrastruktury, podporu ekologických forem dopravy a zvýšení bezpečnosti silničního provozu, dokument se snaží naplnit evropské normy a přizpůsobit se budoucím potřebám. Cílem je dosáhnout inteligentní, bezpečné a ekologické mobility, přičemž se kladou základy pro snížení emisí a efektivnější využívání dopravní sítě. Plánované opatření směřuje k propojení s evropskými dopravními sítěmi a podporuje ekonomický rozvoj České republiky. (Česká republika, 2021)

Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR

Dokument "Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR" poskytuje základní koncepční podklady pro rozhodnutí vlády České republiky o budoucím směřování dopravy. Zaměřuje se na výstavbu a provoz uceleného systému rychlé železnice, označovaného jako Rychlá spojení, nebo alternativních možností, včetně inovativních technologií. Materiál analyzuje technické, ekonomické a environmentální aspekty a slouží jako podklad pro rozhodování o budoucím rozvoji dopravy v České republice. Cílem je podpora udržitelné mobility, distribuce hospodářských aktivit a nízkých emisí, a představuje železnici jako klíčový prvek pro budoucnost mobility v ČR. ("Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR", 2017)

4.5. Infrastruktura

Infrastruktura je jedním ze základních pojmů práce. Jedná se o různé sítě cest a vazeb, které jsou zásadní pro rozvoj nejen zkoumaného regionu, ale i pro celý svět. Na následujících stránkách je představena infrastruktura obecně a následně jsou definice převedeny na příklad České republiky, jejímiž definicemi a členěním se práce řídí.

Je za potřebí si definovat nejdříve infrastrukturu za pomoci odborných definic. Infrastruktura je definována různě:

„Infrastruktura je, ze systémového hlediska, hierarchickým uspořádáním entit, mezi něž patří součást, jednotka (funkční soubor součástí), subsystém (seskupení jednotek), systémy (sdružení subsystémů), infrastruktura. S každou infrastrukturou je spjatá časová škála počínaje sekundami a konče roky (investice do rozvoje). Znalost časové škály je podstatná pro modelování a simulace.“ (Mozga et al., 2008, p. 14)

„Infrastruktura se obvykle charakterizuje závislostí, která vystihuje propojení mezi aspoň dvěma prvky infrastruktury.“ (Mozga et al., 2008, p. 12)

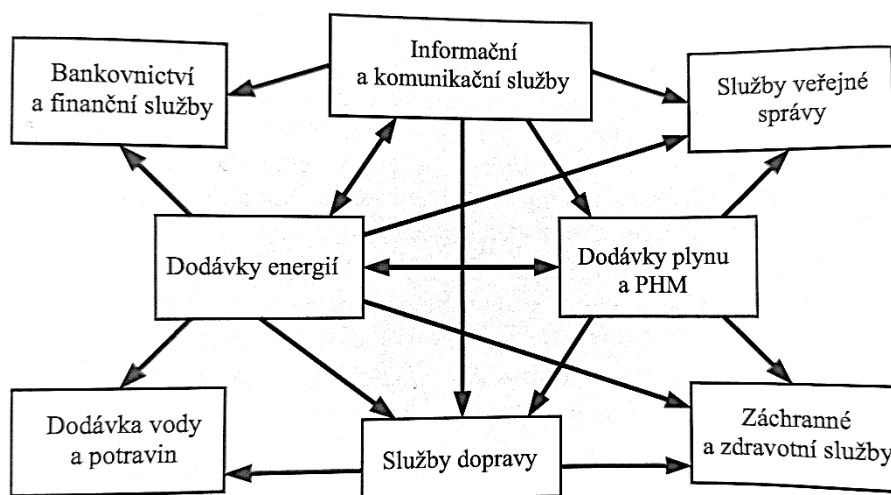
Infrastruktura je pojem používající se pro mnohá skupenství různých vazeb a propojení. Dalo by se pravděpodobně dělit infrastrukturu na zbytnou a nezbytnou pro běžný chod daného území. Nezbytná infrastruktura by se též dala označit jako „kritická“. Tu lze nalézt též definovanou a je členěna na mnoho spádových infrastruktur, z nichž se práce zabývá výhradně dopravní složkou. Již citované dílo „Kritická infrastruktura společnosti“ definuje a člení tuto kritickou infrastrukturu následovně:

„Ze společenského hlediska se kritickou infrastrukturou rozumí vzájemně propojené sítě či systémy obsahující identifikovatelná odvětví a instituce (včetně lidí a postupů) poskytující spolehlivý tok produktů a služeb podstatných pro obranu a ekonomickou bezpečnost, která se chápe jako schopnost státu konkurovat na globálních trzích, zatímco se udržují na přijatelné úrovni reálné příjmy obyvatel a fungování veřejné správy na všech úrovních společnosti.“ (Mozga et al., 2008, p. 23)

„Kritická infrastruktura se z pohledu funkcionality dělí na základní infrastrukturu (energetika, doprava, dodávky vody), socio-ekonomickou infrastrukturu (potravinářství, zdravotní péče, záchranné služby, bankovníctví, poštovní služby, veřejná správa) a socio-kulturní infrastrukturu, která zajišťuje a udržuje soudružnost společnosti.“ (Mozga et al., 2008, p. 24)

Za pomoci těchto definic lze dojít k závěru, že dopravní infrastruktura je hierarchickým uspořádáním entit v podobě různých cest mnoha kategorií. Dopravní infrastruktura je jednou ze základních infrastruktur společnosti a je klíčovou pro ekonomickou stabilitu země. Klíčovost dopravní infrastruktury lze pozorovat skrze vazbu na další infrastruktury a všemožné základní potřeby pro chod daného území.

Obrázek 3: Provázanost infrastruktur



Zdroj 5: (Mozga et al., 2008, p. 24)

O logičnosti a nezbytnosti napojení jednotlivých infrastruktur na sebe navzájem je psáno toto:

„Logická vzájemná závislost znamená, že stav jedné infrastruktury závisí na stavu jiné infrastruktury, přičemž mechanismus propojení není fyzický, kybernetický nebo územní.“ (Mozga et al., 2008, p. 13)

„Vzájemná závislost je dvousměrná vazba mezi infrastrukturami, jejímž prostřednictvím se ovlivňují stavy infrastruktury (například plynovod poskytuje palivo pro výrobu elektřiny).“ (Mozga et al., 2008, p. 12)

O vazbě jednotlivých infrastruktur na sebe navzájem je možno zaslechnout a nalézt velké množství informací zejména dnes, v době informačních technologií, kdy jednotlivé infrastruktury jsou dnes napojeny na komunikační sítě a předávají si mezi sebou informace. Klasickým příkladem může být moderní zabezpečování železnice, kdy již dnes dříve lidskou činnost zastoupí stroj, který je centrálně řízen z centrály vzdálené několik

desítek, ne-li set kilometrů od místa činnosti. Lze uvést například dálkové stavění cesty vlaků, postavení návěstidel a mnoho dalšího. Zrovna tak by se jako příklad takovéto digitalizace dala použít digitalizace státní správy a samosprávy, kdy je dnes možno požádat o mnohá povolení prostřednictvím on-line formulářů, které se dají vyplnit během několika málo minut. Digitalizace takového rozsahu jsou velkým přínosem pro společnost, kdy se podstatně ušetří na lidských zdrojích a zároveň i relativní nákladnosti provozu takovýchto služeb. Na druhou stranu se jedná ale i o velkou hrozbu, kdy je v případě poškození jedné infrastruktury relativně ohrožen chod a bezpečnost dalších infrastruktur. V tento moment je řeč o kybernetických hrozbách.

„Spojení fyzické infrastruktury s informačními technologiemi slibovalo zvýšení spolehlivosti řízení a účinnosti, současně se však zvýšil potenciál pro katastrofické selhání.“
(Mozga et al., 2008, p. 13)

„Kybernetická vzájemná závislost znamená, že stav jedné infrastruktury závisí na informacích z jiné infrastruktury a předpokládá se existence informační infrastruktury.“
(Mozga et al., 2008, p. 13)

Dopravní infrastrukturu ve zkoumaném regionu lze členit na několik menších, konkrétně silniční, železniční, vodní a leteckou infrastrukturu. Z těchto se práce zaměřuje především na infrastrukturu železniční a silniční. Tyto infrastruktury se dále člení na další složky a pro jejich kvalitní fungování jsou klíčové mnohé faktory. Pro každou z nich je jednak klíčová rozvinutá a kvalitní síť, která zajistí vyšší nabídku a konkurenci vůči svým substitučním infrastrukturám, a dále potřebná skupina subjektů, které budou infrastrukturu využívat a budou tak platit její provozování skrze uživatelské poplatky.

Je vhodné si výše uvedené převést na konkrétní příklad. Železniční infrastruktura má na území ČR velmi hustou síť, avšak nedosahuje zdaleka takové kvality, jaké je požadováno ve 21. století. Česká železnice se člení na klíčové koridory a dále pak lokální trati. Logistika a jednotlivé kategorie železnic jsou představeny níže, avšak je nutno zmínit, že ani čtyři základní železniční koridory nedosahují bohužel takové kvality, aby česká železnice mohla konkurovat například té v sousedním Německu. I tak se ale po české železnici pohybuje široká škála subjektů zaměřujících se na jak osobní, tak nákladní dopravu. Otázkou je, jakého ekonomického růstu by se tyto subjekty dočkaly v případě zkapacitnění některých klíčových tratí. Bohužel zatím platí, že namísto železniční dopravy často lidé, nebo nákladní dopravci volí pro přepravu častěji silniční síť než tu železniční.

A to ani česká silniční síť nedosahuje takové kvality, jaké dosahuje například ta německá nebo rakouská. Další věcí je, zda je zvolení takové či oné přepravy vhodné pro konkrétní účel. Zde se pak naráží na dostupnost služeb, jež nabízí konkrétní dopravci. Často se lze střetnout s argumenty, že ačkoli by třeba cesta vlakem i trvala kratší dobu díky rozvinuté síti, lidé raději zvolí přepravu autobusem, neb vlakové soupravy nedosahují kýžených standardů. (*Regiony regionální politiky*, 2020)

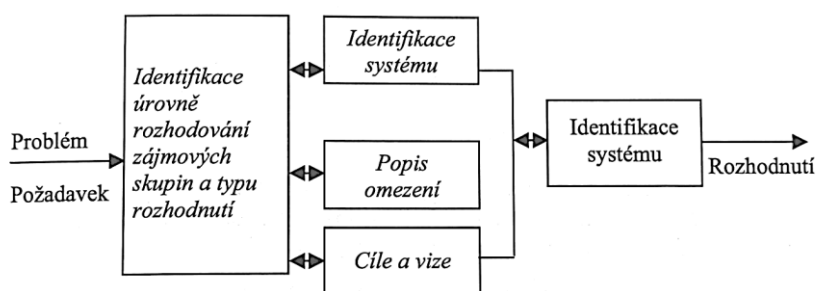
Každou síť je potřeba chápat jako síť spojnic mezi jednotlivými sídly napříč zkoumaným regionem. Již bylo zmíněno, že v dnešní moderní době jsou kladeny na dopravní infrastrukturu vysoké nároky, a tedy musí dosahovat potřebných kvalit. Ostatně kladení vysokých nároků na správné fungování veškeré infrastruktury je odjakživa součástí lidské tužby po naplnění základních potřeb. Jakmile něco nefunguje, dochází k určitému selhání, a díky vazbám dnešního světa to má neblahé dopady na vše kolem nás. Proto je kvalitní a fungující infrastruktura zcela nezbytnou pro moderní společnost. Je nutno se řídit novými technologiemi, vycházet a inspirovat se z nových trendů. Jedině tak dojde k naplnění základních lidských potřeb a bude dosahována kýžená kvalita lidského života. (Mozga et al., 2008)

Infrastruktura by se měla neustále rozvíjet. V rámci rozvoje by měly být stanovovány cíle, kterých by mělo být její pomocí dosaženo. Spolu s cíli by měly být zavedeny i kontrolní mechanismy, například zda zvýšení kapacity konkrétního železničního úseku naplní očekávání vyšší přepravy cestujících a zboží, a tedy i k navýšení kýžených výstupů konkrétních subjektů. Měly by být sledovány statistiky přepravy, zda nedochází k odchylkám od stanovených cílů, zda nedochází k přetížení infrastruktury apod.

„Selhání a nefunkčnost infrastruktury je vždy výsledkem odchylek od cílových a přijatelných hodnot.“ (Mozga et al., 2008, p. 17)

„Hodnocení výkonnosti a provozuschopnosti infrastruktury je nezbytné pro posouzení, zda produkuje požadované výstupy v požadované kvalitě (poruchy) na místní úrovni a proces hodnocení výkonnosti se dá znázornit následovně:“ (Mozga et al., 2008, p. 15)

Obrázek 4: Hodnocení výkonnosti



Zdroj 6: (Mozga et al., 2008, p. 15)

V případě odchylek od plánovaných hodnot lze mluvit buď o nedostatečném zatížení infrastruktury, kdy její vytížení nedostačuje na pokrytí nákladovosti jejího provozování, ale zároveň o přetížení. V každém případě se ale jedná o moment, kdy infrastruktura dosahuje kritických hodnot. Z hlediska kritičnosti si je vhodné definovat pár základních pojmů (Mozga et al., 2008, p. 20):

„Z definic kritičnosti se dá vyvodit její vztah k zátěži, limitu a prahové hodnotě, jež mohou být projektově stanoveny a mohou se vztahovat k události, parametru procesu/funkce, typu poruch a odolnosti:

- *Kritická zátěž = Kvantitativní odhad expozice vůči vnějším vlivům, které by mohly mít specificky škodlivé účinky na citlivé prvky systému.*
- *Kritická úroveň = Úroveň zátěže, která, podle současných znalostí, má přímé škodlivé účinky na receptory (receptor = biotické prvky prostředí a člověk).*
- *Limit = Limit se vztahuje k úrovni nějaké zátěže, za niž se nacházejí domnělé nepřijatelné podmínky.*
- *Prahová hodnota = Prahová hodnota popisuje situaci, v níž se systém vyskytuje mezi alternativními stavy rovnováhy, jež mohou, ale nemusí, být vratné a odděluje tak různé stabilní stavy.“*

4.5.1. Infrastruktura v České republice

V České republice zaujímá rozvoj infrastruktury klíčovou roli pro vytvoření odolné ekonomiky, podporu prosperujícího podnikání a zvýšení kvality života občanů. Je nezbytné, aby stát systematicky investoval do různých odvětví infrastruktury, což zahrnuje dopravní infrastrukturu, elektrizační síť, infrastrukturu pro elektrickou energii a vodohospodářskou infrastrukturu. (2.4 *Infrastruktura - ČR 2030*, 2024)

Dopravní infrastruktura, jako silnice, železnice a letiště, hraje klíčovou roli v propojení regionů a podporuje efektivní pohyb osob a zboží. Investice do modernizace a rozšíření dopravní sítě přispívají k celkové ekonomické konkurenceschopnosti země.

Elektrická síť je nezbytným prvkem pro zajištění spolehlivé dodávky elektřiny. Modernizace a rozvoj této sítě jsou klíčové pro podporu inovací, rozvoje technologií a dosažení energetické efektivity. Infrastruktura pro elektrickou energii zahrnuje zařízení pro výrobu, přenos a distribuci elektrické energie. Její správný rozvoj je nezbytný pro zajištění energetické soběstačnosti a udržitelnosti.

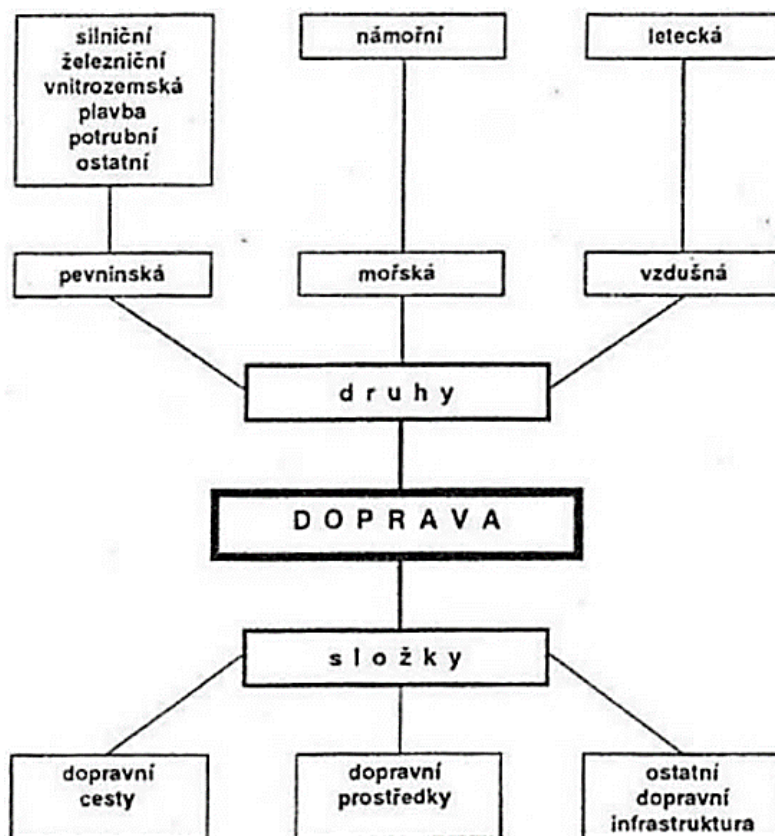
Vodohospodářská infrastruktura, včetně čistíren odpadních vod a zajištění kvalitního zásobování pitnou vodou, má zásadní vliv na životní prostředí a zdraví občanů. Investice do této oblasti přispívají k ochraně vodních zdrojů a udržitelnému hospodaření s vodou.

4.6. Dopravní infrastruktura

Pojmem doprava se rozumí rozumné a záměrné organizování přesunu věcí a osob pomocí dopravních prostředků při využití dopravních cest. Přeprava se člení na pevninskou, vodní a vzdušnou, co se pak účelnosti dopravy týká, ta se dělí na přepravu nákladní a osobní. (Brinke, 1999)

4.6.1. Jednotlivé složky a druhy dopravy

Obrázek 5: Jednotlivé složky a druhy dopravy



Zdroj 7: (Brinke, 1999, p. 9)

„Každý druh dopravy má své přednosti a možnosti využití. Železniční a vodní doprava je vhodná v případě silných přepravních proudů, nehodí se však pro plošnou obsluhu území. Pro tu je ideální doprava silniční, která sice také dokáže zajistit i silné přepravní proudy, ale jen za cenu velké environmentální zátěže, kongescí a ekonomických

ztrát. Námořní a letecká doprava zajišťují mezikontinentální přepravu zboží a osob. Tyto druhy dopravy nejsou vázány na „pevné“ dopravní cesty a využívají přírodních cest, jsou však zcela závislé na přístavech, resp. Letištích, tedy dopravních zařízeních zabudovaných člověkem.“ (Toušek et al., 2008, p. 411)

Na základě práce s dokumentem „Páteřní dopravní infrastruktura Moravskoslezského kraje v letech 1997 až 2016 a výhled do roku 2030“ lze definovat páteřní dopravní infrastrukturu jako systém zajišťující dopravní provázanost s okolními regiony, popřípadě státy a zároveň propojující celý region. ("Páteřní dopravní infrastruktura Moravskoslezského kraje v letech 1997 až 2016 a výhled do roku 2030", 2016)

4.6.2. Doprava jako vědní disciplína

Doprava je klíčovou disciplínou v oblasti socio-ekonomické geografie, a to z důvodu jejího různorodého charakteru. Tento fakt nese s sebou určité komplikace pro dopravní politiku, která se musí rozhodnout, zda řešit dopravu jednotlivě podle různých druhů, nebo zda přistoupit k multimodálnímu přístupu, který bere v úvahu dopravu jako komplexní systém skládající se z různých vzájemně propojených segmentů. Dříve byl preferován spíše jednotlivý přístup podle druhů dopravy, avšak v současnosti se více prosazuje multimodální přístup, který vnímá dopravu jako integrovaný celek, kde se jednotlivé segmenty navzájem doplňují. V této koncepci by měla být konkurence upřednostňována zejména mezi dopravci působícími v rámci jednoho druhu dopravy. (Wokoun, 2008)

4.6.3. Členění a kategorizace dopravních komunikací a sítí v České republice

Dopravní infrastruktura je na českém území velmi členitá, v rámci území se vyskytuje několik druhů dopravních sítí a cest, pomocí kterých se lze přesouvat z místa na místo. Veškeré tyto sítě a cesty spadají na českém území pod Ministerstvo dopravy ČR, které je prostřednictvím veřejných orgánů spravuje a řídí jejich rozvoj a údržbu.

Členění pozemních komunikací České republiky

Silniční síť ČR a její kategorizace je definována zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kde je obecně pozemní komunikace v §2 definována následovně:

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“
(Zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích, 2024)

Zákon dále dělí pozemní komunikace následovně na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace, kdy jsou tyto jednotlivé složky definovány následovně (Zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích, 2024):

- Dálnice
 - Komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.
- Silnice
 - Veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.
 - Silnice tvoří silniční síť a člení se do následujících tříd:
 - silnice I. třídy, určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
 - silnice II. třídy, určeny pro dopravu mezi okresy,
 - silnice III. třídy, určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
- Místní komunikace
 - Veřejně přístupná komunikace sloužící většinou místní dopravě na území obce.
 - Tyto komunikace se dělí rozdělují dle významu či stavebně technického vybavení následovně:
 - místní komunikace I. třídy,

- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
 - místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
 - místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.
- Účelová komunikace
- Komunikace sloužící k propojení jednotlivých nemovitostí, nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi či k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.
 - Z pravidla se jedná o soukromé komunikace.

Členění železnice České republiky

Celá česká železnice, její struktura a řád, je definována zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, kdy je v §2 odst. 1 dráha definována následovně:

„Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.“ (Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, 2024)

Zákon kategorizuje železniční dráhy následovně (Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, 2024):

- Dráhy celostátní
 - Dráha sloužící mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě.
- Dráhy regionální
 - Dráhy regionálního nebo místního významu sloužící veřejné železniční dopravě, jež jsou zaústěny do celostátní nebo jiné regionální dráhy.
- Dráhy místní

- Dráhy oddělené od celostátní nebo regionální dráhy, kdy přesun drážního vozidla na jinou dráhu je možný jen za pomoci zvláštního technického zařízení. Dráha slouží výhradně k neveřejné osobní drážní dopravě, osobní drážní dopravě pro potřeby cestovního ruchu anebo za účelem provozování historických vlaků.
- Vlečka
 - Dráha sloužící vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele, která je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy.
- Zkušební dráha
 - Dráha sloužící zejména k provádění zkušebnímu provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury.
- Speciální dráha
 - Dráha sloužící k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.

Dále zákon rozlišuje dráhy, na kterých je provozována ¹vysokorychlostní železniční doprava, kdy je dráha vybavena systémy umožňující jízdou rychlostí nad 200 km/h a dále dráhy konvenční, kde je možný provoz rychlostí pod tímto limitem.

Členění vodních cest České republiky

Vodní cesty a vše, co s nimi souvisí, jsou definovány zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, kdy je vodní cesta definována jako vodní tok či jiný útvar povrchové vody, na kterém lze provozovat plavidla.

Vodní cesty se dělí následovně (*Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, 2024*):

- Sledované vodní cesty

¹ V době psaní této práce nejsou v provozu zatím žádné vysokorychlostní dráhy na českém území. Nicméně se již roky hovoří o jejich výstavbě.

- Musí odpovídat plavebně provozním podmínkám, kdy tyto podmínky jsou stanoveny prováděcím předpisem.
- Sledované vodní cesty se člení dále na:
 - Dopravně významné
 - Rozměry těchto cest, včetně jejich zařazení do tříd, stanoví prováděcí předpis.
 - Vodní cesty dopravně významné jsou všechny uvedeny v příloze č. 2 zákona.
 - Jsou dále členěny na:
 - Využívané
 - Využitelné
 - Účelové
 - Vodní cesty, na nichž je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu, kdy opět jejich seznam stanovuje prováděcí předpis.

- Nesledované vodní cesty

Vzdušný prostor České republiky

Letecká doprava a s ní spojený vzdušný prostor není spolu s vodními cestami tou částí infrastruktury, na kterou by se tato práce zaměřovala detailněji, je ale vhodné si definovat základní strukturu vzdušného prostoru na českém území. Největším letištěm na území ČR je Letiště Václava Havla v Praze Ruzyni, které se zaměřuje na mezinárodní letecké linky a v rámci pozorovaného regionu není nyní v nejbližších letech v plánu nějaká větší investice do této oblasti.

„Vzdušný prostor je oblast nad zemským povrchem, kde se pohybují letadla a další létající objekty (např. bezpilotní systémy, alias drony). Každý stát má ve svých rukách kontrolu nad vlastním vzdušným prostorem, což zahrnuje určení pravidel a nařízení pro

lety v této oblasti. Vzdušný prostor státu je obvykle rozdělen do různých vrstev nebo sektorů, které určují, jakým způsobem mohou letadla v této oblasti operovat. Tyto vrstvy obsahují určení daného vzdušného prostoru, jeho účel a způsob využití.

V evropském kontextu existuje souhrnný Evropský vzdušný prostor, který zastřešuje vzdušné prostory všech členských států. Tento prostor je spravován a regulován Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA) a organizací Eurocontrol, které společně sledují a koordinují letový provoz ve všech evropských vzdušných „podprostorech.““ (“Co je to vzdušný prostor”, 2024)

Vzdušný prostor se dělí na několik tříd, které na globální úrovni napomáhají k organizaci a bezpečnosti řízení leteckého provozu. Mezinárodní organizace civilního letectví definuje 7 základních tříd v kategorii A-G, kdy pro český vzdušný prostor aplikujeme pouze třídy C,D,E a G. V rámci jednotlivých tříd jsou stanovena omezení a různé podmínky provozu a jsou napříč jimi poskytované různé služby. (“Třídy vzdušného prostoru”, 2024)

4.7. Regionální rozvoj České republiky a souvislosti s dopravní infrastrukturou

O regionálním rozvoji již bylo psáno, že se jedná o rozvíjení a posouvání regionu v rámci konkurenceschopnosti, zamazávání základních sociálních a ekonomických rozdílů mezi regiony. K rozvoji regionu pak dochází v mnoha oblastech, například právě v dopravě. Hlavním nástrojem regionálního rozvoje je pak regionální politika.

„V oblasti regionálního rozvoje ministerstvo pro místní rozvoj vypracovává a uvádí do praxe koncepční dokumenty a strategie, poskytuje pomoc prostřednictvím podpůrných programů a po živelních a jiných pohromách mimořádného rozsahu připravuje strategie obnovy postižených území.“ (Regionální politika a regionální rozvoj, 2023)

„Mezi základní cíle regionální politiky patří udržitelný rozvoj regionů zaměřený na jejich soudržnost a zvyšování konkurenceschopnosti: každý region by měl mít příležitosti ke svému vyváženému rozvoji odpovídajícímu jeho potenciálu a specifickým stránkám. Zvláštní pozornost věnuje regionální politika také specifickým problémům rozvoje měst a venkovských oblastí.“ (Regionální politika a regionální rozvoj, 2023)

4.7.1. Rozvoj dopravní infrastruktury jako základní složky regionálního rozvoje

Dopravní infrastruktura je základní složkou regionálního rozvoje. Propojenost regionu jako takového i propojenost regionu s okolními regiony je klíčová pro veškerá další odvětví regionálního rozvoje. Rozsáhlá a moderní dopravní infrastruktura umožňuje snazší modernizaci regionu například v oblasti výstavby nových domů, dovozu surovin, přepravy osob do zaměstnání či při zařizování různých úřednických záležitostí. Při vyspělé dopravní infrastruktuře je pro lidi snazší se například dopravit i do hlavního města regionu či vyšších územně samosprávných jednotek ze svého bydliště, což následně umožňuje snížení počtu úřadů a jim podobným institucím v menších obcích, což má za následek i úsporu v rozpočtu regionu.

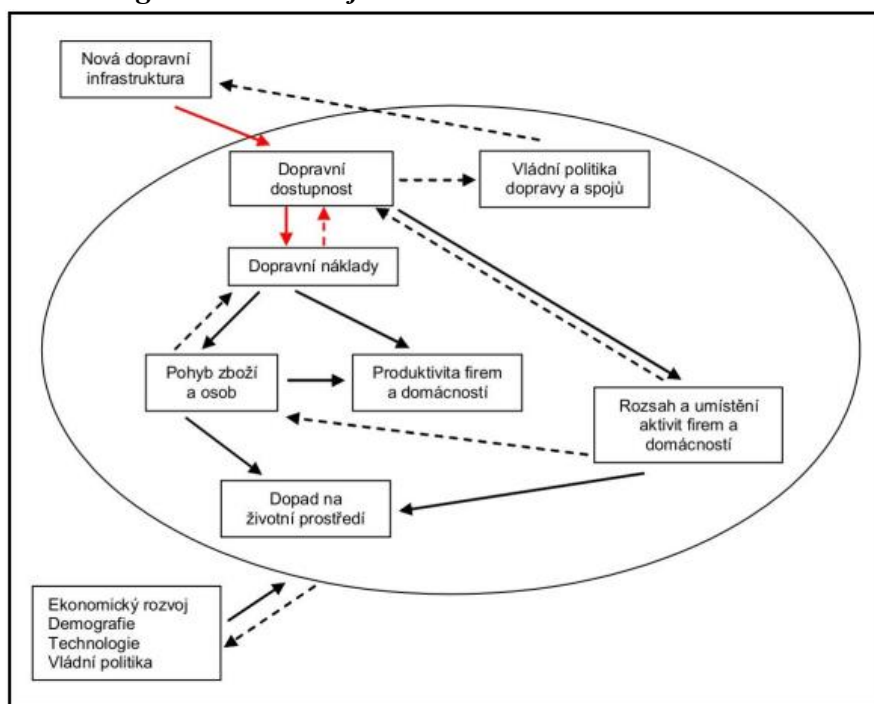
4.7.2. Provázanost regionálního rozvoje a dopravní infrastruktury

„Vztah dopravy a území v obecném chápání je velice důležitý a napomáhá jeho rozvoji v pozitivní i negativní směru. Převažuje pozitivní vliv dopravy na rozvoj území, projevující se především v růstu rozvoji ekonomických a mimoekonomických aktivit, což se odráží v ekonomickém, sociálním a technologickém rozvoji společnosti.“ (Krejlich, 2012, p. 6)

„Hlavním významem dopravy a regionálního rozvoje je, aby město či obec fungovalo ke spokojnosti a klidnému životu jeho obyvatel.“ (Krejlich, 2012, p. 7)

Základní vazby mezi regionálním rozvojem a dopravní infrastrukturou nám nastíní následující schéma.

Obrázek 6: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj 8: (Marada et al., 2006, p. 53)

4.8. Financování rozvoje a výstavby dopravní infrastruktury České republiky

Financování rozvoje a výstavby dopravní infrastruktury v České republice představuje klíčovou oblast, která ovlivňuje efektivitu a kvalitu dopravních systémů. Vzhledem k rozsáhlým projektům spojeným s modernizací a rozšiřováním infrastruktury se otevírá otázka, jak zajistit potřebné finanční prostředky. ČR využívá různé způsoby financování, zahrnující financování z veřejných rozpočtů prostřednictvím například rozpočtového určení daní, dále prostřednictvím evropských fondů či prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru. V této kapitole jsou popsány klíčové metody, které umožňují řízený a udržitelný rozvoj dopravní infrastruktury v ČR, přičemž jsou zde podrobněji rozebrány nejaktuálnější trendy a výzvy v oblasti financování dopravních stavebních projektů.

Rozvoj a výstavba dopravní infrastruktury v ČR jsou financovány z rozmanitých zdrojů, včetně Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), dotací z EU, investic soukromého sektoru a příspěvků na projekty zvyšování bezpečnosti a bezbariérových úprav chodníků. SFDI hraje klíčovou roli v poskytování finančních prostředků pro výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu silnic, dálnic, celostátních a regionálních drah a vnitrozemských vodních cest. Dotace z EU podporují různorodé dopravní projekty, zahrnující silniční infrastrukturu, železnice a alternativní paliva. Soukromý sektor nalézá atraktivitu v oblasti dopravních investic díky nástrojům poskytování záruk za úvěry pro projekty transevropské dopravní sítě. Zároveň jsou vydávány příspěvky na iniciativy zaměřené na bezpečnost a bezbariérovost, konkrétně na úpravy chodníků, cyklostezek a železničních vleček. Tato kombinace zdrojů přispívá k udržitelnému a komplexnímu rozvoji dopravních struktur v ČR.

4.8.1. Financování prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury České republiky

„Posláním Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je plnit úkoly směřující k naplnění účelu SFDI, které vedou k realizaci společné strategie pro dopravní infrastrukturu „Úspěšný projekt – náš cíl“ a k naplňování cílů dopravní politiky ČR. Toto poslání chceme realizovat prostřednictvím financování projektů a akcí vymezených v § 2 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, při současné snaze o optimální využití zdrojů financování. SFDI chce být úřadem moderním, který chce svůj rozvoj stavět na systému managementu kvality, a tím neustále zlepšovat své procesy a dosahovat tak svých cílů.“ (Strategie SFDI, 2024)

Základní účel SFDI je definován v §2 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kdy se dá volnými slovy říci, že hlavní účel SFDI spočívá především v efektivním využívání finančních prostředků k financování a předfinancování širokého spektra projektů v oblasti dopravní infrastruktury v České republice. Tato opatření zahrnují výstavbu, modernizaci, opravy, údržbu a správu silnic, dálnic, drah, a vodních cest. Fond rovněž podporuje průzkumné, projektové, studijní a expertní práce v této oblasti. Další využití finančních prostředků zahrnuje opatření ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, výstavbu nebo opravy cyklistických stezek, implementaci systémů elektronického mýtného, a úhrady nákladů souvisejících s koncesionáři či kontrolními vahami. Fond také podporuje náklady spojené s vlastnictvím, získáním práv nebo věcnými břemeny k pozemkům a výstavbu, modernizaci nebo opravy multimodálních překladišť, lokalit křížení dopravní infrastruktury a provozování technických prostředků na ochranu civilního letectví. Ostatní možnosti využití financí zahrnují splátky úvěrů, úhradu úroků, náklady na činnost Fondu a poskytování finančních prostředků subjektům provádějícím výstavbu, modernizaci nebo opravy v dopravním sektoru. (Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, 2024)

Zásady pro použití finančních prostředků z SFDI

Zásady pro použití finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) jsou stanoveny v souladu s platnými právními předpisy a směrnicemi. Zahrnují ("Pravidla pro financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury", 2023):

- Účelovost použití finančních prostředků; Finanční prostředky z příjmů SFDI lze použít pouze k financování dopravní infrastruktury vymezeného rozsahu, a to v souladu s účelem SFDI stanoveným v platných právních předpisech.
- Závaznost schváleného rozpočtu SFDI; Použití finančních prostředků musí být v souladu se schváleným rozpočtem SFDI, který je podkladem pro alokaci a využití těchto prostředků.
- Poskytování finančních prostředků na smluvním základě; Finanční prostředky jsou poskytovány na základě smluvních dohod a dohod o financování, které upravují podmínky a způsob využití těchto prostředků.
- Efektivnost, účelnost a hospodárnost použití finančních prostředků; Při využívání finančních prostředků je nutné dbát na efektivní, účelné a hospodárné nakládání s těmito prostředky s cílem dosáhnout optimálních výsledků.
- Evidence a kontrola použití finančních prostředků; SFDI je povinno vést důkladnou evidenci o využití poskytnutých finančních prostředků a provádět kontrolu jejich správného použití v souladu s platnými pravidly a směrnicemi.

Tyto zásady jsou klíčové pro správné a transparentní hospodaření s finančními prostředky SFDI a zajišťují dodržování předpisů a pravidel stanovených pro využití těchto prostředků v oblasti dopravní infrastruktury. ("Pravidla pro financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury", 2023)

Role SFDI při spolufinancování a předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů EU

Role SFDI při spolufinancování a předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů EU je důležitá pro správné a efektivní využití finančních prostředků. Základními body

role SFDI v této oblasti jsou ("Pravidla pro financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury", 2023):

- Spolufinancování; SFDI se podílí na financování projektů společně s fondy EU, což znamená, že část finančních prostředků pochází z fondů EU a část je poskytnuta ze Státního fondu dopravní infrastruktury.
- Předfinancování; SFDI může poskytnout předfinancování akcí nebo projektů, které jsou spolufinancovány z fondů EU. Tato předfinancování jsou často poskytována před získáním finančních prostředků z fondů EU a slouží k zahájení či pokračování projektů.
- Aktualizace podmínek financování; V rámci spolufinancování a předfinancování je důležité, aby SFDI aktualizovalo podmínky financování akcí v souladu se schváleným rozpočtem a smlouvami uzavřenými s příjemci finančních prostředků.
- Dodržování pravidel EU; Při spolufinancování a předfinancování je nutné dodržovat pravidla a postupy stanovené fondy EU pro správné využití a evidenci finančních prostředků.
- Kontrola a evidence; SFDI je odpovědné za kontrolu a evidenci využití finančních prostředků poskytnutých na spolufinancované projekty, aby byla zajištěna transparentnost a správné hospodaření s těmito prostředky.

4.8.2. Financování prostřednictvím fondů EU

Fondy Evropské unie (EU) představují klíčový nástroj pro podporu ekonomického růstu, konkurenceschopnosti a soudržnosti v členských zemích. Tyto fondy jsou finančními mechanismy, které umožňují členským státům čerpat finanční prostředky poskytované EU s cílem realizovat rozmanité projekty a politiky. Mezi hlavní fondy patří Evropský sociální fond (ESF+) či Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR). Fondy EU hrají klíčovou roli v podpoře inovací, infrastrukturních investic, sociálního rozvoje a dalších oblastí, přičemž přispívají k celkovému posílení jednotného evropského trhu a snižování ekonomických disparit mezi regiony. (*Informace o fonděch*, 2024)

Dále jsou detailněji popsány fondy, z nichž je podporován rozvoj dopravní infrastruktury (*Informace o fonděch*, 2024):

Tabulka 3: Evropské fondy podporující rozvoj dopravní infrastruktury

| Fond | Hlavní zaměření a oblasti podpory fondu |
|------|--|
| EFRR | Evropský fond pro regionální rozvoj představuje klíčový finanční nástroj EU, zaměřený na podporu vyváženého ekonomického a sociálního rozvoje v rámci členských zemí. Cílem je snižovat regionální disparitu, podporovat inovační projekty, infrastrukturální investice a tvorbu pracovních míst. Prostřednictvím fondu jsou poskytovány finanční prostředky na konkrétní projekty a programy, které napomáhají zlepšování kvality života občanů, podporují podnikatelské prostředí a přispívají k celkové konkurenceschopnosti evropských regionů. Hraje významnou roli v dosahování cílů evropské soudržnosti a podporuje udržitelný rozvoj v celé EU. |
| EFS | Evropský fond soudržnosti představuje klíčový nástroj Evropské unie s cílem posílit hospodářskou a sociální soudržnost mezi jejími členskými státy. Založen na solidaritě a vyrovnání nerovnováh mezi regiony, fond se zaměřuje na financování projektů v oblasti infrastruktury, přičemž klíčový důraz je kladen na dopravu a životní prostředí. Fond napomáhá udržitelnému rozvoji a zvyšování konkurenceschopnosti méně rozvinutých regionů v rámci EU. Skrze finanční prostředky poskytované fondem jsou podporovány iniciativy, které vedou ke sjednocení evropských regionů, zlepšení kvality infrastruktury a celkově k posílení socioekonomické situace občanů. Fond soudržnosti tak hraje významnou roli ve formování jednotného a udržitelného evropského hospodářství. |
| EFSD | Evropský fond pro strategické investice (EFSD) představuje klíčový prvek Evropské investiční banky (EIB) a Evropské komise zaměřený na podporu strategických investic s cílem stimulovat růst, inovace a vytváření pracovních míst v Evropské unii. EFSD byl vytvořen jako součást Plánu investic pro Evropu, známého též jako Junckerův plán. Fond poskytuje záruky pro projekty, které by jinak mohly mít omezený přístup k finančním prostředkům na trhu. Hlavním cílem EFSD je odstranit investiční bariéry a stimulovat soukromé investice ve strategických oblastech, jako jsou infrastruktura, inovace, energetika a malé a střední podniky. EFSD je koncipován tak, aby zvyšoval atraktivitu evropského prostoru pro investory a podporoval ekonomický rozvoj a konkurenceschopnost. Fond přispívá k dosažení investičních cílů EU a zajišťuje, že evropské ekonomiky mají dostatek finančních prostředků pro klíčové projekty napříč různými odvětvími. |

Zdroj 9: vlastní zpracování, (Informace o fondech, 2024)

Programy zaměřující se na financování rozvoje dopravní infrastruktury podporované z fondů EU

Programy zaměřené na rozvoj dopravní infrastruktury, financované z evropských fondů, hrají v České republice klíčovou roli při podpoře udržitelné mobility a infrastrukturálních projektů. Mezi tyto programy patří například Operační program doprava 2021-2027, který se zaměřuje na efektivní využití finančních prostředků pro výstavbu, modernizaci a údržbu silnic, dálnic, železnic a dalších dopravních sítí. Dále se v ČR čerpá z Integrovaného regionálního operačního programu, který přispívá k propojení regionálních rozvojových a dopravních iniciativ v rámci České republiky, podporujících harmonický růst a soudržnost. Tyto programy nejen poskytují finanční prostředky, ale také definují strategie a cíle pro zlepšení dopravní infrastruktury v souladu s celkovými prioritami v České republice. (*Financování, 2024*)

Tabulka 4: Programy na podporu dopravní infrastruktury čerpající z evropských fondů

| Název | Cíle a investice programu |
|-------|---|
| OPD 3 | Operační program Doprava 2021-2027 (OPD3) navazuje na svého předchůdce OPD2 a klade si za cíl zdokonalit a rozvinout osvědčené postupy. Jeho hlavním účelem je posílit konkurenceschopnost České republiky prostřednictvím vylepšení dostupnosti dopravy. S ohledem na stále existující výzvy v oblasti dopravy a dopravní obslužnosti se OPD3 zaměřuje na tři hlavní priority. První prioritou zahrnuje intervence v oblasti železniční a silniční sítě TEN-T, včetně interoperability a inteligentních dopravních systémů (ITS). Druhá priorita se soustředí na silniční projekty mimo síť TEN-T, zatímco třetí priorita směřuje k projektům v oblasti městské dopravy, zejména tramvajových a trolejbusových tratí, a infrastruktury pro alternativní paliva. Financování těchto priorit probíhá z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj, přičemž celková alokace OPD3 činí přibližně 4,9 miliard EUR, čímž se stává největším operačním programem v České republice. <i>(Základní informace, 2024)</i> |
| IROP | Na období 2021-2027 disponuje Integrovaný regionální operační program (IROP) částkou téměř 4,8 miliard EUR (přibližně 117,7 miliardy korun) z evropských fondů, kterou následující léta rozdělí na podporu projektů. Zaměřuje se na několik nových témat, včetně regenerace veřejných prostranství obcí a měst, infrastruktury pro cestovní ruch, a nově i dílčích aktivit v oblasti zdravotnictví. Taktéž poskytuje rozšířenou podporu pro komunitně vedený místní rozvoj. <i>(IROP 2021-2027, 2024)</i> IROP, řízený Ministerstvem pro místní rozvoj, se skládá z deseti specifických cílů, zahrnujících oblasti jako eGovernment, kybernetická bezpečnost, integrovaný záchranný systém, zelená infrastruktura měst a obcí, silnice druhé třídy, vzdělávací infrastruktura, sociální infrastruktura, infrastruktura ve zdravotnictví, kulturní dědictví a cestovní ruch, komunitně vedený místní rozvoj a čistá a aktivní mobilita. <i>(IROP 2021-2027, 2024)</i> Věnovaná finanční prostředky na některé konkrétní oblasti jsou například pro Silnice II. třídy 10,2 miliard Kč, pro Čistou a aktivní mobilitu 20,4 miliard Kč. Celková částka alokovaná na projekty v jednotlivých oblastech odráží ambice programu podporovat široké spektrum sektorů, napříč oblastmi jako zdravotnictví, školství, sociální péče, doprava, a kultura. <i>(IROP 2021-2027, 2024)</i> |

Zdroj 10: vlastní zpracování

4.8.3. Financování formou Public Private Partnership

Public Private Partnership (PPP) představuje dlouhodobou dohodu mezi vládou a soukromým sektorem, která umožňuje soukromým firmám financovat a provozovat veřejné projekty a služby, zatímco stát získává přístup k infrastruktuře a službám, které by jinak nemohl samostatně financovat. Tato forma partnerství se často zaměřuje na projekty v oblasti infrastruktury, jako jsou silnice, mosty, železnice, vodovodní a kanalizační sítě, ale může se rozšiřovat i na poskytování služeb, například ve školství, zdravotnictví nebo ve veřejné správě. Realizace PPP obvykle probíhá prostřednictvím dlouhodobých smluv, které poskytují soukromému partnerovi možnost generovat příjmy z poplatků, což mu umožňuje postupně získat zpět své investice do projektu. Přestože PPP mohou přinášet různé výhody, existují i významné nevýhody spojené s touto formou partnerství, jako jsou

rizika spojená s konstrukcí, dostupností, poptávkou a možnými problémy týkajícími se odpovědnosti a transparentnosti. Je důležité, aby při uzavírání PPP dohod byla pečlivě vyvážena výhody pro obě strany a aby byly zajištěny efektivní mechanismy kontroly a správy, které minimalizují rizika a zajišťují transparentnost celého procesu. ("Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples", 2000)

Základní charakteristiky PPP

V oblasti dopravy vykazují projekty PPP několik klíčových vlastností ("Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples", 2000):

- Financování
 - PPP umožňují veřejnému sektoru financovat projekty prostřednictvím soukromých zdrojů. Soukromí partneři mohou investovat do projektů a následně získávat návratnost svých investic prostřednictvím poplatků nebo příjmů z prodeje poskytovaných služeb či produktů.
- Efektivita a inovace
 - PPP umožňují spojení veřejných a soukromých zdrojů a dovedností, což vede k rychlejšímu a efektivnějšímu dokončení projektů. Soukromí partneři mohou přinášet inovace a technologická řešení, která zlepšují výkonnost a udržitelnost projektů.
- Doba realizace
 - PPP mohou umožňovat dokončení projektů dříve, než by bylo možné při využití tradičních metod financování. To má zvláštní význam v případě projektů, které mají klíčový význam pro hospodářský růst a další příjmy do státního rozpočtu.

Výhody

Spolupráce mezi soukromými firmami a vládami přináší výhody oběma stranám. Soukromý sektor může využít technologie a inovace k efektivnějšímu poskytování veřejných služeb. Naopak veřejný sektor poskytuje podněty pro soukromý sektor, aby dokončil projekty včas a v rámci rozpočtu. Zároveň vytváření ekonomické diverzifikace zvyšuje konkurenceschopnost země, podporuje rozvoj infrastruktury a stimuluje související oblasti, jako jsou stavebnictví, dodavatelské služby a další odvětví. ("Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples", 2000)

Nevýhody

Existují také nevýhody spojené s PPP. Soukromý partner může čelit speciálním rizikům, jako jsou stavební rizika při výstavbě fyzické infrastruktury, například silnic nebo železnic. Soukromý partner obvykle nese břemeno, pokud produkt není dodán včas, překračuje odhadované náklady nebo trpí technickými vadami. ("Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples", 2000)

Kromě toho může soukromý partner čelit riziku dostupnosti, pokud nedokáže poskytnout slíbenou službu na očekávané úrovni. Existuje také riziko poptávky, které nastává, když je nižší počet uživatelů, než očekáváno pro danou službu nebo infrastrukturu, jako jsou například mýtné silnice, mosty nebo tunely. Toto riziko lze však přenést na veřejného partnera, pokud souhlasí s platbou minimálního poplatku bez ohledu na poptávku. ("Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples", 2000)

PPP přináší také rizika z hlediska obecné veřejnosti a daňových poplatníků. Partnerství soukromých operátorů s vládou může izolovat tyto operátory od odpovědnosti vůči uživatelům veřejných služeb za nedostatečné poskytování služeb, poskytování nízké kvality nebo dokonce porušování občanských nebo ústavních práv občanů. Zároveň může soukromý partner využívat své pozice k zvyšování mýtného, sazeb a poplatků pro vázané spotřebitele, kteří mohou být zákonem nebo geografickým přirozeným monopolem nuceni platit za poskytované služby. ("Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples", 2000)

4.9. Organizace a složky spravující dopravní infrastrukturu České republiky

Česká dopravní infrastruktura se neustále vyvíjí a je spravována pomocí několika veřejných institucí a orgánů, které výrazně přispívají k ekonomickému růstu země prostřednictvím investic a projektů v této oblasti. Vůbec základním orgánem, pod nějž spadají veškeré dopravní cesty a sítě, je Ministerstvo dopravy ČR. Ministerstvo dopravy České republiky hraje klíčovou roli v řízení a organizaci dopravy v této zemi, přičemž jeho odpovědnost zahrnuje komplexní péči o více než 55,5 tisíce kilometrů silnic a dálnic, téměř 9,5 tisíce kilometrů železničních tratí a více než 675 kilometrů splavných vodních toků. Složitost této úlohy spočívá nejen v rozsahu infrastruktury, ale také v potřebě zajistit plynulý, bezpečný a efektivní pohyb lidí a zboží. Ministerstvo dopravy se zaměřuje na celkový rozvoj domácí dopravní infrastruktury a zajišťuje plánování nezbytných oprav a údržby. Tímto způsobem se snaží zajistit optimální stav cest a železničních tratí, což má zásadní vliv na pohodlí a bezpečnost všech uživatelů. Pod Ministerstvem dopravy spadá řada podřízených organizací, které mají za úkol implementovat a provádět projekty v rámci dopravní infrastruktury. Tyto organizace mají na starosti plánování a realizaci rozsáhlých stavebních projektů, modernizaci komunikací a železničních tratí, a také zlepšování splavnosti vodních toků. Tím se snaží nejen udržet existující infrastrukturu v optimálním stavu, ale také ji přizpůsobovat budoucím potřebám a technologickým trendům. Krom fyzické infrastruktury se Ministerstvo dopravy intenzivně zabývá i regulací podmínek užívání této infrastruktury a vytvářením pravidel provozu. To zahrnuje stanovení normativů pro bezpečnost silničního a železničního provozu, regulaci nákladní dopravy a také podporu ekologických a udržitelných forem dopravy. Tato opatření mají za cíl nejen zvýšit bezpečnost na cestách a železničních tratích, ale také minimalizovat negativní dopady dopravy na životní prostředí. (*Ministerstvo - O nás*, 2024)

Celkově lze říci, že Ministerstvo dopravy hraje klíčovou roli v utváření moderní a efektivní dopravní infrastruktury v České republice, a to jak prostřednictvím plánování a realizace projektů, tak i formováním legislativního rámce pro bezpečný a udržitelný provoz na silnicích, dálnicích, železnicích a vodních cestách.

Níže jsou představeny jednotlivé složky a organizace, jež spadají pod gesci MDČR, které se podílejí na stavbě, údržbě a správě jednotlivých složek dopravní infrastruktury.

Některé z uvedených složek a organizací, které mají největší podíl na rozvoji dopravní infrastruktury, jsou více představeny pod následující tabulkou.

Tabulka 5: Orgány provozující a ovlivňující rozvoj dopravní infrastruktury ČR

| Druh dopravy | Název organizace | Právní forma |
|---|---|-------------------------------|
| Drážní doprava (<i>Podřízené organizace - Drážní doprava, 2024</i>) | Správa železnic, státní organizace | Státní organizace |
| | Drážní úřad | Organizační složka státu |
| | Drážní inspekce | Organizační složka státu |
| Silniční doprava (<i>Podřízené organizace - Silniční doprava, 2024</i>) | Ředitelství silnic a dálnic s.p. (ŘSD) | Státní podnik |
| | Centrum služeb pro silniční dopravu, (CSPSD) | Státní příspěvková organizace |
| Vodní doprava (<i>Podřízené organizace - Vodní doprava, 2024</i>) | Státní plavební správa (SPS) | Organizační složka státu |
| | Ředitelství vodních cest ČR (ŘVCC) | Organizační složka státu |
| Letecká doprava (<i>Podřízené organizace - Letecká doprava, 2024</i>) | Řízení letového provozu ČR, s.p., (ŘLP) | Státní podnik |
| | Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod | Organizační složka státu |
| | Úřad pro civilní letectví, (ÚCL) | Organizační složka státu |

Zdroj 11: vlastní zpracování

4.9.1. Správa železnic

„Správa železnic, státní organizace, vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. jako Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Od 1. ledna 2020 se na základě zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, přejmenovala. Jejím základním posláním je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu.“ (Vše o Správě železnic, 2024)

Správa železnic, jako klíčový subjekt v oblasti železniční dopravy v České republice podle zákona o dráhách, má za úkol provozovat celostátní dráhu a regionální dráhy ve vlastnictví státu. Její zodpovědnost zahrnuje udržování provozuschopnosti, modernizaci a rozvoj železniční infrastruktury, aby byly uspokojeny dopravní potřeby státu a zajištěna efektivní dopravní obslužnost občanů. Dále se aktivně věnuje hospodaření s majetkem tvořícím železniční dopravní cestu, což zahrnuje péči o koleje, stanice, mosty a další infrastrukturní prvky nezbytné pro plynulý chod železniční dopravy. (Vše o Správě železnic, 2024)

Nemá svůj působnost pouze na vnitrostátní úrovni, ale účastní se i mezinárodní spolupráce. Je členem Mezinárodní železniční unie (UIC) a Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER), což jí umožňuje efektivní spolupráci s ostatními železničními organizacemi na globální a evropské úrovni. Tato spolupráce přispívá k propojení české železniční infrastruktury s mezinárodním železničním systémem, umožňuje sledování aktuálních trendů a inovací v oblasti železniční dopravy a přináší tak moderní a efektivní železniční síť pro občany České republiky. (*Vše o Správě železnic*, 2024)

4.9.2. Ředitelství silnic a dálnic

Ředitelství silnic a dálnic bylo založeno v roce 2023 jako státní podnik dle §4 zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, dále §9a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1.1.2024, dle čl. II bodu 4 zákona č. 184/2023 Sb., kterým se změnil zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a dle dalších souvisejících předpisů a zákonů. ("Zakládací listina státního podniku Ředitelství silnic a dálnic s. p.", 2023)

Ředitelství silnic a dálnic má za hlavní úkol zajistit výstavbu, modernizaci, správu, údržbu a opravy dálnic a silnic I. třídy v souladu se zákonem o pozemních komunikacích. V rámci svých úkolů se podnik zaměřuje na modernizaci a údržbu staveb, včetně souvisejících činností jako hospodaření s dopravními cestami, provozování informačních systémů a evidenci mýtného. Dále plní úlohy související s přípravou a realizací staveb dálnic a silnic, včetně spolupráce při tvorbě strategie rozvoje, a zajišťuje systém zpoplatnění dálniční a silniční sítě. Rovněž aktivně přispívá k bezpečnosti silničního provozu a shromažďuje, zpracovává a poskytuje data o dálniční a silniční síti. Jeho činnost zahrnuje i správu dalšího majetku, včetně vedení evidencí a hospodaření s přidruženými prostředky. Celkově plní Ředitelství silnic a dálnic rozsáhlé spektrum úkolů, které jsou klíčové pro efektivní a bezpečný provoz pozemních komunikací v České republice. ("Zakládací listina státního podniku Ředitelství silnic a dálnic s. p.", 2023)

4.9.3. Ředitelství vodních cest České republiky

Ředitelství vodních cest České republiky, zřízené Ministerstvem dopravy a spojů ČR dne 1. dubna 1998, je organizační složkou státu podle ust. § 51 odst. 1 zák. č. 219/2000 Sb. Jeho hlavním úkolem je zajistit přípravu a realizaci výstavby a modernizace klíčových částí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nezbytných pro provoz a údržbu na vodních cestách. Kromě toho má na starosti správu, údržbu a opravy nově zřízených částí vodních cest a dalšího majetku nezbytného pro jejich fungování. Organizace také vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem, které tvoří nově zřizované součásti vodních cest. (*O nás - ŘVC ČR, 2014*)

Důležitou částí činnosti Ředitelství vodních cest je také zabezpečení podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich součástí. Tímto způsobem organizace přispívá k celkové strategii rozvoje vodní dopravy. Kromě toho má na starosti koordinaci provádění velkých oprav a rekonstrukcí součástí vodních cest, což zahrnuje plánování a organizaci činností směřujících k optimálnímu využití těchto vodních tras. Celkově Ředitelství vodních cest plní klíčovou roli ve zlepšování a udržování infrastruktury vodních cest v České republice. (*O nás - ŘVC ČR, 2014*)

4.10. Teoretické zásady a koncepce analýzy SWOT

SWOT analýza je nástroj používaný především v soukromých firmách a odvětvích k posouzení silných stránek (Strengths), slabých stránek (Weaknesses), příležitostí (Opportunities) a hrozeb (Threats) spojených s určitým projektem, podnikem nebo odvětvím. Tato analýza pomáhá organizacím lépe porozumět svému vnitřnímu a vnějšímu prostředí a formulovat strategie na základě této analýzy. (Kolář, 2011)

Pro SWOT analýzu je nejdříve definovat veškeré faktory ovlivňující podnik (Kolář, 2011):

- Identifikace silných stránek (Strengths): Identifikace všech pozitivních vlastností, zdrojů a schopností organizace. Zohlednění interních faktorů, jako jsou výhody ve znalostech, technologické dovednosti, silný tým, dobrá pověst atd.

- Identifikace slabých stránek (Weaknesses): Identifikace vnitřních omezení, nedostatků nebo oblastí, které potřebují zlepšení. Zahrnutí interních faktorů, jako jsou nedostatek zdrojů, nedostatečná technologická infrastruktura, neefektivní procesy atd.

- Identifikace příležitostí (Opportunities): Analýza vnějších faktorů, kteří mohou přinést příležitosti pro růst nebo úspěch. Zohlednění trendů na trhu, nových technologií, změn ve spotřebitelském chování atd.

- Identifikace hrozeb (Threats): Analýza vnějších faktorů, kteří mohou představovat hrozbu pro organizaci. Zahrnutí rizik spojených s konkurencí, změnami v legislativě, ekonomickými faktory atd.

Následuje zpracování výsledků a formulace strategií (Kolář, 2011):

Analyzování a srovnání silných stránek se slabými stránkami. Využívání příležitostí k posílení silných stránek nebo eliminaci slabých stránek. Vytváření strategií pro využití příležitostí a zvládnání hrozeb.

SWOT analýza poskytuje organizacím ucelený pohled na současnou situaci a umožňuje jim lépe plánovat a reagovat na proměnlivé prostředí. Je důležité si být vědom toho, že SWOT analýza není statický proces a může být pravidelně aktualizována podle změn v interním a externím prostředí organizace. (Kolář, 2011)

5. Praktická část

V této části se bakalářské práce zaměřuje na posouzení stavu dopravní infrastruktury v daném regionu a zhodnocení významných dopravních staveb, které ovlivňují rozvoj regionu. Nejprve je provedena analýza především silniční a železniční složky dopravní infrastruktury v regionu, kdy je zkoumána současná hustota, délka, kvalita a dlouhodobé financování obou složek. Toto je doplněnou stručnou analýzou vodní a letecké sítě v regionu. Následuje hloubková SWOT analýza, která detailněji odkrývá silné a slabé stránky dopravní infrastruktury, jako celku a zároveň upozorňuje na možnosti rozvoje a hrozby, jež dopravní infrastrukturu, jako celek, ohrožují. Následně se práce zaměřuje na konkrétní dokončené či rozestavěné dopravní stavby v regionu, na jejich vliv na region a možné dopady, které jsou vázány na provedenou SWOT analýzu. Zároveň je v rámci všech jednotlivých stavebních projektů popsáno i to, jakými způsoby jsou jednotlivé stavby financovány, respektive jak by mohly být financovány, pokud se jedná o projekty, k jejichž realizaci zatím nedochází. Praktická část je doplněná dotazníkovým šetřením, jež podkryvá portfolio uživatelů dopravní infrastruktury v regionu a to, jak vnímají její aktuální stav.

5.1. Stav dopravní infrastruktury v regionu

Dopravní infrastruktura ve Středočeském kraji se nachází v různých fázích rozvoje a stavu. Hlavním páteřním spojením je zde dálniční síť, která zahrnuje důležité trasy jako D1 a D5, propojující Prahu s Plzní a dalšími částmi republiky. Tyto dálnice jsou často vytížené, zejména v blízkosti metropole a na hlavních spojích směrem do ostatních částí České republiky. V posledních letech dochází k rozvoji silniční sítě, především ve formě modernizace a rozšiřování stávajících komunikací, aby se zlepšila jejich kapacita a bezpečnost. Mimo to se provádějí opatření ke zvýšení efektivity veřejné dopravy, včetně modernizace železničních tratí a rozvoje systému městské hromadné dopravy. Nicméně stále existují oblasti, které trpí nedostatečnou dostupností a zastaralou infrastrukturou, zejména v menších městech a venkovských oblastech. Snahou kraje je tedy nejen udržovat a modernizovat existující dopravní síť, ale také rozvíjet nové projekty a zlepšovat dostupnost dopravy pro všechny obyvatele regionu.

„Žije zde 1,3 milionu obyvatel a tvoří 14 % rozlohy země. Středočeský kraj má výhodnou polohu v okolí hlavního města Prahy, které je přirozeným ekonomickým, politickým a obchodním centrem země. Mezi Prahou a Středočeským krajem existuje silná provázanost a kooperace v obchodní, průmyslové i výzkumné oblasti. Středočeský kraj těží z kvalitní a vzdělané pracovní síly, hluboké průmyslové tradice a dobrého dopravního napojení na páteřní evropské komunikace. Právě tyto faktory výrazně přispívají k růstu regionální konkurenceschopnosti.“ (Pozice kraje a dopravní infrastruktura, 2017)

„Středočeský kraj má i strategicky výhodnou polohu v srdci Evropy. Nachází se ve středu země, která je součástí Evropské unie, největšího společného trhu vyspělých zemí na světě, čítajícího více než 510 milionů lidí a tvořícího 25 % světového HDP.“ (Pozice kraje a dopravní infrastruktura, 2017)

„Středočeský kraj těží z centrální polohy v Česku i v Evropské unii, která mu zajišťuje velmi dobré dopravní napojení na ostatní regiony i země. V Praze se sbíhá dálniční síť a také je zde mezinárodní letiště nabízející přímá spojení s více než 170 destinacemi na celém světě.“ (Pozice kraje a dopravní infrastruktura, 2017)

„Díky velmi dobré dopravní infrastruktuře je kraj silně integrován do evropského prostoru. Silniční nákladní dopravou je možné během 24 hodin obsloužit zhruba 400 milionů zákazníků ve více než 20 zemích EU. Letecky je z Prahy do 3 hodin dostupná každá země Evropy. Nachází se zde i řada multimodálních překladišť, která jsou napojena na hlavní evropské říční i železniční koridory.“ (Pozice kraje a dopravní infrastruktura, 2017)

„Nejlidnatější český region doplácí nejvíc na to, že obklopuje Prahu. V posledních letech je hlavním problémem kraje nárůst satelitních měst, a s tím i přibývá počet obyvatel v prstenci okolo metropole. Zvyšuje se také počet lidí dojíždějících za prací a škol do hlavního města.“ (Malá, 2000)

Tabulka 6: Délka železničních, silničních a vodních cest v regionu k 31.12.2022, délky v [km]

| Územní celek | Provozní délka železničních tratí | Délka silnic a dálnic | V tom | | | | | | | Délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu |
|------------------|-----------------------------------|-----------------------|---------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|--|
| | | | Dálnice | | | Silnice | | | | |
| | | | Celkem | V tom | | Celkem | V tom | | | |
| | | | | 1. třídy | 2. třídy | | 1. třídy | 2. třídy | 3. třídy | |
| Česká republika | 9521 | 55862 | 1363 | 851 | 512 | 54499 | 5765 | 14670 | 34064 | 726 |
| Středočeský kraj | 1450 | 9656 | 361 | 194 | 167 | 9295 | 673 | 2395 | 6227 | 237 |

Zdroj 12: vlastní zpracování, (STATISTICKÁ ROČENKA STŘEDOČESKÉHO KRAJE 2023, 2023, p. 129)

5.1.1. Silniční a dálniční síť

Silniční a dálniční infrastruktura ve Středočeském kraji čelí několika výzvám a nedostatkům. I přesto, že kraj leží ve strategicky významné poloze uprostřed České republiky, některé důležité dálniční tahy zde chybí a některé stávající silnice jsou zastaralé a nedostačující pro současnou dopravní poptávku. Tempo rozvoje a modernizace této infrastruktury je pomalejší než by bylo žádoucí, což představuje výzvu pro efektivní řešení dopravních potřeb obyvatel a podnikání v regionu.

„Dopravní zátěž je velká, regionem projede okolo osmi milionů aut i kamionů. To se podepisuje na stavu silnic druhé a třetí třídy, které právě kraj udržuje. Spravuje je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje (KSÚS). Příspěvková organizace kraje s miliardových rozpočtem byla často kritizována opozicí za netransparentní zakázky.“ (Malá, 2000)

„Roky už jsou nedostavěné klíčové tepny, které zasahují do středních Čech – Pražský okruh a dálnice D3. Do stavby vnějšího okruhu metropole sice nejvíce zasahuje stát a hlavní město, i kraj by však měl tlačit na to, aby se dostavěly zbylé úseky.“ (Malá, 2000)

Délka silniční a dálniční sítě v regionu

Tabulka 7: Délka silniční sítě ve Středočeském kraji k 1.1.2024, délky v [km]

| Název okresu | Dálnice | Silnice I. třídy | Silnice II. třídy | Silnice III. třídy | Celkem |
|----------------|--------------|------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| Benešov | 44 | 55 | 346,7 | 763,9 | 1 213,7 |
| Beroun | 34,9 | | 154,1 | 506,3 | 695,4 |
| Kladno | 33,5 | 76 | 170 | 530,5 | 809,7 |
| Kolín | 10,2 | 72,7 | 136 | 543,3 | 762,3 |
| Kutná Hora | | 59,5 | 223,6 | 612,2 | 895,2 |
| Mělník | 16,7 | 74,2 | 146 | 373,5 | 610,6 |
| Mladá Boleslav | 51,5 | 64,8 | 221,8 | 581,4 | 919,4 |
| Nymburk | 33,8 | 58,7 | 205,9 | 443,4 | 741,7 |
| Praha – východ | 57,6 | 35,7 | 189,7 | 529,3 | 812,4 |
| Praha – západ | 38,6 | 11,6 | 154,2 | 377,8 | 582,1 |
| Příbram | 24 | 107,7 | 256,5 | 575,1 | 963,3 |
| Rakovník | 12,7 | 57,4 | 198,1 | 388,9 | 657 |
| Celkem | 357,5 | 673,3 | 2 402,6 | 6 225,6 | 9 662,8 |

Zdroj 13: vlastní zpracování, ("Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR - KRAJ STŘEDOČESKÝ", 2024)

Navzdory výše uvedeným nedostatům však Středočeský kraj disponuje dobře rozvinutou sítí silnic nižších tříd, které jsou klíčové pro místní dopravu a propojení venkovských oblastí s městy. Díky své poloze poblíž Prahy má kraj také přístup k hlavním dálničním tahům, což usnadňuje mezikrajskou a meziměstskou dopravu.

Vybrané rozestavěné a plánované stavby v regionu pod monitoringem ŘSD

Tabulka 8: Vybrané stavby ŘSD v regionu

| Stav realizace | Dopravní tah | Název stavby | Délka stavby [km] |
|---|--------------|---|-------------------|
| Uvedení do provozu v roce 2024 | Dálnice D4 | Háje – Milín | 5, |
| Uvedení do provozu v roce 2024 | Dálnice D6 | Krupá, přeložka | 6,5 |
| Projekt v realizaci v roce 2024 | Dálnice D0 | Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) 511, Běchovice – D1 | 12,6 |
| Projekt v realizaci v roce 2024 | Silnice I/9 | Mělník, rekonstrukce ul. Nádražní | 0,7 |
| Projekt ve střednědobém výhledu 2025–2026 | Dálnice D0 | 515 zkapacitnění | 7,0 |
| Projekt ve střednědobém výhledu 2025–2026 | Silnice I/12 | Běchovice – Úvaly | 12,6 |
| Projekt v přípravě | Dálnice D3 | 0301 Praha – Jílové | 9,5 |
| Projekt v přípravě | Silnice I/12 | Úvaly – Kolín, uspořádání 2+1 | 29,5 |

Zdroj 14: vlastní zpracování, ("Středočeský kraj a Praha", 2024)

V regionu Středočeského kraje probíhají a jsou plánovány významné dopravní projekty, které zahrnují rozvoj dálniční a silniční sítě. Jedním z klíčových projektů je výstavba dálnice D4, která propojí Příbram a Písek. Tato dálnice má zásadní význam pro zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu s dalšími částmi České republiky. Další důležitou stavbou je rozšíření pražského okruhu, který má snížit dopravní zatížení hlavního města a zlepšit průjezdnost. Plánované a probíhající projekty v oblasti silniční infrastruktury vycházejí z potřeby zlepšení dopravních toků, snížení zácpy a zvýšení bezpečnosti silničního provozu v regionu.

Pomalé tempo výstavby dálnic v České republice

„Za posledních 10 let bylo zprovozněno pouze 142 kilometrů dálnic. Tím jsme rozšířili naši dálniční síť o 12%. Podle Ministerstva dopravy by měla být základní dálniční síť dokončena až v roce 2050. K jejímu dokončení však zbývá zprovoznit více než 700 km dálnic a podle zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu z roku 2018 je tempo výstavby tak pomalé, že termín 2050 za současných podmínek není reálný. Oproti tomu Polsko za 10 let téměř ztrojnásobilo svoji síť dálnic a rychlostních silnic, když vystavělo 2 777km (z toho 845 km dálnic). Maďarsko zprovoznilo téměř 600 km. Od roku 2004 do roku 2020,

se dálniční síť Maďarska rozrostla o více než 1 000 kilometrů.“ ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021, p. 6)

„Připravit výstavbu jednoho úseku dálnice u nás podle Ministerstva pro místní rozvoj trvá v průměru 13 let. Někde i více než 15 let.“ ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021, p. 6)

Stavební úřady a další orgány státní správy často nedodržují zákonné lhůty pro vydání rozhodnutí, aniž by za to čelily nějakému postihu. Zpoždění vydání rozhodnutí se mohou táhnout měsíce či dokonce roky, ani nový Stavební zákon nepřináší v této oblasti zásadní změny. Například možnost použít fikci souhlasu, která je platná od ledna 2021, je stále často odmítána stavebními úřady. Blokování rozvoje dopravní infrastruktury, jako je Pražský okruh nebo Městský okruh, je způsobeno také námitkami systémové podjatosti u staveb, které politici označí za prioritní stavby. Tento problém by měl být řešen novým stavebním zákonem, který přinese institucionální změny, včetně přechodu obecních stavebních úřadů pod stát. Kromě toho brzdí rozvoj infrastruktury také nedostatečná spolupráce mezi státními úřady v oblasti výměny pozemků v majetku státu, protože ŘSD často není schopno získat potřebné pozemky od Státního pozemkového úřadu. Zrychlení spolupráce mezi státními institucemi by přineslo výrazné zrychlení celého procesu. ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021)

Financování rozvoje silniční a dálniční infrastruktury

„Kvalitní síť silnic a železnic nepřináší lidem pouze pohodlnější cestování a lepší pracovní podmínky, ale především vyšší kvalitu života a větší blahobyt. Dokončení dálniční sítě by podle studie Raiffeisenbank vyžadovalo investici ve výši cca 3 % HDP, přitom by pomohlo zvýšit HDP České republiky o více než 6 %.“ ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021, p. 4)

Realizace dopravních staveb je ztížena každoroční nejistotou ohledně financování na následující rok. Schvalování jednoletého rozpočtu SFDI v podzimním období způsobuje zbytečnou nejistotu a brzdí plynulost přípravy a výstavby. Investoři a dodavatelé nemají možnost efektivně plánovat své kapacity. Současný systém jednoletého financování zvyšuje náklady a výkyvy v rozpočtu SFDI jsou problematické. Dopravní stavby vyžadují

dlouhodobé plánování a financování, které by mělo být předvídatelné. Je potřeba objektivně zhodnotit a stanovit seznam prioritních staveb napříč druhy dopravy a zajištění víceletého financování. Státní investoři by se měli zaměřit na projekty s nejvyšší prioritou, nikoli na ty, které jsou snadněji připravitelné. Investice ŘSD do dopravní infrastruktury klesly z 1 % HDP v roce 2010 na průměrně 0,4 % HDP za posledních 10 let. ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021)

Plánované investice do silniční sítě na léta 2022-2030 činí 680 mld Kč, přičemž většina směřuje do novostaveb. Financování ve výši přes 600 mld Kč bude potřeba zajistit z vlastních zdrojů. Předpokládaný nárůst investic na silnice je z 21 mld Kč ročně na 76 mld Kč ročně. Zelená dohoda pro Evropu naznačuje klesající finanční podporu EU pro silniční infrastrukturu, což může vyžadovat větší využití soukromého kapitálu formou PPP. Dlouhé úseky a technicky náročné stavby jsou preferovaným modelem, jak to ukazuje zahraniční praxe, například v Německu. ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021)

„Vedení kraje se chce zaměřit na investice do dopravní infrastruktury. "Dáváme historicky nejvíce peněz do oprav středočeských silnic po zimě. V letošním roce to bylo přes 900 milionů korun a v příštím roce to bude zhruba jedna miliarda. Rozjedeme stavbu obchvatu Hořovic, dokončíme obchvat Benátek nad Jizerou. Bude se budovat napojení průmyslové zóny Plazy u Mladé Boleslavi na naši silniční síť. Počítáme i s doplněním silniční sítě o nové rychlováhy a meteostanice," shrnula hejtmanka Petra Pecková (STAN).“ (Pečenka, 1998-2024)

Komparace financování silniční sítě Středočeským krajem v rámci regionu v letech 2023 a 2024

Středočeský kraj se v obou sledovaných letech zaměřil na rozvoj dopravy zejména prostřednictvím podpory Krajské správy a údržby silnic, která se stará o silnice II. a III. tříd. Tato činnost tvoří významnou část rozpočtu Odboru dopravy a je financována z vlastních příjmů, včetně daňových příjmů. Kromě toho kraj financuje bezpečnost silničního provozu a podporuje veřejnou mobilitu. Organizační změny vedly k vytvoření Odboru veřejné mobility a nových rozpočtových kapitol. Dále jsou vyčleněny prostředky na akční hlukový plán a podporu bezpečnosti silničního provozu pro mládež. Odbor dopravy

se také podílí na dopravních studiích a metodickém prohlubování znalostí v oblasti dopravních projektů. ("ROZPOČET STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA ROK 2023", 2022;"ROZPOČET STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA ROK 2024", 2023)

Středočeský kraj se v obou letech zaměřil na navýšení podpory Krajské správy a údržby silnic v oblasti rozvoje a správy silniční sítě v regionu. Kraj prostřednictvím této správy čerpá prostředky ze SFDI a z fondů EU. Finanční prostředky pro Krajskou správu a údržbu silnic byly významně navýšeny mezi roky 2023 a 2024. Například, pro rok 2023 obdržela Krajská správa a údržba silnic příspěvek ve výši 2 076 927 000 Kč, zatímco pro rok 2024 činil tento příspěvek 2 830 757 000 Kč. Tento nárůst představuje značný rozdíl v rozpočtu, který umožnil další investice do údržby, oprav a rozvoje silniční infrastruktury v regionu, především byl tento nárůst způsoben výrazným navýšením příspěvku na opravy silnic po zimě (téměř o 600 mil. Kč). ("ROZPOČET STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA ROK 2023", 2022) ("ROZPOČET STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA ROK 2024", 2023)

Vybrané silniční a dálniční stavby financované z OPD2

V rámci Operačního programu Doprava 2 (OPD2) ve Středočeském kraji byla provedena významná modernizace dálnice D1 a dalších dopravních tras. Modernizace pěti úseků dálnice D1, včetně Soutice – Locket a Mirošovice – Hvězdovice, stála celkem 6,5 miliardy Kč. Dále byly dokončeny obchvaty velkých měst, jako je Slaný a Mělník, a staví se překladiště pro kombinovanou dopravu v Kolíně a Mělníku. (*Bezpečnější a rychlejší doprava ve Středočeském kraji*, 2018)

Tabulka 9: Vybrané silniční stavby financované z OPD2

| Název projektu | Místo realizace |
|---|---|
| Silnice I/3 Mirošovice – Benešov, uspořádání 2+1 | Benešov, Čerčany, Čtyřkoly, Mirošovice, Mrač, Pětihosty, Poříčí nad Sá-zavou, Senohraby |
| Dálnice D6 Nové Strašecí – Řevničov | Nové Strašecí |
| D1 Modernizace – úsek 04, EXIT 34 Ostředek – EXIT 41 Šternov | Divišov, Drahňovice, Ostředek |
| D1 Modernizace – úsek 06, EXIT 49 Psáře – EXIT 56 Soutice | Psáře, Soutice |
| Silnice I/9, I/16 Mělník, obchvat, 1. stavba | Mělník |
| D1 Modernizace – úsek 03, EXIT 29 Hvězdovice – EXIT 34 Ostředek (2. fáze) | Hvězdovice |

Zdroj 15: vlastní zpracování, (*Bezpečnější a rychlejší doprava ve Středočeském kraji*, 2018)

Silniční stavby financované formou PPP

Velkým projektem v oblasti dopravní infrastruktury financovaný formou PPP je projekt výstavby dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem, který je prvním dálničním projektem v České republice, kde veřejný a soukromý sektor spolupracují. Projekt obdržel ocenění za nejlepší evropský PPP projekt roku 2021 od Project Finance International. Francouzský koncesionář Via Salis s.r.o. se zavázal k rekonstrukci a výstavbě úseků D4 a I/20 v délce 48 km a následnému provozování dálnice po dobu 25 let. Financování projektu je zajištěno kombinací zdrojů koncesionáře a externího financování. Měsíční platby státu koncesionáři začnou až po uvedení dálnice do provozu a budou závislé na kvalitě a dostupnosti dálnice. Přípravné práce na trase probíhají od jara 2021 a koncesionář již od léta 2021 provozuje a udržuje stávající úseky dálnice. ("Pilotní český dálniční PPP projekt oceněn jako nejlepší v Evropě", 2017)

5.1.2. Železniční síť

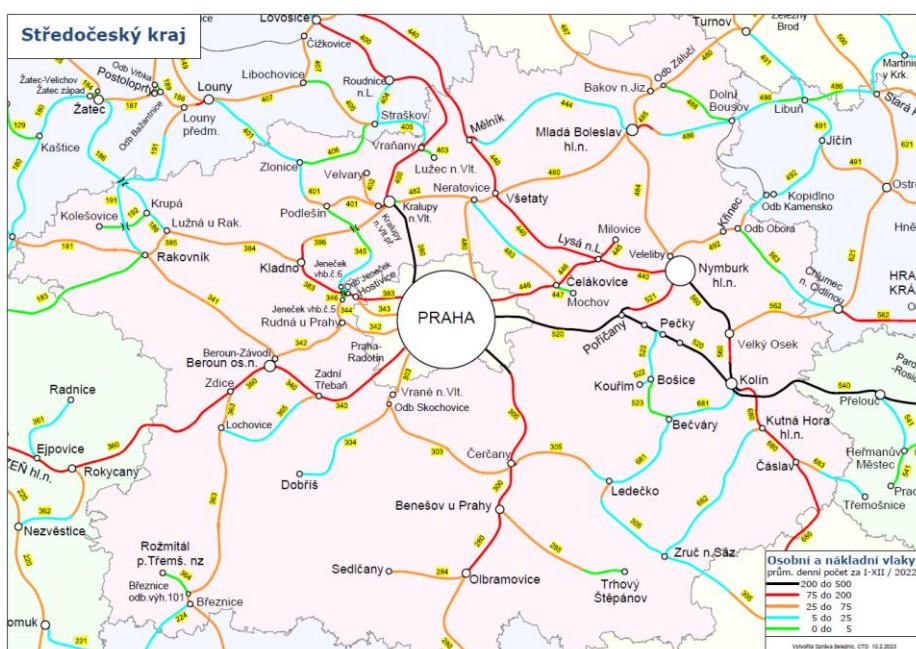
Železniční infrastruktura ve Středočeském kraji hraje klíčovou roli v regionálním i mezinárodním dopravním systému. Krajské město Praha je jedním z nejvýznamnějších železničních uzlů v České republice, což odráží hustý síťový propojení s dalšími regiony. Železniční síť zajišťují spojení mezi hlavním městem a okolními městy a obcemi, a to jak veřejnou, tak regionální dopravou. Ve Středočeském kraji se nachází řada významných železničních stanic a uzlů, které slouží jako důležitá dopravní centra pro cestující i nákladní dopravu. Navzdory významu železniční dopravy v regionu se v poslední době setkáváme s některými problémy, jako je nedostatek investic do modernizace a rozvoje železniční infrastruktury. To může vést k nedostatečné kapacitě, zhoršenému stavu tratí a omezení v kvalitě poskytovaných služeb. Nicméně, snahy o zlepšení stavu železniční infrastruktury v regionu jsou stále v průběhu, s cílem posílit propojení mezi městy a obcemi, zvýšit efektivitu přepravy a zlepšit služby poskytované cestujícím i nákladní dopravě.

„Proto potřebujeme nové tratě. ... Budovat v centru Evropy tratě pro 21. století na dnešní rychlosti 160-200 km/h by bylo krátkozraké. S rostoucí důležitostí rychlé železnice pro dálkové spoje bychom se tím v podstatě vymazali z mapy Evropy.“ ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021, p. 13)

Délka železniční sítě v regionu

„Středočeský kraj má velice hustou železniční síť regionálních drah i koridorů. Většina tratí je silně vytížena, často na samé hranici kapacitních možností. Další zvyšování počtu vlaků příměstské dopravy je při stávající kapacitě již v zásadě vyloučeno.“ ("Praha a Středočeský kraj", 2024)

Obrázek 7: Osobní a nákladní vlaky, průměrný denní počet za I – XII / 2022



Zdroj 16: ("Praha a Středočeský kraj", 2024)

Stejně, jako platí pro celou Českou republiku, tak i zde platí, že se může zkoumaný region pyšnit velmi hustou železniční sítí. Avšak jen minimum tratí dnes dosahuje potřebné kapacity a úrovně, aby naplňovala potřeby obyvatel a firem v regionu. Níže nám tabulka poukazuje na to, že jen část tratí na území ČR je elektrifikována a jen menšina disponuje alespoň dvou a více kolejném vedení trati:

Tabulka 10: Železniční síť ČR k 31.12.2023

| Typ trati | Délka [km] |
|---------------|------------|
| Jednokolejně | 7 279 |
| Dvokolejně | 2 005 |
| Víceokolejně | 65 |
| Elektrizované | 3 258 |

| Typ tratí | Délka [km] |
|-----------------|--------------|
| Neelektrizované | 6 090 |
| Celkem | 9 349 |

Zdroj 17: vlastní zpracování, (Základní charakteristika železniční sítě, 2020)

Z těchto tratí vede po území pozorovaného regionu necelých 1500 km, z nichž jen zlomek je elektrifikován z různých napájecích soustav.

„Naše současná konvenční železniční síť, jak ji známe dnes, dosáhla na hlavních korydorech plné kapacity. Kombinace dálkových a regionálních spojů a rostoucí nákladní dopravy neumožňuje hladký průjezd. Kvůli tomu přibývá zpoždění.“ ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021, p. 13)

Vybrané rozestavěné a plánované stavby pod monitoringem Správy železnic

Tabulka 11: Seznam plánovaných, právě realizovaných a dokončených železničních staveb na území regionu

| Stav realizace | Název stavby |
|---------------------------------|--|
| Uvedení do provozu v roce 2024 | Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně) |
| Uvedení do provozu v roce 2024 | Prodloužení podchodu v ŽST Hořovice |
| Projekt v realizaci v roce 2024 | Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo) |
| Projekt v realizaci v roce 2024 | Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno – Ostrovec (včetně) |
| Projekt v přípravě | Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun |
| Projekt v přípravě | VRT Praha – Běchovice – Poříčany |

Zdroj 18: vlastní zpracování, ("Praha a Středočeský kraj", 2024)

V Středočeském kraji se v blízké budoucnosti očekává intenzivní výstavba nových dopravních spojení, včetně rychlého spojení Praha - Berlín nebo tunelu do Berouna, a modernizace tratě Praha - Kladno s připojením Letiště Václava Havla. Nedávná rekonstrukce Negrelliho viaduktu v Praze je součástí této infrastrukturní obnovy. Zvláštní pozornost je věnována i regionálním dráhám, které byly nedávno stabilizovány opravními akcemi, což vedlo k odstranění omezení rychlosti. Středočeský kraj také zaznamenal vysoké investice do rekonstrukcí a modernizací tratí, což odpovídá potřebám a charakteru regionu. ("Praha a Středočeský kraj", 2024)

V roce 2022 bylo dokončeno několik investičních akcí v kraji, včetně prodloužení podchodu v železniční stanici Benešov, rekonstrukce nástupiště na zastávce Ledečky, zvýšení trakčního výkonu v TNS Rostoklaty a zajištění bezbariérového přístupu v železniční stanici Roztoky u Prahy. V současné době probíhá výstavba 12 staveb s celkovými investičními náklady téměř 32,41 miliard Kč, zahrnující například modernizaci trati Sudoměřice – Votice, optimalizaci traťových úseků Mstětice - Praha-Vysočany, Čelákovice - Mstětice, Velim - Poříčany, modernizaci trati Kladno - Kladno Ostrovec a rekonstrukci nádražní budovy v Berouně. Dále je ve fázi přípravy 54 dalších staveb s celkovými investičními náklady přesahujícími 433 miliard Kč, zahrnující například stavby spojení Letiště Václava Havla – Kladno, nebo stavby v Mladé Boleslavi a Nymburku, rekonstrukce nádražních budov v Mladé Boleslavi hlavní nádraží, Čáslavi, Benešově u Prahy, Krupé a Dolním Bousovu. Intenzivně se připravují akce rychlých spojení v úsecích Praha–Běchovice – Poříčany, Poříčany – Světlá nad Sázavou a Praha Balabenka – sjezd Lovosice. V roce 2022 pokračovala rekonstrukce železničních přejezdů za účelem zvýšení bezpečnosti u 32 přejezdů; v prvním pololetí roku 2023 bylo dokončeno 7 přejezdů, a v druhé polovině roku se předpokládá investice do zvýšení bezpečnosti u dalších 15 přejezdů. Opravné akce na železničních přejezdech, zaměřené na přejezdovou konstrukci i zabezpečovací zařízení, probíhají stejně jako v minulém roce. ("Praha a Středočeský kraj", 2024)

Vysokorychlostní tratě

„Česká republika plánuje výstavbu 700 km vysokorychlostních tratí. Její příprava a výstavba bude trvat desítky let a bude jedním z pilířů hospodářského růstu v tomto století. Tak, jak ji dnes naplánujeme a postavíme, bude sloužit příštím generacím dalších sto let, stejně jako dnešní tratě slouží nám.“ ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021, p. 13)

Vysokorychlostní železnice zkrátí cestovní dobu z Prahy do Brna nebo Drážďan na jednu hodinu a z Ústí nad Labem nebo Hradce Králové do Prahy na pouhých půl hodiny. Kromě zvýšeného komfortu cestování přinese tato infrastrukturní investice konkrétní ekonomické výhody pro obyvatele Česka. Nová pracovní místa budou vytvořena díky projektu VRT Praha-Brno, odhaduje se, že až 44 tisíc nových pracovních míst, z toho 25 tisíc v Jihlavě. VRT umožní obyvatelům regionů pohodlnější denní dojíždění za prací na

vzdálenost přesahující 100 kilometrů, což znamená, že lidé z Plzně či Ústí nad Labem budou moci brát pražské platy a Ostravané brněnské platy. To povede k větší kupní síle a rozvoji služeb v regionech, což vytvoří další pracovní místa a pomůže zastavit vylidňování. Výstavba VRT může vést k výstavbě více než 10 tisíc nových bytů v Praze, Brně a Jihlavě a pomůže řešit nedostatek bydlení v Praze tím, že umožní lidem dojíždět na velké vzdálenosti a zůstat ve svých regionech. Naopak, mnoho lidí a firem se může přestěhovat do měst na trase vysokorychlostní železnice, což přinese další finanční injekci do regionů. ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021)

Financování

Financování železniční infrastruktury ve Středočeském kraji je zajišťováno převážně ze státního rozpočtu, který investuje do modernizace a rozvoje železniční sítě jako součásti národní dopravní politiky a snahy o zlepšení dopravní dostupnosti a mobility obyvatelstva. Vedle veřejných zdrojů se financování některých projektů může realizovat i prostřednictvím evropských fondů. Správa železnic, jako hlavní subjekt odpovědný za železniční infrastrukturu, čerpá vybrané finanční prostředky od těchto institucí a následně je alokuje na projekty modernizace, údržby a rozvoje železniční sítě v regionu. Cílem financování železniční infrastruktury je jednak zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti železniční sítě v regionu, ale také podpora udržitelného rozvoje dopravy a snižování negativních dopadů na životní prostředí.

Správa železnic počítá s investicemi ve výši 700 miliard korun na vysokorychlostní tratě (VRT) během příštích 30 let, což představuje 25-30 miliard korun ročně. Avšak skutečné náklady v Evropě byly průměrně o třetinu vyšší než původní odhady. Je nezbytné zajistit dlouhodobé a konzistentní financování pro přípravu a výstavbu VRT, neboť to umožní budování dostatečných kapacit, inovací a zajištění materiálů. Celkové investiční potřeby Správy železnic do roku 2030 dosáhnou 650 miliard Kč, z toho 420 miliard Kč bude vyžadováno pro konvenční tratě a modernizaci nádraží. Ačkoli se část financí může získat z evropských fondů, většina prostředků musí být zajištěna na vnitrostátní úrovni. Podpora Evropské komise pro výstavbu VRT je v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu a mohla by přinést až 30 % spolufinancování. Soukromý kapitál v podobě úvěrů EIB

nebo formou PPP může také přispět k financování, zejména v oblasti nádraží a dílčích tratí. ("Stav dopravní infrastruktury v ČR", 2021)

Železniční stavby financované z OPD 2

Významným železničním projektem byla modernizace trati Sudoměřice – Votice, součástí IV. koridoru, který umožní vlakům dosáhnout rychlosti až 160 km/h. Celkové náklady na tuto modernizaci činily 8,6 miliardy Kč. Na regionálních tratích se zvyšovala kapacita, jako v případě trati Nymburk – Mladá Boleslav, reagující na rostoucí poptávku po přepravě automobilů. (*Dopravní infrastruktura s fondy EU v Středočeském kraji*, 2018)

Tabulka 12: železniční stavební projekty podpořené z OPD 2

| Název projektu | Místo realizace |
|--|--------------------------------------|
| ETCS Praha Uhřetěves – Votice | Benešov, Praha, Praha-východ |
| Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany | Poříčany |
| Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba | Mladá Boleslav, Nymburk |
| Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba | Mladá Boleslav, Nymburk |
| GSM-R III.koridor Beroun – Plzeň – Cheb – fáze II | Beroun |
| Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Nymburk a SpS Poříčany, II. fáze | Poříčany |
| Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky | Kolín |
| Modernizace žst. Nymburk hl. n. | Nymburk |
| Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo) | Nymburk, Lysá nad Labem |
| Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo) | Lysá nad Labem, Mělník |
| Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) | Mělník, Litoměřice |
| Modernizace tratě Sudoměřice – Votice | Sudoměřice, Votice |
| Rekonstrukce nelahozevských tunelů | Nelahozeves |
| Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně) | Kanín, Opolánky, Libněves, Choťovice |
| Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) | Kolín, Kutná Hora |
| Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo) | Čáslav |
| Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav | Golčův Jeníkov, Čáslav |

Zdroj 19: vlastní zpracování, (Bezpečnější a rychlejší doprava ve Středočeském kraji, 2018)

5.1.3. Vodní a letecká doprava

Ačkoliv se touto oblastí práce nezabývá, lze konstatovat, že jsou i tyto oblasti pro složky dopravní infrastruktury pro region nezbytné.

Je nutno využít potenciálu, jímž disponuje region zejména v oblasti lodní dopravy, neb právě na území tohoto regionu se nachází nejdelší úseky splavných vodních cest v ČR. Je tedy zapotřebí i nadále pokračovat v investicích do lodních přístavů.

„Další přístaviště se rýsuje v Kolíně, kde vybudované dalby také čekají na upevnění plovoucího mola o délce 94 m pro podélné stání 10–12 malých plavidel. To ale ještě chvíli potrvá, protože osazení lávek i mola je závislé na odtěžení povodňových nánosů jak pod samotným molem, tak nánosů v plavební dráze daného úseku Labe, aby mohlo přijet stavební soulodí. Přípojky vody a elektřiny pro budoucí odběrné sloupky jsou již připraveny, stejně jako přístupové schodiště k budoucí lávce.“ (Kupka, 2024)

V letecké dopravě je důležité především dále podporovat činnost regionálních letišť za účelem podpory cestovního ruchu atd., nicméně letecká doprava není v dlouhodobém horizontu prioritou tohoto regionu.

5.2. Vybrané dokončené, rozestavěné nebo plánované dopravní stavby v regionu

Níže jsou představeny dopravní projekty, které zásadně ovlivňují či by měly zásadně ovlivnit život v regionu. V rámci jednotlivých projektů jsou uvedeny nejen přínosy staveb pro region i celou zemi, ale zároveň zmiňuje i dopady projektů na blízké okolí.

5.2.1. Dálnice D4 v úseku Háje – Milín

Dálnice D4, jedna z nejstarších dálničních komunikací v Čechách, byla postupně přestavována na čtyřproudovou směrově dělenou komunikaci již od 50. let 20. století. Primárně slouží jako regionální spojnice s důrazem na zlepšení dostupnosti turistických oblastí na jih od Prahy, včetně rekreačních oblastí kolem Vltavské kaskády, Brd, jihočeského Pošumaví a Šumavy. Délka dokončené části dosahuje přibližně 54 km ze celkových plánovaných téměř 86 km. Dálnice je napojena na stávající silniční síť prostřednictvím mimoúrovňových křižovatek, začíná u křižovatky s Pražským okruhem D0 a končí u křižovatky Nová Hospoda, kde se napojuje na silnici I/20 směrem na Písek a České Budějovice. Další úpravy a homogenizace jsou plánovány pro jižní směr od Nové Hospody. Součástí této dopravní tepny je i zkoumaný úsek. ("Dálnice D4", 2021)

Financování stavby

Tento úsek je součástí pilotního projektu ve formátu PPP na území ČR. Pilotní projekt PPP zahrnuje stavbu 32 km nového úseku dálnice D4 a rozšíření dalších 16 km stávající komunikace. Koncesionář, společnost DIVia D4, je zodpovědný za stavbu nové dálnice a provoz a údržbu stávající komunikace po dobu 25 let. Stavba nových úseků je ve fázi dokončování majetkoprávní přípravy a administrativních procesů pro získání stavebních povolení. V prosinci 2020 byl vybrán dodavatel, a v únoru 2021 byla uzavřena koncesionářská smlouva. Konsorcium ViaSalis (dříve DIVia) bude od roku 2025 provozovat a udržovat celých 48 km dálnice a přilehlé části silnice I/20. Celková cena projektu

činí 17,8 miliardy korun, což je pod limitní částkou stanovenou před podáním nabídek. Cena uvedeného úseku poté byla 1 766 557 079 Kč bez DPH. ("Dálnice D4", 2021)

Vliv stavby na region

V dokumentaci posuzující vliv všech úseků stavěných v režimu PPP na životní prostředí bylo provedeno komplexní vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jak během výstavby, tak i během provozu. Byly zpracovány odborné studie zaměřené na analýzu jednotlivých aspektů, včetně rozptylové studie, akustické studie, hodnocení zdravotních rizik, posouzení vlivu na krajinný ráz, biologické hodnocení, migrační studie, dendrologický průzkum a hodnocení rizik klimatických změn. Z výsledků těchto studií vyplývá, že realizace záměru nebude mít významné negativní dopady na životní prostředí ani veřejné zdraví, pokud budou dodrženy stanovené podmínky. Navíc, realizace záměru přinese zlepšení situace, zejména snížením hluku a zvýšením bezpečnosti provozu. Zpracovaný posudek doporučuje realizaci záměru za dodržení stanovených podmínek. Na základě toho bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko. ("ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ", 2018)

Požadavky na výstavbu dálnic v České republice, včetně úseku dálnice D4 mezi křižovatkou II/118 a Milínem, vycházejí z potřeby posílení dopravního spojení mezi sídelními aglomeracemi a samosprávnými středisky krajského významu po celém území ČR a s propojením na evropskou dopravní síť. Stávající silnice I/4, která slouží jako dálnice D4 v úseku Praha–Skalka a dále do Jihočeského kraje a na hraniční přechod Strážný, trpí nedostatečným profilováním, dopravními nehodami a nepřehlednými úseky s úrovněmi křiženími. Výstavba dálnice D4 do křižovatky s I/20 u Nové Hospody umožní lepší spojení Prahy s Jihočeským krajem a odlehčení místních komunikací tím, že převezme část dálkového provozu, což sníží riziko dopravních kolizí alepší dopravní tok. ("Dálnice D4", 2024)

5.2.2. Dostavba úseku 511 dálničního okruhu D0 kolem Prahy

Všechny hlavní dálnice v Čechách (s výjimkou D35) začínají v Praze - D1, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10 a D11. Tyto dálnice mají spojitelnost v Praze prostřednictvím dálničního okruhu, známého jako Pražský okruh neboli dálnice D0. Tento okruh, někdy označovaný jako "vnější", má sloužit k plynulému průjezdu tranzitní dopravy mimo hlavní město a minimalizovat tranzitní zatížení Prahy. Historicky byla výstavba dálničního okruhu diskutována již před 2. světovou válkou, a to kvůli nezbytnosti takového projektu pro velké město jako je Praha. Výstavba začala na konci 70. let a v současnosti je dokončována postupně. Dokončením jižní části okruhu v roce 2010 vzniklo spojení mezi dálnicemi D1, D4, D5, D6 a D7. Námí vybraná část 511 pak zajistí propojení uvedených dálnic s dálnicemi D10 a D11. Celková délka okruhu má být 83 km, ale toto číslo se může změnit v závislosti na dokončení zbývajících úseků. Cílem Pražského okruhu je odlehčit městským komunikacím, propojit všechny dálnice u Prahy a umožnit plynulý tranzit mezi dálkovými trasami. S rostoucím tranzitem přes Česko, zejména zvýšeným podílem nákladní dopravy, bude Pražský okruh sloužit jako efektivní alternativa k pomalému průjezdu Prahou. (*Dálnice D0*, 2024)

„Navrhovaná komunikace úseku 511 je ve vybrané variantě vedena jihovýchodně od území hl. m. Prahy. Ze všech zbývajících částí SOKP je právě úsek mezi Běchovicemi a dálnicí D1 patrně nejpotřebnější. Jeho dokončení zásadně sníží intenzitu dopravy na Štěrboholské radiále a Jižní spoje. Úsek propojí již provozované části SOKP. Dojde tak ke spojení dálnic D10 a D11 se zbylými dokončenými částmi D0 v jihozápadním segmentu SOKP.“ ("D0", 2021, p. 14)

Financování stavby

Financování úseku 511 dálnice D0, jehož odhadovaná hodnota činí 9 387 768 595 Kč (bez DPH), je především plánováno z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a případně z podpory Evropských fondů, které poskytují finanční prostředky na

rozvoj dopravní infrastruktury v regionu. Tato kombinace zdrojů umožní financování nejen samotné výstavby úseku, ale také jeho následnou údržbu a provoz, což je klíčové pro dlouhodobou udržitelnost projektu. (*Dálnice D0*, 2024)

Vliv stavby na region

Trasa úseku 511 byla navržena s ohledem na minimalizaci negativního dopadu na životní prostředí v blízkosti obytných oblastí. Tento cíl bude dosažen pomocí protihlukových opatření, jako jsou valy, protihlukové stěny a zelené pásy. Trasa je vedena v hlubokém zářezu, což je požadavek obce Kolovraty. Pro zesílení stínících účinků zářezu a minimalizaci zásahů do zemědělské půdy jsou oba svahy zářezu nahrazeny gabionovými zdmi výšky šest metrů, s terénem za zdmi vyrovnáním na úroveň koruny zdi v případě potřeby. Vegetační clony jsou navrženy za rubem zdi pro další ochranu okolního prostředí. ("D0", 2021)

„Úsek „D0 511 Běchovice–D1“ je součástí postupně realizovaného Silničního okruhu kolem Prahy, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní, tak i příměstskou dopravu po okraji města.“ ("D0", 2021, p. 14)

5.2.3. Berounský tunel

Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun je klíčovým projektem Správy železnic a jedním z největších dopravních plánů v České republice. Úsek tvoří novou dvoukolejnou část 3. tranzitního koridoru, která spojí stanice Praha-Smíchov a Beroun. Cílem je uvolnit stávající trať podél Berounky pro místní spoje a zrychlit osobní i nákladní železniční dopravu ze směru Beroun, Plzeň, Norimberk/Mnichov. Výstavba zahrnuje úpravu výjezdu ze stanice Praha-Smíchov, zkapacitnění stávající trati a většinu trasy, která povede v tunelu mezi Hlubočepy a Berounem. Trasa bude také obsahovat estakádu přes údolí Berounky a odbočky na Branický most (směr Praha-Krč) a na navazující vysokorychlostní trať směrem k Hořovicím/Plzni. (*Základní informace*, 2020)

Financování projektu

*„Celkové odhadované investiční náklady stavby jsou 46 mld. Kč bez DPH.“
(Základní informace, 2020)*

I přes to, že konkrétní způsob financování tunelu zatím není stanoven, je důležité zvážit možnost financování formou PPP vzhledem k náročnosti a délce projektu. Tento model by umožnil přilákat soukromé investory a snížit tak finanční zátěž na veřejné rozpočty. Současně je nezbytné využít i finanční podporu z evropských fondů, neboť právě na rozvoj železniční infrastruktury jsou tyto fondy zaměřeny a mohou poskytnout významný finanční příspěvek k realizaci tohoto projektu. Spojením veřejných zdrojů s podporou EU a možným zapojením soukromých investorů by bylo možné zajistit dostatečné finanční prostředky pro úspěšnou výstavbu a provoz tunelu.

Vliv stavby na region

„Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun odlehčí přetížené stávající železnici podél Berounky od expresní osobní dopravy a expresní nákladní dopravy. To umožní zvýšení frekvence příměstských vlaků na této trati a pozitivně ovlivní život v obcích Beroun, Srbsko, Karlštejn, Hlásná Třebaň, Zadní Třebaň, Řevnice, Lety, Dobřichovice, Všenory, Černošice a v příslušných částech hlavního města Prahy.“ (Přínosy projektu, 2024)

„Praha, západopražský region, Berounsko, jihozápadní část Středočeského kraje, Plzeňsko a Bavorsko mohou profitovat z lepšího a rychlejšího vzájemného spojení a rozvíjet se. Trať může být novým impulzem pro usazení významných investorů a poskytne jedinečné šance pro ekonomický, kulturní a turistický rozvoj regionu.“ (Přínosy projektu, 2024)

Berounské vedení města pečlivě prostudovalo dokumentaci týkající se stavby nové trati Praha-Smíchov – Beroun a podalo rozsáhlý dokument s připomínkami, které je nutné vyřešit před zahájením stavby. Soubor EIA, zahrnující přes tisíc stran včetně příloh, musí být upraven podle těchto připomínek. Hlavním cílem je zajistit, aby nová trať měla pozitivní dopad na obyvatele Berouna. Plánovaný úsek trati povede tunelem v hloubce 90 až 180 metrů a měl by výrazně zkrátit cestovní dobu na 13 minut. Projekt se zaměřuje na

odlehčení provozu na dálnici a měl by sloužit jak osobní, tak nákladní dopravě. Město se stavbou nové trati ztotožňuje, avšak zdůrazňuje nutnost minimalizace negativního dopadu na dopravu a životní prostředí. Některé aspekty, jako například umístění továrny na výrobu tunelových tybinků, jsou z městského pohledu kriticky hodnoceny kvůli možnému zhoršení dopravní situace. Další oblasti, které město upozornilo, zahrnují minimální hlukovou zátěž, úpravy stávajících železničních mostů a změny hydrogeologických poměrů. Vzhledem k většině trasy vedoucí pod povrchem se požaduje důkladný hydrogeologický průzkum, aby bylo možné vyhodnotit důsledky stavby na životní prostředí. ("Nový železniční tunel bude přínosný pro region, ale s respektem k obyvatelům berounského kraje", 2024)

5.2.4. Rekonstrukce železniční trati v úseku Beroun – Karlštejn

Více než sedm kilometrů železniční trati do Berouna prochází renovací, což povede ke zrychlení a zvýšení bezpečnosti provozu. Optimalizace další části třetího koridoru, konkrétně úseku Karlštejn – Beroun, přinese nejen pohodlnější, ale také kratší cestování do mnoha míst v západních Čechách. Tato stavba je situována v úzkém údolí řeky Berounky a nachází se v Chráněné krajinné oblasti Český kras. Pro zvýšení bezpečnosti provozu bude provedena sanace a zabezpečení skalních masivů nad tratí, zejména v okolí obce Tetín. Zastávka v Srbsku projde celkovou rekonstrukcí, získá bezbariérová nástupiště a podchod. Aktivace evropského zabezpečovače ETCS umožní zvýšení traťové rychlosti na 130 km/h. Vložení výhybek v polovině úseku trati zvýší kapacitu trati a zajistí pravidelnější provoz. ("Začala modernizace trati mezi Karlštejnem a Berounem", 2024)

Financování stavby

„Celkové investiční náklady stavby Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo) činí 2 728 456 175 Kč bez DPH. Projekt je spolufinancovaný Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Celková výše způsobilých nákladů projektu je 1 653 293 094 Kč. Míra podpory EU je 83,13 % ze způsobilých nákladů, výše dotace činí

maximálně 56 624 561 eur, tedy zhruba 1,35 mld. Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. “ (“Začala modernizace trati mezi Karlštejnem a Berounem”, 2024)

Vliv stavby na region

Záměr "Optimalizace trati Karlštejn (mimo) - Beroun (mimo)" je navrhován kvůli nedostatečnému technickému stavu železniční infrastruktury a technologických zařízení, což brání dosažení požadovaných parametrů pro tuto trať. Proto jsou plánovány konstrukční a technologické úpravy trati, aby odpovídaly požadavkům na optimalizaci. (Přílepek, 2020)

Při hodnocení vlivů záměru na životní prostředí nebyly prokázány významné dopady na jednotlivé složky životního prostředí ani na životní prostředí jako celek. Respektováním navržených opatření a podmínek se neočekávají významné dopady na obyvatelstvo, ovzduší, klima, hluk, vodní zdroje, půdu, majetek či kulturní památky. Dopady na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu budou minimalizovány technickými a organizačními opatřeními. (Přílepek, 2020)

5.2.5. Dálnice D3 v úseku Praha – Nová Hospoda

Dálnice D3 v samostatné trase západním směrem umožňuje spojení Benešovska s Prahou, což snižuje zatížení dálnice D1. Součástí koncepce výstavby dálniční sítě je propojení Prahy s jižními Čechami a Táborskem, až po rakouskou hranici. Tento projekt nahradí stávající silnici I/3, která nedostačuje svou kapacitou, bezpečností a dopadem na životní prostředí. Celková délka dálnice D3 z Prahy až na rakouské hranice je 172 km. Tento dálniční tah je součástí evropské páteřní sítě TEN-T. (*Středočeská D3*, 2017)

Již v dnešní době se provádí přípravné práce, které v budoucnu pomůžou výstavbu dálnic urychlit. Nedávno byl otevřen pro řidiče severní silniční obchvat Jílového u Prahy. Tento obchvat slouží k přesměrování dopravy z centra města a má potenciál být součástí plánované dálnice D3 v budoucnu. Jeho délka činí zhruba 1,6 kilometru a byl dokončen v září 2021. Za stavbu zaplatil Státní fond dopravní infrastruktury 168 milionů korun.

Plány zahrnují také výstavbu jižního obchvatu, který bude postaven současně s D3 a oba obchvaty budou propojeny s mimoúrovňovou dálniční křižovatkou. Dostavba dálnice mezi Novou Hospodou a Prahou se plánuje na rok 2027. ("Řidičům ode dneška slouží severní silniční obchvat Jílového u Prahy", 2015)

Financování stavby

„Schválené záměry projektů (schváleno na Centrální komisi MD 2.2.2016) jsou s celkovými investičními náklady vč. DPH 56,4 mld. Kč. Tato částka však nezahrnuje pouze stavební náklady, ale veškeré náklady, včetně přípravy a výkupů pozemků. V roce 2015 byla zpracována Studie ekonomické efektivity. Tato studie prokázala ekonomickou výhodnost a návratnost vložených investičních prostředků. Další aktualizace ekonomického hodnocení HDM-4 bude zpracována v souladu s rezortními pravidly na základě zpracování dokumentace ve stupni DSP, pokud dojde k navýšení nákladů projektu oproti schválenému Záměru projektu.“ (Středočeská D3, 2017)

Vliv stavby na region

„D3 by měla ulevit vytížené silnici I/3, kde se pod nápurem velkého množství aut tvoří kolony.auta a kamiony zatěžují hlavně Miličín a Olbramovice, kde roky volají po obchvatu. Už před čtyřmi lety hejtmanka řekla, že stavba je naprojektována a brzy bude. Reálně se však stavět ještě nezačalo.“ (Malá, 2000)

Protihluková opatření jsou navržena v souladu s legislativními požadavky, nicméně je důležité uvědomit si, že vliv hluku v okolí stavby dálnice nelze zanedbat. Hluk je regulován ministerstvem zdravotnictví prostřednictvím zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a prováděcího nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před negativními účinky hluku a vibrací. Tyto předpisy stanovují hygienické limity pro hluk z různých zdrojů, včetně hluku generovaného pozemní dopravou. Nová dálnice D3 musí dodržovat tyto limity ve svém okolí. Prognoza hluku z nových zdrojů, jako je dálnice, je provedena pomocí akustických výpočtů a modelů. (Středočeská D3, 2017)

Během procesu EIA byly posouzeny obě varianty – západní (stabilizovaná, připravovaná ŘSD ČR) a východní (prosazuje Alternativa D3²). Západní varianta byla ve fázi EIA vyhodnocena jako optimální, přinášející nejlepší ochranu obyvatelstva a obytného území před negativními dopady dopravy, jako jsou emise a hluk, a to jak v samotném průběhu koridoru, tak i ve snížení dopravní zátěže na navazující silniční síti. Tato varianta je také nejohleduplnější z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturních a historických hodnot území. Dálnice D4 není schopna plně nahradit dálnici D3. Neřeší dostatečně silné dopravní spojení do oblasti Táborska a měst ležících na Lužnici a má jiný primární účel. Mezi Pískem a Českými Budějovicemi není plánována žádná komunikace s 2+2 jízdními pruhy. (*Středočeská D3*, 2017)

² Alternativa D3 = spolek prosazující vedení dálnice v současném koridoru, respektive usilující o zkapacitnění současného tahu.

5.3. Vyhodnocení dopravní obslužnosti v regionu

Počet obyvatel Středočeského kraje se do roku 2025 odhaduje, že vzroste o 65 tisíc na celkových 1,45 milionu, s největším růstem v okolí Prahy a nižším růstem ve vzdálenějších oblastech. S tím se pojí i poptávka po vysokokapacitní regionální dopravě. Zejména stoupá poptávka po železniční dopravě, což je zřejmé ze statistik, zejména ve spojení s hlavním městem Prahou a dalšími kraji. Středočeský kraj má smlouvy se 27 dopravci na autobusovou linkovou dopravu, postupem času pak přejdou v platnost nové smlouvy. ("Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025", 2020)

„Začnou platit nové smlouvy s autobusovými dopravci. Soutěž pro desetileté období od roku 2024 za 35 miliard korun má ušetřit až 400 milionů korun ročně. Zároveň hejmanství začne chystat tendr na vlakové dopravce od roku 2029 za 60 miliard Kč.“
(Pečenka, 1998-2024)

Krajský úřad aktivně podporuje posílení role železnice a pracuje na projektech zvyšujících dostupnost dopravy. Modernizace vozového parku a úpravy linek jsou zahrnuty do dlouhodobého plánu. Zlepšení dopravní situace autobusových linek vyžaduje infrastrukturní úpravy a technologické inovace. Středočeský kraj také podporuje projekty P+R parkovišť a plánuje vlastní záchytná parkoviště v rámci územně-technických studií. ("Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025", 2020)

Dopravní obslužnost Středočeského kraje je zajišťována především prostřednictvím železniční dopravy, která je propojena s regionální autobusovou sítí. Organizaci veřejné dopravy na tomto území řídí společnost INTEGROVANÁ DOPRAVA STŘEDOČESKÉHO KRAJE, příspěvková organizace, zastupující Středočeský kraj ve věcech organizace dopravy. Integrace tarifů s Prahou poskytuje cestujícím mnoho výhod, včetně jednotné jízdenky pro kombinaci železniční a autobusové dopravy, dopravního propojení MHD a levnějších jízdenek. Mobilní aplikace LÍTAČKA umožňuje snadný nákup jízdenek a další výhody. Důležitou součástí je také rozvoj parkovišť typu P+R a podpora cyklo dopravy v kraji. (*Veřejná doprava*, 2015)

Středočeský kraj prezentoval plán na vylepšení veřejné dopravy, který by měl do roku 2035 zahrnovat investice ve výši 55–60 miliard korun. Tento plán zahrnuje modernizaci vozidel, nákup nových vlaků a využití nových železničních spojení, jako je například Všejsanská spojka. Kraj zdůrazňuje důležitost investic do infrastruktury a navrhuje také větší redukci autobusové dopravy v určitých trasách, kde je očekáván přesun cestujících do vlaků po modernizaci železniční sítě. Modernizace bude probíhat ve třech vlacích, s předpokládaným začátkem již v příštím roce. (Sůra, 2017)

5.4. Veřejnost a její vztah k dopravní infrastruktuře v regionu

Vztah veřejnosti k dopravní infrastruktuře v regionu byl zkoumán a analyzován na základě dotazníkového šetření skládajícího se z 26 otázek. Dotazníkové šetření probíhalo formou online prostřednictvím nástroje Google Forms pod názvem Dopravní infrastruktura ve Středočeském kraji. Sběr dat probíhal v období od 29.2.2024 do 5.4.2024 a bylo sebráno 60 odpovědí, z nichž bylo 5 bylo posouzeno jako irelevantní na základě sběru ve cvičném šetření v rodinném kruhu a okruhu přátel.

Cílem průzkumu bylo získat informace, jaký názor a jaké podněty mají uživatelé směrem k dopravní infrastruktuře v regionu, konkrétně k její kvalitě a případnému rozvoji na základě potvrzení či vyvrácení konkrétních v úvodu práce stanovených hypotéz. Díky tomuto průzkumu je možné částečně definovat uživatelské portfolio středočeské infrastruktury.

Součástí dotazníkového šetření byly jak uzavřené, tak otevřené otázky, které byly rozloženy do čtyř základních částí.

V první části se otázky zaměřovaly na konkrétního uživatele, aby bylo možné jej zařadit do konkrétní věkové kategorie a bylo možné jej zařadit do konkrétní části regionu, z něž pochází. Závěrem této části byla pak doplňková otázka, zda a jak se zajímá o rozvoj dopravní infrastruktury v regionu.

V druhé části dotazníkového šetření je zkoumáno, jak často užívá respondent konkrétní složky a služby dopravní infrastruktury a za jakým účelem.

Dále následuje část hodnotící, kde respondent hodnotil kvalitu dopravních cest a dopravní obslužnost, jejich hustotu, kvalitu, logistiku rozvoje.

V poslední části se pak respondent mohl vyjádřit k informování občanů jednotlivými orgány o plánovaném rozvoji dopravní infrastruktury v regionu, kdy je tato část doplněna závěrečnou doplňkovou otázkou.

Respondenti pomocí převážně uzavřených zaškrťovacích otázek zaměřených na hodnocení dopravní infrastruktury a frekvence dopravní obslužnosti v regionu poskytli ucelené laické hodnocení celé zkoumané oblasti.

Průběh šetření probíhal jinak, než bylo očekáváno, přesto však dosahuje kýžených odpovědí, které napomáhají k posuzování kvality dopravní infrastruktury v regionu.

V první řadě stojí za zmínku nižší počet respondentů, než bylo původně stanoveno za cíl. Původní cíl bylo dosáhnout hranice aspoň sta relevantních respondentů. Nakonec bylo sebráno 55 relevantních odpovědí. Pro příští takové šetření se doporučuje využít zajímavější formy šetření a více zainteresovat širší veřejnost do šetření.

S výše uvedenou problematikou se pojí i odchýlení se od původní stanovené cílové skupiny respondentů, jež měla být složena výhradně respondenty s bydlištěm v regionu. K této odchylce se došlo na základě dosažení vyššího počtu respondentů a umožnění vyplnění dotazníku a tím i zúčastnění se šetření obyvatelům ostatních regionů. Toto odchýlení ovšem nepřineslo výrazné narušení průběhu, neb více než 75 % respondentů spadá do původně stanovené cílové skupiny. Ovšem je pak nutno dodat, že šetření neodpovídá pouze pohledu veřejnosti pocházející z regionu, nýbrž i z ostatních regionů užívajících středočeskou infrastrukturu. Většina ostatních respondentů má současné bydliště v Praze.

Přesto, že nebyl dotazník dostatečně ošetřen proti některým problémům, podařilo se získat relevantní odpovědi, které pomohly k vyhodnocení hypotéz.

Z většiny byli respondenti zaměstnanými nebo studenty. Šetření se zúčastnili zejména mladí, kdy podíl respondentů mladších 25 let dosáhl hranice přes 50 %.

Tabulka 13: Věková a pohlavní struktura respondentů

| Pohlaví | Méně než 25 let (včetně) | 26 až 35 let | 36 až 45 let | 46 až 55 let | 56 až 65 let | Více než 65 let |
|---------|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| Žena | 10 | 2 | 4 | 6 | | 1 |
| Muž | 17 | 2 | 4 | 6 | 2 | |
| Jiné | 1 | | | | | |

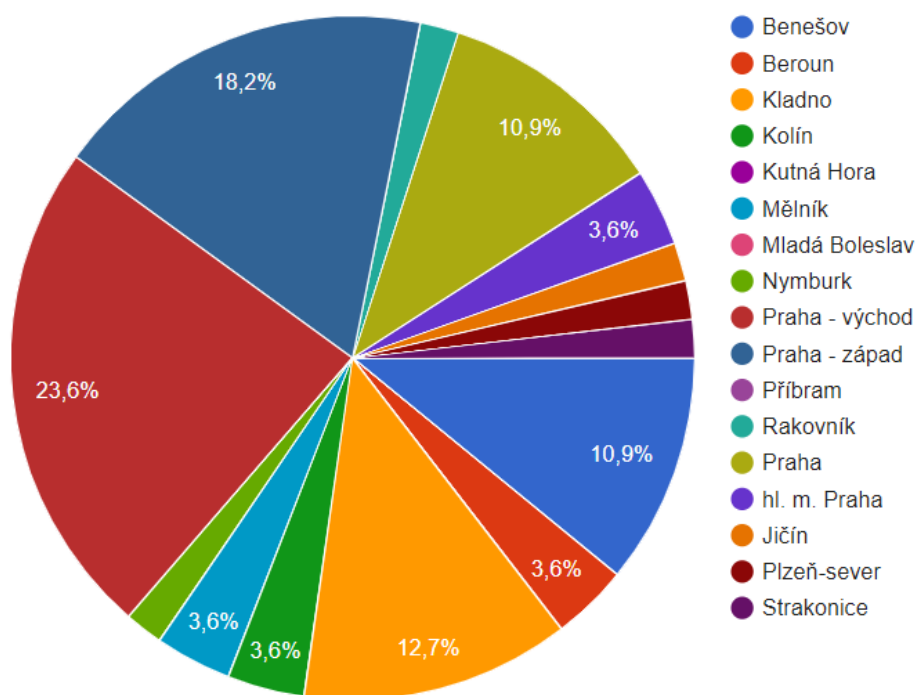
Zdroj 20: vlastní zpracování

Z domovských okresů respondentů byly nejvíce zastoupeny okresy Praha – Východ (13 respondentů), Praha – Západ (10) a Kladno (7).

Graf 1: Domovské okresy respondentů

Z jakého okresu pocházíte?

55 odpovědí



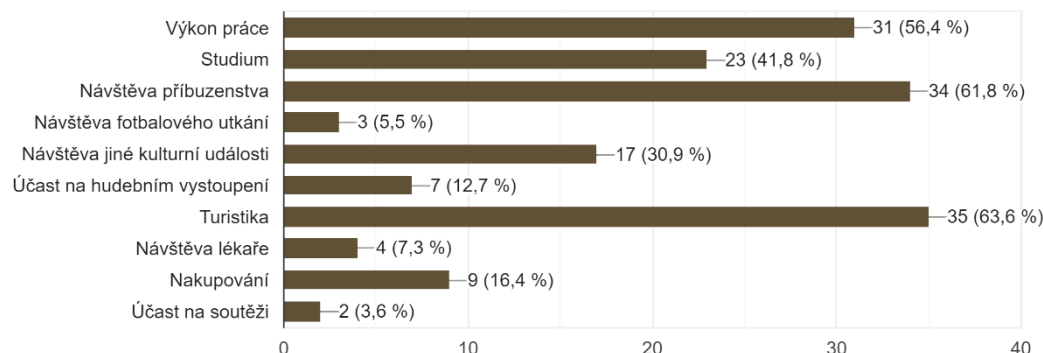
Zdroj 21: vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms

Všichni respondenti aspoň jednou ročně vycestují mimo místo svého bydliště. Nejčastěji za účelem turistiky, návštěvou příbuzenstva a výkonem práce. Téměř 75 % respondentů pak dojíždí pravidelně.

Graf 2: Nejčastější důvody pro vyjížděky mimo sídelní obec

Z jakých nejčastějších důvodů vyjíždíte mimo místo Vašeho bydliště?

55 odpovědí



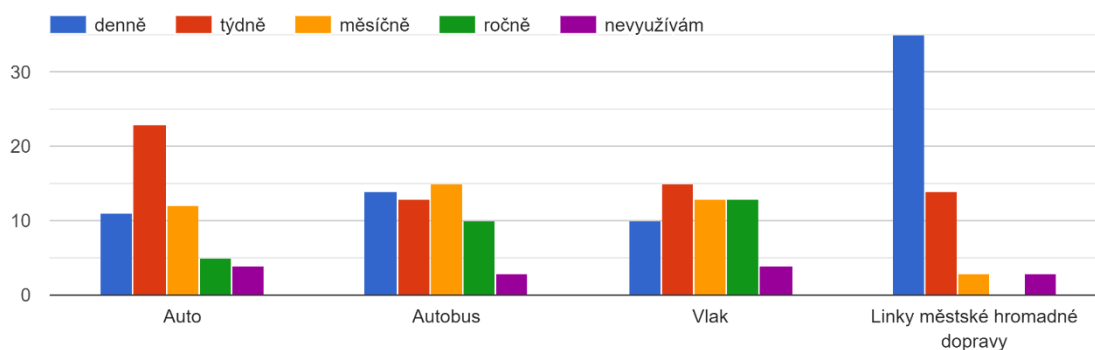
Zdroj 22: vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms

Velká část respondentů (27) dojíždí pravidelně do Prahy.

Nejčastěji užívaným dopravními prostředky dle dotazníku byly linky městské hromadné dopravy (dále jen MHD). Z dalších možností pak na denní bázi nejčastěji respondenti využívají k přepravě všechny možné prostředky vyváženě, pouze přeprava autem se vymyká průměru, neb to je pravidelně užíváno aspoň jednou týdně 23 respondenty. O této problematice nám více vypovídá následující graf:

Graf 3: Jak často využívá veřejnost vybrané dopravní prostředky

Jak často využíváte následující dopravní prostředky?



Zdroj 23: Vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms

Většina respondentů pochází z obce, kam zajíždí linky PID. Přesto část z nich volí k přepravě po regionu spíše osobní automobil, pokud jej vlastní nebo jej má k dispozici, protože je to automobilem v některých případech rychlejší a pohodlnější.

Nejčastěji respondenty využívanou dopravní tepnou je v rámci šetření dálniční okruh D0, z dalších možných tepen převládala železniční spojení na trasách Olbramovice – Benešov – Praha nebo Beroun Praha. V neposlední řadě pak bezpochyby středočeský úsek dálničního tahu D1.

Velká menšina respondentů (25) hodnotí stav a kvalitu jimi používaných dopravních cest a spojení jako průměrný nebo nadprůměrný až velmi dobrý (20).

Respondenti se z většiny shodují na tom, že ačkoliv rozsah železniční sítě není špatný, její kapacita není nijak nadprůměrná a zejména se respondenti (23) shodují na podprůměrné kvalitě vlakových souprav.

To, co platí pro železniční cesty, se dá říci na základě šetření i o stavu a kapacitě silniční a dálniční sítě, kdy zejména rozsah silniční sítě je velmi dobrý, avšak její kapacita a kvalita nespĺňuje požadavky respondentů.

V případě stavebních prací a oprav se většina respondentů shodují na špatném plánování výluk a uzavírek, zpravidla vytýkají, že se některé úseky opravují nebo staví na jejich poměry dlouho, v případě dopravních spojů je nedostatečně pořešena náhradní doprava. Zároveň je často vytýkána i nedostatečná komunikace od dotčených orgánů.

Uvedené odpovědi zavdávají příčinu tomu, že jen 12 respondentů je spokojených s tempem rozvoje dopravní infrastruktury v regionu.

Respondenti měli možnost posoudit, kterou z vybraných staveb, jimiž se práce zabývá, nejvíce využijí, respektive která pro ně bude mít největší přínos. Z projektů Berounský železniční tunel, Dálnice D3 v úseku Praha – Miličín a Úsek 511 Pražského okruhu je nejvyšší poptávka po výstavbě Berounského tunelu (22 respondentů) a dále po uvedeném úseku Pražského okruhu (21 respondentů). Krom těchto uvedených projektů též poptávají severní část Pražského okruhu nebo Vysokorychlostní tratě.

První hypotéza se potvrdila skrze získané odpovědi na otázky 10,11 a 13, kde respondenti vlastníci nebo užívající automobil (38) skutečně potvrzovali fakt toho, že přeprava osobním automobilem je jednodušší, rychlejší a pohodlnější, přesto však upozorňují respondenti i na fakt toho, že když nemusí řídit, mohou řešit při cestování svoje jiné osobní záležitosti.

Druhá hypotéza se nedá skrze odpovědi na stanovené otázky dostatečně potvrdit, přesto napomohly otázky 2,9,14, 15 a 16 určit, že ačkoliv výsledky nebyly tak jednoznačné a že se ukázalo, že zdaleka ne všichni mladí respondenti cestují nejčastěji v rámci regionu vlakem, protože ne vždy je k dispozici, tak se respondenti shodují, že železniční infrastruktura je na našem území zastaralá a potřebuje inovace. Zazněly odpovědi, že kvalita dopravní obslužnosti po železnici není špatná a že současné jednotky splňují základní požadavky na přepravu. K této hypotéze se tedy nedá přímo říci, že by byla potvrzena ani vyvrácena.

Hypotéza tvrdící, že většina řidičů nebo respondentů využívajících k přepravě po regionu osobní automobil využívá k přepravě po regionu Pražský okruh a shledává za přitěžující okolnost, že okruhu stále chybí vybrané úseky, se potvrdila prostřednictvím získaných odpovědí především v otázce 14.

5.5. SWOT analýza dopravní infrastruktury v regionu

SWOT analýza dopravní infrastruktury ve Středočeském regionu tvořená na základě detailního průzkumu této práce přináší komplexní zhodnocení silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb spojených s tímto klíčovým aspektem regionálního rozvoje. Analýza se zaměřuje na identifikaci faktorů, které ovlivňují efektivitu a konkurenceschopnost dopravní sítě regionu a přispívá k nalezení optimálních strategií pro její další rozvoj.

Středočeský kraj disponuje rozsáhlou sítí silnic a dálnic i železnic, které zajišťují spojení s hlavním městem Prahou a dalšími významnými oblastmi České republiky. Nicméně se vyskytují omezení, která mohou brzdit její efektivitu a rozvoj. SWOT pomáhá identifikovat klíčové oblasti, které je třeba řešit a zlepšit, a současně identifikovat příležitosti, které lze využít k maximalizaci potenciálu regionu.

Důkladná SWOT analýza dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji je klíčovým nástrojem pro plánování a strategické rozhodování v oblasti dopravy. Poskytuje základní rámec pro posouzení současného stavu dopravní sítě, identifikaci oblastí, které vyžadují zlepšení, a formulaci opatření, která pomohou maximalizovat výhody a minimalizovat rizika spojená s dopravním systémem regionu.

5.5.1. Silné stránky

Jednou z hlavních předností regionu je vysoká četnost silničních nebo dálničních tepen, dále pak i železničních které umožňují rychlé a efektivní spojení s Prahou a dalšími regiony. Modernizace a rozšiřování silniční sítě dále zvyšuje kapacitu a bezpečnost silniční dopravy, což má pozitivní dopad na mobilitu obyvatel i průběh obchodních aktivit.

Strategická poloha Středočeského kraje v blízkosti hlavního města Prahy jej činí atraktivním místem pro obchodní aktivity a investice. Integrovaní kraje do evropského prostoru je podpořeno také přítomností multimodálních překladišť, která propojují různé druhy dopravy a usnadňují tak přepravu zboží nejen v rámci České republiky, ale i na evropské úrovni. Silniční nákladní doprava může během 24 hodin uspokojit potřeby

mnoha zákazníků v nemalém počtu zemí EU, což podporuje regionální ekonomiku a konkurenceschopnost. Díky letišti v Praze jsou zároveň všechny země Evropy dostupné do 3 hodin letecky, což dále posiluje propojenost kraje s evropským trhem.

Veřejná doprava, včetně železničních tratí, je aktivně modernizována s cílem zlepšit její dostupnost a atraktivitu. Krajské město Praha funguje jako významný železniční uzel, což zajišťuje husté spojení s ostatními regiony. Modernizace železničních tratí a rozvoj městské hromadné dopravy zvyšují atraktivitu a dostupnost alternativních dopravních možností. Tato opatření nejenže snižují závislost na individuální automobilové dopravě, ale také přispívají k udržitelnějšímu rozvoji regionu. Rozsáhlá síť železnic zajišťuje efektivní propojení s dalšími regiony a umožňuje pohodlnou a v případě elektrizovaných tratí ekologičtější formu dopravy pro obyvatele i nákladní přepravu. Krajský úřad aktivně podporuje posílení role železnice a investuje do modernizace vozového parku a úprav linek, což má dlouhodobě pozitivní dopad na dostupnost a efektivitu veřejné dopravy v regionu.

Vodní doprava je v regionu také významným prvkem, neboť Středočeský kraj disponuje nejdelšími úseky splavných vodních cest v České republice.

Letecká doprava, i když není v dlouhodobém horizontu prioritou regionu, hraje svou roli v podpoře cestovního ruchu a obchodních aktivit. Podpora regionálních letišť může posílit propojenost kraje s dalšími částmi České republiky i Evropy, což může přispět k rozvoji cestovního ruchu a ekonomiky regionu.

5.5.2. Slabé stránky

Dopravní infrastruktura ve Středočeském kraji čelí celé řadě výzev, které omezují efektivitu a plynulost dopravy v regionu. Jedním z klíčových problémů je nedostatek modernizace a rozvoje dálniční sítě. Některé dálniční tahy chybí úplně, zatímco existující silnice jsou často zastaralé a nedostačující pro současný dopravní provoz. Tempo rozvoje a modernizace této infrastruktury je pomalé, což způsobuje značné zpoždění v dokončení klíčových dálničních projektů, jako je Pražský okruh a dálnice D3.

Stav silnic druhé a třetí třídy, které jsou spravovány krajem, je často nedostatečný kvůli velkému objemu dopravy. Nedostatečná údržba těchto silnic přispívá k jejich zhoršujícímu se stavu a zvyšuje riziko nehod. Kritika směřuje na Krajskou správu a údržbu silnic Středočeského kraje, která bývá obviňována z netransparentních zakázek.

Důležitým aspektem je také zdlouhavý proces přípravy a realizace dopravních staveb. Trvá průměrně 13 let, než je připraven a zprovozněn pouhý jeden úsek dálnice. Zpoždění jsou často způsobena nejen byrokracií, ale také nedostatečnou spoluprací mezi různými státními úřady a institucemi, což zpomaluje získání potřebných povolení a pozemků.

Financování dopravní infrastruktury je dalším problémem, protože nedostatečné investice do ní vedou ke zhoršení stavu veškeré dopravní sítě regionu.

Vzhledem k rostoucí dopravní poptávce je nedostatečná kapacita tratí a časté zpoždění vlaků se stává běžným jevem.

Celkově lze říci, že nedostatečná modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji způsobuje zvýšená zpoždění spojů autobusových i vlakových linek, nehody a obecně horší dopravní prostředí pro obyvatele i návštěvníky regionu.

5.5.3. Příležitosti

Dokončení nedokončených dálničních tahů, jako je Pražský okruh a dálnice D3, by mělo pozitivní vliv na rozvoj regionu. Minimalizovalo by to počet dopravních kolapsů v regionu a jeho okolí a zajistilo zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Tato opatření by také podpořila ekonomický rozvoj kraje tím, že by usnadnila pohyb lidí a zboží.

Modernizace stávajících železničních tratí by zvýšila spolehlivost a rychlost železniční dopravy. Opravy a zdokonalení technických parametrů by mohly přilákat více cestujících a snížit zátěž na silniční síť. Zároveň by to podpořilo i nákladní dopravu a snížilo riziko vzniku mimořádných událostí na železnici.

Jednou z hlavních příležitostí jsou bezpochyby již částečně realizované investice do plánování a výstavby vysokorychlostních železničních tratí, jež by mohly dramaticky

zlepšit dopravní propojení Středočeského kraje s ostatními částmi České republiky a Evropy. Moderní železniční koridory by zkrátily dobu cestování a podpořily by také nákladní přepravu zboží, což by mohlo vést k rozvoji průmyslu a obchodu v regionu.

Další možností je investice do modernizace a rozvoje splavných úseků řek. Zlepšení splavnosti by podpořilo nákladní dopravu po vodní cestě a snížilo zatížení silniční sítě. Vodní doprava by také mohla být atraktivnější pro turisty a rekreační účely. Výstavba nových kotvišť a přístavišť pro vodní dopravu by umožnila efektivní manipulaci s nákladem a zvýšila dostupnost vodní dopravy pro podniky i veřejnost. Tyto investice by mohly přispět k celkovému zlepšení dopravní infrastruktury a ekonomickému rozvoji regionu.

Implementace moderních technologií, jako jsou automatické systémy řízení dopravy, by mohla efektivněji spravovat dopravní tok a výrazně tak přispět k bezpečnější a plynulejší dopravě. Inteligentní dopravní systémy by také mohly pomoci zlepšit bezpečnost na silnicích a snížit riziko dopravních nehod.

Je potřeba se též rozvíjet a nacházet nové způsoby financování. Jednou možností je využití PPP, kde soukromý sektor investuje do projektů dopravní infrastruktury a získává z toho určitý finanční profit. Další možností je stabilizace podpory SFDI a využití finančních prostředků z fondů Evropské unie.

5.5.4. Hrozby

Rozvoj dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji může být ohrožen několika faktory, které by mohly zpomalit plánované projekty a omezit jejich účinnost a dostupnost. Jedním z nejzávažnějších rizik je možná ztráta zájmu ze strany zahraničních investorů. Pokud infrastruktura zůstane zastaralá a nevyhovující, může to způsobit, že zahraniční subjekty se budou vyhýbat investicím do regionu, což by mělo negativní dopad na ekonomický rozvoj.

Další hrozbou je snížení finanční podpory ze strany Evropské unie. Pokles financování z evropských fondů by mohl znamenat omezení možností rozvoje silniční infrastruktury v regionu, což by mohlo vést k jeho odstřížení od evropských standardů a postavení ve vztahu k ostatním evropským regionům.

Pokles financování ze státního rozpočtu by mohl vést k odkladům projektů nebo jejich nedostatečné realizaci, což by mohlo způsobit závažné problémy s dostupností dopravních služeb a zpomalit ekonomický rozvoj kraje.

Některé plánované projekty rozvoje dopravní infrastruktury mohou také narazit na odpor ze strany občanských iniciativ a ekologických organizací, které mají obavy z negativního dopadu na životní prostředí a přírodu. Tento odpor může vést k zablokování nebo zpoždění projektů, což by mohlo zpomalit tempo rozvoje infrastruktury.

Zvýšení nákladů a inflace v oblasti stavebnictví může být dalším rizikem, které by mohlo ovlivnit rozvoj dopravní infrastruktury. Nedostatečné financování a správa projektů by mohly způsobit nekontrolované zvyšování nákladů, což by mohlo vést k nedostatku finančních prostředků pro další investice do infrastruktury a zpomalit tempo rozvoje.

5.5.5. Shrnutí SWOT analýzy

Tabulka 14: Shrnutí analýzy SWOT

| Silné stránky | Slabé stránky |
|---|--|
| <p>Vysoká četnost silničních a dálničních tepen, které umožňují rychlé spojení s Prahou a dalšími regiony.</p> <p>Strategická poloha kraje v blízkosti Prahy a přítomnost multimodálních překladišť podporujících přepravu zboží.</p> <p>Integrovaní kraje do evropského prostoru díky blízkosti hlavního města a letiště v Praze.</p> <p>Aktivní modernizace veřejné dopravy včetně železničních tratí.</p> <p>Existence vodních cest s nejdelšími úseky splavnosti v České republice.</p> | <p>Nedostatek modernizace a rozvoje dálniční sítě.</p> <p>Nedostatečný stav silnice druhé a třetí třídy.</p> <p>Zdlouhavý proces přípravy a realizace dopravních staveb.</p> <p>Finanční nedostatky vedoucí ke zhoršení stavu dopravní sítě.</p> <p>Nedostatek tratí a častá zpoždění vlaků.</p> <p>Zpomalující tempo rozvoje a modernizace dopravní infrastruktury.</p> |
| Příležitosti | Hrozby |
| <p>Dokončení nedokončených dálničních tahů.</p> <p>Modernizace železničních tratí.</p> <p>Investice do vysokorychlostních tratí.</p> <p>Modernizace a rozvoj splavných úseků řek.</p> <p>Implementace moderních technologií pro správu dopravy.</p> <p>Nové způsoby financování, včetně PPP a fondů Evropské unie.</p> | <p>Možná ztráta zájmu zahraničních i místních investorů o podnikání na území regionu kvůli zastaralé infrastruktuře.</p> <p>Snížení finanční podpory ze strany Evropské unie.</p> <p>Pokles četnosti a výše finančních příspěvků ze státního rozpočtu.</p> <p>Odpor občanských iniciativ a ekologických organizací proti rozvoji dopravní infrastruktury.</p> <p>Zvýšení nákladů a inflace v oblasti stavebnictví.</p> |

Zdroj 24: vlastní zpracování

6. Závěr

Práce přináší komplexní obraz o současné kvalitě dopravní infrastruktury regionu.

Po důkladné rešerši a analýze dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji, včetně dotazníkového šetření mezi obyvateli, se naskýtá obraz o současném stavu a potřebách v oblasti dopravy. Tato kombinace informací poskytuje cenný vstup pro plánování budoucích opatření a strategií v oblasti dopravy.

Z výsledků dotazníkového šetření a SWOT analýzy vyplývá řada klíčových zjištění. Mezi silné stránky dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji patří například hustá síť silnic a dálnic, které zajišťují spojení s Prahou a dalšími regiony. Modernizace a rozšiřování této sítě přispívá k bezpečnosti a efektivitě silniční dopravy. Dále je zde strategická poloha kraje, blízkost k hlavnímu městu Praze a přítomnost multimodálních překladišť, která usnadňují přepravu zboží jak v rámci České republiky, tak na evropské úrovni.

Nicméně, na druhé straně se objevují i slabiny a výzvy. Mezi nejvýraznější patří nedostatečná modernizace a rozvoj dálniční sítě, která vede k zácpám a nehodám. Dále je zde problematika zdlouhavého procesu přípravy a realizace dopravních staveb, což vede k opožděním a zvyšuje náklady. Nedostatek financování je také významným faktorem omezujícím rozvoj infrastruktury v regionu.

Z výše uvedených skutečností vyplývají konkrétní doporučení a strategie pro budoucí rozvoj dopravy ve Středočeském kraji. Klíčovým bodem je zlepšení financování a zrychlení stavebního procesu. Jednou z možností může být využití veřejně-privátního partnerství (PPP), které umožní zapojení soukromého sektoru do financování, provozování a správy infrastrukturních projektů. Důležitou roli hraje také spolupráce mezi regionálními a státními orgány, aby byly odstraněny byrokratické překážky a urychlení procesu přípravy a realizace staveb.

Dalším důležitým opatřením je zvýšení transparentnosti a zapojení veřejnosti do procesu rozhodování. Otevřená komunikace a dialog s občanskou společností mohou přispět k větší důvěře veřejnosti v rozhodnutí týkající se dopravní infrastruktury a zajistit tak širší podporu a akceptaci ve společnosti.

Klíčovými projekty, na které by se mělo zaměřit, jsou dokončení Pražského okruhu, modernizace železničních tratí a podpora vodní dopravy. Tyto projekty by měly být financovány z různých zdrojů, včetně národních, evropských a soukromých fondů.

Celkově je důležité zvýšit efektivitu a konkurenceschopnost dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji s cílem podpořit ekonomický růst, zlepšit kvalitu života obyvatel a zvýšit atraktivitu regionu pro podnikání a investice. To lze dosáhnout pouze přesným plánováním, efektivním využitím zdrojů a spoluprací všech zainteresovaných stran.

7. Summary

The thesis focuses on the development of transportation infrastructure in the Central Bohemia region. It analyzes the current infrastructure development with an emphasis on financing and examines planned projects in this region. The thesis presents theoretical foundations and approaches to the development of transportation infrastructure, particularly the financing of selected projects. In the analytical section, theoretical foundations are applied in the analysis of selected projects. The aim of the thesis is to formulate recommendations for the development of transportation infrastructure in the given region, to identify optimal financial strategies.

Keywords: development, transportation infrastructure, financing, projects, assessment, strategies

8. Bibliografie

2.4 *Infrastruktura - ČR 2030*. (2024). Česká republika 2030 - Udržitelná ČR 2030. Retrieved 2024-02-27, from <https://www.cr2030.cz/strategie/kapitoly-strategie/hospodarsky-model/2-4-infrastruktura/>

Bezpečnější a rychlejší doprava ve Středočeském kraji. (2018). Operační program doprava. Retrieved 2024-03-28, from <https://www.opd.cz/stranka/bezpecnejsi-a-rychlejsi-doprava-ve-stredoceskem-kraji>

Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy* (1. vydání). Karolinum.

Clean transport. (1995-2024). European Commission. Retrieved 2024-03-06, from https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport_en

Co je to vzdušný prostor. (2024). In *DronPro*. <https://dronpro.cz/co-je-to-vzdusny-prostor>

Common classification of territorial units for statistics (NUTS). (2006). European Parliament. Retrieved 2024-03-11, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/99/common-classification-of-territorial-units-for-statistics-nuts->

Česká republika. Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, (Česká republika 2021).

D0: Pražský okruh. (2021). https://www.rsd.cz/documents/38144/80614/rsd-publikace-D0_04-2021.pdf/?512bbd8a-6e12-a659-7ef6-99a410cdeeb8?t=1645021175110

Dálnice D0: Pražský okruh. (2024). [ceskedalnice.cz](https://www.ceskedalnice.cz). Retrieved 2024-04-05, from <https://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d0/>

Dálnice D4: Háje - Milín. (2024). https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/70/infoletak_d4-haje-milin.pdf?t=2022-01-10%2011:26:04.293

Dálnice D4: Praha – Příbram – Nová Hospoda. (2021). <https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dostavba-32-kilometru-pisecke-dalnice-D4-zacina,-o/publikace-D4.pdf.aspx>

Dopravní infrastruktura s fondy EU v Středočeském kraji. (2018). Operační program doprava. Retrieved 2024-03-28, from <https://www.opd.cz/stranka/stredni-cechy>

European Union priorities 2019-2024. (2021). European Union. Retrieved 2024-03-04, from https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/eu-priorities/european-union-priorities-2019-2024_en

- Faltová Leitmanová, I. (2012). *Regionální rozvoj - přístupy a nástroje* (1. vyd). Alfa Nakladatelství.
- Financování*. (2024). Ministerstvo dopravy ČR. Retrieved 2024-03-11, from <https://www.mdcr.cz/Uzitecne-odkazy/Udrzitelna-mobilita/Financovani>
- Informace o fonděch*. (2024). DotaceEU. Retrieved 2024-03-11, from <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/informace-o-fondech>
- IROP 2021-2027*. (2024). IROP. Retrieved 2024-03-11, from <https://irop.gov.cz/cs/irop-2021-2027>
- Kolář, M. (2011). *SWOT analýza vybraného podniku* [Bakalářská práce]. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích - Zemědělská fakulta.
- Krejčich, P. (2012). *Doprava a regionální rozvoj - role, dopady* [Bakalářská, Vysoká škola regionálního rozvoje]. https://is.ambis.cz/th/yxz4h/BP_-_Krejčich.pdf
- Kupka, M. (2024). Práce na dalších labských přístavištích pro malá plavidla pokračují. In *facebook.com*. <https://www.facebook.com/martin.kupka1/posts/pfbid0H7JFFaP544sgFy7DD1P5uyhRaKXifjKWDi9Q4xwTrXSUPbZUH9fQ2LuVgTPaADL6l>
- Malá, I. (2000). Středočeský kraj trápí největší dopravní nápor v Česku a špatná infrastruktura. In *Česká televize*. <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/stredocesky-kraj/stredocesky-kraj-trapi-nejvetsi-dopravni-napor-v-cesku-a-spatna-infrastruktura-45670>
- Marada, M., Květoň, V., & Vondráčková, P. (2006). Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, 2006(4), 9.
- Ministerstvo - O nás*. (2024). Ministerstvo dopravy ČR. Retrieved 2024-02-29, from <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/O-nas>
- Mobility strategy*. (1995-2024). European Commission. Retrieved 2024-03-06, from https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
- Mozga, J., Vítek, M., & Kovářík, F. (2008). *Kritická infrastruktura společnosti* (první). Gaudeamus.
- Mukunda, M. (2022). *Regional Development Planning and Practice: Contemporary Issues in South Asia* (1 ed.). Springer.
- Nový železniční tunel bude přínosný pro region, ale s respektem k obyvatelům berounského kraje. (2024). In *Město Beroun*. <https://www.mesto-beroun.cz/pro-obcany/aktualne/aktuality/novy-zeleznicni-tunel-bude-prinosny-pro-region-ale-srespektem-kobyvatelum-berounskeho-kraje-8827cs.html>

O nás - ŘVC ČR. (2014). ŘVC ČR. Retrieved 2024-03-02, from <https://www.rvccr.cz/o-nas/o-nas>

Páteřní dopravní infrastruktura Moravskoslezského kraje v letech 1997 až 2016 a výhled do roku 2030: Stavby slezského kříže. (2016). Moravskoslezský kraj & Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

<http://www.msunion.cz/data/files/000/000/001/paterni-dopravni-infrastruktura-mskraje-1997-2016-2013-1000.pdf>

Pečenka, T. (1998-2024). Středočeský kraj chce příští rok investovat do oprav silnic a stavět obchvaty. In *Přibram.cz*. <https://www.pribram.cz/clanek/stredocesky-kraj-chce-pristi-rok-investovat-do-oprav-silnic-a-stavet-obchvaty/28508/>

Pilotní český dálniční PPP projekt oceněn jako nejlepší v Evropě. (2017). In *Česká spořitelna*. <https://www.csas.cz/cs/o-nas/pro-media/tiskove-zpravy/2022/01/06/pilotni-cesky-dalnicni-ppp-projekt-ocenen-jako-nejlepsi-v-evrope>

Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025: Dokument plní roli dopravního plánu dotčených obcí Středočeského kraje. (2020). <https://kr-stredocesky.cz/documents/14450/5033701/Dopravn%C3%AD%20pl%C3%A1n+St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%A9ho+kraje+2021-2025/d9aebdcb-67da-4168-bcc1-8f49949c0756>

Podřízené organizace - Drážní doprava. (2024). Ministerstvo dopravy ČR. Retrieved 2024-02-29, from <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Drazni-doprava?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>

Podřízené organizace - Letecká doprava. (2024). Ministerstvo dopravy ČR. Retrieved 2024-02-29, from <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Letecka-doprava?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>

Podřízené organizace - Silniční doprava. (2024). Ministerstvo dopravy ČR. Retrieved 2024-02-29, from <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Silnicni-doprava?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>

Podřízené organizace - Vodní doprava. (2024). Ministerstvo dopravy ČR. Retrieved 2024-02-29, from <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Vodni-doprava?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>

Politika územního rozvoje České republiky. (2023). Ministerstvo pro místní rozvoj. Retrieved 2024-04-03, from <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky>

Pozice kraje a dopravní infrastruktura. (2017). Středočeské inovační centrum. Retrieved 2024-03-28, from <https://s-ic.cz/cs/inovacni-ekosystem/hospodarstvi-kraje/pozice-kraje-a-dopravni-infrastruktura/>

Praha a Středočeský kraj. (2024). In *Správa železnic*.

<https://www.spravazeleznic.cz/kraje/praha-stredocesky-kraj>

Pravidla pro financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury (2023).

https://www.sfdi.cz/soubory/pravidla/2024_pravidla.pdf

Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. (2017).

Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR - KRAJ STŘEDOČESKÝ: stav k 1.1.2024. (2024).

https://www.rsd.cz/documents/38144/3095024/prehledy_2024_1_st.pdf/a4043b88-d999-0156-5c9a-f7674d4d15f1?t=1710153854570

Přílepek, R. (2020). Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo).

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX01aUDQ4NF9wb3N1ZGVrRE9DXzQ4Njk4Mjk5NTA1MjAyMDQ2NzEucGRm/MZP484_posudek.pdf

Přínosy projektu. (2024). Správa železnic. Retrieved 2024-04-05, from

<https://www.spravazeleznic.cz/praha-beroun/prinosy-projektu>

Public-Private Partnerships (PPPs): Definition, How They Work, and Examples. (2000).

In *Investopedia*. <https://www.investopedia.com/terms/p/public-private-partnerships.asp>

Regional policy. (2021). European Union. Retrieved 2024-03-04, from

https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/regional-policy_en

Regionální politika a regionální rozvoj. (2023). Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Retrieved 2023-04-12, from <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj>

Regiony regionální politiky. (2020). DotaceEU. Retrieved 2024-03-11, from

<https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/informace-o-fondech/regiony-regionalni-politiky-eu>

Rogers, A., Castree, N., & Kitchin, R. (2013). *A Dictionary of Human Geography* (1 ed.).

Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acref/9780199599868.001.0001>

ROZPOČET STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA ROK 2023: KOMENTÁŘ BĚŽNÝCH VÝDAJŮ KAPITOL. (2022).

ROZPOČET STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA ROK 2024: KOMENTÁŘ BĚŽNÝCH VÝDAJŮ KAPITOL. (2023).

Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050. (2024). Ministerstvo dopravy ČR.

Retrieved 2024-03-07, from <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Rozvoj->

dopravni-infrastruktury-do-roku-2050/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050?returl=/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050

Řidičům ode dneška slouží severní silniční obchvat Jílového u Prahy. (2015). In *Středočeský kraj*. https://kr-s.cz/web/urad/stredocesky-kraj/-/asset_publisher/ykru/blog/ridicum-ode-dneska-slouzi-severni-silnicni-obchvat-jiloveho-u-prahy

STATISTICKÁ ROČENKA STŘEDOČESKÉHO KRAJE 2023. (2023) (1.7). Český statistický úřad. <https://www.czso.cz/documents/10180/191186769/33011023.pdf/1975e4bf-8db6-46be-8b88-8e495ccb9f?version=1.7>

Stav dopravní infrastruktury v ČR: Podklad pro rozhovory o dopravní infrastruktuře na CNN Prima News. (2021).

Strategický rámec Česká republika 2030. (2017) (první). Úřad vlády České republiky, Odbor pro udržitelný rozvoj.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+. (2024). Ministerstvo pro místní rozvoj. Retrieved 2024-03-04, from <https://mmr.gov.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/regionalni-rozvoj/strategie-regionalniho-rozvoje-cr-2021>

Strategie SFDI. (2024). SFDI | Státní fond dopravní infrastruktury. Retrieved 2024-03-09, from <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/strategie-sfdi/>

Středočeská D3. (2017). Retrieved 2024-04-02, from <https://www.stredoceskad3.cz/>

Středočeský kraj a Praha: Přehled projektů Ředitelství silnic a dálnic. (2024). <https://kraje.rsd.cz/MAPY/vystavba-kraje/rsd-mapa-vystavba-kraj-s.pdf>

Sůra, J. (2017). Až 60 miliard do veřejné dopravy. Středočeský kraj představil ambiciózní plán na proměnu cestování. In *Zdopravy.cz*. <https://zdopravy.cz/az-60-miliard-do-verejne-dopravy-stredocesky-kraj-predstavil-ambiciozni-plan-na-promenu-cestovani-130628/>

Sustainable urban mobility. (1995-2024). European Commission. Retrieved 2024-03-06, from https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en?etransnolive=1

The European Green Deal. (2022). European Commission. Retrieved 2024-03-04, from https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

Toušek, V., Kunc, J., & Vystoupil, J. (2008). *Ekonomická a sociální geografie* (1. vydání). Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.

Trans-European Transport Network (TEN-T). (1995-2024). European Commission. Retrieved 2024-03-07, from https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Transport - Safe, sustainable and connected transport. (2021). European Union. Retrieved 2024-03-06, from https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_en

Třídy vzdušného prostoru. (2024). In *AirGuru.cz*. <https://www.airguru.cz/clanky/tridy>

Veřejná doprava. (2015). Středočeský kraj. Retrieved 2024-04-04, from <https://kr-stredocesky.cz/web/urad/verejna-doprava>

Vše o Správě železnic. (2024). Správa železnic, státní organizace. Retrieved 2024-03-02, from <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic>

Vukovic, D., & Kuchetko, D. (2017). Defining Region. *R-Economy*, 3(2), 6.

Wokoun, R. (2008). *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)* (1 ed.). Linde.

Začala modernizace trati mezi Karlštejnem a Berounem. (2024). In *Ministerstvo dopravy ČR*. <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Zacala-modernizace-trati-mezi-Karlstejnem-a-Beroun>

Zakládací listina státního podniku Ředitelství silnic a dálnic s. p., (2023).

Základní charakteristika železniční sítě. (2020). Správa železnic. Retrieved 2024-04-02, from <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>

Základní informace. (2024). Operační program doprava. Retrieved 2024-03-11, from <https://opd3.opd.cz/stranka/zakladni-informace>

Základní informace. (2020). Správa železnic. Retrieved 2024-04-05, from <https://www.spravazeleznic.cz/praha-beroun/zakladni-informace>

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. (2024). Zákony pro lidi. Retrieved 2024-03-09, from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-104>

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. (2024). Zákony pro lidi. Retrieved 2024-03-04, from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

Zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích. (2024). Zákony pro lidi. Retrieved 2024-03-03, from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. (2010). Zákony pro lidi. Retrieved 2024-04-03, from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-248?text=>

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. (2024). *Zákony pro lidi*. Retrieved 2024-03-03, from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. (2018).

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX01aUDQ3OV96YXZlcnlTdGFuRE9DXzM5OTQwMzc0MDY5OTkyMDY4NTQucGRm/MZP479_zaveryStan.pdf

9. Seznam zkratek

ČR – Česká republika

EU – Evropská unie

MDČR – Ministerstvo dopravy České republiky

EFRR – Evropský fond pro regionální rozvoj

NUTS – Nomenclature of Territorial Units for Statistics

PÚR ČR – Politika územního rozvoje České republiky

EIA – Environmental Impact Assessment (Posouzení vlivu na životní prostředí)

ŘSD ČR – Ředitelství silnic a dálnic ČR, s.p.

DPH – Daň z přidané hodnoty

PPP – Public private partnership

DSP – Dokumentace pro stavební povolení

ARI – Asociace pro rozvoj dopravní infrastruktury, z.s.

IDS – Integrovaný dopravní systém

ITS – Inteligentní dopravní systémy

VRT – Vysokorychlostní trať

TI – Transparency International

ETCS – European Train Control System

MHD – Městská hromadná doprava

10. Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| Obrázek 1: Definice regionálního rozvoje, (Wokoun, 2008, p. 12) | 22 |
| Obrázek 2: Vztah regionálního a územního rozvoje, regionální politiky, územního plánování a prostorového rozvoje, (Wokoun, 2008, p. 16) | 25 |
| Obrázek 3: Provázanost infrastruktur, (Mozga et al., 2008, p. 24) | 36 |
| Obrázek 4: Hodnocení výkonnosti, (Mozga et al., 2008, p. 15) | 39 |
| Obrázek 5: Jednotlivé složky a druhy dopravy, (Brinke, 1999, p. 9) | 41 |
| Obrázek 6: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem, (Marada et al., 2006, p. 53) | 49 |
| Obrázek 7: Osobní a nákladní vlaky, průměrný denní počet za I – XII / 2022, ("Praha a Středočeský kraj", 2024) | 72 |

11. Seznam tabulek

| | |
|---|-----------|
| Tabulka 1: Doporučený počet obyvatel v regionech NUTS a jejich počet | 20 |
| Tabulka 2: Teoretické přístupy regionálního rozvoje | 23 |
| Tabulka 3: Evropské fondy podporující rozvoj dopravní infrastruktury | 54 |
| Tabulka 4: Programy na podporu dopravní infrastruktury čerpající z evropských fondů | 55 |
| Tabulka 5: Orgány provozující a ovlivňující rozvoj dopravní infrastruktury ČR | 59 |
| Tabulka 6: Délka železničních, silničních a vodních cest v regionu k 31.12.2022, délky v [km] | 65 |
| Tabulka 7: Délka silniční sítě ve Středočeském kraji k 1.1.2024, délky v [km] | 66 |
| Tabulka 8: Vybrané stavby ŘSD v regionu | 67 |
| Tabulka 9: Vybrané silniční stavby financované z OPD2 | 70 |
| Tabulka 10: Železniční síť ČR k 31.12.2023 | 72 |
| Tabulka 11: Seznam plánovaných, právě realizovaných a dokončených železničních staveb na území regionu | 73 |
| Tabulka 12: železniční stavební projekty podpořené z OPD 2 | 76 |
| Tabulka 13: Věková a pohlavní struktura respondentů | 90 |
| Tabulka 14: Shrnutí analýzy SWOT | 99 |

12. Seznam grafů

Graf 1: Domovské okresy respondentů, vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms 91

Graf 2: Nejčastější důvody pro vyjížděky mimo sídelní obec, vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms 92

Graf 3: Jak často využívá veřejnost vybrané dopravní prostředky, vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms 92

13. Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník, vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms

.....115

14. Přílohy

Příloha 1: Dotazník, vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms

Dopravní infrastruktura ve Středočeském kraji

Vážené respondentky, vážení respondenti,

děkuji, že jste si našli čas na účast v mém průzkumu týkajícím se dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji. Mé jméno je Tadeáš Vagenknecht, jsem studentem třetího ročníku Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity a píši bakalářskou práci na téma Rozvoj dopravní infrastruktury v rámci regionu soudružnosti Střední Čechy. Cílem mého průzkumu je zanalyzovat, jaký názor a jaké podněty mají její uživatelé směrem k její kvalitě a případnému rozvoji.

Šetření bude podkladem pro detailnější analýzu uživatelského portfolia středočeské infrastruktury.

Součástí dotazníku jsou jak uzavřené, tak otevřené otázky, kde vás žádám o stručnou a upřímnou odpověď. První část je zaměřená na Vás a Váš vztah k problematice. V druhé části se zaměřuji na Vaše uživatelské portfolio, tedy to, jak často využíváte dopravní spojení a cesty v rámci regionu. Ve třetí části je prostor pro Vaše hodnocení dopravy v rámci regionu. Poslední část se pak zaměřuje na veřejné orgány vázané na dopravní infrastrukturu a jejich komunikaci směrem k veřejnosti, tedy Vám. Celý dotazník je anonymní. Jeho vyplnění Vám zabere přibližně 5-10 minut.

Děkuji Vám za spolupráci.

** Označuje povinnou otázku*

O Vás

Dopravní infrastruktura je klíčová pro nás všechny. Informace o Vašem věku či místu bydliště mi napomůžou k pochopení toho, co je pro Vás v rámci dopravní infrastruktury a všeho, co má co dočinění s dopravou, momentálně nejdůležitější.

1. Jaké je Vaše pohlaví? *

Označte jen jednu elipsu.

- muž
- žena
- jiné

2. Kolik je Vám let? *

Označte jen jednu elipsu.

- méně než 25 let (včetně)
- 26 až 35 let
- 36 až 45 let
- 46 až 55 let
- 56 až 65 let
- více než 65 let

3. Z jakého okresu pocházíte? *

Označte jen jednu elipsu.

- Benešov
- Beroun
- Kladno
- Kolín
- Kutná Hora
- Mělník
- Mladá Boleslav
- Nymburk
- Praha - východ
- Praha - západ
- Příbram
- Rakovník
- Jiné: _____

4. Jak moc se zajímáte o rozvoj dopravní infrastruktury ve Vašem regionu? *

Označte jen jednu elipsu.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Vůb Aktivně se podílím na jejím rozvoji

Užívání

Každý z nás využívá dopravní infrastrukturu z jiného důvodu či v jiné intenzitě. Následující otázky mi ujasní to, zda například pravidelně dojíždíte za prací, či zda cestujete pravidelně jen za účelem rekreace a volnočasových aktivit.

5. Vycestujete aspoň jednou ročně mimo místo Vašeho bydliště? *

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

6. Z jakých nejčastějších důvodů vyjždíte mimo místo Vašeho bydliště? *

Vyberte 3 možnosti.

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- Výkon práce
- Studium
- Návštěva příbuzenstva
- Návštěva fotbalového utkání
- Návštěva jiné kulturní události
- Účast na hudebním vystoupení
- Turistika
- Návštěva lékaře
- Nakupování
- Účast na soutěži

7. Dojíždíte pravidelně? *

Odpověď ne zvolte pouze v případě, že se Vaše pracoviště, vzdělávací instituce nebo další zařízení nachází v docházkové vzdálenosti od Vašeho bydliště.

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

8. Dojíždíte pravidelně do Prahy?

Odpovídejte pouze v případě, že dojíždíte za prací a studiem mimo Vaší domovskou obec.

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

9. Jak často využíváte následující dopravní prostředky? *

Označte jen jednu elipsu na každém řádku.

| | denně | týdně | měsíčně | ročně | nevyžívám |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Auto | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Autobus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Vlak | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Linky městské hromadné dopravy | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

10. Vlastníte nebo využíváte osobní automobil? *

Pokud ne, neodpovídejte na následující otázku.

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

11. Jak často jej využíváte k osobní přepravě v rámci středočeského regionu?

Označte jen jednu elipsu.

1 2 3 4 5

velm vůbec

12. Zajíždí do Vaší obce linky PID*? *

*PID = Pražská integrovaná doprava

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

13. Volíte v rámci přepravy po regionu spíše přepravu autem nebo linky PID? Jestliže vlastníte nebo využíváte osobní automobil a zároveň do Vaší obce zajíždí PID, proč volíte právě Vámi zvolený způsob dopravy?

Odpovídejte pouze v případě vlastnění nebo užívání automobilu.

14. Které z následujících dopravních cest a spojení v rámci Středočeského kraje nejčastěji užíváte? *

Vyberte 3 možnosti. V případě, že užíváte často v rámci Středočeského kraje jinou cestu podobného charakteru, uveďte jí v kolonce jiné, nicméně zaškrtněte poté další dvě možnosti z nabídky, které jsou pro Vás důležité.

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- Pražský dálniční okruh D0
- Dálnici D1 v úseku Lohotán - Praha
- Dálnici D4 v úseku Příbram - Praha
- Dálnici D5 v úseku Hořovice - Praha
- Dálnici D6 v úseku Rakovník - Praha
- Dálnici D7 v úseku Slaný - Praha
- Dálnici D8 v úseku Veltrusy - Praha
- Dálnici D10 v úseku Mnichovo Hradiště - Praha
- Dálnici D11 v úseku Chlumecko nad Cidlinou - Praha
- Autobusové spojení na trase Týnec nad Sázavou - Jílové u Prahy - Praha
- Autobusové spojení Příbram - Praha
- Autobusové spojení Mělník - Praha
- Autobusové spojení Mladá Boleslav - Praha
- Vlakové spojení na trase Olbramovice - Benešov - Praha
- Vlakové spojení na trase Beroun - Praha
- Vlakové spojení na trase Rakovník - Kladno - Praha
- Vlakové spojení na trase Horní Počápy - Praha
- Vlakové spojení na trase Čáslav - Kolín - Nymburk - Praha
- Jiné: _____

Hodnocení kvality dopravní infrastruktury v rámci zkoumaného regionu

15. Jak hodnotíte stav Vámi používaných dopravních cest a dopravních spojení? *

Označte jen jednu elipsu.

| | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Velmi | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Velmi dobrý |

16. Jak hodnotíte jednotlivé složky dopravní infrastruktury v rámci regionu Střední Čechy? *

Označte jen jednu elipsu na každém řádku.

| | Nedostatečný | Dostatečný | Dobry | Velmi dobrý | Výborný | Nevím - nevyužívám |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Rozsah železniční sítě | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kapacita a stav železniční sítě | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kvalita vlakových souprav | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Doplňkové služby v rámci železniční osobní dopravy | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rozsah silniční sítě | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kapacita a stav silniční sítě | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rozsah dálniční sítě | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kapacita a stav dálniční sítě | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rozsah autobusových linek | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kvalita autobusových souprav | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

17. Jak hodnotíte logistiku údržby, rekonstrukcí a výstavby dopravní infrastruktury? *
- Připadají Vám výluky a uzavírky dobře naplánované?

Jestliže ano, neodpovídejte na následující otázku.

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

18. Popište, co Vám na logistice a plánování těchto staveb nejvíce vadí a co Vás nejvíce omezuje.

Odpovídejte, pokud jste v předchozí otázce zaškrtnli ne.

19. Jste spokojení s tempem rozvoje dopravní infrastruktury ve Středočeském regionu? *

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

nevím, nemám na to názor

20. Jaké jsou podle Vás největší nedostatky dopravní infrastruktury ve zkoumaném * regionu?

Odpovídejte maximálně pěti větami.

21. Jaké jsou podle Vás největší přednosti dopravní infrastruktury ve zkoumaném * regionu.

Odpovídejte maximálně pěti větami.

22. Která z plánovaných staveb bude mít pro Vás největší přínos? *

Plánovaných staveb je ve zkoumaném regionu celá řada, zde jsem vypsaly ty, na něž se detailněji zaměřuji ve své práci.

Označte jen jednu elipsu.

- Berounský železniční tunel
- Dálnice D3 v úseku Praha - Miličín
- Úsek 511 dálničního okruhu D0 v úseku Dálnice D1 - Běchovice

23. Znáte některé další plánované dopravní stavby? Které?

Jestliže žádné neznáte, tuto a následující otázku vynechte.

24. Je nějaká dopravní stavba, nebo projekt, který je zatím v plánovacím procesu a jenž by byl pro Vás důležitý? Který?

Pokud Vás žádný nenapadá, nemusíte odpovídat.

Informovanost

V poslední sekci se zaměřuji na informování o výlukách a jiných procedurách, jež spadají do gesce pověřených orgánů. Poslední otázka Vám pak dává možnost se rozepsat o Vašem pohledu na přínos dopravní infrastruktury.

25. Informují pověřené orgány dostatečně o plánovaném rozvoji dopravní infrastruktury a probíhajících změnách? *

Například zda jste dobře informováni o uzavírkách a výlukách, se kterými se setkáváte.

Označte jen jednu elipsu.

ano

ne

nevím

26. Je nějaké doporučení týkající se informování o rozvoji dopravní infrastruktury veřejnosti, které by bylo vhodné sdělit pověřeným orgánům?

Například nějaká sociální síť, pomocí které by měl daný orgán informovat, případně o čem by měl informovat. Odpovídejte maximálně v rozsahu deseti vět. Pokud Vás nic nenapadá, nemusíte odpovídat.

27. Může vyspělá a moderní dopravní infrastruktura ve Vašem regionu napomoci k * vyšší ekonomické úrovni a tím pádem i k lepší úrovni života?

Děkuji za Váš čas

Zdroj 25: vlastní zpracování prostřednictvím nástroje Google Forms