

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra regionálního managementu

## DIPLOMOVÁ PRÁCE

Využití finančních prostředků z fondů EU a veřejných rozpočtů na  
výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji za programové období  
2007-2013

Autor: Bc. Tereza Plevová

Vedoucí práce: Ing. Radka Prokešová, Ph.D.

České Budějovice 2018

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Tereza ŠIMKOVÁ**  
Osobní číslo: **E15670**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Strukturální politika EU a rozvoj venkova**  
Název tématu: **Využití finančních prostředků z fondů EU a veřejných rozpočtů na výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji**  
Zadávající katedra: **Katedra regionálního managementu**

**Z á s a d y   p r o   v y p r a c o v á n í :**

**Cíl práce:**

Diplomová práce bude zaměřena na zhodnocení využití finančních prostředků z fondů EU a veřejných rozpočtů čerpaných na výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji. V rámci práce bude stěžejní posoudit efektivitu čerpání výše uvedených prostředků a jejich vliv na rozvoj obcí v Jihočeském kraji. Dílčím cílem práce bude popsat jednotlivé realizované projekty zaměřené na výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji, zanalyzovat je a též provést analýzu finančních prostředků, které byly na dané projekty využity. Tím dojde k zhodnocení úspěchů či neúspěchů čerpání financí z EU v souladu se strategickými cíli v programovém období 2007-2013. Dále bude práce obsahovat nástin dalšího potenciálního vývoje využívání finančních prostředků EU pro výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji v dalším programovém období 2014-2020.

**Metodika práce:**

1. Studium odborné literatury týkající se výstavby silnic a dálnic a použitých finančních prostředků, vypracování literární rešerše
2. Výzkum bude kvalitativní povahy s využitím sekundární analýzy dat, komparační analýzy, indukce, triangulace a řízených polostrukturovaných rozhovorů
3. Zhodnocení výsledků

**Rámcová osnova:**

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Vlastní zpracování. 5. Zhodnocení výsledků. 6. Závěr. 7. Summary. 8. Seznam použité literatury. 9. Přílohy.

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah pracovní zprávy: 50-60 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. BENDO VÁ K. (2012). Základy projektového řízení. Olomouc, Czechia: Univerzita Palackého v Olomouci.
2. BOHÁČKOVÁ, I., HRABÁNKOVÁ, M., (2009). Strukturální politika Evropské unie. Praha, C. H. Beck.
3. ČÁMSKÁ, D. (2012). Analysis of Project Co-financed by European Funds. Intellectual Economics, 6(1), 743-753.
4. DISA, R. S. (2012) Rural Development - Contemporary Issues and Practices. Publisher: InTech.
5. DORIN-MADALIN, D. (2015). The Impact of Structural Funds in central and eastern European countries. Annals Of The University Of Craiova, Economic Sciences Series, 2293-305.
6. KOŠTÁLOVÁ, J., TETŘEVOVÁ, L., & PATŽK, M. (2015). The system of support for projekt co-financed by EU funds in the Czech republic. Transylvanian Review Of Administrative Sciences, (45E), 97-115.
7. MAREK, D., & KANTOR, T., (2009). Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie. (2nd ed.). Brno, Czechia: Společnost pro odbornou literaturu - Barrister&Principal.

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Radka Prokešová, Ph.D.

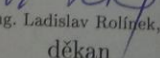
Katedra právních oborů, řízení a ekonomiky

Datum zadání diplomové práce:

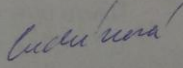
25. ledna 2016

Termín odevzdání diplomové práce:

15. dubna 2017

  
doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
L.S.  
Studená 13 (26)  
370 05 České Budějovice

  
doc. Ing. Eva Cudlínová, CSc.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 9. března 2016

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 SB. zveřejněny posudky školitele a oponentů 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.

V Českých Budějovicích dne 31. 8. 2018

Bc. Tereza Plevová

## **Poděkování**

Chtěla bych poděkovat především paní Ing. Radce Prokešové, Ph.D. za profesionální přístup, odborné a cenné připomínky, kterými napomohla k vypracování této diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat panu Ing. Jiřímu Klásovi a panu Jaroslavu Mrázkovi z Krajského úřadu Jihočeského kraje za odborné konzultace a za poskytnutí stěžejních dat k této diplomové práci. Velké díky také patří paní Ing. Jitce Lilákové z Krajského úřadu a panu Davidovi Hlaváčovi z ŘSD.

# Obsah

Úvod.....	8
Teoretická část.....	10
1 Evropská unie, Evropské strukturální a investiční fondy a Regionální politika .....	10
1.1 Evropská unie.....	10
1.2 Evropské strukturální a investiční fondy .....	11
1.3 Regionální politika Evropské unie.....	14
2 Programové období 2007-2013 v České republice, Doprava.....	24
2.1 Programové období 2007 – 2013 v ČR.....	24
2.2 Doprava, Dopravní politika České republiky .....	29
3 Projektový management – projekt a jeho realizace, rizika, projekty EU .....	33
3.1 Projektový management.....	33
3.2 Projekt – definice, realizace, rizika.....	34
3.3 Projekty EU.....	38
Cíl práce .....	40
Metodika práce.....	40
Metody sběru dat.....	44
Praktická část.....	45
1 Projekty dálnic a silnic I. třídy a jejich financování .....	45
1.1 Detailní popis jednotlivých projektů – dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy... 49	
2 Projekty silnic II. třídy.....	53
2.1 Detailní popis projektů – komunikace II. třídy a modernizace mostů silnic II. třídy 59	
3 Souhrn projektů 07- 13 a jejich význam pro region .....	65
4 Diskuze.....	67
5 Závěr.....	73
6 Summary .....	77

Seznam literatury.....	78
Seznam tabulek a grafů .....	84
Seznam zkratk .....	85
Příloha č. 1 – financování projektů silnic II. třídy, rozpis dle subjektů .....	86
Příloha č. 2 - Výňatky z tiskových zpráv NKÚ k problematice výstavby komunikací v ČR a z tiskové zprávy Evropského účetního dvora.....	90
Příloha č. 3 – Výňatky z Programu rozvoje kraje 2008-2013 a z Programu rozvoje Jihočeské kraje 2014 – 2020 k problematice silniční sítě.....	92
Příloha č. 4 – Polostrukturované rozhovory.....	95

## Úvod

Vstupem České republiky do Evropské unie 1. května 2004 se objevují nové možnosti, jak podpořit ekonomický růst regionů našeho státu a stát se konkurenceschopnou zemí v Evropě. Vstupem do Evropské unie získává Česká republika přístup k nemalým finančním prostředkům, které k nám proudí z Evropských fondů. V rámci Regionální politiky dochází k podpoře členských států za účelem vyrovnání regionálních disparit a k podpoře konkurenceschopnosti regionů. Po 14 letech získávání finančních nenávratných prostředků je vidět, jak potřebné jsou pro nás evropské dotace.

Často kladenými otázkami v souvislosti s touto problematikou jsou otázky efektivního čerpání finančních prostředků z Evropských fondů, a jaké nedostatky se objevují. V naší společnosti se často objevují názory protievropského ducha. Je však nutné si uvědomit, že bez finančních „injekcí“ ze strany Evropské unie by česká ekonomika, ať si připustit chceme či nechceme, strádala a nedosahovala by takové úrovně jako nyní.

Jedním ze základních elementů, potřebných pro konkurenceschopnost našeho státu, je podpora dopravní infrastruktury. Především výstavba dálnic, vysokorychlostních silnic a napojení se na transevropskou dopravní síť (TEN-T) jsou pro Českou republiku stěžejní. S využitím peněžních prostředků z Evropské unie si může dovolit více investovat do rozvoje dálniční sítě a do opravy stávajících komunikací.

Diplomová práce nesoucí název „Využití finančních prostředků z fondů Evropské unie a veřejných rozpočtů na výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji“ se zabývá projekty v oblasti dopravy uskutečněnými v programovém období 2007-2013. Cílem této práce je zodpovězení si otázky, zda finanční prostředky z Evropských fondů, jakožto důležité finanční obnosy pro výstavbu a obnovu silniční sítě, jsou čerpány efektivně a jsou stěžejní pro rozvoj regionu. K zodpovězení této otázky jsou použita data z Odboru silniční dopravy Krajského úřadu Jihočeské kraje a data z Ředitelství silnic a dálnic.

Teoretická část diplomové práce je rozdělena do tří částí. První podkapitola se věnuje Evropským strukturálním a investičním fondům a problematice Regionální politiky. Pozornost je též věnována problémům a komplikacím v rámci čerpání finančních prostředků z EU.

Ve druhé podkapitole je prostor vyčleněn pro Programové období 2007-2013, podrobněji se zaměřuje na operační program Doprava a Regionální operační program



Jihozápad. Tato kapitola se mimo jiné věnuje problematice silniční dopravy, kategorizaci silniční infrastruktury a dopravní politice České republiky.

Třetí podkapitola se zabývá tvorbou projektů, definuje projektový management a jeho základní charakteristické prvky. Opomenuto není ani financování projektů, jejich monitoring a vyhodnocování. Důraz je kladen především na projekty financované z evropských fondů.

Praktická část diplomové práce se zaměřuje na ověření výše zmíněné otázky, zda finanční prostředky z Evropských fondů, jakožto důležité finanční obnosy pro výstavbu a obnovu silniční sítě, byly čerpány efektivně a mají stěžejní význam pro rozvoj regionu. Data jsou získána z Odboru silniční dopravy Krajského úřadu Jihočeské kraje a z Ředitelství silnic a dálnic a vyjadřují, jaký obnos finančních prostředků z Evropských fondů využily subjekty – stát, kraj k výstavbě či rekonstrukci silniční sítě v Jihočeském kraji a jaký má tato investice dopad na konkurenceschopnost regionu. Zjištěná data jsou následně konzultována se subjekty, které jsou v oblasti dopravy v Jihočeském kraji kompetentní, prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů. Na závěr práce je nastíněn potenciální vývoj čerpání finančních prostředků z EU v rámci programového období 2014-2020.

# Teoretická část

## 1 Evropská unie, Evropské strukturální a investiční fondy a Regionální politika

### 1.1 Evropská unie

Evropská unie je společenství většiny států světadílu Evropa a patří k významným mezinárodním organizacím světa. V dnešní době má Evropská unie 28 členských států, ale brzy jich bude pouze 27 a to po brexitu Velké Británie. Evropská unie je významný politickým a hospodářským subjektem.

Myšlenka sjednocení Evropy, se objevila krátce po druhé světové válce, jakožto prevence před potenciálním vznikem další světové války. Je nutné si však uvědomit, že myšlenka sjednocení Evropy se objevila již dříve. Vzpomeňme na Jiřího z Poděbrad či šlechtice Coudenhove- Kalergi, kteří považovali myšlenku sjednocení za nutnou a jedinou variantu, která by zajistila mír v Evropě. Avšak kroky, které nastartovaly vytvoření Evropské unie, tak jak ji známe dnes, se objevily až v roce 1950, kdy Robert Schumann, francouzský politik, právník, vypracoval společně se Jeanem Monetem, tzv. Schumannův plán, projekt sjednocené Evropy. Tento plán byl představen veřejnosti 9. května 1950. Tento den se stal dnem vzniku Evropského Společenství (Lacina, L., 2006).

Jean Monet zastával názor, že je horší ohrožení bezpečnosti státu než částečná ztráta státní suverenity. Společenství si představoval jako novou organizaci, jejíž vedení bude nezávislé na členských státech a bude realizovat své plány bez zásahu jejich národních zájmů. Chyběl však plán, jak v integraci postupovat. Z tohoto důvodu bývá Evropská unie označována za důsledek „organizovaného chaosu“. (Troitiño, D., R., 2017)

Vznik Evropské unie, tak jak ji dnes známe, prošel řadou významných vývojových etap. Institucionální podoba Evropské unie vychází z modelu Společenství EUSO (Evropské společenství uhlí a oceli), které bylo založeno v roce 1951. V roce 1957 navázaly na EUSO tzv. Římské smlouvy, které položily základ Společenství EHS<sup>1</sup> a Společenství EURATOM<sup>2</sup>. Je potřebné zmínit rok 1968, kdy podepsáním tzv. Slučovací smlouvy vzniká Evropské společenství (ES) až přijetím Maastrichtské smlouvy (Smlouva o EU) v roce 1993 se společenství přejmenovalo na Evropskou unii. Maastrichtská unie poprvé oddělila nadnárodní a mezinárodní agendu Společenství. V dnešní době má Evropská unie přesně danou

---

<sup>1</sup> EHS = Evropské hospodářské společenství

<sup>2</sup> EURATOM = Evropské společenství pro atomovou energii

institucionální podobu. Orgány Evropské unie jsou Evropská rada, Evropský parlament, Evropská komise, Rada EU, Evropský soudní dvůr, Evropský účetní dvůr a další poradní a kontrolní orgány. (Pitrová, M., 1999)

## 1.2 Evropské strukturální a investiční fondy

Evropská unie vytvořila řadu finančních nástrojů, které slouží k podpoře členských států. Takovéto finanční nástroje nazýváme Evropské strukturální a investiční fondy.

Evropské strukturální a investiční fondy poskytují nenávratné finanční prostředky. Jedná se o zdroje financování na podporu rozmístění důležitých činností pro určité segmenty společnosti a pro celkový rozvoj hospodářského a sociálního prostředí v oblastech, kde z důvodu hospodářských okolností nejsou k dispozici dostatečné finanční obnosy. (Ionescu, R. & Pavel, P., 2016)

Evropské fondy jsou považovány za veřejné výdaje a v souladu s endogenními růstovými modely mají fondy potenciál dlouhodobě podporovat růst. Je však velmi těžké provést srovnání dopadů strukturálních fondů na snižování asymetrií Evropské unie a na podporu udržitelného růstu. Někteří odborníci se domnívají, že v důsledku finančních prostředků mohou být regiony uvízlé v pasti a nemusí mít motivaci ke zlepšení jejich dovedností. V regionech s nízkou úrovní lidského kapitálu a inovací přispívají fondy k růstu, naopak v regionech s vysokou úrovní lidského kapitálu mohou mít peníze z fondů negativní účinek. (Pinho, C., Varum, C. & Antunes, M., 2015)

Finanční zdroje mají vlastní metodiku, kterou je potřeba dodržovat při procesu finančních dohod. V rámci fondů platí tzv. finanční spoluúčast, kdy příjemce dotace vyčlení část vlastních finančních prostředků na realizaci projektu. Výše spoluúčasti je vymezena minimální sazbou, která byla výslovně stanovena a domluvena. Postup při rozdělování finančních prostředků Evropské unie mezi členské státy je komplexním procesem, který je založen na dvou dokumentech: Národní strategický a referenční rámec (programové období 2007-2013) a Dohoda o partnerství (programové období 2014-2020). (Ionescu, R. & Pavel, P., 2016)

V roce 1973 se rozšířilo Evropské Společenství na devět zemí. S tím souvisely i narůstající regionální disparity. Členské státy se rozhodly daný problém vyřešit a to vznikem finančního podpůrného nástroje v roce 1974, Evropského fondu regionálního rozvoje. (Boháčková, I., & Hrabánková, M., 2009)

Evropský fond regionálního rozvoje je nástrojem regionální politiky, jehož cílem je podporovat investice a přispívat ke snižování disparit mezi jednotlivými regiony Evropské unie. Důraz je kladen především na výzkum, vývoj a inovace, na ochranu životního prostředí, prevenci rizik, místní rozvoj, vytváření nových pracovních míst, aj. Důležité jsou stále i investice do infrastruktury a to především v méně rozvinutých regionech. (Evropská komise, 2014)

Evropský fond regionálního rozvoje přispívá především svými finančními prostředky na naplnění cílů Konvergence a Evropské územní spolupráce. (MMR, 2006)

Dle nařízení Evropského parlamentu a rady článku 160 je úloha Evropského fondu regionálního rozvoje definována takto: „ *Úkolem Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) je pomáhat odstraňovat zásadní regionální rozdíly ve Společenství. Evropský fond pro regionální rozvoj proto přispívá ke snižování rozdílů mezi úrovní rozvoje různých regionů a míry zaostávání nejvíce znevýhodněných regionů, včetně venkovských a městských oblastí, upadajících průmyslových oblastí, oblastí s geografickým nebo přírodním znevýhodněním, jako například ostrovů, hornatých oblastí, řídké osídlených oblastí a pohraničních regionů.*“ (Nařízení ES č. 1080/2006)

Dalším finančním nástrojem Politiky soudružnosti je Evropský sociální fond. Byl založen v roce 1957 a orientoval se na snižování nezaměstnanosti a na zlepšení fungování trhu práce. Evropský sociální fond prošel několika etapami vývoje a jeho význam v rámci strukturálních fondů neustále rostl. (Boháčková, I., &Hrabánková, M., 2009)

Úkolem tohoto fondu je podpora hospodářské a sociální politiky skrze podporu zaměstnanosti a zlepšování pracovních příležitostí. Z tohoto fondu jsou podporovány aktivity členských států na dostupnost zaměstnání, zvýšení kvalifikace pracovníků za účelem lepší pracovní pozice, rekvalifikace pracovníků v oborech, kde je jejich nedostatek a tím podpoření podniků či firem, zlepšení lidského kapitálu, sociální začleňování či zlepšení výkonnosti a efektivnosti veřejné správy a veřejných služeb. (MMR, 2006)

V programovém období 2007-2013 se Evropský sociální fond zaměřil na tři stěžejní body: rozšíření Evropské unie o 12 členských států, stárnutí evropské populace a prohlubující se proces globalizace. Jeho úkolem v tomto období bylo zvyšování přizpůsobivosti pracovníků, podniků a podnikatelů, zlepšování přístupu k zaměstnání, sociální začleňování znevýhodněných osob a posílení lidského kapitálu. (Boháčková, I., &Hrabánková, M., 2009)

Fond soudružnosti neboli Kohézní fond nepatří mezi Evropské strukturální a investiční fondy. Finanční prostředky poskytuje členským státům a je též důležitou součástí Regionální politiky Evropské unie. Tento fond pouze nepřispívá členským státům, ale hradí celou výši nákladů spojených s daným projektem. Fond soudružnosti pomáhá členským státům, jejichž HDP na obyvatele je menší než 90 % průměrného HDP Společenství. Jeho úkolem je přispívat k posílení hospodářské a sociální soudružnosti. (Boháčková, I., & Hrabánková, M., 2009)

Fond soudružnosti financuje projekty na celém území státu. Spolufinancuje velké projekty v oblasti životního prostředí a transevropských dopravních sítí. Jeho cílem je zabránit přetěžování státních rozpočtů náklady na tyto velké projekty a pomáhá členským státům implementovat evropské normy v daných oblastech. (MMR, 2006)

Finanční prostředky z Fondu soudružnosti jsou podmíněny určitými pravidly. Cíle evropského dokumentu „*Pakt stability a růstu*“ umožňují Radě Evropské unie rozhodnout o pozastavení buď celých závazků z fondu, nebo jejich části, a to pokud přijímací členský stát vykáže nadměrný schodek veřejných financí a nepodnikne žádná účinná opatření. Od roku 2014, kdy platí programovací období 2014-2020, přijímá Evropská Komise závazky na úrovni celého programu nikoliv jednotlivých projektů, jak tomu bylo v programovém období 2007-2013. Taková to změna se promítá výrazněji do pozastavení prostředků. Od roku 2014 podléhá stejným pravidlům při přípravě programů, monitorování a řízení jako ERDF a ESF. V období 2014-2020 se Fond soudružnosti vztahuje na Bulharsko, Českou republiku, Estonsko, Chorvatsko, Kypr, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Řecko, Slovensko a Slovinsko. (Evropská komise, 2014)

Evropský fond regionálního rozvoje, Evropský sociální fond a Fond soudružnosti jsou hlavními nástroji evropské politiky a od roku 2014 mluvíme o tzv. Evropských strukturálních a investičních fondech. (Ionescu, R. & Pavel, P., 2016)

Fond solidarity Evropské unie (EUSF) byl zřízen za účelem pomoci členským zemím fondu při rozsáhlých povodních v zemích střední Evropy, k nimž došlo v létě roku 2002. Fond solidarity byl již využit během 80 katastrof, k nimž patřily lesní požáry, záplavy, zemětřesení, bouře či sucho. Doposud fond podpořil členské země částkou přesahující 5 miliard eur. (Evropská komise, 2014)

Nástroj předvstupní pomoci NPP (IPA I) je jedním z nástrojů finanční pomoci kandidátským zemím a potenciálním kandidátským zemím. Vznikl v roce 2007 a sjednotil původní nespočetné množství programů a finančních nástrojů Evropské unie, jako byly

PHARE, PHARE CBC, ISPA, SAPARD, CARDS a finanční nástroj pro Turecko. K úkolům NPP patří například pomoc při transformaci a budování institucí, příhraniční spolupráce, rozvoj venkova, rozvoj lidských zdrojů a regionální rozvoj. Země, které mohou využít tuto pomoc, rozdělujeme do dvou skupin: kandidátské země (Turecko, Albánie, Makedonie, Srbsko a Černá hora) a potenciální kandidátské země západního Balkánu (Bosna a Hercegovina). Pro programové období 2014-2020 vznikla tzv. NPP II (IPA II). V rámci IPA II byl přijat nově strategický záměr. Každá země, příjemce, má vypracovaný tzv. strategický plán, který zajistí větší odpovědnost těchto zemí v rámci plánu reformy a rozvoje. Umožní více se zaměřit na výsledky a zvýší se i celkový efekt a význam nástrojů finanční pomoci pro výše uvedené země. (Evropská komise, 2014)

### 1.3 Regionální politika Evropské unie

Jednou ze základních politik Evropské unie je tzv. Regionální politika, která patří mezi významné politiky uplatňované Evropskou komisí. Ukotvení její podstaty je definováno články 174 až 178 Smlouvy o fungování Evropské unie. První článek vymezuje cíl regionální politiky, kterým je snaha o snižování disparit jednotlivých regionů a snaha o snížení zaostalosti nejvíce znevýhodněných. (Evropská komise, 2012)

První zmínka o regionální politice se objevila již v roce 1957 v tzv. Římských smlouvách. V roce 1986 byl stanoven právní základ regionální politiky v Jednotném evropském aktu. V roce 1993 došlo k podepsání Maastrichtské smlouvy a k vytvoření Fondu soudružnosti, založení Výboru regionů a k vymezení principu subsidiarity, který preferuje rozhodování na úrovni, co nejbližší občanům. Postupně docházelo upravování regionální politiky v souvislosti se vstupy nových členských zemí do Evropské unie. (Evropská komise, 2014)

Regionální politiku lze definovat jako soubor aktivit, nástrojů a prostředků, kterými se řídí státy Evropské unie a je součástí dlouhotrvající integračního procesu. Regionální politika má skrze princip solidarity směřovat cílenou pomoc do zaostávajících regionů, regionů s nevyhovující průmyslovou strukturou, kterou je potřeba přeorientovat na jiné odvětví. Cílem regionální politiky je podporovat konkurenceschopné, rozvojové a inovativní aktivity, které jsou efektivnější než přímá podpora pro dané odvětví (dotace). (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

Podpory v rámci regionální politiky fungují na základě tzv. principů. Tyto zásady se poprvé objevily v legislativě Evropské unie v roce 1988, kdy došlo k reformě fondů.

V programovém období 2007-2013 platily tyto principy: doplňkovost, partnerství, adicionalita, programování, koncentrace. Princip partnerství lze shledat nejen u spolupráce Evropské komise a orgánů členských států, ale též u spolupráce mezi subjekty v jednom členském státě, například spolupráce orgánů místní správy členského státu se soukromými osobami či institucemi. Princip programování znamená, že finanční pomoc je poskytována na základě nějakého programu, který je určen časově. Časové vymezení podpory se označuje za programové období. S principem koncentrace souvisí se zaměřením se na řešení konkrétního problému. Princip doplňkovosti říká, že peněžní prostředky z fondů mají jen doplnit finance členských států nikoliv je nahradit. (Boháčková, I., & Hrabánková, M., 2009)

Prioritami regionální politiky jsou výzkum a inovace, informační a komunikační technologie, konkurenceschopnost malých a středních podniků, přechod na nízkouhlíkové hospodářství. Jak uvádí Evropská komise: „*Prostřednictvím regionální politiky v období 2007-2012 bylo v členských zemích Evropské unie vytvořeno 769 000 pracovních míst, investovalo se do 225 000 malých podniků, financovalo se 72 000 výzkumných projektů a podařilo se připojit k internetu 5 miliónu občanů EU. V tomto časovém úseku podpořila regionální politika vybudovat 1208 km silnic a 1495 km železnic a přispěla k vytvoření efektivní transevropské dopravní sítě TEN-T. V období 1989 – 2013 vynaložila Evropská unie na spolufinancování projektů na podporu regionálního růstu více než 800 miliard EUR.*“ (Evropská komise, 2014)

Po podepsání Lisabonské smlouvy, 13. prosince 2007, se regionální politika zařadila mezi tzv. sdílené pravomoci, které jsou přiblíženy v článku 4 Smlouvy o fungování Evropské unie. V tomto druhu pravomocí není přesně stanovena pevná odpovědnost, na naplnění cílů se podílí Evropská komise i členské státy. Spadají sem veškeré kompetence, které nelze zařadit do kategorie výlučných nebo doplňkových kompetencí. Právním členských států je upravovat záležitosti týkající se regionální politiky dle své vůle, ale musí zohlednit obecné cíle Evropské unie a zásadu loajality. Evropská unie má právo provést kdykoliv jakoukoliv aktivitu a členské země jí musí respektovat. Regionální politika je v rukou členských států. Z tohoto důvodu je důležité najít podpůrné zdroje pro tuto politiku na národní úrovni. Dochází k propojení regionální politiky s investicemi. Ve Smlouvě o Evropské unii se společenství zavazuje k podpoře dosahování daných cílů prostřednictvím využívání prostředků strukturální fondů, Evropské investiční banky a jiných dostupných finančních prostředků. (Evropská komise, 2012)

Lisabonská strategie 2000-2010 se velmi orientovala na ekonomiku a její růst a ne příliš velkou pozornost věnovala oblastí sociálních a environmentálních otázek. Z tohoto

důvodu vznikla v roce 2010 Strategie Evropa 2020, v jejíž třetí prioritní oblasti je pozornost věnována inteligentnímu růstu, udržitelnému růst a růst podporující začlenění. (Kryk, B., 2017)

V programovém období 2007-2013 snížily „nové členské státy“ své mezery a dosáhly impozantního pokroku především v oblasti klimatu a energie. Nejslabší výsledky lze vypočítávat v oblasti investic do výzkumu a vývoje. I přes zlepšení, které tyto státy zaznamenaly, jsou stále znatelné rozdíly mezi „starými“ členskými zeměmi a „novými“ členskými zeměmi. Takováto rozmanitost se výrazně projeví v rámci dosažení cílů Strategie Evropa 2020. (Balcerzak, A., P., 2015)

Určit dopad čerpání dotací z fondů Evropské unie naráží na různé překážky. Problémem je rozdílná délka podporovaných projektů a možné zpoždění mezi projektovou a poprojektovou fází, což způsobuje komplikace při odhalování kauzality neboli vztahu mezi příčinou a následkem. Kauzálním dopadem se rozumí rozdíl mezi výsledkem dosaženým s využitím podpory a výsledkem bez realizované podpory. (Sobotková, L., 2015)

Evropské fondy mají pozitivní vliv na členské země, především pro země střední a východní Evropy jsou finance od Evropské unie důležité. Díky fondům mohou být podpořeny projekty na rozvoj lidského kapitálu, na rozvoj infrastruktury a zlepšení legislativních kroků v rámci veřejných zakázek. Na druhou stranu se objevují komplikace především v nedostatku kompetencí úředníků ve státní sféře a v rozpočtu, který byl rozmělněn do odlišných operačních programů. Dalším problémem je rozpor mezi evropskou legislativou a legislativou členských zemí ze střední a východní Evropy. Opomenout nelze i problematiku korupce. (Dorin-Madalin, D., 2015)

Regionální rozvoj hraje důležitou roli v efektivní národní ekonomice. Účinnost národního hospodářství je často narušována odlišným vývojem regionů ve státě. Složitosti a administrativní náročnost procesu podávání žádostí o dotace z Evropské unie odráží některé subjekty od žádosti a tím se zpomaluje regionální rozvoj. (Brzáková, K., Přidalová, K., 2016)

Finanční podpora v rámci regionální politiky se významně zvyšuje a postupně tvoří vyšší podíl rozpočtu Evropské unie. Strukturální fondy jsou velkou pomocí při dosahování rychlého, udržitelného a inkluzivního růstu. Významnost těchto fondů je zdůrazněna v Agendě 2020. Strukturální fondy mají vysoce pozitivní dopad na bohaté, vysoce vzdělané a inovativní regiony. Regiony ze skupiny soudružnosti nejsou bohužel schopny převést větší množství transferů do rychlejšího růstu. Více financí nemusí tudíž znamenat větší růst. Cílem



regionální politiky pro následující období 2014-2020, jak uvádí ve svém článku Pinho, by mělo být především zajištění efektivního a úspěšného přidělování finančních transferů. (Pinho, C., et. al., 2015)

K zamyšlení však je, že růst HDP v Evropské unii se v letech 2012-2015 snížil i přesto, že finanční prostředky na podporu regionů vzrostly. Finanční prostředky mohou být využity neúčinně. Efektivita finančních prostředků klesla v období 2000-2013 o 39 %. Jak tvrdí většina odborníků, je nutné provést rozsáhlé analýzy efektivnosti fondů v každé členské zemi, aby se efektnost či neefektivnost fondů potvrdila (Dumciuirne, D., et. al., 2015)

V návaznosti na v té době končící programové období 2007-2013 se objevily jak názory hodnotící dané období, tak též poznatky, o kterých je nutné diskutovat v souvislosti s programovým obdobím 2014 – 2020. Prezident Asociace regionů Francie, Alain Rousset, vyjádřil své zkušenosti z let 2007-2013 s regionální politikou v rozhovoru pro časopis Panorama. *„Je nezbytně nutné decentralizovat koncept a správu politik ekonomického rozvoje, aby se mohli zapojit ti, kteří mohou nejlépe posoudit dané dopady. Těsnější blízkost upevní vztah mezi volenými představiteli a společnostmi. To je klíčem soudržnosti. Je to také klíč k úspěchu strategie Evropa 2020,“* Pan Rousset je též přesvědčený, že právě díky politice soudružnosti překonaly země finanční krizi snadněji. Andres Knappe, prezident Švédské asociace místní správy a regionů, prohlásil: *„Politika soudržnosti primárně není nástrojem pro přerozdělení, ale prostředkem, díky kterému mohou všechny regiony v Evropě pomoci s realizací cílů EU v oblasti ekonomické, sociální a územní soudržnosti.“* (Hahn, J., 2014)

Jak již bylo zmíněno, v Evropské unii se často objevuje problém mezi nízkou absorpcí evropských fondů a nerovnoměrným rozvojem regionů. Nízká míra čerpání finančních prostředků je spojena s manažerskými a právními nedostatky: korupce, politizace veřejných institucí. Míra čerpání evropských prostředků je ovlivněna několika faktory. Stěžejními jsou pravidla politiky soudružnosti, která omezují převod prostředků Evropské unie na procentní podíl HDP země. Dalším důležitým faktorem je schopnost ústředních a místních orgánů řídit programy a projekty. V neposlední řadě je též podstatná kapacita institucí, byrokracie a dostupnost národních zdrojů k spolufinancování projektů. (Matei, G. & Appritescu, E., M., 2017)

Kvalita institucí má zásadní význam pro efektivní regionální politiku. Tam, kde je institucionální kvalita na vysoké úrovni, pomohly finanční příspěvky z evropských fondů k výraznému hospodářskému růstu. Takovéto výsledky jsou snadno zneužívány kritiky regionální politiky, kteří tvrdí, že tato politika nedosáhla svého plného potenciálu a že slouží jen jako redistribuční mechanismus transferů z bohatších zemí do chudších, nikoliv

k efektivnímu hospodářskému růstu. Na druhou stranu je však nutné si uvědomit, že skrze regionální politiku lze zvýšit kvalitu institucí v členských zemích, kde je momentálně nedostatečná. Když budou mít všechny členské státy kvalitní instituce, budou se i cíle a priority regionální politiky prosazovat snadněji. (Zaninovic, V. & Parat, K., 2017)

Regionální politika funguje v cyklech, které jsou sedmileté. Tyto cykly jsou označovány jako programová období. V rámci každého období definuje Evropská komise cíle regionální politiky. Od těchto cílů se poté odvíjí přerozdělování finančních prostředků. Po vymezení cílů regionální politiky dochází k diskuzi mezi členskými státy a Evropskou unií, členské státy mohou za tímto účelem sepsat tzv. Národní rozvojový plán (NRP), ve kterém jsou popsány priority daného členského státu, NRP je dobrovolný, avšak může být poté použit pro zpracovávání tzv. Národního strategického referenčního rámce (NSSR), který vychází z cílů regionální politiky a je základní rozvojovou strategií členského státu. NSSR provádí analýzu hospodářského vývoje, vymezuje silné stránky země, které by měly napomoci ke zvýšení její konkurenceschopnosti, a definuje problematické oblasti, kterým je potřeba věnovat pozornost, tak aby nebyly překážkou udržitelného rozvoje země. NSSR poté vymezí strategické cíle a definuje jednotlivé operační programy. (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

Rozdělování finančních prostředků Evropské unie se odvíjí od jejího rozpočtu. Rozpočet Evropské unie je přijímán každoročně, musí však spadat do víceletého finančního rámce, který je jakýmsi plánem výdajů a stanovuje maximální roční částky, které Evropská unie vynaloží do různých oblastí po dobu sedmi let. Z tohoto důvodu se vytvářejí sedmiletá programová období. (Ionescu, R. & Pavel, P., 2016)

V programovém období 2007-2013 byly definovány tři cíle regionální politiky: cíl Konvergence, cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost, cíl Evropská územní spolupráce. V současném programovém období 2014 -2020 byl počet cílů zredukován na dva: Investice pro růst a konkurenceschopnost, Evropská územní spolupráce. V programovém období 2007 -2013 bylo vynaloženo na Regionální politiku 347 mld. EUR (MMR, 2012)

Cíl Konvergence se zaměřoval na podporu růstu a zaměstnanosti v nejméně rozvinutých oblastech. Podporovány byly především inovace a podpora vzdělanosti. Snahou cíle Konvergence bylo umožnit členským státům a jejich občanům se co nejnáze adaptovat na změny, které nastávají v hospodářském sektoru. Důraz byl též kladen na zlepšování životního prostředí. Tento cíl byl financovaný z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF), Evropského sociálního fondu (ESF) a z Fondu soudružnosti (tzv. Kohézního fondu). Oblasti vhodné pro cíl „Konvergence“ spojují regiony způsobilé na základě regionálních

kritérií (HDP/obyv. < 75 % průměru EU) a členské státy vhodné pro Fond soudržnosti na základě vnitrostátního kritéria (HND < 90 % průměru EU). (Evropská komise, 2007)

Programy konvergence se týkají chudých regionů a jsou v souladu se smlouvou Společenství, přesněji s článkem č. 158, která vyzývá k zmenšení rozdílů v úrovních rozvoje regionů. Rozšíření Evropské unie v roce 2004 přispělo ke zvětšení těchto rozdílů. Z tohoto důvodu byl kladen důraz na vytrvalost a trpělivost dlouhodobě zmenšovat regionální disparity v rámci unie. (Evropská komise, 2004)

Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost, jak již název napovídá, podporoval zvýšení zaměstnanosti a posílení konkurenceschopnosti a atraktivnosti regionů. (Evropská komise, 2007)

Druhý cíl měl především napomoci členským státům, regionům a občanům přizpůsobit se změnám ve světě, především rychlým hospodářským a sociálním změnám, restrukturalizaci a ekonomice založené na znalostech. Konkrétními problémy, které v Evropské unii vznikaly, bylo stárnutí obyvatelstva, rostoucí imigrace, nedostatek pracovních sil v klíčových odvětvích a problémy se sociální integrací. (Evropská komise, 2004)

U cíle „Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost“ již nedošlo k rozdělování na zóny, jako tomu bylo v bývalém cíli 2 programového období 2000-2006 (venkovské, městské zóny atd.). Upřednostnilo se vypracování ucelené strategie použitelné v celém regionu namísto v dřívějších malých zónách na úrovni obcí, okresů apod. Cíl byl financován prostřednictvím ERDF a ESF. (Evropská komise, 2007)

Třetím cílem regionální politiky v období 2007-2013 byla Evropská územní spolupráce. Cíl „Evropská územní spolupráce“ sloužil k posílení spolupráce na přeshraniční, nadnárodní i meziregionální úrovni. Byl doplňujícím cílem k dvěma předešlým, protože vhodné regiony jsou současně způsobilé i v rámci cíle „Konvergence“ nebo „Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost“. Financovaný byl z ERDF. Hlavním úkolem tohoto cíle bylo posílení přeshraniční spolupráce skrze společné místní a regionální iniciativy. Cíl se zaměřoval na posílení meziregionální spolupráce a výměnu zkušeností. Do tohoto cíle byly zařazeny všechny regiony v blízkosti pozemských hranic vnitřních i vnějších úrovni NUTS 3 a všechny úrovně NUTS 3 podél mořských hranic v maximální vzdálenosti 150 km od sebe. (Boháčková, I., & Hrabánková, M., 2009)

Tabulka č. 1: **Finance vynaložené na regionální politiku 2007-2013**

Cíle Regionální politiky	Vyplacené částky ČR (EUR)	Vyplacené částky v EU (EUR)
Konvergence	25,88 mld. EUR	283 mld. EUR
Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	419,09 mil. EUR	54,96 mld. EUR
Evropská územní spolupráce	389, 05 mil. EUR	8,72 mld. EUR
<b>Celkem</b>	<b>26,69 mld. EUR</b>	<b>347 mld. EUR</b>

(Zdroj: MMR, vlastní zpracování)

Jak již bylo řečeno pro nové programové období 2014-2020 byl počet cílů regionální politiky zredukován na dva: Investice pro růst a konkurenceschopnost, Evropská územní spolupráce. Rozpočet na nové období je 336 mld. EUR. Skoro polovina této částky bude využita na podporu méně rozvinutých regionů. Vznikl nový nástroj na propojení Evropy tzv. CEF, jehož cílem je urychlit investice do infrastruktury v oblasti dopravy, energetiky a informačních technologií. CEF získal rozpočet ve výši 40 mld. EUR z toho 10 mld. EUR je hrazeno z Fondu soudružnosti. (Hahn, J., 2012)

Prioritou do roku 2020 je zlepšit soudružnost mezi regionálními politikami členských zemí a evropským hospodářstvím. Nutné je též vyhnout se jakékoliv nadměrné nerovnováze při provádění mnoha programů. Regiony by měly dokazovat výši jejich zaostalosti. (L., P., Galperina, 2016)

Strategie Evropa 2020 je dokumentem nahrazujícím Lisabonskou smlouvu. Jedná se o hlavní hospodářskou reformní agendu, jejíž cíle jsou vytyčeny do roku 2020. Tato strategie vznikla jako reakce na neustále rostoucí globalizaci, hospodářskou krizi z roku 2009 či stárnutí populace. Prioritami Strategie Evropa 2020 je inteligentní a udržitelná ekonomika a sociální soudružnost. V dokumentu Strategie Evropa 2020 je též zdůrazněn velký význam politiky soudružnosti a strukturálních fondů, klíčových mechanismů k dosažení cílů Strategie Evropa 2020. Důraz je též na efektivnější využití finančních prostředků EU, než tomu bylo doposud. (Evropská komise, 2010)

Výše finančního příspěvku je jako v předešlých letech ovlivněna hospodářskou úrovní regionu. V programovém období 2014-2020 rozlišujeme tři typy regionů: méně rozvinuté regiony mající HDP než 75 % průměru EU, přechodové regiony mající HDP v rozmezí 75 – 90 % průměru EU a více rozvinuté regiony, které mají HDP vyšší než je 90% průměru EU. Peněžní prostředky, které členské státy získají, pomohou naplnit dlouhodobé cíle Strategie 2020. Regionální politika EU tak přispěje k naplnění těchto cílů Evropské unie: vytváření

pracovní míst a jejich růst díky inovacím a podpoře malých podniků, boj proti změně klimatu a energetické závislosti, snižování chudoby a sociálního vyloučení. (Evropská komise, 2014)

V roce 1988 byly vytvořeny i tzv. NUTS (Nomenklatura územních statistických jednotek), jejichž cílem bylo zabezpečit územní srovnatelnost evropských regionů podle velikosti. Klasifikace NUTS byla v roce 2003 upravena. V současné době rozlišuje pět územních statistických jednotek: NUTS 1, NUTS 2, NUTS 3, LAU1 (NUTS 4) a LAU2 (NUTS 5). Klasifikace je hierarchická. Největší územní celky jsou NUTS 1 (ČR), které se dělí na NUTS 2 a NUTS 3. LAU 1 a LAU 2 jsou nejmenšími územními celky státu, v České republice za ně považujeme okresy a obce. (ČSÚ, 2011)

Problematiku NUTS vysvětluje přehledněji následující tabulka.

Tabulka č. 2: **Značení NUTS na příkladu České republiky**

Země	NUTS 1	NUTS 2	NUT 3
Česká republika	ČR	Jihozápad	Jihočeský kraj

(Zdroj: MMR, 2006, vlastní zpracování)

Součástí regionální politiky Evropské unie je i tzv. přeshraniční spolupráce. Přeshraniční spolupráce v Evropě má své počátky již v 50. letech 20. století na nizozemsko-německé hranici, kdy vznikl první euroregion Gronau (Bronzu). Od té doby se vyvíjela a stala se významným nástrojem překonávání rozdělovacího vlivu hranice i historických křivd mezi národy. S rozvojem evropského integračního procesu se stala i významným nástrojem opravdové integrace „přímo v terénu“. Tehdy se první euroregiony začaly zabývat značným množstvím špatně umístěných investic a hledaly řešení každodenních absurdit, které vyplývaly z nekoordinovaných činností národních úřadů. (Branda, P., 2013)

V 60. a 70. letech 20. století vznikala tzv. přeshraniční regionální a místní sdružení, která se zabývala problémy a úkoly určité oblasti. Tato sdružení lze označit za neranější formu přeshraniční spolupráce. Výrazné změny nastaly v 80. a 90. letech 20. století. Vytvořil se jednotný evropský trh a k evropskému společenství se postupně začínají přibližovat země střední a východní Evropy, ve kterých se v daném období udály vnitropolitické změny, především demokratizace těchto států. Regionální politika EU začala nejprve zejména prostřednictvím iniciativy INTERREG a později prostřednictvím programu PHARE CBC (také prostřednictvím programů TACIS CBC a MEDA) výrazně urychlovat přeshraniční rozvoj a podporovat přeshraniční programy s cílem odstranit problémy, které brání evropské integraci. Právě tak byly na regionální úrovni na prakticky všech hranicích v rámci EU

a mimo EU ve všech asociovaných státech vytvořeny přeshraniční struktury působící coby dlouhodobě pracující organizace. (Verheugen, G. & Barnier, M., 2000)

Na hranicích České republiky započala opravdová spolupráce začátkem devadesátých let 20. století, kdy začaly vznikat dle vzoru starých členských zemí první euroregiony. Toto období lze označit za počátek systematické podpory přeshraniční spolupráce v Evropské unii. Nejdůležitějším nástrojem podporujícím přeshraniční spolupráci byla iniciativa INTERREG, která byla zaměřena na spolupráci na vnitřních hranicích EU a rovněž na „vnitřní část“ vnějších hranic. (Branda, P., 2013)

Především ze strany obcí ležící v pohraničí se v 90. letech 20. století začala projevovat poptávka po jakýchkoliv kontaktech přes hranice státu. Tyto první osobní kontakty mohly rozvinout myšlenku systematického rozvoje přeshraniční spolupráce včetně její institucionalizace. První euroregion na území ČR vznikl již v roce 1991 (Euroregion Nisa). Snad nejvýznamnějším stimulem pro rozvoj spolupráce v místech, kde ještě neexistovala, byla finanční podpora této spolupráce ze strany EU – z předvstupního programu PHARE CBC. (Poštolka, V., & Branda, P., 2009)

Přeshraniční spolupráce prošla velkým vývojem. V roce 1990 byla představena iniciativa INTERREG I. Tato iniciativa se zaměřila pouze na podporu přeshraniční spolupráce a jejím cílem bylo přispět ke zrychlení integrace vnitroevropských hraničních oblastí do jednotného vnitřního trhu a omezit izolaci odlehlých hraničních oblastí. INTERREG I se stal novou dimenzí strukturálních fondů, podpořil celkem 31 operačních programů, které fungovaly velmi různorodě napříč EU. Od roku 1994-1999 mluvíme o iniciativě INTERREG II, který přinesl ještě větší počet programů. V roce 2000-2006 existoval INTERREG III a v roce 2007-2013 vznikla Evropská územní spolupráce. Došlo k začlenění celé iniciativy INTERREG do samostatného cíle hlavního proudu politiky soudržnosti s názvem Evropská územní spolupráce, z evropské iniciativy se najednou stává cíl evropského společenství. (Branda, P., 2013)

Asociace evropských hraničních regionů (AEBR/AGEG) je registrovanou asociací se sídlem v Gronau v Německu. Byla založena v roce 1971 a dnes zastupuje více než 170 hraničních regionů po celé Evropě. Stanovy, přijaté 25. listopadu 1994 v italském Terstu, vymezují její cíle a úkoly. K činnostem asociace patří například realizace programů a projektů, žádosti o financování, organizace akcí zaměřených na přeshraniční problematiku, pomoc s řešením přeshraničních problémů, příprava a realizace společných opatření, poskytování informací o přeshraniční spolupráci veřejnosti i evropským politikům a úzká spolupráce s Evropskou unií a Radou Evropy. (AEBR, 2018)

Intenzita spolupráce mezi regiony v rámci přeshraniční spolupráce je různá. Regiony spolupracují na bázi neformální spolupráce nebo mají podepsanou dohodu o spolupráci. Nejčastější podobou přeshraniční spolupráce jsou tzv. euroregiony. Euroregiony nejsou vymezeny pouze administrativními jednotkami, ale též rozsahem socioekonomických interakcí. Vznikem euroregionu nevzniká nový stupeň samosprávy. Euroregiony jsou spíše koordinačními orgány zprostředkovávající kontakty. Euroregiony patří k nejvyspělejším strukturám podporující přeshraniční spolupráci. Lze je označit za velmi stabilní, neboť mají vlastní identitu, administrativu, technické i finanční zdroje a vnitřní systém rozhodování. (Poštolka, V., & Branda, P., 2009)

V současné době existuje v České republice třináct euroregionů. Euroregion Nisa-Nysa, Euroregion Labe, Euroregion Krušnohoří, Euroregion Egrensis, Euroregion Šumava, Euroregion Silva Nortica, Euroregion Bílé Karpaty, Euroregion Beskydy, Euroregion Glacencis, Euroregion Praděd, Euroregion Těšínské Slezsko, Euroregion Pomoraví, Euroregion Silesia. (ČSÚ, 2004)

Programy přeshraniční spolupráce mají výraznou přidanou hodnotu a přispívají k integraci území ve všech oblastech lidského života od budování společné infrastruktury až po spolupráci obcí, spolků, škol či kulturních institucí. (Branda, 2013)

## 2 Programové období 2007-2013 v České republice, Doprava

### 2. 1 Programové období 2007 – 2013 v ČR

V České republice bylo v období 2007 – 2013 celkem 26 operačních programů, které splňovaly cíle hospodářské, sociální politiky a politiky soudružnosti Evropské Unie. Každý operační program byl rozpracovaný do prioritních os, které představovaly hlavní směry programu. Tyto osy byly dále rozpracované do konkrétních oblastí. Oblasti podpory například vymezovaly jednotlivé intervence, hlavní aktivity, konečné příjemce a způsob realizace. Podrobnější informace o podmínkách pro potenciální příjemce finančních prostředků z operačních programů více přibližoval tzv. implementační (prováděcí) dokument či vypsání výzvy programu. (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

V rámci cíle Konvergence se jednalo o regionální operační programy a o osm tematických operačních programů. Regionální operační programy zahrnovaly všechny regiony soudružnosti s výjimkou hlavního města Prahy. Regionální operační programy byly následující: ROP NUTS II Severozápad, ROP NUTS II Severovýchod, ROP NUTS II Jihozápad, ROP NUTS II Jihovýchod, ROP NUTS II Střední Morava, ROP NUTS II Střední Čechy a ROP NUTS II Moravskoslezsko. Na cíl Konvergence Česká republika získala z rozpočtů fondů EU cca 25, 80 mld. eur. Regionální operační programy však obdržely pouze 4,66 mld. eur z této částky. Zbývající část peněz získaly tzv. tematické operační programy: OP Doprava, OP Životní prostředí, OP Podnikání a inovace, OP Výzkum a vývoj pro inovace, OP Lidské zdroje a zaměstnanost, OP Vzdělání pro konkurenceschopnost, OP Technická pomoc a Integrovaný operační program. V rámci cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost byly stanoveny dva cíle: OP Praha Konkurenceschopnost, OP Praha Adaptabilita. Česká republika obdržela celkem 0,42 mld. eur na splnění tohoto cíle. Posledním cílem regionální politiky v programovém období 2007-2013 byla Evropská územní spolupráce, která měla pomoci naplnit následující operační programy: OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko, OP Přeshraniční spolupráce ČR - Sasko, OP Přeshraniční spolupráce ČR - Rakousko, OP Přeshraniční spolupráce ČR - Polsko, OP Přeshraniční spolupráce ČR - Slovensko, OP Mezinárodní spolupráce, OP Nadnárodní spolupráce, síťový operační program ESPON 2013 a síťový operační program INTERACT II. Česká republika dostala na naplnění cíle Evropské územní spolupráce celkem 0, 39 mld. eur. (MMR, 2012)

Jak již bylo v předešlé kapitole zmíněno, operační programy vycházejí z cílů tzv. Národního strategického referenčního rámce. Každý členský stát má povinnost si takovýto



dokument na jednotlivá programová období vypracovat. Česká republika si schválila svůj strategický dokument na programového období 2007-2013 v červenci 2007. Cíle Národního strategického referenčního rámce se musejí odvíjet od cílů Evropské unie a její politiky soudružnosti. Národní strategický referenční rámce ČR, dále jen NSRR ČR, věnoval svou pozornost postavení našeho státu v Evropské unii, vývoji jeho národohospodářské ekonomiky, regionálnímu rozvoji aj. Součástí dokumentu byla i socioekonomická analýza státu a tzv. SWOT analýza. Též byly zhodnoceny výsledky programového období 2004-2006 a vytyčena strategie na období 2007-2013 s přesným popisem jednotlivých operačních programů. (MMR, 2007)

V programovém období 2007-2013 byly nejlépe propláceny projekty v Operačním programu doprava, celkem 80%. Nejhůře dopadl Operační program životní prostředí, v rámci něhož bylo proplaceno pouze 44% finančních prostředků. (Dorin-Madalin, D., 2015)

V souvislosti s tématem této diplomové práce bude pozornost věnována konkrétnímu operačnímu programu – OP Doprava. Tento program se zaměřoval především na realizaci cílů NSRR v oblasti dopravy a Dopravní politiky ČR. OP Doprava byl zaměřen na splnění priorit, jak evropského a nadregionálního významu, tak též významu regionálního v rámci Regionálních operačních programů. Řídícím orgánem bylo Ministerstvo dopravy ČR. Zprostředkujícím subjektem byl Státní fond dopravní infrastruktury. (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je tzv. zprostředkujícím subjektem Operačního programu Doprava na základě Dohody o delegování některých pravomocí a činností Řídícího orgánu OP Doprava. Z rozpočtu SFDI se využívají finanční prostředky na financování národního podílu u projektů OP Dopravy. SFDI poskytuje finanční prostředky na předfinancování projektů, které mají být financované z EU a provádí monitoring a kontroly v oblasti financování projektů dopravy z fondů EU. Začlenění SFDI do implementační struktury OP Dopravy 2007-2013 přispělo k zjednodušení a zrychlení systému proplácení prostředků EU. Lépe se čerpaly peněžní prostředky a snadněji se dodržovaly lhůty splatnosti faktur. (SFDI, 2000)

OP Doprava je spolufinancovaný z Evropského fondu pro regionální rozvoj a z Fondu soudružnosti. Konečné znění Operačního programu doprava bylo schváleno vládou České republiky 15. listopadu 2006. (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

Globálním cílem OP Doprava je zlepšení dopravní dostupnosti ve všech druzích dopravy: železniční, silniční (v majetku státu, tj. silnice I. třídy, rychlostní silnice a dálnice),

vnitrozemské vodní, multimodální a investicemi do ekologické městské dopravy. Prioritní osy OP Doprava jsou uvedeny v následující tabulce. (MMR, 2006)

Tabulka č. 3: **Prioritní osy OP Doprava ČR (2007-2013)**

Prioritní osa č. 1	Modernizace železniční sítě TEN -T
Prioritní osa č. 2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN -T
Prioritní osa č. 3	Modernizace železniční sítě mimo TEN -T
Prioritní osa č. 4	Modernizace silnic I. Třídy mimo TEN -T
Prioritní osa č. 5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. města Prahy
Prioritní osa č. 6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy
Prioritní osa č. 7	Technická pomoc

(Zdroj: MD ČR, vlastní zpracování)

Stěžejními prioritními osami pro tuto diplomovou práci jsou prioritní osy č. 2 a č. 4, kterým bude nyní věnována pozornost. V rámci prioritní osy č. 2 byly podporovány následující aktivity: pokračování ve výstavbě dalších úseků sítě TEN-T, modernizace a zkapacitnění již provozovaných úseků dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy sítě TEN-T, realizace technických opatření vedoucí k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a ke zvýšení bezpečnosti, realizace infrastruktury vedoucí ke zlepšení dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu. V souvislosti s prioritní osou č. 4 se kladl důraz na modernizaci a odstraňování závad na silnicích I. třídy, budování obchvatů a zklidňování dopravy v obydlené zástavbě, postupnou implementaci telematických systémů silnic I. třídy, zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech, investiční akce na podporu bezpečnosti, realizace technických opatření k zlepšení a k ochraně životního prostředí. (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

Regionální konkurenceschopnost, produktivita a ekonomický rozvoj jsou pozitivně a silně ovlivněny infrastrukturou: dopravou a telekomunikačními sítěmi. Dopravní systém je nezbytný pro regionální ekonomický rozvoj, snižování času stráveného cestováním a produkce nákladů, zvyšování konkurenceschopnosti, lepší přístup zákazníků, pracujících

a obchodních aktivit na trhu. Kvalitní doprava zvyšuje pravděpodobnost přítomnosti investorů v regionu. Napříč Evropou existují v kvalitě infrastruktury výrazné rozdíly a to především v těchto parametrech: v hustotě dálnic, dopravní nehodovosti a úmrtí, v porovnání nízké a vysoké rychlosti, v propojení městských center dopravní sítě. (Bucur, I., A. & Stangaciu, O., A., 2012)

Jak uvedla Klára Dostálová, současná ministryně pro místní rozvoj, je rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury základním předpokladem pro regionální rozvoj, neboť první otázku, kterou položí zahraniční investoři, je kvalita dopravní sítě v dané zemi. (Slováček, P., 2016)

Programové období 2007 -2013 v České republice bylo dle projektových organizátorů prostředím plným problémů a to především ve fázi sestavení rozpočtu pro projektovou podporu a během projektu ve fázi implementace. Komplikace se objevovaly i ve zpracování projektové žádosti a příloh, v systému monitoringu, v nákladech na administrativu, v deadlinech na vyhodnocení projektové aplikace a pro vyhodnocení monitoringů. (Košťálová, K., Tetřevová, L., & Paták, M., 2015)

Problémem v projektech financovaných z Evropské unie je především krátkodobost a nedostatečná transparentnost ve veřejných zakázkách, které vedou k přerušení plateb. Komplikace v administrativě a složitý implementační systém způsobuje pomalé využívání prostředků z fondů. (Dorin-Madalin, D., 2015)

Pod cíl Konvergence, který je financovaný z Evropského fondu regionálního rozvoje, patřil i Regionální operační program NUTS II Jihozápad. Tento operační program získal 13,3% z celkové alokace pro všechny ROPy. Globálním cílem programu bylo zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity regionu a životní úrovně obyvatelstva. K specifickým cílům programu patřilo zlepšení dopravní dostupnosti, stabilizace venkova a efektivní využití potenciálu území. V souvislosti se zaměřením na dopravu lze vytyčit tyto definované prioritní cíle: modernizace regionální silniční sítě, rozvoj infrastruktury pro veřejnou dopravu, modernizace parku veřejné dopravy, rozvoj regionálních letišť a rozvoj místních komunikací. V oblasti silniční dopravy kladl ROP Jihozápad důraz na výstavbu a rekonstrukci silnic 2. a 3. tříd. V Jihočeském kraji byly financované programy z oblasti dopravy též z OP přeshraniční spolupráce ČR- Rakousko a z OP přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko, které poskytly finanční prostředky s cílem zvýšit dopravní dostupnost regionů. Jednalo se o stavby a rekonstrukce silnic III. třídy (Chvojková, A. & Květoň, V., 2007)

Pro Jihočeský kraj a jeho konkurenceschopnost je zlepšení dopravní infrastruktury stěžejní. Z tohoto důvodu byla jednou z prioritních os dokumentu Strategie programu Jihočeského kraje pro období 2007-2013 i osa zaměřující se na dopravní infrastrukturu.

Prioritní osa dopravní infrastruktura měla za svůj strategický cíl zlepšení stávajícího stavu a budování nové dopravní a technické infrastruktury, zlepšení podmínek dopravy a dopravní obslužnosti. Jihočeský kraj se vyznačuje relativně výhodnou dopravní polohou a přirozenou existencí evropských dopravních tras, které představují nevyužitý potenciál pro další rozvoj všech druhů dopravy. Zásadním problémem je napojení regionální a místní silniční sítě na nadřazenou dopravní síť a dostupnost rozvojových území a ploch. Jako zásadní pro rozvoj celého kraje se jeví urychlení tempa dostavby dálnice D3 a výstavba obchvatů měst a obcí, tedy silnic II. a III. tříd. (Jihočeský kraj, 2007)

Jihočeský kraj má své gesci správu silnic II. a III. třídy. Na jejich modernizaci a výstavbu využíval v programovém období 07-13 evropské peněžní prostředky z ROP Jihozápad. P. ROP Jihozápad vypisoval každý rok tzv. výzvy k předkládání žádostí o podporu projektu, které vyzývaly žadatele, aby si zažádali o podporu projektu, a též definovaly aktuálně platnou šíři oblasti podpory. Pro programové období 2014 – 2020 se vypisování výzev zrušilo. (ROP Jihozápad, 2017)

Současná ministryně pro místní rozvoj, Klára Dostálová, poukázala na to, že peníze z evropských zdrojů jsou pro kraje velmi důležité. Bez těchto peněžních prostředků by kraje nedokázaly spravovat silnice 2. a 3. tříd, neboť kraje dostaly do správy tyto silnice, avšak peněžní částky od státu se pro kraje nezvýšily. Paní ministryně je též toho názoru, že je potřeba schválit novou legislativu, která by napomohla urychlit výstavbu veřejně prospěšných staveb. (Slováček, P., 2016)

## 2. 2 Doprava, Dopravní politika České republiky

Na počátku této části je potřeba si přesně definovat, co je to pozemní komunikace a jak je dělíme. Dle zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích je „*pozemní komunikace dopravní cesta určená k užití silničními vozidly, chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a bezpečnosti*“. Jelikož se tato práce zaměřuje i na podporu výstavby dálnic, je potřebné si dálnici definovat. „*Dálnice je pozemní 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. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.*“ Pozemní komunikace patřící do vlastnictví státu patří do gesce Ministerstva dopravy ČR, které zřídilo státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic. Podle údajů Ředitelství silnic a dálnic máme v České republice 1228,163 km dálnic (stav k 1. 1. 2015). Od roku 1989 se zvětšila délka českých dálnic o cca 500 km. Počet kilometrů dálnic v České republice je výrazně nižší oproti vyspělým zemím Evropy. (ŘSD, 2015)

V České republice chybí vybudovat většinu páteřní infrastruktury silniční sítě. Na počátku programového období bylo v České republice v provozu pouze 44% z plánové délky silniční sítě, 10 % délky bylo v realizaci. Stav silnic se zhoršuje s narůstajícím provozem a klesající údržbou. Ve srovnání provedeném Ministerstvem dopravy ČR byly na počátku období 2007-2013 v nejhorsím stavu silnice ve Zlínském, Karlovarském a Jihočeském kraji a to především v důsledku absence dálnice. Těž chybí obchvaty měst a obcí. (MD, 2007)

Kvalitní dopravní infrastruktura patří ke klíčovým prioritám posilujícím konkurenceschopnost české ekonomiky. Význam kvalitní dopravní infrastruktury je jednoznačný, odstraňuje bariéry obchodu, má pozitivní vliv na flexibilitu práce a na časovou náročnost dopravy. Užitek, který kvalitní dopravní síť pro společnost přináší, je nemalý. Například za programové období 2007-2013 se vystavělo v České republice více než 245,5 km silnic státního významu (dálnic a rychlostních silnic). (Euro, 2015)

Byly podporovány především aktivity spojené s výstavbou dalších úseku sítě TEN-T (transevropské dopravní sítě), modernizací a zkapacitněním již provozovaných úseků. Důraz byl též kladen na investice vedoucí ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu a k minimalizaci negativních vlivů staveb na životní prostředí. (Chvojková, Květoň, 2007)

Během výstavby či modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy musí dojít ke splnění kritéria minimální výnosnosti 5,5%. Výše uvedené kritérium je stěžejní pro stavby

spolufinancované ze zdrojů EU a úvěrů EIB (Evropské investiční banky). Takovéto zpracování hodnocení ekonomické efektivity je povinnou součástí žádostí o poskytnutí dotací z fondů EU. (Čihák M. a kol., 2013)

Dne 13. července 2005 byl vládou přijat dokument Dopravní politika 2005-2013. „Vizemi tohoto dokumentu bylo zajistit takovou vybavenost území dopravní infrastrukturou, která bude v maximální míře uspokojovat zvyšující se požadavky na mobilitu osob i zboží v rámci ČR i EU s ohledem na rovnoměrné napojení všech regionů a na udržitelný rozvoj, a která bude v konečném důsledku zajišťovat a vytvářet podmínky pro konkurenceschopnost ČR na straně jedné a zajistí v rámci potřeb EU tranzitní dopravu přes teritorium ČR pro rozvoj hospodářství EU na straně druhé. Toto vše v rámci možností vynakládaných finančních prostředků na potřebné investice do dopravních sítí.“ Prioritami Dopravní politiky ČR na léta 2005-2013 bylo zajištění rovných podmínek na dopravním trhu, zajištění kvalitní dopravní infrastruktury, zajištění financování dopravního sektoru, zvýšení bezpečnosti dopravy, podpora rozvoje dopravy v regionech. (MD, 2006)

Česká republika má díky své poloze v Evropě předpoklady využít svou polohu k vybudování dobré dopravní dostupnosti a infrastruktury. Podmínkou jsou však kvalitní dopravní sítě s ohledem na požadavky udržitelného rozvoje. Síť železnic i silnic je velmi hustá, avšak kvalita je velmi nízká. Doprava je důležitým faktorem pro domácí ekonomiku a její význam se navýšil po vstupu do EU. Jak uvádí Ministerstvo dopravy: „ HDP na obyvatele ČR dosáhl v roce 2005 17426 v paritě kupní síly a tato úroveň odpovídá 73 % úrovně EU-25. Meziroční nárůst české ekonomiky v roce 2005 dosáhl 6,1 %, přičemž za 4. čtvrtletí 2005 dosáhl historicky nejvyšší hodnoty 6,9 %. Rovněž v ostatních nových členských státech dochází k ekonomickému růstu, který s sebou nese vyšší poptávku po dopravě.“ (Ministerstvo dopravy ČR, 2007)

V roce 2011 byl zveřejněn dokument Evropské unie „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“, který formuluje vizi Evropské unie do roku 2050. Mezi myšlenky výše zmíněného plánu patří nutnost najít nové alternativy pohonu dopravních prostředků, neboť zásoby nynějšího zdroje-ropy se pomalu ztrácejí. Další vizí EU je snížit emise skleníkových plynů o 80%., dokončit TEN-T a zajistit financování z veřejných a soukromých zdrojů. (Evropská komise, 2014)

Především financování z evropských fondů je pro český stát velmi důležité, neboť i finance z evropských fondů patří do veřejných rozpočtů státu. Projekty dopravní infrastruktury, jejichž cílem je nejen snižovat regionální disparity, ale i posílení konkurenceschopnosti celé EU, jsou jednoznačnými prioritami financovanými právě

z evropských fondů. Evropskými finančními nástroji v oblasti dopravy dle strategického dokumentu Dopravní politika jsou (MDČR, 2013):

- *CEF (základní) – podpora rozvoje dopravní infrastruktury železniční a vodní dopravy na hlavní síti TEN-T*
- *CEF (kohezní) – podpora rozvoje dopravní infrastruktury železniční a vodní dopravy na hlavní síti TEN-T a přeshraničních úseků silniční infrastruktury na hlavní síti TENT*
- *Fond soudržnosti – podpora rozvoje dopravní infrastruktury na síti TEN-T (v případě železniční infrastruktury i mimo síť TEN-T), podpora opatření na podporu multimodálního přístupu v dopravě a opatření na podporu udržitelné městské mobility (včetně MHD)*
- *ERDF – opatření na dopravní infrastrukturu v regionech a mimo síť TEN-T*

Dne 11. května 2015 schválila Evropská komise Operační program doprava pro období 2014-2020. Česká republika může z evropských fondů čerpat až 125 miliard korun na rozvoj silniční a železniční infrastruktury. Jak uvedl ministr dopravy Dan Ťok, Česká republika bude nejvíce investovat do výstavby páteří dálniční sítě například do R35 spojující Hradec Králové a Olomouc, Pražský okruh, dálnici D3 a D11. (Ministerstvo dopravy ČR, 2015).

Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 navazuje bezprostředně na dopravní politiku předešlého programového období 2007-2013. Dopravní politika je strategický dokument, který vystihuje střednědobé a dlouhodobé vize dopravy České republiky a vychází nejen z vyhodnocení dopravní politiky z předešlého období, ale též z průřezových dokumentů na národní a evropské úrovni, kterými jsou například Strategie Evropa 2020, Národní program reforem a evropská politika soudružnosti. K významným dokumentům také patří Bílá kniha, na kterou navazuje se svými cíli Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T), která je hlavním evropským nástrojem pro rozvoj dopravní infrastruktury v EU. Hlavním cílem dopravní politiky je: „*vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.*“ (MDČR, 2013, str. 10)

Oproti předešlému programovému období se klade větší důraz na podporu udržitelných forem dopravy a na snižování negativních dopadů na životní prostředí a na tzv. ekologickou dopravu. (OPD, 2015) Hlavním cílem je tedy minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Je potřeba minimalizovat hluk vhodnými opatřeními na

dopravní infrastruktury, zvyšovat podíl nízko-emisní nákladní dopravy, snižovat závislost dopravy na palivech fosilního charakteru a podporovat důležité úkony spojené s odstraněním negativních vlivů dopravy na životní prostředí České republiky. (MDČR, 2013)

Každá výstavba nové dálnice je spojena s problémy, které mají dopad na životní prostředí. Mezi tyto problémy patří zabránění zemědělské půdy, lesní půdy a fragmentace krajiny. Na druhou stranu všechny projekty silniční výstavby musí splnit kritéria EIA (Vyhodnocení vlivů na životní prostředí). (Čihák, M. a kol., 2013)

Již přes několik let se intenzivně debatuje o vztahu mezi dopravní infrastrukturou a regionální rovností. Někteří vědci mluví o pozitivní, jiní o negativním vztahu. Jak se uvádí v článku „*Transport-Regional Equity Issue revisited*“ je určení takového vztahu komplikované, neboť existují rozdílné metodologické studie. Na základě případové studie – „*Minas Gerais*“ je zlepšení dopravní infrastruktury mezi chudými regiony bezvýznamné. Na druhou stranu jestliže selepší infrastruktura pouze u bohatých regionů, dojde k nerovnoměrnému, až zbytečně vysokému vzrůstu příjmu regionu. V případě pokud by se vylepšila infrastruktura mezi bohatým a chudým regionem mohlo by se docílit regionální rovnováhy. Z toho plyne, že doprava může napomoci k redukci interregionálních obchodních bariér. (de Almeida a kol., 2010)



## 3 Projektový management – projekt a jeho realizace, rizika, projekty EU

### 3. 1 Projektový management

Projektový management je pojem, který se používá od 80. let 20. století. Počátky projektového řízení lze spatřit již dávno před naším letopočtem a to v souvislosti s architektonickými díly – náčrt, postupy stavby, to vše je součástí projektu. Od 30. let do 50. let 20. století mluvíme o tzv. „nulovém stupni projektového řízení“. Dosažení cílů projektu bylo v této době důležitější než efektivita projektu. V této době vznikají první velké projekty financované státem a s tím souvisí i objevující se velké problémy při formulaci veřejných cílů, s interakcemi mezi institucemi, vícekritériální analýzou či řízením vztahů s dodavateli. V roce 1948 byl vydán vládou Velké Británie Zákon o rozvoji zámoří, jehož cílem bylo zvládnout socioekonomický rozvoj těchto území prostřednictvím projektů. Došlo k obohacení projektového řízení o další dimenze, zohlednila se sociokulturní data a došlo k interakci mezi makroekonomickým plánováním a místním rozvojem. V roce 1969 byl v USA založen Institut projektového managementu, jehož cílem bylo sdílení zkušeností s řízením projektů mezi členy institutu. Postupně se vytváří specifická identita pro subjekty odpovědné za projekty. (Garel, G., 2013)

Projektový management lze chápat jako nadstavbu managementu jednotlivých projektů. Projektový management je využíván pro realizaci jedinečných skokových změn. Součástí projektového managementu je proces projektového plánování, jehož hlavním úkolem je stanovení cílů projektu a cest vedoucích k dosažení tohoto cíle. Proces plánování projektu představuje vytváření, upravování, aktualizaci dlouhodobých, střednědobých a krátkodobých implementačních plánů, které obsahují časový plán, matici odpovědnosti, plán zdrojů a nákladů, plán kontrolních procedur a plán rizik. (Dolanský, V. et al., 1996)

Projektový management lze charakterizovat jako unikátní a někdy vysoce komplexní procesy, ve kterých implementace projektu vyžaduje specifické manažerské techniky. Projektový management a jeho význam se značně rozvinul v 90. letech 20. století. Projektové řízení bylo chápáno jako jakýsi organizační mód, systém předvídání a racionalizace dočasných kolektivních iniciativ. Existuje koncepce tohoto jevu, neexistuje však jednotná teorie řízení projektů. Integrovat projektové řízení do tradičních manažerských disciplín je složité. Osoby zodpovědné za vedení projektu získají funkci vedoucího pouze dočasně. Měli by to být profesionálové s obchodními dovednostmi nikoliv se zkušenostmi z projektů.

Projektové řízení má vlastní soubor znalostí, pojmů, organizací, metodik a směrů myšlení. (Garel, G., 2013)

### 3. 2 Projekt – definice, realizace, rizika

Projekt lze definovat jako soubor činností s jasným cílem, který je omezen časem, financemi a dalšími zdroji. Lze jej jednoduše označit za řízený proces změny. *Na základě směrnice ISO 10006 odst. 3.1 je projekt označován jako jedinečný proces sestávající z řady koordinovaných a řízených činností s daty zahájení a ukončení, činnosti jsou prováděny pro dosažení cíle, který vyhovuje specifickým požadavkům, včetně omezení daným časem, náklady a zdroji.* (Bendová, K., 2012)

Pro projekty je též charakteristické, že jsou nástrojem ke změně. Jsou nerutinní a jedinečné, složené vzájemně propojených aktivit. Projekty jsou realizovány lidmi, kteří spolu za normálních okolností běžně nepracují. Jsou dočasné, mají zřetelně stanovený konec a začátek, často jsou riskantní a plné nejistoty. (Marek, D. & Kantor, T., 2009)

Projektové řízení je používání znalostí, dovedností, metod a nástrojů k tomu, aby byly projekty úspěšné. Řízení projektu lze rozdělit do čtyř fází: zahájení projektu, plánování projektu, realizace projektu a ukončení projektu. Zadání projektu by mělo být písemné. V rámci fáze plánování dochází k popisu jaké lidské, finanční a další zdroje budou potřeba a kdy, tak aby došlo k naplnění cíle. Součástí plánování je též stanovení pravidel projektu. V průběhu realizace projektu se vykonává naplánovaná práce. Manažer projektu koordinuje tým, sleduje a vyhodnocuje průběh a sleduje, zda projekt směřuje k naplnění cíle. V konečné fázi, ukončení projektu, se projekt uzavírá po finanční a administrativní stránce a vyhodnocuje se projekt. (Doležal, J. & Krátký, J., 2017)

Cíl projektu je jakýsi komplexní výsledek, kterého chtějí jeho realizátoři dosáhnout a je podstatnou součástí každého projektu. Lze jej označit jako klíčový faktor úspěšného projektového řízení. Z cíle projektu vycházejí veškeré akce konané v projektu a má též podstatný vliv na hodnocení úspěšnosti projektu. Cíl musí být definován jednoznačně, srozumitelně, musí být projednaný na mnoha zasedáních za účelem odstranění potenciálních komplikací, které by souvisely s jeho naplněním. Cíl je též základem smluv o realizaci a ukončení projektu. Stanovit si cíl není jednoduché a to především v důsledku odlišných postojů, zkušeností a znalostí tvůrců projektu. Nutné je si uvědomit, že jakýkoliv projekt, který nemá stanovený přesný, měřitelný cíl je nerealizovatelný. Přesný popis, jak by měl cíl vypadat, vystihuje zkratka SMART. SMART je zkratka, která představuje tyto vlastnosti

projektu: specifický, měřitelný, akceptovatelný, realizovatelný, načasovaný a sjednocený. Při definování cíle se používají kvantitativní parametry, číselné hodnoty a rozměry. (Bendová, K., 2012)

Nutné je si však uvědomit, že cíl projektu není jeho přínosem. Přínosy, užitky, projektu se mohou dostavit až s časovým odstupem po úspěšném naplnění cíle projektu. Přínosy projektu jsou obvykle důvodem realizace projektu. Přínosy lze označit také za benefity. (Doležal, J. & Krátký, J., 2017)

Při vytváření projektu je stěžejní tzv. trojrozměrný cíl projektu, který slouží k popisu vztahů mezi časem, náklady a cílem. Základem je, co nejvíce minimalizovat náklady a cíle co nejvíce maximalizovat. (Bendová, K., 2012)

Takovýto tradiční pohled na úspěšnost projektu tzv. trojitě omezení (rozsah, termín, cena) není jednoznačné. Definování úspěchu projektu závisí na perspektivě zúčastněných stran, typu projektu, časové perspektivě a organizaci. Každý projekt je jedinečný a nepředvídatelný. Úspěšnost projektu se dá zhodnotit až po ukončení projektu či až po několika měsících či letech. (Besteiro, E., N., 2015)

Projekt je ovlivňován mnoha faktory. Stěžejní jsou vždy faktory lidské. Vždy je nutné vědět, jaké dopady bude mít realizovatelný projekt a koho realizace projektu zasáhne a to jak v pozitivním, tak i v negativním smyslu. Subjekty ovlivňující projekt rozlišujeme na primární a sekundární. Mezi primární subjekty lze zařadit vlastníky projektu, investory, projektové týmy, zaměstnance. Sekundárními subjekty jsou veřejnost, konkurence, samospráva, vláda a spolky. V souvislosti s projektem je nutné zpracovat analýzu tzv. zainteresovaných stran neboli stakeholders (organizace, lidé, prostory, jiné projekty). Cílem této analýzy je zhodnocení vlivu projektu na veškeré dotčené subjekty. (Bendová, K., 2012)

Podle výsledků výzkumu, zveřejněném v článku „*Success Factors in Project Management*“, jsou kritéria úspěšnosti projektu dělena do několika skupin. První skupinou jsou manažerské schopnosti. Schopnost komunikovat, definovat harmonogram, přijmout návrhy projektu, nést roli a odpovědnost, definovat cíle, dohlížet na kvalifikaci členů týmů, to vše je podmínkou k úspěšnému projektu. Druhou skupinu tvoří kritické faktory úspěchu, mezi které patří definování rozsahu projektu, stanovení termínu, plánování a plnění rozpočtu. Další skupinou je skupina monitoringu a kontroly, ve které je zdůrazněn význam variací rozpočtu, změn termínu a určení odchylek. Poslední skupinu tvoří získané poznatky z komunikace mezi aktéry projektu či z projektové dokumentace. (Besteiro, E., N., 2015)

K řízení projektů byl vytvořen tzv. koncepční systém řízení projektů, který zahrnuje osvědčené postupy projektového řízení. Každý projekt musí mít svá kritéria, která musí být

srozumitelná, měřitelná a jednoznačná. Kritéria úspěšnosti projektu jsou odlišné pro jednotlivé skupiny subjektů projektu. Opakem kritérií úspěšnosti jsou kritéria neúspěšnosti, které je důležité neopomenout. Mezi kritéria neúspěšnosti patří například překročení termínu a nákladů, nedosažení plánované kvality, negativní vliv na životní prostředí, znesváření zainteresovaných stran. (Bendová, K., 2012)

Kritické faktory úspěchu projektu byly poprvé definovány v roce 1979 Johnem F. Rachartem. Ten vytyčil čtyři základní kritéria úspěšnosti: časové kritérium (včas), nákladové kritérium (náklady nepřesahují plánovaný rozpočet), kritérium účinnosti (všechny původně stanovené cíle splněny) a spokojenost zákazníků (pro které byl projekt určen). V dnešní době využíváme tzv. hodnocení úspěšnosti projektu. Jedná se o kombinaci kritických faktorů úspěchu a kritérií pro měření úspěšnosti projektu. Tyto kritické faktory úspěchu jsou relevantní pro projekty financované z fondů EU. Jedná se o tyto faktory: „*jurisdikce vedoucího projektu, podpora zadavatele, jasnost cílů projektu, podpora vrcholného vedení, kompetence členů týmu, motivace, efektivní komunikace mezi zúčastněnými stranami, kvalita subdodavatelů, přesnost při dokumentaci a archivaci informací o projektu, efektivní koordinace projektových aktivit, dodržování pravidel a postupů stanovených zadavatelem, systematické řízení realizace projektu, přístup k organizačním zdrojům, plánování SMART, kompetence a přiměřená podpora externích konzultantů.*“ U projektů infrastruktury s evropským financováním se vyžadují terénní studie a analýzy. (Alexandrova, M. & Ivanova, L., 2012)

Aby byl projekt úspěšný, je nutné vytvořit tzv. projektový cyklus, který lze označit za jakousi šablonu, podle níž se bude projekt vytvářet. Mluvíme o tzv. metodické pomůcce. Projektový cyklus nedefinuje pouze jednotlivé fáze projektu, ale též i různé aktéry, kteří se na procesu podílejí a způsoby rozhodování, kterých se užívá. Projektový cyklus má šest fází: identifikace a formulace záměru, příprava projektu a jeho formulace, posouzení a schválení, vyjednávání a financování, implementace a monitoring, hodnocení. (Marek, D. & Kantor, T., 2009)

Projektové řízení je souborem metodik k efektivnímu plánování a realizaci projektů. Jedná se o soubor osvědčených postupů, které se osvědčily, nejedná se o pevně dané postupy. Principy projektového řízení jsou týmová spolupráce a systematický přístup. V rámci projektového řízení se pracuje tzv. živými dokumenty. (Bendová, K., 2012)

Každý projekt má své fáze, které je potřeba dodržet s cílem úspěšného naplnění konečného cíle projektu. Fázemi projektu jsou předprojektová část, projektová část,

poprojektová část. Během projektu vždy platí, že čas jsou peníze a efektivní řízení času je základem úspěchu. (Bendová, K., 2012)

Jednou ze stěžejních částí každého projektu je jeho monitoring a hodnocení. Monitoring projektu probíhá v průběhu projektu i po jeho skončení. Hlavním úkolem monitoringu je sledování průběhu projektu, porovnávání současné situace s naplánovanými cíli. (JVMPIC, 2017)

V průběhu projektu se užívá nespočetné množství metod, technik, nástrojů a postupů. K nejznámějším z nich patří například Studie příležitostí (Opportunity studies), jejíž podstata spočívá v nalezení a analyzování příležitostí před zahájením projektu, které by mohly být přínosem především z ekonomického hlediska. Studie příležitostí má odpověď na otázku, zda je vhodná doba na návrh a realizaci zamýšleného projektu. (Bendová, K., 2012)

Studie proveditelnosti (Feasibility studies) slouží k posouzení životaschopnosti navrhovaného projektu, zda je možné ho technicky zrealizovat, a zda je nákladová náročnost akceptovatelná a projekt bude ziskový. Vždy je nutné posoudit všechny realizační alternativy a poskytnout veškeré podklady pro samotné investiční rozhodnutí a to především při projektech investiční povahy. Studie ekonomické proveditelnosti projektu je v České republice vyžadována za účelem zjistit, zda je o daný projekt na trhu zájem. (Marek, D. & Kantor, T. 2009)

Logický rámec je povinnou částí projektové dokumentace předkládané k získání dotace z EU. Work breakdown structure (WBS) je nástroj sloužící k rozdělení dekompozice projektu na menší části. Cílem WBS je strukturalizovat a hierarchizovat a racionalizovat projektové úkoly do přehledné podoby. WBS využívá dva druhy zobrazení - funkční či grafické. Earned Value Management (řízení dosažené hodnoty) dohlíží na dodržení termínů v kombinaci s čerpáním nákladů. (Bendová, K., 2012)

### 3.3 Projekty EU

Současné době na půdě strukturální politiky EU rozlišuje dva základní typy projektů, projekty investiční a projekty neinvestiční. Projekty investiční jsou tzv. tvrdé projekty a primárně se zaměřují na pořízení investičního majetku, který slouží k realizaci vstupů a výstupů a k naplňování cílů projektu. Investiční projekty jsou financované z Evropského fondu regionálního rozvoje. Neinvestiční projekty jsou označovány jako projekty měkké a jsou financované z Evropského sociálního fondu. Výsledky investiční projektů se projeví až na konci projektu, kdežto u neinvestičních se projeví už v průběhu. V období 2007-2013 fungovalo tzv. křížové financování v programech financovaných z ERDF. Křížové financování lze uplatnit do 10 % celkových uznatelných výdajů projektu. Většinou se jedná o nákup finančně náročnějšího vybavení. Právní předpisy upravující čerpání prostředků z fondů EU v České republice jsou Smlouva o fungování EU článek 87 a Zákon o ochraně hospodářské soutěže č. 143/2000 Sb., ve znění zákona č. 361/2005 Sb. (Marek, D. & Kantor, T., 2009)

V rámci projektů financovaných z fondů EU existují tzv. společné podmínky pro programy, které musejí být dodrženy. Každý projekt musí být všeobecně užitečný a efektivní. Nápad jakéhokoliv projektu musí obsahovat znaky/parametry konkrétního operačního programu. Každý program má přesné datum ukončení. Projekty financované z EU musí mít vždy projektovou kostru, musí být realizovatelné a musí být vytvořen odhad nákladů a projektový rozpočet. Takovéto znaky jsou velmi podobné podnikatelskému plánu. Všechny projekty se vyhodnocují na základě kritérií, která rozdělujeme do dvou skupin, na statická a dynamická. Neměnná (statická) kritéria zvažují především cash flows. Uvažují časově omezeně a v principu nepracují s riziky. Na druhou stranu dynamická kritéria počítají s cash flow a berou v úvahu životnost projektu a prodělaný zisk. (Čámská, D., 2012)

Projekty financované z fondů Evropské unie jsou jedinečným typem projektů, realizovaných po celé Evropě. Evropská komise stanovuje stejná pravidla pro všechny členské státy. Vlivy a výsledky jednotlivých projektů se odlišují, některé země mají s projekty velké zkušenosti, jiné tápou a hledají nejvhodnější cesty. Práci jim usnadňují vypracované dokumenty jako Národní rozvojový plán, Národní strategický referenční rámec, které mají technickou perspektivu a jsou užitečné pro poskytování přímých pokynů pro místní správy založené na analýze makroekonomických systémů. Jsou tak důležitými nástroji vyvinutými konkrétně pro každou členskou zemi v souladu s cíli Evropské unie. Projekty financované evropskými fondy jsou zvláštním typem, mají specifické charakteristiky a potřebují též

přizpůsobený typ řízení. Komplikace, které se však momentálně v takovýchto projektech objevují, není málo. Ve fázi žádosti o finance se jedná o složitou byrokracii. V prostředí manažerských týmů chybějí scénáře a opatření, které by v průběhu fáze plánování zvažovaly vývoj směnného kurzu a úrokové sazby. Problémem je též nedostatek vlastních zdrojů na projekt, který způsobí obtíže v situaci, kdy se proplácení dotací opozdí. Z tohoto důvodu by bylo vhodné mít více alternativní zdrojů. (Muresan, I. & Crisan, E., 2013)

Projekt je dokončen, jestliže jsou splněny cíle a zájmy investorů. Projekty mají různý rozsah a různé cíle. Existují projekty větší, ale též i projekty menšího charakteru. Některé projekty trvají několik měsíců, jiné trvají několik let. Projekty, financované ze strukturálních fondů, musí splňovat formální záležitosti a být v souladu s podmínkami programu. Projekt tedy musí přispívat k naplnění cíle programu. (Marek, D. & Kantor, T., 2009)

Stěžejní je monitoring finanční pomoci ze strukturálních fondů EU na centrální úrovni. Ten je základním zdrojem informací, které jsou potřebné k řízení, koordinaci a k tvorbě pravidelných monitorovacích zpráv, analýz o realizaci Národního strategického rámce pro ministerstva, orgány Evropské komise, vládu ČR i pro veřejnost. K aktuálně platným dokumentům v oblasti monitoringu patří Monitorování finančního pokroku, Monitorování věcného pokroku, Monitorování horizontálních témat a Monitorování efektivnosti systémů. Monitorování finančního pokroku lze chápat jako nástroj ke sledování finančních toků v rámci projektového cyklu. Skrze tento dokument se vykazuje na centrální úrovni naplňování realizace NSSR Evropské komisi, vládě i veřejnosti. Monitorování věcného pokroku souvisí s věcnou podstatou cíle projektu a umožňuje sledování shody mezi cílem a současným stavem skrze měřitelné indikátory. V rámci Monitorování horizontálních témat je hlavním cílem zkoumat, zda projekty nezaměřené na životní prostředí jej nepoškozují a neničí jej. (MMR, 2012)

Monitorovací zprávy podává příjemce dotace elektronicky. *Žadatel má povinnost plnit závazné ukazatele v takovém rozsahu a termínu, ke kterému se zavázal v podmínkách. Pakliže nebude dosaženo cílových hodnot závazných ukazatelů ve stanoveném termínu, hrozí žadateli sankce.* (JVMPIC, 2017)

## Cíl práce

Cílem diplomové práce je analýza využití finančních zdrojů z fondů Evropské unie k výstavbě silnic a dálnic v Jihočeském kraji v programovém období 2007-2013. Práce ověřuje výzkumnou otázku, zda byly finanční prostředky z Evropské unie čerpány efektivně, a zda ovlivnily růst a rozvoj regionu. Dílčím cílem práce je popsat jednotlivé realizované projekty zaměřené na výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji, zanalyzovat je a též provést analýzu finančních prostředků, které byly na dané projekty využity a tím zhodnotit úspěšné či neúspěšné čerpání financí z EU v souladu se strategickými cíli v programovém období 2007-2013. Dalším dílčím cílem je vyhodnocení vlivu uskutečněných projektů na rozvoj kraje a nastínění potenciálního vývoje využívání finančních prostředků z fondů EU v programovém období 2014-2020.

## Metodika práce

K vypracování diplomové práce byly nejprve prostudovány informace a data z odborné literatury týkající se Evropské unie, Regionální politiky, Evropských strukturálních a investičních fondů a Projektového managementu. Další potřebné informace byly získány z oficiálních webových stránek veřejných institucí – Ředitelství silnic a dálnic, Ministerstvo dopravy ČR, Jihočeského kraje a Evropské unie. Literární rešerše vychází z českých i zahraničních zdrojů. Zahraniční zdroje jsou tvořeny převážně impaktovanými odbornými články. Teoretická část vysvětluje základní podstaty regionální politiky EU, vymezuje pojmy doprava, silniční komunikace, dopravní politika EU, programové období 2007-2013, projektový management a problematiku projektů financovaných Evropskou unií.

K vypracování praktické části diplomové práce, která je kvalitativní povahy<sup>3</sup> bylo potřeba získat velké množství dat. Ke zpracování získaných dat byla především využita sekundární analýza. Sekundární analýza dat představuje další využívání již známých údajů. (Reichel, J., 2009). Jedná se o reanalýzu již použitého materiálu. Pracuje se s primárními daty (datové soubory) a též s tzv. kondenzovanými daty (např. tabulky). Jedná se o snahu zpracovat data odlišným způsobem. (Sedláková, R., 2013)

Prvním krokem k vypracování praktické části byl sběr dat týkající se problematiky financování výstavby a modernizace silnic v Jihočeském kraji. Data byla následně

---

<sup>3</sup> Kvalitativní výzkum je výzkum, který nevyužívá statistických metod a technik. (Reichel, J., 2009)



analyzována z hlediska jejich efektivity. Data potřebná k sepsání praktické části diplomové práce byla získána z Odboru silniční dopravy Krajského úřadu Jihočeské kraje, z Ředitelství silnic a dálnic, z webových stránek Regionálního informačního systému a z databáze Českého statistického úřadu a z webových stránek Ministerstva dopravy. Další dílčí část práce byla analýza finančních obnosů poskytnutých z ROP Jihozápad na projekty silnic II. třídy, pro kterou byla data získána komunikací s pracovníci z Odboru veřejných zakázek a investic Jihočeského kraje. Na základě společné komunikace s pracovníkem z ŘSD byly vyhodnocovány čerpané prostředky z evropských fondů na výstavbu dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Byly provedeny dva polostrukturované rozhovory. Dotazovanými byly kompetentní osoby z oblasti silničních projektů. První dotazovaným byl zaměstnanec Ředitelství silnic a dálnic z oddělení výstavby a další dotazovaná byla pracovnice z Odboru veřejných zakázek a investice Jihočeského kraje. Rozhovory byly součástí triangulace., která záměrně využívá několik různých zdrojů dat a prostředků pro jejich sběr, například kombinace základního výzkumného souboru a rozhovorů. (Hendl, 2016) Rozhovory potvrdily či vyvrátily některé již získané informace a též přinesly informace zcela nové, čímž umožnily naplnit cíl předložené práce.

Dále posloužila získaná data týkající se finančních prostředků ke komparaci s daty získanými z Českého statického úřadu. Byla provedena komparační analýza, což je metoda založená na komparaci (z lat. *comparare*, srovnávat). Komparace je základní metodou hodnocení. Jedná se o srovnávací metodu, kterou lze využít jak při získávání poznatků, tak při jejich zpracovávání.(Linhart, J. & Vodáková, A. 2017) Došlo k propojení finančních dat s vývojem HDP a průměrné hrubé měsíční mzdy v Jihočeském kraji. Data byla též komparována s daty o vývoji přepravy zboží po jihočeských silnicích za dané programové období. Účelem této syntézy bylo vyhodnocení vlivu uskutečněných silničních projektů na rozvoj Jihočeského kraje.

Seznam otázek vypracovaných pro rozhovor se zaměstnancem ŘSD:

1. Jak byste zhodnotil čerpání dotací na projekty dopravní infrastruktury z OP Dopravy. Konkrétněji projekty dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy v Jihočeském kraji v programovacím období 07-13.
2. Objevily se nějaké komplikace či problémy při realizaci projektů? Měly projekty nějaké nedostatky, které se musely řešit?

3. Je zde něco, co byste v rámci realizace těchto projektů vyzdvihl? Co se opravdu povedlo?

4. Podle jakých kritérií se v tenderech vybíraly stavební společnosti? Rozhodovala pouze cena nebo se zhodnocovaly i jiné aspekty? Jakým způsobem je ošetřena kvalita výsledku projektu? Tendry na výstavbu D3 (Veselí n. L. – Tábor) a R4 stavěly tři společnosti Eurovia, Strabag a Metrostav – chtěla jsem se zeptat, na základě jakých kritérií byly firmy vybrány.

5. Další otázku bych věnovala dálnici D3. Co je podle Vás příčinou pomalé výstavby. Opravdu je to „špatná“ česká legislativa, která více nahrává eko-aktivistům nebo jiným skupinám obyvatel, kteří s dálnicí nesouhlasí. Proč neustále stoupají náklady na výstavbu. Může za to neustálé odkládání staveb, jak uvádí NKÚ?

6. Nyní bych se věnovala otázce ceny výstavby silnic v ČR. Neustále se debatuje o tom, proč částky, které jsou zveřejňovány, jsou vysoko nad průměrem zbytku Evropy. ŘSD se na svých stránkách k této problematice vyjadřovalo slovy, že některé země do ceny projektů nezapočítávají vše, co Česká republika. Chtěla jsem se zeptat, to doopravdy neexistuje platně daný rozpis všeho, co se musí do ceny za projekt připočítat. (v rámci EU). Dále jsem se chtěla zeptat, proč jedna strana říká, že nelze porovnávat projekty u nás s projekty například v Německu a na druhou stranu je tu NKÚ, který ve své tiskové zprávě z roku 2013 uvádí komparaci ceny silničních staveb v ČR a v Německu. Je možné tedy ceny porovnat či nikoliv?

7. V programovacím období 2007-2013 neexistoval žádný střednědobý ani dlouhodobý koncepční materiál, který by vymezil naléhavost a priority staveb v závislosti na dostupných zdrojích. Jak uvádí NKÚ: *„ŘSD zahajovalo přípravu a samotnou výstavbu projektů, aniž by na jejich dokončení mělo zajištěné peníze, navyšování nákladů pak celý problém umocnilo“*. Chtěla bych se zeptat, proč tomu tak bylo?

8. Další otázka směřuje opět k D3. Z jakého důvodu se staví rozkouskovaně namísto plynulého navazování úseků. Má to nějaký význam nebo to souvisí s výkupem pozemků?

Seznam otázek vypracovaných otázek pro rozhovor se zaměstnankyní Krajského úřadu Jihočeského kraje:

1. Jak byste zhodnotila čerpání dotací z ROP Jihozápadu v oblasti dopravy? Byl Jihočeský kraj úspěšný? Co bylo důvodem úspěšnosti schválení všech žádostí projektů týkajících se silnic II. tříd?
2. Objevily se nějaké komplikace či problémy při realizaci projektů? Měly projekty nějaké nedostatky, které se musely řešit?
3. Je zde něco, co byste v rámci realizace těchto projektů vyzdvihla? Co se opravdu povedlo?
4. Našly se v konečných vyhodnoceních projektu a v monitoringu nějaké poznatky, které by mohly napomoci k zlepšení budoucího čerpání evropských prostředků v oblasti modernizace a rekonstrukce silnic II. třídy?
5. Když se koukneme na umístění projektů, nejvíce jsou projekty situovány severozápadně a severovýchodně od Českých Budějovic. Jedná se o nějaký taktický krok nebo je to jen náhoda?
6. Celkem 11 projektů se zaměřovalo na rekonstrukci mostů na silnicích II. třídy. Vybíraly se mosty, které byly v nejvíce havarovaném stavu, nebo se zhodnocovala ještě jiná kritéria?
7. Podle jakých kritérií se v tenderech vybíraly stavební společnosti? Rozhodovala pouze cena nebo se zhodnocovaly i jiné aspekty?
8. Jaký je způsob řízení kvality? Dále bych se chtěla zeptat, jakým způsobem je ošetřena kvalita výsledku projektu.
9. Když porovnáme Strategii rozvoje Jihočeského kraje 07-13 a 14-20, v oblasti dopravy na sebe hodně navazují. Mluví se zde především o realizaci silnic I. třídy, kterých se postavilo 07-13 malé množství oproti plánům. Naopak silnicím II. třídy se ve Strategii moc pozornost nevěnuje, i přesto, že se podařilo uskutečnit velké množství. Je pravdou, že se upřednostňuje vnější napojení kraje před vnitřním propojením v regionu? Nynější prioritou č. 1 je vybudování obchvatů měst a obcí. Již se uskutečnily nějaké projekty v programovém období 14-20?
10. Jak si vysvětluje rozdíl v cenách projektů výstavby silnic u nás a v zahraničí?

11. A poslední otázku bych věnovala dálnici D3. Co je podle Vás příčinou pomalé výstavby. Opravdu je to „špatná“ česká legislativa, která více nahrává eko-aktivistům nebo jiným skupinám obyvatel (obce, města), kteří s dálnicí nesouhlasí?

## Metody sběru dat

Data byla získaná z Odboru silniční dopravy Jihočeského kraje a z Ředitelství silnic a dálnic ČR. Získaná data byla doplněna o informace z Regionálního informačního systému a o data z Českého statistického úřadu. Pro zpracování předložené práce byla použita data za období 2007-2016. Vytvořené databáze jsou aktuální k 1. 1. 2017.

Praktickou část diplomové práce lze označit za výzkum kvalitativní povahy s využitím sekundární analýzy dat. Dále byla provedena komparativní analýza u jednotlivých projektů a především komparace mezi projekty ŘSD a projekty Jihočeského kraje. Též byla použita indukce, triangulace a řízené polostrukturované rozhovory.

## Praktická část

### 1 Projekty dálnic a silnic I. třídy a jejich financování

Programové období 2007-2013 bylo pro Jihočeský kraj poměrně významné. V tomto období se otevřela část dálnice D3 a též došlo k vybudování rychlostí silnice R4. Tyto dvě zmíněné dopravní komunikace umožnily subjektům snadněji a rychleji cestovat do hlavního města Prahy. Projekty dálnic a silnic I. třídy nespádají do správy Jihočeského kraje. Záležitosti týkající se těchto komunikací spadají do gesce Ředitelství silnic a dálnic České republiky.

V roce 2007 též dobíhají projekty modernizace a výstavby silnic I. třídy z předchozího programového období 2004-2006. Jednalo se I/4 Nová Houžná – Hliniště, I/34 Stráž nad Nežárkou a I/39 Hořice na Šumavě – Černá v Pošumaví.

Projekty uskutečněné v tomto programovém období 07-13 jsou rozděleny nejprve do tří tabulek, které oddělují projekty silnic I. tříd s projekty dálnic a rychlostní silnic.

Tabulka č. 4

<b>Projekty silnic I. třídy</b>					
Název projektu	Celkové náklady (Kč)	Výše dotace z EU (Kč)	Zdroj dotace	Podíl dotace v %	Postavené km
Silnice I/34 propojení dopravních okruhů	915 050 698	712 195 710	ERDF	77,83128427	1,543

(Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování)

Tabulka č. 5

<b>Projekty dálnic - programové období 2007-2013</b>					
Název projektu	Celkové náklady (Kč)	Výše dotace z EU (Kč)	Zdroj dotace	Podíl dotace v %	Postavené km
Dálnice D3 Veselí - Tábor	14 258 497 550	9 001 587 788	Fond soudružnosti	63,13139064	25,01

(Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování)

Tabulka č. 6

<b>Projekty rychlostních silnic - programové období 2007-2013</b>					
Název projektu	Celkové náklady projektu (Kč)	Výše dotace z EU (Kč)	Zdroj dotace	Podíl dotace %	postavené km
R4 Mírotice - Třebkov	1 219 119 477	977 136 946	ERDF	80,15	5,88
Křižovatka R4 -I/20 Nová Hospoda	1 397 756 756	537 188 161	ERDF	38,43	2,61

(Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování)

V rámci projektů silnic I. třídy byly náklady financovány ze 77 % finančními prostředky z Evropské unie. Dotace plynuly z Evropského fondu regionálního rozvoje. Celkem bylo postaveno necelých 1,543 km za 915 050 698 Kč. Cena za 1 km silnic I. třídy je 52 329 897,6 Kč.

V kategorii dálnic a rychlostních silnic bylo postaveno celkem 33,5 km silniční sítě. Celkové náklady činily 15 477 617 027 Kč. Cena za 1 km postavené dálnice či rychlostí silnice byla 462 018 418,7 Kč. Dálnice byly financovány z Fondu soudružnosti, procentuálně se jedná o pokrytí necelých 65 % celkových nákladů projektu.

Rychlostní silnice byly financovány z Evropského fondu regionálního rozvoje. Projekt R4 Mírotice – Třebkov získal podporu 977 136 946 Kč, což je 80 % celkových nákladů projektu. Naopak výstavba křižovatky R4 – I/20 Nová Hospoda byla financována především ze státního rozpočtu. Finanční prostředky z evropských fondů pokryly 38 % nákladů.

Spojení kategorie dálnic a rychlostních silnic může ovlivnit cenu za 1 km silnice. Z tohoto důvodu se zaměříme nyní jen na cenu 1 km dálnice. Za programové období 2007 – 2013 bylo v Jihočeském kraji postaveno 25,01 km dálnic. Celkové náklady činily 14 258 497 550 Kč. Cena 1 km dálnice tedy činila 570 111 857,3 Kč, což je vysoko nad průměrem cen 1 km dálnice České republiky. V České republice byla v roce 2013 průměrná cena 1 km dálnic 416 mil. Kč. Rozdíl necelých 150 mil. Kč může být ovlivněn náročností stavby. Úsek Tábor – Veselí n. L. je postaven na několika mostech, v špatně přístupném terénu plném bažin a mokřad. Postaveno muselo být i několik biokoridorů, aby se zachoval krajinný ráz této oblasti. V kategorii rychlostních silnic bylo postaveno celkem 8,49 km za 1 219 119 477 Kč. Průměrná cena 1 km rychlostní silnice je 143 594 755,8 Kč, což je částka

výrazně nižší oproti průměru v celé České republice, který byl v roce 378 mil. Kč. Roli mohl hrát opět krajinný ráz a nižší náročnost terénních úprav.

Za celé programové období 2007 – 2013 bylo v Jihočeském kraji postaveno 35,043 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Celkové náklady činily 16 392 667 725 Kč. Z toho bylo přes 10,6 mld. Kč získáno z evropských fondů. Cena za 1 km komunikace byla 467 787 225 Kč, což je více než průměrná cena za 1 km v celé České republice, která činila 397 mil. Kč. Souhrnný přehled financí ukazuje následující tabulka. Průměrný podíl dotace na celkových nákladech projektu je 65 %.

Tabulka č. 7

<b>Souhrn nákladů projektů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy</b>	
Celková cena za staveb (v Kč)	16 392 667 725
Celková výše dotace (v Kč)	10 690 920 444
Celková výše dotace z ERDF (v Kč)	1 689 332 656
Celková výše dotace z FS (v Kč)	9 001 587 788
Celkem km dálnice a I. třída	35,043
Cena za km dálnice a I. třídy	467 787 225

(Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování)

Následující tabulka seřazuje projekty dálnic, rychlostní silnic a silnic I. třídy chronologicky podle data zahájení a ukončení stavby. Tabulka nám ukazuje, že většina projektů trvala cca 4 roky. Nejdéle trvala výstavba dálnice D3 v úseku Veselí n. L. – Tábor. Výstavba rychlostní silnice R4 trvala 4 roky a propojení dopravních okruhů bylo vybudováno též za 4 roky.

Tabulka č. 8 – Projekty dálnic a rychlostních silnic

Název projektu	Datum zahájení	Datum ukončení
Křižovatka R4 – I/20 Nová Hospoda	21. 9. 2005	30. 9. 2008
R4 Mirovice - Třebkov	10. 1. 2008	31. 3. 2012
Dálnice D3 Tábor – Veselí n. L.	9. 9. 2008	30. 6. 2014
Silnice I/34 – propojení dopravních okruhů	1. 12. 2008	30. 6. 2012

(Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování)



## 1. 1 Detailní popis jednotlivých projektů – dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy

### Projekty dálnic a rychlostních silnic

#### **Dálnice D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí**

Příjemce	ŘSD
Místo realizace projektu	Jihočeský kraj
Přesné místo realizace	Tábor; Planá nad Lužnicí; Roudná; Sezimovo Ústí; Soběslav; Veselí nad Lužnicí
Datum zahájení	9. 9. 2008
Datum ukončení	30. 6. 2014
Datum schválení projektu Řídícím orgánem	12. 6. 2009
OP Doprava	
Projekt schválen v rámci prioritní osy	2 - Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T
Oblast podpory	2.1 - Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T
Zdroj financování	Fond soudružnosti
Schválený příspěvek z fondů	9 001 587 788 Kč
Celkové náklady projektu včetně DPH	14 258 497 550 Kč

Stavba dálnice D3 v úseku Tábor - Veselí nad Lužnicí v délce 25,01 km. Celý úsek byl rozdělen do několika úseků. Součástí staveb byla výstavba několika dálničních mostů, mimoúrovňových křižovatek a biokoridorů. Největším objektem celé trasy byl most přes trať ČD, původní silnici I/3 a celé údolí Lužnice v délce cca 1 km.

Cílem projektu bylo odvedení dopravy z obydlených lokalit, odstranění nedostatečné kapacity, odstranění bodových závad, snížení dopravních nehod, snížení zasažení hlukem, exhalacemi, zkrácení jízdní doby, apod. Realizace projektu vede ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu a přispívá ke snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí.

Výstavba dálnice D3 zajišťuje propojení hlavního města Prahy se středočeským a jihočeským regionem. Dálnice D3 se stane důležitou součástí evropského severojižního spojení.

## Rychlostní silnice R4 Mirostice - Třebkov

Příjemce	ŘSD
Místo realizace projektu	Jihočeský kraj
Přesné místo realizace	Předotovice, Mirostice
Datum zahájení	10. 1. 2008
Datum ukončení	31. 3. 2012
Datum schválení projektu Řídícím orgánem	7. 5. 2008
OP Doprava	
Projekt schválen v rámci prioritní osy	4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T
Oblast podpory	4.1 - Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T
Zdroj financování	Evropský fond regionálního rozvoje
Schválený příspěvek z fondů	977 136 946 Kč
Celkové náklady projektu včetně DPH	1 219 119 477 Kč

Předmětem projektu byla výstavba rychlostní silnice R4 v kategorii R22,5/100 (rychlostní silnice, 22,5 m dopravního prostoru, max. rychlost 100 km/h) v délce 5,88 km mimo trasu stávající silnice I/4. Součástí výstavby úseku je 9 mostních objektů v celkové délce 291,5 m. Stavba R4 Mirostice – Třebkov je součástí souboru staveb doplňující rychlostní silnici R4 na křižovatku I/20 u Nové Hospody, a pokračující silnici I/4 přes Strakonice a Vimperk, až na hranici s Německem. Stavba je důležitou součástí silnice I/4 a R4 Praha – Strakonice – Vimperk – Strážný – hranice Německo, která je v úseku Praha – mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Nová Hospoda navržena k postupné přestavbě na rychlostní silnici R4. Zároveň umožňuje rychlé spojení Prahy a Českých Budějovic přes Písek. Stavba odděluje dálkovou a místní obslužnou dopravu, čímž napomáhá ke zvýšení cestovní rychlosti a současně bezpečnosti provozu.

## Rychlostní silnice R4 křižovatka I/20 - Nová Hospoda

Příjemce	ŘSD
Místo realizace projektu	Jihočeský kraj
Přesné místo realizace	Předotice, Drhovle
Datum zahájení	21. 9. 2005
Datum ukončení	30. 9. 2008
Datum schválení projektu Řídícím orgánem	12. 12. 2007
OP Doprava	
Projekt schválen v rámci prioritní osy	4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T
Oblast podpory	4.1 - Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T
Zdroj financování	Evropský fond regionálního rozvoje
Schválený příspěvek z fondů	537 188 161 Kč
Celkové náklady projektu včetně DPH	1 397 756 756 Kč

Předmětem projektu byla výstavba rychlostní silnice R4 v kategorii R22,5/100 a úseku připojení silnice I/20 v téže kategorii v rámci výstavby mimoúrovňové křižovatky. Účelem stavby bylo vybudování kapacitní mimoúrovňové křižovatky s bezkolizním připojením silnic I/4 (budoucí rychlostní silnice R4) a silnice I/20 (E49). Zmíněné komunikace propojují Jihočeský kraj se Středočeským a Plzeňským krajem. Lokalita Nová Hospoda ležící severozápadně od Písku je místem, kde se vzájemně kříží dvě silnice první třídy. Jedná se o silnici vedoucí od Prahy směrem na Strakonice a hraniční přechod Strážný se SRN a silnici I/20 vedoucí z Českých Budějovic přes Písek na Plzeň. Pro zabezpečení začlenění stavby do krajiny a snížení dopadu na životní prostředí jsou součástí stavby pasivní protihluková opatření a ozelenění stavby.

Výstavba křižovatky umožnila podstatné zkrácení jízdních dob, zvýšení bezpečnosti jízdy a odstranění dopravních kongescí. Realizací projektu došlo také k výrazným úsporám provozních nákladů, zlepšení dostupnosti regionů a ke snížení dopadů na životní prostředí.

## Projekty silnic I. třídy

### **Silnice I/34 propojení dopravních okruhů České Budějovice**

Příjemce	ŘSD
Místo realizace projektu	Jihočeský kraj
Přesné místo realizace	České Budějovice
Datum zahájení	1. 12. 2008
Datum ukončení	30. 6. 2012
Datum schválení projektu Řídícím orgánem	14. 11. 2011
OP Doprava	
Projekt schválen v rámci prioritní osy	4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T
Oblast podpory	4.1 - Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T
Zdroj financování	Evropský fond regionálního rozvoje
Schválený příspěvek z fondů	712 195 710 Kč
Celkové náklady projektu včetně DPH	915 050 698 Kč

Předmětem projektu byla výstavba přeložky silnice I/34, jako čtyřproudové komunikace, vedené souběžně se stávající silnicí I/3. Přeložka je v celkové délce 1,543 km v kategorii MS 16,50/70. (Sběrná pozemní komunikace = MS, městská pozemní komunikace, v šířce 16,5 m hlavního dopravního prostoru, za lomítkem navrhovaná rychlost 70 km/hod.

Součástí stavby jsou i 4 mostní objekty v celkové délce 171m, meziúrovňová křižovatka (MÚK) s místní komunikací a okružní křižovatka pro budoucí napojení Zanádražní ulice. Dále byly součástí projektu úpravy dotčených inženýrských sítí, protihlukové opatření a úpravy území.

Začátek stavby navázal na stávající silnici II/157 v Nádražní ulici úrovněnou stykovou křižovatkou a následně přeložka prochází pod železniční tratí. Konec stavby navazuje na větev velké okružní křižovatky na Okružní ulici.

## 2 Projekty silnic II. třídy

V rámci programového období 2007-2013 bylo v Jihočeském kraji zrekonstruováno či nově postaveno přes 190 km silnice 2. třídy včetně 11 mostů. Nutné je však upozornit, že v rámci projektů Modernizace komunikací II. a III. třídy, byly peníze využity i na rekonstrukci komunikací III. tříd, kterými se tato diplomová práce podrobněji nezabývá, i přesto, že je Jihočeský kraj má ve své správě. Jihočeský kraj pracoval na projektech, na které žádal dotace od Evropské unie v rámci programového období 2007-2013, od roku 2008 do roku 2015. Jak uvedl pan Jaroslav Mrázek z Krajského úřadu Jihočeského kraje, v rámci projektů silnic II. třídy byly všechny projektové žádosti schváleny a získaly dotaci z ROP Jihozápad. V oblasti dopravy nebyl schválen jen jeden projekt a to žádost „Projekt Modernizace Jihočeského letiště České Budějovice, II. etapa“.

Následující tři tabulky obsahují stručný přehled projektů, které jsou rozděleny do tabulek podle zaměření. Tabulka „*Projekty silnic II. třídy – programové období 07- 13*“ ukazuje stručný přehled jednotlivých realizovaných projektů oprav a výstavby silnic II. třídy dotované z Regionálního operačního programu Jihozápad, datum jejich schválení a aktuální stav. Vybrány byly pouze projekty výstavby či oprav silnic II. tříd, které tvoří 1633 km silniční sítě v Jihočeském kraji (stav k 1.1 2016). Jak ukazuje tabulka, většina projektů již byla dokončena, či probíhají jejich konečné fáze. U všech projektů silnic II. třídy byl žadatelem Jihočeský kraj. Stěžejní stavbou tohoto programového období byla výstavba přeložky silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích. Tato stavba byla realizována ve více etapách. Jihočeský kraj též investoval do oprav a silničních staveb v okrese Prachatice a v oblasti Novohradská. Za velmi důležitou stavbu je nutné označit i přeložku silnice II/409 Planá nad Lužnicí, která propojila Planou nad Lužnicí s nájezdem na dálnic D3.

Druhá tabulka - „*Výstavba a rekonstrukce mostů 07-13*“ shrnuje všechny stavby a rekonstrukce mostů, které byly uskutečněny a financovány v rámci programového období 2007-2013. Celkem bylo zrekonstruováno jedenáct mostů. Většina projektů je již ukončena, nebo se nachází v konečných fázích projektu. Projekty zaměřující se na výstavbu a rekonstrukci mostů byly schváleny v letech 2008 a 2010. Takovéto investice byly velmi potřebná, neboť většina těchto mostů byla v havarijním stavu.

Třetí tabulka obsahuje projekty zaměřené na modernizaci komunikací nejen II. třídy, ale především III. třídy, které tvoří v Jihočeském kraji 3810 km silniční sítě a jejich stav je katastrofální. Též u této skupiny projektů dobíhají jejich poslední fáze. Jihočeský kraj vytvářel tyto projekty na základě výzev ROPU Jihozápad a to od roku 2010 do roku 2015.

Tabulka č. 9: <b>Projekty silnice II. třídy - programové období 2007-2013</b>			
Název projektu	Žadatel	Datum podpisu smlouvy	Stav projektu
Silnice II/145 u Kratochvíle	Jihočeský kraj	22. 4. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Silnice II/145 Husinec-Běleč	Jihočeský kraj	22. 4. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice	Jihočeský kraj	19. 9. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Č. Budějovicích - 1. etapa, část 1.1 a 1.2	Jihočeský kraj	28. 12. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2.1	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Silnice II/154 Údolí u Nových Hradů - křiž.sil. II/154xII/156 a stavba mostu ev.č. 154-008	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 4. etapa	Jihočeský kraj	12. 10. 2012	P6 Financování projektu ukončeno
Kaplice - přeložka silnice II/154, II/158 - I. etapa	Jihočeský kraj	15. 4. 2013	P7 Výdaje projektu certifikovány
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích -2. etapa, část 2.2.	Jihočeský kraj	15. 4. 2013	P7 Výdaje projektu certifikovány
Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí	Jihočeský kraj	15. 4. 2013	P6 Financování projektu ukončeno
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 1. etapa, část 1.1	Jihočeský kraj	31. 3. 2014	P6 Financování projektu ukončeno

Tabulka č. 10: Výstavba a rekonstrukce mostů 07-13			
Název projektu	Žadatel	Datum schválení	Fáze projektu
Most ev.č. 135-011 Soběslav	Jihočeský kraj	19. 9. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Most ev.č. 12220-1 Hněvkovice	Jihočeský kraj	19. 9. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Most ev.č. 17210-4 Střelské Hoštice	Jihočeský kraj	19. 9. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Most ev.č. 1406-2 u Kestřan	Jihočeský kraj	19. 9. 2008	P7 Výdaje projektu certifikovány
Most ev.č. 15532-1 Roudné	Jihočeský kraj	19. 9. 2008	P8 Projekt finálně uzavřen
Most ev.č. 105 - 048 Koloděje	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Most ev.č. 139-000A Písek	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Most ev.č. 135-005 Bechyně	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Most ev. č. 159 - 003 Neznašov	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány

(Zdroj: Odbor dopravy a silničního hospodářství Jihočeského kraje, vlastní zpracování)



<b>Výstavba a rekonstrukce mostů 07-13</b>			
Název projektu	Žadatel	Datum schválení	Fáze projektu
Most ev. č. 146 - 001 Hluboká nad Vltavou - náhon a most ev. č. 146 - 002 Hluboká nad Vltavou	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Most ev. č. 128-021E, Jindřichův Hradec	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány

(Zdroj: Odbor dopravy a silničního hospodářství Jihočeské kraje, vlastní zpracování)

Tabulka č. 11: Programy modernizace II. a III. třídy			
Název projektu	Žadatel	Datum schválení	Fáze projektu
Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P3)	Jihočeský kraj	28. 12. 2010	P7 Výdaje projektu certifikovány
Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P4)	Jihočeský kraj	1. 6. 2010	P6 Financování projektu ukončeno
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P5)	Jihočeský kraj	15. 4. 2013	P6 Financování projektu ukončeno
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P6)	Jihočeský kraj	15. 4. 2013	P7 Výdaje projektu certifikovány
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P7)	Jihočeský kraj	9. 7. 2014	P6 Financování projektu ukončeno
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P8C)	Jihočeský kraj	18. 12. 2014	P7 Výdaje projektu certifikovány
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P8A)	Jihočeský kraj	18. 12. 2014	P7 Výdaje projektu certifikovány
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P8B)	Jihočeský kraj	18. 12. 2014	P6 Financování projektu ukončeno
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P9 A)	Jihočeský kraj	30. 3. 2015	P6 Financování projektu ukončeno
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P9 B)	Jihočeský kraj	30. 3. 2015	P6 Financování projektu ukončeno
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P9 C)	Jihočeský kraj	30. 3. 2015	P6 Financování projektu ukončeno

(Zdroj: Odbor dopravy a silničního hospodářství Jihočeského kraje, vlastní zpracování)

## 2. 1 Detailní popis projektů – komunikace II. třídy a modernizace mostů silnic II. třídy

Tato podkapitola přiblíží jednotlivé projekty a jejich cíle. Na závěr této podkapitoly je tabulka projektů s informacemi o jejich financování.

### Projekty silnic II. třídy:

- **Silnice II/145 u Kratochvíle** – Cílem projektu byla kompletní rekonstrukce silnice II/145 v úseku od km 74,380 před zámkem Kratochvíle do km 76,469 silnice II/145 směrem po obchvatu Netolice v celkové délce 2,089 km. Upravena byla i šíře vozovky. Zrekonstruoval se stávající klenbový most, kanalizační potrubí a tři přechody.
- **Silnice II/145 Husinec-Běleč** - Předmětem stavby byla výstavba nové přeložky silnice II/145. Stávající silnice II/145 je ve zcela nevyhovujícím stavu. Stavba navazuje na již vybudovanou a provozovanou novostavbu silnice v úseku křižovatka Vitějovice s provizorním ukončením u obce Běleč. Současný stav zapříčiňuje nebezpečí pro veškerý stávající a v posledních letech výrazně narůstající silniční provoz po uvedené silnici druhé třídy. Vybudováním přeložky dojde k odstranění několika bodových závad a k odstranění úrovněvého křížení silnice II. třídy se železniční tratí novým mostním objektem.
- **Silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice** - Celková délka rekonstrukce silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice činí 1,328 km. Byla provedena sanace konstrukčních vrstev vozovky, položeny nové obrusné vrstvy a zřízeno samostatné odvodnění komunikace jako její součást. V rámci stavby musely být jako vyvolané investice provedeny i úpravy na vedení NN (nízké napětí), telefonním vedení a protihlukové úpravy některých přilehlých objektů.
- **Přeložka silnic II/156 a II/157 v Č. Budějovicích - 1. etapa, část 1.1 a 1.2** - Projekt se zabýval výstavbou nové komunikace v prostoru za nádražím ČD v Českých Budějovicích v úseku od Pekárenské ulice přes bývalý pozemek závodu Sfinx, úrovněným křížením vlečky Slévárna s Vodní ulicí do křižovatky s Rudolfovskou třídou. V tomto řešeném úseku je nová komunikace nadále uvažována jako silnice II/157. Nová komunikace má podle koncepce řešení dopravy v návrhu územního plánu města společně s navazujícími stavbami převést dopravu z přednádražního prostoru za železniční trať, a tím odlehčit jak prostoru před nádražím ČD, tak i křižovatce ul. Nádražní a Rudolfové u viaduktu. Tato komunikace má zásadní

význam pro celoměstský komunikační skelet i pro území Husovy kolonie, především po dokončení podjezdu pod nádražím ČD a po napojení na Nádražní ulici.

- **Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2.1** - Předmětem předkládaného projektu je realizace jedné z etap tzv. "Zanádražní" komunikace, a to první stavba 2. etapy přeložky silnic II/156 a II/157 na území statutárního města České Budějovice. Začátek úpravy navazuje na 1. etapu, jejíž projektový záměr byl předkládán do 5. výzvy ROP NUTS II Jihozápad. Rozhraní 1. a 2. etapy je v prostoru Vodní ulice na pravém břehu Dobrovodského potoka ve vzdálenosti cca 85 m od okraje vozovky Rudolfovské třídy. Dále je vedena komunikace po pravém břehu Dobrovodského potoka proti jeho proudu, přechází Vrbenskou ulici průsečnou křižovatkou řízenou světelně signalizačním zařízením. Za křižovatkou tato stavba (1. stavba 2. etapy) končí. Součástí stavby je dále úprava Vrbenské ulice včetně výstavby nového mostu.
- **Silnice II/154 Údolí u Nových Hradů - křiž. sil. II/154xII/156 a stavba mostu ev. č. 154-008** - Projekt byl zaměřen na rekonstrukci mostu ev.č. 154 -008 v Údolí u Nových Hradů, který spočíval v jeho celkové demolici a na stejném místě výstavbě mostu nového. Dále byla rekonstruována část navazující komunikace II/154 ve směru ke křižovatce se silnicí II/156. V souvislosti s výstavbou nového mostu byla v rámci projektu vybudována i provizorní lávka pro pěší přes Novohradský potok. Díky projektu byla odstraněna jedna bodová závada a prostřednictvím rekonstruované silnice a mostu došlo k lepšímu napojení území na regionální centra, hraniční přechody i další nadřazenou síť silnic v Jihočeském kraji.
- **Přeložka silnic II/156 a II/157 - 4. etapa** - Projekt Přeložka silnic II/156 a II/157 - 4. etapa představuje jednu z etap výstavby tzv. Zanádražní komunikace budované na území Statutárního města České Budějovice. Obsahem projektu byla výstavba silnice II. třídy za účelem doplnění hlavního dopravního skeletu městských komunikací Českých Budějovic a odlehčení stávajících přetížených průtahových tras II. tříd (Novohradská ulice, Nádražní ulice) včetně neuralgických dopravních bodů ve městě. Účelem bylo rovněž umožnění zlepšení napojení města na nadřazenou silniční síť - na výhledovou trasu dálnice D3 a možný komerční a rekreační rozvoj přilehlého území, jako nové rozvojové plochy. Cílem projektu bylo rovněž snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí - obyvatelstvo města. Projekt řeší přeložku komunikací v úseku od podjezdu pod kolejištěm ČD k okružní křižovatce "rondel v Mladém" a dále napojení na stávající ulici Novohradskou, jako silnici II/156.

- **Kaplice - přeložka silnice II/154, II/158 - I. etapa** - Předmětem realizace byla výstavba přeložky silnice II/154 a II/158, která slouží jako obchvat města Kaplice pro průjezd tranzitu a dále jako odlehčovací městská komunikace. Posuzovaný úsek silnice spojuje stávající silnici I/3 z prostoru u kamenolomu (současná křižovatka silnic I/3 x II/154) se silnicí II/158 (Pohorská ulice - na západním okraji kaplické místní části Blansko). Komunikace je součástí platného územního plánu města Kaplice a je vedena jako veřejně prospěšná stavba číslo D39. Na území města by měla přeložka silnic II/154 a II/158 dopravně zklidnit současný průtah obou silnic centrem města.
- **Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2. 2.** - Obsahem projektu byla výstavba nové komunikace navazující 2. etapy 2. části přeložky silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích.
- **Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí** - Předmětem projektu byla výstavba přeložky silnice II/409 na území města Planá nad Lužnicí. Přeložka silnice II/409 umožňuje napojení města Planá n. L. a současně celé Tábořské aglomerace na nadřazenou silniční síť - komunikace plní funkci dálničního přivaděče dálnice D3 (jedná se o jeden ze dvou možných sjezdů na Tábořsku). Přeložka je vybudována v oblasti plánované průmyslové zóny a umožní její napojení na nadřazenou komunikační síť a tím i její rozvoj.
- **Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 1. etapa, část 1.1** - Stavba je chybějícím "článkem" Zanádražní komunikace v úseku od stávající okružní křižovatky na "Propojení dopravních okruhů" po Pekárenskou ulici, kde se napojí na dokončený úsek přeložky sil. II/156 a II/157 - 1. etapu, část 1.2.

#### Projekty - rekonstrukce a výstavba mostů:

- **Most ev.č. 135-011 Soběslav** - Projekt zahrnoval opravu stávajícího mostu a zvýšení jeho únosnosti. Součástí prací byla též oprava povrchu komunikace obou předmostí v délce cca 2 x 15 m.
- **Most ev.č. 12220-1 Hněvkovice** - Projekt zaměřený na rekonstrukci mostního objektu v majetku Jihočeského kraje, který je součástí hráze vodního díla Hněvkovice.
- **Most ev.č. 17210-4 Střelské Hoštice** – V rámci projektu byla provedena sanace železobetonové konstrukce, trámů mostu a podhledu mostovkové desky otryskáním a následné doplnění odstraněné hmoty betonem, provedení nové izolace mostovky i nových mostních říms včetně nového záchytného systému

(zábradlí městského typu). Dále byla provedena rekonstrukce vozovky na obou předmostích v délce 22,0 m.

- **Most ev.č. 1406-2 u Kestřan** - Projekt se zaměřil na rekonstrukci čtyřpólového mostu z prefabrikovaných nosníků I-73, umístěného na opěrách založených na velkoprofilových pilotách. Součástí projektu byla též rekonstrukce silniční vozovky a chodníku.
- **Most ev.č. 15532-1 Roudné** – Cílem projektu byla výstavba nového jednopólového mostu, kde hlavní nosnou konstrukci tvoří dva ocelové síťové oblouky se šikmými závěsy. Dále oddělení pěších na chodnících mostu od dopravy po komunikaci zajišťují ocelové oblouky nosné konstrukce mostu.
- **Most ev.č. 105 - 048 Koloděje** – Projekt byl zaměřený na rekonstrukci mostu ev. č. 105 - 048 Koloděje, který převádí komunikaci "Silnice II/105 Milevsko - Bavorovice" přes řeku Lužnici v obci Koloděje nad Lužnicí. Rekonstrukce byla potřeba z důvodu stáří mostu.
- **Most ev.č. 139-000A Písek** - Most se nachází na silnici II/139, která tvoří alternativní trasu k silnicím I/20 a I/29 vedených obchvatem města Písku, plní funkci hlavní dopravní spojnice ve městě a je využíván MHD. Rekonstrukce byla nutná k zajištění dostatečné bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti.
- **Most ev.č. 135-005 Bechyně** - Projekt se zabýval rekonstrukcí mostu převádějícího silnici II. třídy č. 135 přes říčku Smutnou u města Bechyně. Důvodem předložení projektu byl špatný dopravně - technický stav předmětného mostu, který již nevyhovoval podmínkám a zatíženosti mostu dopravou.
- **Most ev. č. 159 - 003 Neznašov** - Řešený most se nachází na komunikaci II/159 mezi Neznašovem a Týnem nad Vltavou. Most byl svým špatným stavem nevyhovující, rekonstrukce spočívala ve výměně stávající nosné konstrukce za novou a sanaci stávající spodní stavby.
- **Most ev. č. 146 - 001 Hluboká nad Vltavou** - náhon a most ev. č. 146 - 002 Hluboká nad Vltavou – Projekt byl zaměřen na kompletní rekonstrukci dvou mostů na silnici II. třídy. Jde o mosty přes Mlýnský náhon a řeku Vltavu, oba v intravilánu města.
- **Most ev. č. 128-021E, Jindřichův Hradec** - Projekt se zabýval rekonstrukcí silničního nadjezdu, který převádí silnici II/128 nad silnici I/34. Most byl v nevyhovujícím technickém stavu.

### Projekty - Modernizace komunikací II. a III. třídy:

- Jedná se projekty, které uskutečnil Jihočeský kraj na základě jednotlivých výzev ROP Jihozápad. Vybrány byly úseky ze všech okresů Jihočeského kraje z hlediska technického stavu a významu komunikace.
- Hlavním cílem těchto projektů bylo zajištění komplexního rozvoje základní regionální silniční sítě na území Jihočeského kraje (ta je tvořena silnicemi II. a III. třídy)
- Stavební práce k modernizaci komunikací zahrnovaly např. frézování stávající krytové vrstvy vozovky, vyrovnání podkladu vozovky, úpravy krajnic, úpravy sjezdů na novou nivelitu silnice a obnova vodorovného dopravního značení.

Tabulka č. 12

Projekty v Jihočeském kraji - financování			
Projekty	Celkové náklady (Kč)	Dotace z EU (Kč)	Podíl dotací na projektech (%)
Projekty - silnice a přeložky silnice II. tříd	1 316 821 405	1077035134	81,79052449
Projekty - výstavba a rekonstrukce mostů	453 601 152,92	366760881,7	80,85536805
Projekty - modernizace komunikací II. a III. třídy	1 992 952 281	1816554247	91,14890829
<b>Celkové náklady výše uvedených všech projektů</b>	<b>3 763 374 839</b>	<b>3260350262</b>	<b>86,63368391</b>

Jihočeský kraj v rámci programového období 2007-2013 uskutečnil velké množství projektů na modernizaci regionální silniční sítě. Jak ukazuje výše uvedená souhrnná tabulka, většina projektů byla z nadpoloviční části financována z fondů Evropské unie. Uvedená tabulka ukazuje, že v průměru 86 % nákladů na projekty bylo financováno z ERDF. (Evropského fondu regionálního rozvoje). Podrobnější rozpis financování jednotlivých projektů k nahlédnutí v příloze č. 1.

V rámci rekonstrukcí a staveb mostů může dojít ke zkreslení dat, neboť výstavba mostů je velmi technicky náročná a samozřejmě daná náročnost se poté promítne do rozpočtu projektů. Z tohoto důvodu odlišností projektů jsou vytvořeny dvě tabulky, které ukazují cenu za 1 km silnice II. třídy, cenu za výstavbu jednoho mostu a cenu za 1m<sup>2</sup> mostu. V souvislosti s programem Modernizace komunikací II. a III. tříd byla použita pouze data pro silnice II. třídy, silnice III. tříd nejsou zkoumány.

Tabulka č. 13

Výpočet průměrné ceny jedno mostu			
Typ projektu	Celkem Kč	Počet mostů (rekonstrukce, výstavba)	Průměrná cena za 1 most (Kč)
Výstavba a rekonstrukce mostů	453 601 152,92	11	41 236 468,45

(Zdroj: Odbor dopravy a silničního hospodářství Jihočeského kraje, vlastní zpracování)

Tabulka č. 14

Průměrná cena 1 km silnice II. třídy			
Typ projektu	Celkem Kč	Počet km (postavené, zrekonstruované)	Průměrná cena za 1 km (Kč)
silnice, přeložky silnic	1 316 821 405	59,53583	22 118 132,98

(Zdroj: Odbor dopravy a silničního hospodářství Jihočeského kraje, vlastní zpracování)

Průměrná cena výstavby či rekonstrukce mostu vyšla na 41 236 468,45 Kč. Jedná se řády miliónů korun, ale nutné si uvědomit, že výstavba mostních konstrukcí či jejich rekonstrukce není nic jednoduchého a stavební práce jsou velmi náročné. Zrekonstruované či nově postavené mosty zaujímají dohromady plochu 9 126,582 m<sup>2</sup>. Cena 1m<sup>2</sup> je 49 701 Kč.

Druhá tabulka nám ukazuje průměrnou cenu 1 km postavené či zrekonstruované silnice II. třídy, která činí 22 118 132, 98 Kč. Vychází se pouze z postavených kilometrů silnic II. tříd.



### 3 Souhrn projektů 07- 13 a jejich význam pro region

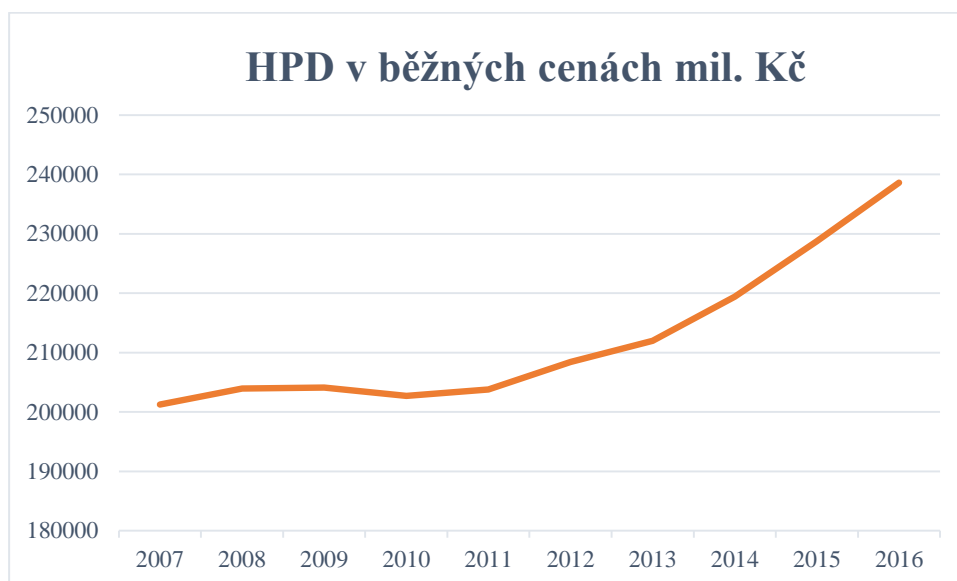
Za programové období 2007 – 2013 bylo postaveno či zmodernizováno v Jihočeském kraji celkem 94, 5 km silniční sítě za více než 20 mld. Kč. Z toho Evropská unie přispěla dotací ve výši 13 951 270 706 Kč. Evropské dotace tedy pokryly necelých 70 % finančních nákladů těchto uskutečněných projektů.

Význam těchto staveb pro Jihočeský kraj lze vypočítat z dat přepravy věcí po silnici z regionu, do regionu nebo vně regionu. Z hlediska významnosti staveb je nejdůležitější výstavba úseku dálnice D3. Právě tato stavba má největší vliv na konkurenceschopnost regionu. Když byl tento úsek v roce 2014 dostavěn, stoupl počet přepravených věcí z 1221 tisíc tun na 1311,2 tisíc tun. V rámci regionu se po silnici přepravilo v 2014 17 524,5 tisíc tun zboží, což bylo navýšení oproti předešlému roku zhruba o 1500 tisíc tun zboží. (MD, 2016)

Když bychom zhodnotily ekonomický význam postavených kilometrů silnic v Jihočeském kraji podle vývoje HDP či průměrné měsíční mzdy, není viditelné, že by tyto projekty výrazně ovlivnily tyto ekonomické veličiny. Jak ukazují následující dva grafy. Většina projektů byla uváděna do provozu v letech 2008, 2010, 2012, 2014. Z toho důvodu je nutné věnovat v těchto letech pozornost vývoji výše uvedených ekonomických veličin a změně jejich hodnot.

Jak ukazuje graf „Vývoj HDP v běžných cenách“, uvedením silničních staveb do provozu HDP výrazně nestouplo, spíše se jedná o běžný vývoj. Nutné je však připomenout, že v té době panovala ekonomická recese.

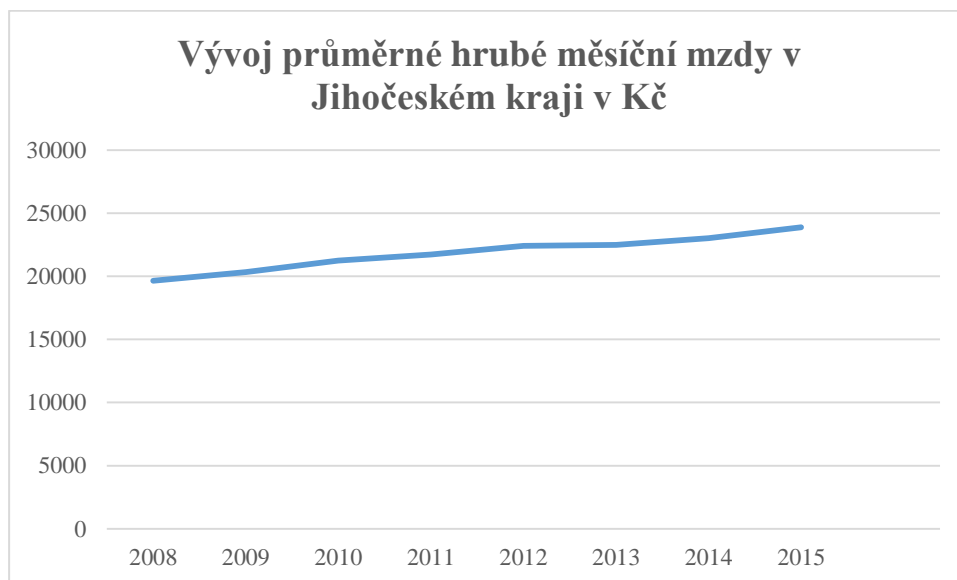
Graf č. 1



(Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

Též v grafu „Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy“ nelze spatřit výraznou odchylku hodnot, která by mohla být ovlivněna výstavbou či rekonstrukcí silnic v Jihočeském kraji.

Graf č. 2



(Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

## 4 Diskuze

Zhodnocení efektivnosti čerpání finančních prostředků na výstavbu silnic a dálnic v Jihočeském kraji za programové období 2007-2013 je ovlivněno řadou aspektů, které výstavbu silniční sítě v Jihočeském kraji ovlivňovaly. Prvním stěžejním aspektem je cena samotných staveb, doba trvání stavby a množství uskutečněných projektů. Tyto aspekty jsou poté ovlivňovány dalšími okolnostmi, které výrazně efektivitu čerpání finančních prostředků ovlivňují.

To, zda uskutečněné projekty měly význam pro region či nikoliv nepoznáme ihned po jejich dokončení, proto ani není možné zhodnotit projekt po jeho skončení, až za několik let budeme moci říci, zda se projekt vydařil či nikoliv. (Besteiro, E., N., 2015) Z tohoto důvodu se diplomová práce věnovala programovému období 2007-2013, ve kterém uskutečněné projekty fungují déle než tři roky a lze je tedy snáz zpětně vyhodnotit.

V otázce zhodnocení efektivnosti čerpání dotací dle postavených kilometrů a nákladovosti staveb se objevují neustálé spekulace. Dle výsledků diplomové práce se podařilo v uplynulém programovacím období postavit či zmodernizovat 94,5 km silniční sítě za více než 20 mld. Kč. Evropské dotace pokryly 70 % finančních nákladů na tyto uskutečněné projekty. Jak uvádí ČSÚ na svých webových stránkách, k 1. 1. 2007 bylo v Jihočeském kraji v provozu 9 km dálnice D3, 0 km rychlostní silnice a 662 km silnic I. třídy a 1634 km silnic II. třídy. K 1. 1. 2015, kdy se dokončily projekty z programového období 2007-2013, bylo v provozu 47 km dálnice, 7 km rychlostní silnic, 650 km silnic I. třídy a 1635 km silnic II. třídy. Podle takovýchto strohých dat lze označit programové období 2007-2013 v oblasti dopravy v Jihočeském kraji za úspěšné. Nové vedení ŘSD však označilo čerpání finančních prostředků za neefektivní a to především z důvodu špatné kvality staveb. Soňa Křítková, tehdejší pověřená ředitelka ŘSD v roce 2014, řekla: *„U nejnovějšího úseku dálnice D3, který byl paradoxně nominován v anketě na Stavbu roku 2014, nelze dokonce převzít stavbu s ohledem na probíhající reklamaci technického stavu mostu přes rybník Koberný. Je zřejmé, že závažná pochybení v organizaci a kontrole kvality vedla nejen k neefektivnímu nakládání s veřejnými prostředky, ale především k absolutní rezignaci na kvalitativní stránku výstavby.“* Podle Soňy Křítkové se stavělo v programovém období draze a v mizerné kvalitě. Často byla rychlost nadřazena zákonu a efektivnímu nakládání s veřejnými prostředky. (ŘSD, 2014)

V projektech modernizace či rekonstrukce silnic II. třídy získal Jihočeský kraj dotace na 34 projektů v oblasti výstavby či modernizace komunikací. Žádná žádost nebyla

odmítnuta. Jihočeský kraj vypracoval projekty ke všem výzvam ROP Jihozápad, které byly v tomto programovém období vypsány. Výsledkem předložené práce je, že Jihočeský kraj čerpal finanční prostředky efektivně.

Na druhou stranu výstavba dálnic a silnic I. třídy, která je v gesci ŘSD, byla velmi omezena a zaměřena pouze na výstavbu úseku dálnice D3 a na část rychlostní silnice R4. Výstavba těchto úseků trvala přes 6 let, což je velmi dlouhá doba ve srovnání s našimi zahraničními sousedy a jejich výstavbou silnic. Nesmíme však opomenout, že se stavělo ve špatně přístupném terénu a též nesmíme opomenout, že větší část dálnice je tvořena z mostové konstrukce. Rychlostní silnice R4 byla postavena za 4 roky, avšak délka stavby byla ovlivněna neustálým dopravním zatížením. Doba trvání výstavby je velmi oblíbeným tématem veřejnosti. Výsledky kontrol NKÚ přinášejí podobné výsledky, jako byly zjištěny v této práci. Jak uvedl NKÚ ve své tiskové zprávě, pomalé tempo výstavby bylo ovlivněno problémy při přípravě staveb, spojené hlavně se získáváním územního rozhodnutí a stavebního povolení. Příprava staveb trvala v průměru 13 let. Například termín výstavby dálnice D3 byl několikrát odsouván o více než 10 let. Příprava D3 trvá déle jak 20 let. Nynější kilometry postavené dálnice přinášejí jen dílčí společensko-ekonomické přínosy. Dle NKÚ došlo v letech 2006-2010 k nárůstu nákladů na výstavbu D3 o cca 52% a toto číslo může ještě stoupnout. Nedostavěná dálniční síť je důsledkem nedostatků v koncepčních a řídicích činnostech Ministerstva dopravy. *„V České republice převládá problém s účelným a hospodárným vynakládáním finančních prostředků státu. Nedostatečná koordinace příprav akcí vede k posouvání termínů. Rozestavěné úseky poté vážou peníze do dalších let.“* (NKÚ, 2011) Nejvyšší kontrolní úřad tak potvrzuje výsledky práce. Čerpání finančních prostředků na výstavbu silnic I. třídy a dálnic byly čerpány méně efektivně než v oblasti výstavby a modernizace silnic nižších tříd.

Je zřejmé, že v Jihočeském kraji se za uplynulé programovací období za podpory Evropské unie několik kilometrů silniční sítě postavilo. Otázkou však zůstává, zda se pomohlo postavit více. Dle zjištěných informací se jistě stavět více mohlo. Proč se tedy nestavělo? Základním důvodem byl nedostatek finančních prostředků. Výsledky diplomové práce ukazují, že celkové náklady na výstavbu silnic I. třídy, dálnic a rychlostních silnic činily 16 392 667 725 Kč. Z toho bylo přes 10,6 mld. Kč získáno z fondů Evropské unie. Cena za 1 km komunikace byla 467 787 225 Kč, což je více než průměrná cena za 1 km v celé České republice, která činila 397 mil. Kč. Průměrný podíl dotace na celkových nákladech projektu byla 65 %. U projektů silnic II. třídy činily celkové náklady na modernizaci a výstavbu těchto komunikací ve výši 20 mld. Kč. Z toho Evropská unie přispěla dotací ve výši

13 951 270 706 Kč. Evropské dotace tak pokryly necelých 70 % finančních nákladů. Nedostatek peněz je spojován s vysokými náklady na vybudování staveb.

Nejvyšší kontrolní úřad přišel s analýzou, ve které tvrdí, že by mohly být náklady na výstavbu českých silnic až o pětinu nižší a tím by se peníze mohly použít na další kilometry. Rozdíl mezi cenou kilometru českých dálnic a cenou kilometru dálnic v Německu je 27 %. Průměrné náklady na 1 km dálnice činily 416 mil. Kč. Podle NKÚ existuje prostor pro snížení těchto nákladů o 12- 20%. (NKÚ, 2013)

Rozdílné náklady na silniční stavby potvrzuje i Evropský účetní dvůr ve své tiskové zprávě. Jak uvádí ECA, mezi silničními projekty za programové období 2007-2013 spolufinancovanými z fondů EU byly napříč Evropou velké rozdíly. Nejnižší náklady na 1 km silniční sítě byly v Německu. (ECA, 2013)

Je však správné jednotlivé projekty porovnávat? Jak NKÚ, tak ECA projekty komparují. Předložená diplomová práce však přináší zjištění, že nelze náklady jednotlivých silničních projektů mezi sebou porovnávat, neboť každý projekt obzvláště projekty silniční stavby jsou jedinečné. Výsledek potvrzuje i ŘSD svým vyjádřením na webových stránkách instituce. ŘSD je toho názoru, že nelze porovnávat dva odlišné úseky. Výrok ŘSD: *„Ceny za výstavbu jsou ovlivněny celou řadou neporovnatelných a vždy pro danou stavbu unikátních okolností. Cenu jednoho kilometru silnice ovlivňuje členitost terénu, geologické podloží, křižovatky, technologie ražby tunelu, přivaděče, mimoúrovňové křižovatky.“* Právě tyto aspekty některé země do rozpočtu nezapočítávají. V České republice je cena ovlivněna i kompenzacemi, které požadují jednotlivé obce či kraje. Tyto požadavky se neustále stupňují a cenu staveb zvyšují. (ŘSD, 2008) Bývalý generální ředitel ŘSD Alfred Brunclík se věnoval srovnání cen českých staveb s těmi zahraničními a zdůraznil, že pro přesnou komparaci staveb nestačí vydělit cenu stavby počtem jejich kilometrů. A dodal: *„Vždy je nutné studovat detailní důvody cenové náročnosti se znalostí konkrétní stavby. Až několikanásobné rozdíly tvoří parametry trasy, zda vede v obydleném území a kolik obsahuje mostů či tunelů. Při srovnání se zahraničím je nutné zjistit, zda tamní investor platil i přivaděče, křižovatky, protihlukové stěny, přeložky sítí aj. Mnohdy v zahraničí tyto položky nejsou do celkové ceny počítány, protože je platí samospráva či jiný subjekt.“* (Brunclík, A., 2009)

Podle poznatků, které byly zjištěny v průběhu sepisování této práce, nebyla chyba pouze ve vysokých cenách samotných staveb. Objevilo se nespočetné množství problémů, které cenu a počet postavených kilometrů ovlivnily natolik, že se tyto faktory promítly i do samé efektivity čerpání finančních prostředků, což však i potvrzuje NKÚ. Dle NKÚ rostou náklady při územních řízeních, stavebních řízeních a také v důsledku prodlužování řízení

a v důsledku přehnaných požadavků zájmových skupin. Tyto všechny aspekty prodlužují výstavbu, a tím rostou i samotné náklady na stavbu. Dalším problémem je absence střednědobého plánu Ministerstva dopravy, který by vytyčoval priority a naléhavost staveb a umožnil vládním orgánům zabezpečit dostatek finančních zdrojů na silniční projekty (NKÚ, 2013). Podobný názor zastává i Brzáková, K. a Přidalová, K. ve svém vědeckém článku *Impact of investment incentives and European funds on regional development*. Dle nich však největší roli v pomalosti čerpání dotací hraje administrativní náročnost procesu podávání žádosti o dotace. (Brzáková, K. & Přidalová, K., 2016).

Jak bylo zjištěno a potvrzeno fundovanými osobami, administrativní zatížení brzdilo žádosti o dotace na projekty i samotné projekty, a tím se snižovala efektivita čerpání peněžních prostředků. Podobný výsledek zaznamenal i článek *The system of support for projects co-financed by EU funds in the Czech republic*, ve kterém bylo čerpání finančních prostředků z EU komentováno následovně. „*Akteři, kteří žádali o dotace, se potýkali s řadou problémů. Největší problémy byly uvnitř fáze sestavení žádosti a během samotného projektu. Komplikace přinášely nejen rozsáhlé požadavky týkající se zpracování projektových žádostí a příloh, ale i systém monitorovacích zpráv a jednotlivé lhůty pro vyhodnocování monitorovacích zpráv.*“ (Košťálová, J., et. al., 2015)

Složitosti v administrativě potvrdil i NKÚ ve své tiskové zprávě z roku 2011. Dle NKÚ vedlo administrativní zatížení v Jihočeském kraji k řadě problémů. ROP Jihozápad neposkytl v rámci výzev dostatečné a jasné informace pro potenciální příjemce podpory. (NKÚ, 2011) Jak uvádí řada autorů, nejen v České republice způsobovaly složitosti v administrativních záležitostech problémy a vedly ke zpoždění projektů. Dumitru, C., E. & Ionescu, A., M., se ve svém článku „*Financial management of projects financed from EU funds*“ věnovali podobné problematice. Na základě výsledků jejich šetření bylo zjištěno, že finanční řízení projektu financovaného z grantů má velký objem papírů především proto, aby subjekty čerpající dotace ospravedlnily každý cent. Tyto dokumenty mají povahu finanční i technickou. Velmi důležitá je přítomnost podpisů a známek. (Dumitru, C., E. & Ionescu, A., M., 2015)

Efektivitu čerpání dotací na výstavbu silniční sítě hodnotil i samotný Krajský úřad Jihočeského kraje v Programu rozvoje kraje 2014-2020. Zde je uvedeno, že došlo naplnění předešlého cíle z programového období 2007-2013 pouze z části. Program rozvoje kraje 2014-2020 uvedl: „*Hlavním cílem Strategie programu rozvoje Jihočeského kraje 2007 - 2013 bylo vybudování napojení regionální a místní silniční sítě na nadřazenou dopravní síť. Zásadní bylo urychlení tempa výstavby dálnice D3 a vybudování chybějících obchvatů měst*

a obcí.“ (Jihočeský kraj, 2008). Program rozvoje kraje 2014-2020 však uvedl skutečnost, že efektivita v čerpání dotací na výstavbu dálnic a silnic I. třídy za programové období 2007-2013 byla menší než efektivita čerpání finančních prostředků z EU na projekty silnic II. třídy. Vybuďoval se malý počet kilometrů dálnice D3 a rychlostní silnice R4. Též se nepodařilo zrealizovat potřebné obchvaty města a obcí a zrekonstruovat komunikace nižších tříd, které jsou ve špatném stavu. (Jihočeský kraj, 2013).

Zda uskutečněné stavby nějakým způsobem ovlivnily rozvoj Jihočeského kraje lze vypočítat ze dvou ekonomických ukazatelů, tj. z vývoje HDP a z počtu přepravených věcí po silnici. Předložená diplomová práce využila data od Ministerstva dopravy. Dle těchto dat v roce 2014 po otevření úseku dálnice D3 Tábor-Veselí n. L. stoupl počet přepravených věcí z 1221 tisíc tun na 1311,1 tun. Naopak HDP nebylo uvedením těchto staveb do provozu ovlivněno. Žádný znatelný progres nebyl zaznamenán.

Jak uvedl de Almeida ve své práci *Transport- Regional Equity Issue revisited*, vybudovaná komunikace může napomoci k redukci obchodních bariér a ke zvýšení HDP, ale záleží na tom, odkud kam silnice vede a jaká je její délka (de Almeida, E., S., et. al., 2010). Tento výrok potvrzuje výsledek diplomové práce a to ten, že postavený úsek dálnice D3 Tábor – Veselí n. L. nenapomohl uvnitř Jihočeského kraje k výraznému nárůstu HDP. Naopak po postavení úseku dálnice D3 mezi Českými Budějovicemi a rakouskými hranicemi lze očekávat výraznější dopad na ekonomickou situaci v Jihočeském kraji a to právě díky lepšímu dopravnímu spojení s naším zahraničním sousedem.

Zjištěné informace zveřejněné v této diplomové práci potvrzují, že efektivita ve výstavbě silniční sítě je také velmi ovlivněna i kvalitou vládních institucí a prioritami vlád. Vztahem mezi efektivní výstavbou komunikací a vládními prioritami se zabýval i Riccardo Crescenzi. Dle Riccarda Crescenzi je kvalita vládních institucí a vlády stěžejní pro investice do dopravní infrastruktury. Crescenzi ve své analýze ukázal zanedbatelnou korelaci mezi hospodářským růstem a regionálními investicemi do dopravní infrastruktury. Na druhou stranu jsou podle něj dopravní investice velmi propojeny s regionální ekonomickou výkonností. Především zlepšování sekundární silniční sítě je spojeno s vyšším ekonomickým růstem. Na druhou stranu výstavba dálnic, které jsou propagované jako stěžejní pro rozvoj regionů a konkurenceschopnost, nepřináší očekávané zlepšení ekonomické situace v regionu. Avšak výstavba dálnice je více propagována a promítá se do volebních programů. (Crescenzi, R., et. al., 2016)

Při porovnání výsledků této diplomové práce s výsledky analýz a studií zabývajících se stejnou či podobnou problematikou lze usoudit, že výsledky předložené práce se většinou

shodují a jen částečně se odlišují. Ke zlepšení efektivity čerpání dotací a ke zkvalitnění výstavby silniční sítě je potřeba vylepšit legislativní platformu a také zlepšit spolupráci mezi jednotlivými subjekty veřejné správy a samosprávy.



## 5 Závěr

Cílem diplomové práce bylo zodpovězení si otázky, zda finanční prostředky z Evropských fondů, jakožto důležité finanční obnosy pro výstavbu a obnovu silniční sítě, byly v programovém období 2007-2013 čerpány v Jihočeském kraji efektivně a zda měly vliv na rozvoj v regionu. Dílčím cílem byl též nástin potenciálního vývoje v programovém období 2014-2020.

Výsledky této diplomové práce vyplývají z analýzy dat, které byly poskytnuty z Odboru silniční dopravy Krajského úřadu Jihočeské kraje, z Ředitelství silnic a dálnic, z webových stránek Regionálního informačního systému a z databáze Českého statistického úřadu. Analýza dat byla poté propojena s informacemi získanými z polostrukturovaných rozhovorů s kompetentními osobami k této problematice, s informacemi z Nejvyššího kontrolního úřadu a z Evropského účetního dvoru a s obsahem dokumentů Strategického rozvoje kraje 2008 – 2013 a 2014 – 2020.

Za programové období 2007 – 2013 bylo postaveno či zmodernizováno v Jihočeském kraji celkem 94,5 km silniční sítě za více než 20 mld. Kč. Z toho Evropská unie přispěla dotací ve výši 13 951 270 706 Kč. Evropské dotace tedy pokryly necelých 70 % finančních nákladů na tyto uskutečněné projekty. Bylo zjištěno, že bylo možné vypracovat projektů více, ale chyběly na ně finanční prostředky.

Součástí Strategie programu rozvoje Jihočeské kraje 2007-2013 bylo napojení regionální a místní silniční sítě na nadřazenou dopravní síť, především se jednalo o urychlení tempa dostavby dálnice D3. Plány dálniční sítě jsou zde již od 90. let 20. století, podle původních plánů by měla být D3 hotová. Realita je však jiná. Jak ukazují výsledky analýzy, bylo v Jihočeském kraji během programového období 2007 – 2013 postaveno 35,1 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Celkové náklady činily 16 392 667 725 Kč. Z toho bylo 10,6 mld. Kč financováno z evropských fondů. Průměrný podíl dotace na celkových nákladech činil 65 %. Cena 1 km komunikací těchto tříd byla 467 787 225 Kč. Výstavba úseku D3 Veselí n. L. – Tábor trvala přes 6 let, což je velmi dlouhá doba. Je nutné si však uvědomit, že u takovýchto velikých staveb je nutné získat souhlas Evropské komise, což je časově náročné a může vzniknout časová prodleva. Takovéto velké stavby byly a jsou vždy ovlivněny politikou vlády. Zda vláda stavbu považuje za nutnou či nikoliv. Preference vlády ovlivňovaly a ovlivňují, kolik kilometrů dálniční sítě se postavilo nebo postaví. Projekty na rychlostní silnici R4 trvaly sice čtyři roky, ale nutné je zdůraznit, že výstavba křižovatky R4 –

I/20 byla ovlivněna neustálým dopravním zatížením, což délku a cenu výstavby znatelně ovlivnilo.

Množství postavených kilometrů též ovlivňovaly přípravné fáze projektu, jednalo se o velké projekty, které byly časově velmi náročné. U takto velkých projektů docházelo k časovým prodlevám, které ovlivňovaly nejen dobu výstavby, ale i cenu. Právě časová zpoždění vedla k navyšování cen staveb. Dalšími důvody zvyšování cen staveb byly problémy se zvoleným stavebním materiálem, které se objevily až ve fázi realizace projektu. Například se jednalo o nevhodně zvolené materiály na stavbu mostů. Největším problémem, však byly majetkové spory, výkupy pozemků a eko-aktivisté. Jak potvrdily fundované osoby, největším problémem českých staveb byla a stále je česká legislativa, která nahrává skupinám, které jsou proti těmto stavbám.

Zdražování staveb je především důsledkem odkládání staveb. Cena staveb je velmi diskutovaným tématem. Ceny staveb jsou porovnávány napříč evropskými zeměmi. Podle poznatků diplomové práce, však ceny nelze porovnávat, každá stavba je jedinečné dílo a každá země do celkové ceny staveb zařazuje odlišné množství položek. Dodnes neexistují přesné podmínky v Evropské unii, jaké položky do ceny silničních projektů zahrnovat a jaké nikoliv. Z tohoto důvodu ceny nelze porovnávat. Například stavba D3 Tábor- Veselí n. L. byla ve špatně přístupném terénu a též nesmíme opomenout, že většina této části stojí na mostové konstrukci. Na druhou stranu se stavělo tzv. na zeleném. Do ceny českých silničních staveb se započítává nejen ceny stavby samotné, ale též přípravná fáze, výkupu pozemků a další položky, které cenu stavby navyšují. Na základě informací poskytnutých k této diplomové práci cena staveb není předražená, od stavební krize roku 2008 se soutěží pod cenou. Rozhodující je opravdu nejnižší cena, která následně zpomaluje tempo staveb, neboť firmy najímají méně lidí, stavba se protahuje a tím se zvyšují náklady způsobené časovým zpožděním. Těmito komplikacemi se poté snižuje i efektivita financování samotných staveb.

Co se týče kvality staveb a jejího dodržení bylo velmi obtížné, dodnes totiž platí, že v tendrových řízeních na výběr stavební společnosti rozhoduje pouze cena. Stavební tendry na výstavbu dálnic a silnic I. třídy v Jihočeském kraji vyhrávaly firmy Strabag, Eurovia a Metrostav. Udržitelnost projektů, která je stanovena Evropskou komisí, je 5 let. Firmy dávají záruky 36-60 měsíců.

V rámci výstavby silnic II. třídy, která je v gesci Jihočeského kraje, bylo v letech 2007-2013 uskutečněno 34 projektů. Jihočeský kraj získal dotace na 34 projektů v oblasti výstavby či modernizace komunikací. Takovéto číslo je uspokojivé. Jihočeský kraj

vypracoval projekty ke všem výzvám ROP Jihozápad, které byly v tomto programovém období vypsaný. Jihočeský kraj se potýkal s řadou problémů, především s problémy ohledně tzv. diskriminačních kritérií, která se týkala obalované směsi. Jihočeský kraj stanovil přesná kritéria, jak má vypadat složení obalované směsi a nakládání s ní, což vyhodnotil soud jako diskriminační kritérium a Jihočeský kraj dostal korekce, čímž nedošlo k dočerpání dotace na 100%. Celkové náklady na výstavbu nebo modernizaci silnic II. třídy činily 3 763 374 839 Kč. Z toho 86% nákladů bylo hrazeno z evropských fondů.

Jak ŘSD, tak i kraj se potýkaly s problémy a se zpožděními, které byly spjaté s mezerami v české legislativě. Komplikacemi v projektech byla i kritéria v tendrech výběrového řízení. Subjekty, které tendr vypisovaly, se musely podle zákona vyvarovat diskriminačních kritérií, z tohoto důvodu v tendrech rozhodovala a stále rozhoduje pouze cena, která nemusí odpovídat kvalitě. Což způsobuje časté opravy a další náklady. Další komplikace, které se objevily v rámci projektů této povahy, byl velký tlak ROP Jihozápad na administrativní část projektu. Administrativa byla časově velmi náročná a Krajskému úřadu se vracely neustálé připomínky. V rámci projektů silnic II. třídy byla za největší úspěch považována výstavba tzv. Zanádražní komunikace v Českých Budějovicích. Další komplikací u projektů silnic II. třídy, byly konkrétní výzvy ROP Jihozápad, které byly omezené přesným datem, což bylo velmi časově náročné, v programovém období 2014-2020, jsou již tzv. pružné výzvy, které na žadatele nevyvíjí časový nátlak a žadatelé, tak mohou pečlivěji projekt připravit.

Pro rozvoj Jihočeského kraje a jeho konkurenceschopnost je stěžejní dostavba dálniční sítě D3 a kvalitní silniční síť uvnitř kraje. V této diplomové práci byl vliv postavených kilometrů silniční sítě na rozvoj regionu zkoumán na základě vývoje dat týkající se přepravy věcí po silnici, vývoji HDP a vývoji průměrné hrubé měsíční mzdy v kraji. Přeprava věcí po silnici stoupla při otevření úseku dálnice D3 Tábor – Veselí n. L. o cca 1500 tisíc tun zboží více. Výstavba dálnic je pro konkurenceschopnost regionu stěžejní, avšak postavených 25 km dálnice je pouze malé pozitivum pro dopravce a podniky. Úsek D3 Veselí n. L. – Tábor lze označit za určitý krok do budoucna, kdy dojde k vystavění kompletní dálniční sítě v Jihočeském kraji. Až kompletní dálniční síť bude mít znatelnější dopad na krajskou ekonomiku a regionální rozvoj. V souvislosti s vývojem HDP či průměrné hrubé měsíční mzdy neměly postavené kilometry dálnice D3, rychlostní silnice R4 ani zmodernizovaných

silnic II. třídy znatelný vliv. Lze usoudit, že až úplné dostavění dálniční sítě by mohlo tyto makroekonomické ukazatele ovlivnit.

V současném programovém období 2014-2020 by mělo být v Jihočeském kraji hlavním cílem dostavění dálnice D3, rychlostní silnice R4 a zmodernizování a postavení obchvatů měst a obcí např. obchvat města Lišov a obchvat Českých Budějovic, které již měly být hotovy během programového období 2007-2013. V oblasti dopravy Jihočeského kraje by měly se tedy co nejrychleji vyřešit všechny důležité silniční stavby s cílem zvýšit konkurenceschopnost regionu. V programovém období 2014-2020 lze stále čerpat finanční prostředky na výstavbu silniční sítě z OP Doprava a z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Je podstatné, aby se za toto programovací období postavilo co nejvíce kilometrů silnic, neboť v následujících programových obdobích je finanční podpora z EU na tyto projekty nejistá. V případě snížení finančních pomoci ze strany EU by se objevil problém s nedostatkem financí na silniční projekty, které by z tohoto důvodu musely být pozastaveny.

Diplomová práce přinesla jasný důkaz, že evropské peníze k výstavbě či k modernizaci silniční sítě byly v programovém období 2007-2013 čerpány efektivně pouze z části. Celkové dotace pokryly 70% celkových nákladů uskutečněných silničních projektů, což je velmi uspokojivé číslo. Na druhou stranu bylo zjištěno, že se žadatelé potýkali s velkými problémy, které jim práci zneprůjemňovaly. Stinnou stránkou projektů byla i jejich kvalita. Řada postavených silničních komunikací jsou již v nyní v špatném technickém stavu a čekají je opravy. V poslední řadě nesmíme zapomenout na dlouhou dobu výstavby a modernizace silnic. Tím se efektivita čerpání finančních prostředků výrazně snižuje.

## 6 Summary

This thesis focus on the efficient use of EU funding for the construction of roads and motorways in the South Bohemian Region for the programming period 2007 - 2013. EU funds are an important source of funding for the construction of road networks and the development of the region. The theoretical part describes the issue of European Union Regional policy, the 2007-2013 programming period, the transport policy of Czech Republic and transport projects of the European Union. The aim of this work is to answer questions whether the European funds for road construction in the South Bohemian region were used efficiently and whether they helped to the economic development of the region. The next aim is proposal for the programming period 2014-2020. For research were chosen the motorway and the road of the first class and the road of the second class. The data was obtained from the Road Transport Department of the South Bohemian Region, the Directorate of Roads and Motorways and the Regional Information System. The acquired data are compared with the progression of GDP and with the data of quantity of transported goods. This information are then discussed with experts in this topic. The practical part uses secondary data analysis and qualitative research methods. Research has qualitative character.

**KEY WORDS:** European funds, transport, road networks, Regional policy, programming period 2007- 2013, South Bohemia

## Seznam literatury

AEBR, (2017). *Association of European Border Region*, [online] [cit. 2017-10-08], dostupný na [www.aebr.cz](http://www.aebr.cz)

Alexandrova, M. & Ivanova, L., (2012). *Critical factor of project management: empirical evidence from projects supported by EU programmes*, [online] [cit. 2018-03-07], dostupný z [www.asecu.gr](http://www.asecu.gr)

Balcerzak, A., P., (2015). *Europe 2020 Strategy and structural diversity between old and new member states. Application of zero unitatization method for dynamic analysis in the years 2004-2013*, *Economics a Sociology*, 8(2), 190-205.

Bendová, K., (2012). *Základy projektového řízení*, Olomouc: Univerzita Palackého.

Besteiro, E., N., (2015). *Success Factors in Project management*, *Business Management Dynamics*, 4 (9), 19-34.

Boháčková, I. & Hrabánková, M., (2009). *Strukturální politika Evropské unie*, Praha: C. H. Beck.

Branda, P., (2013). *Podpora přeshraniční spolupráce v rámci regionální politiky EU a její budoucí podoba v programovacím období 2014-2020*, *Regionální studia*, 1, 13-25.

Brunclík, A., (2009). *Jaké jsou reálné ceny dálnic v Česku a v zahraničí?*, [online] [cit. 2018-07-07], dostupný z [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Brzáková, K. & Přidalová, K., (2016). *Impact of investment incentives and European funds on regional development*, *Central European Review of Economics Issues*, 19, 125-132.

Bucur, I., A. & Stangaciu, O., A., (2012). *Economic Growth and Improving Regional Disparities Tools of the Enlarged European Union*, *Economy Transdisciplinarity Cogniiton*, 15 (1), 163-170.

Čámská, D., (2012). *Analysis of project co-financed by European Funds*, *Intelektuálně ekonomika*, 6(1), 743-753.

Čihák, M. et. al., (2013). *Pátevní síť silnic a dálnic v České republice*, Praha: Agentura Lucie spol. s.r.o.

ČSÚ, (2011). Klasifikace územních statistických jednotek (CZ-NUTS), [online] [cit. 2018-03-07], dostupný z [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

ČSÚ, (2004). *Mapa - Euroregiony ČR*, [online] [cit. 2018-03-07], dostupný z [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

ČSÚ. *Vývoj HDP v běžných cenách v Jihočeském kraji*, [online] [cit. 2018-04-11], dostupný z [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

ČSÚ. *Vývoj průměrné hrubé mzdy v Jihočeském kraji*, [online] [cit. 2018-04-10], dostupný z [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

De Almeida, E., S., et. al., (2010). *Transport- Regional Equity Issue revisited*, Regional studies 44 (10), 1387-1400.

Dolanský, V., Měkota, V. & Němec, V., (1996). *Projektový management*, Praha: Grada Publishing.

Doležal, J. & Krátký, J., (2017). *Projektový management v praxi*, Praha: Grada Publishing.

Dorin-Madalin, D., (2015). *The impact of structural funds in central and eastern European countries*, Annals of University Craiova- Economic Science Series, 2 (43), 293-305.

Dumciuviene, D., Stundziene, A. & Startiene, G., (2015). *Relationship between Structural funds and Economic indicators of European union*, Inzinerine Ekonomika, 26(5), 507-516.

Dumitru, C., E. & Ionescu, A., M., (2015). *Financial Management of projects financed from EU funds*, The International conference in economics and administration, 109-119.

*Evropské fondy 2014 – 2020*, (2015). Týdeník EURO – příloha E15, 6.

Evropská komise, (2004). *Nové partnerství pro soudružnost, konvergenci, konkurenceschopnost, spolupráci*, [online] [cit. 2018-03-07], dostupný z [www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Evropská komise, (2014). *Overview-Instrument for Preaccession Assistance*, [online] [cit. 2018-03-07], dostupný z [www.europa.eu](http://www.europa.eu).

Evropská komise, (2014). *Politiky EU- Doprava: Spojení proevropské občany a podniky*, [online] [cit. 2016-11-08], dostupný z [www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Evropská komise, (2014). *Politiky Evropské unie: Regionální politika*, [online] [cit. 2017-08-07], dostupný z [www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Evropská komise, (2007). *Politika soudružnosti 2007-2013. Poznámky a úřední texty*, [online] [cit. 2017-09-10], dostupný z [www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Evropská komise, (2012). *Smlouva o fungování EU*, [online] [cit. 2017-08-07], dostupný z [www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Evropská komise, (2010). *Sdělení komise – Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění*, [online] [cit. 2017-09-07], dostupný z [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz)

Evropský účetní dvůr, (2013). *Tisková zpráva ECA 13/22 z 15.7 2013 Lucemburk*, [online] [cit. 2018-07-07], dostupný z [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)

Garel, G., (2013). *A history of project management models: From pre-models to the standard models*, International Journal of Project Management, 31, 663-669.

Hájek, O., Novosák, J., Nekolová, J. & Smékalová, L., (2016). *Distribution of structural funds: ekvity, efficiency and public procurement (Czech republic)*, Journal of International Studies, 9(1), 167-179.

Hahn, J., (2011). *Politika soudružnosti 2014-2020. Investice do evropských regionů*, Panorama inforegion, (40).

Hendl, J. (2016). *Kvalitativní výzkum. Základní teorie, metody a aplikace*. Praha: Portál

Host, A., Zaninovic, V. & Parat, K., (2017). *Cohesion policy instruments and economic growth: Do institutions matter?*, Ekon. Misao i proksa dbk, 2, 541-559.

Chvojková, A. & Květoň, V., (2007). *Finanční prostředky EU v programovém období 2007-2013*, Praha: Institut pro strukturální politiku.

Crescenzi, C., Cataldo, M., & Rodriguez, A., (2016). *Government quality and the economic returns of transport infrastructure investment in European regions*, Journal of Regional science, 56 (4), 555-582.

Ionescu, R., & Pavel, A., P., (2016). *The evolution of European Funds Financial Indicators*, Quality- Access to Success Journal, 17, 36-42.

Jihočeský kraj, (2008). *Strategie programu rozvoje Jihočeského kraje 2007 -2013*, [online] [cit. 2017-06-07], dostupný [www.databaze-strategie.cz](http://www.databaze-strategie.cz)

Jihočeský kraj, (2013). *Program rozvoje Jihočeského kraje 2014-2020*, [online] [cit. 2017-06-07], dostupný [www.kraj-jihocesky.cz](http://www.kraj-jihocesky.cz)



JVMRPIC, (2017). *Monitoring projektu*, [online] [cit. 2017-11-11], dostupný na [www.jvmrpic.cz](http://www.jvmrpic.cz)

Košťálová, J., Tetřevová, L. & Paták, M., (2015). *The system of support for projects co-financed EU funds in the Czech republic*, *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 45, 97-115.

Kryk, B., (2017). *Realization of social goals of the Europa 2020 strategy in the countries of the former Eastern Bloc*, *Public policy and administration*, 16 (4), 616-627.

Lacina, L., Strejček, P. & Blížkovský, P., (2016). *Učebnice evropské integrace*, Brno: Barrister & Principal.

Linhart, J. & Vodáková, A., (2017). *Sociologická encyklopedie*, [online] [cit. 2018-07-06], dostupný na [www.encyklopedie.soc.cas.cz](http://www.encyklopedie.soc.cas.cz)

Locatelli, G., D., C., Invernissi & N., J., Brookes, (2017). *Project characteristics and performance in EUrope: An empirical analysis for large transport infrastructure projects*, *Transportation Research Part*, 98, 108-122.

Marek, D. & Kantor, T., (2009). *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*, Brno: Barrister & Principal.

Matei, G. & Apprutescu, E., M., (2017). *Methods of Quantifying the impact of Structural funds absorption on Regional development*, *Finance Challenges of the Future*, 19, 19 – 26.

Ministerstvo dopravy ČR, (2013). *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050*, [online] [cit. 2017-11-07], dostupný [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

Ministerstvo dopravy ČR, (2007). *Operační program Doprava*, [online] [cit. 2017-08-07], dostupný [www.opd.cz](http://www.opd.cz)

Ministerstvo dopravy ČR, (2016). *Ročenka Ministerstva dopravy*, [online] [cit. 2018-02-03], dostupný [www.opd.cz](http://www.opd.cz)

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, (2012). *Monitorování*, [online] [cit. 2018-03-07], dostupný z [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz)

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, (2007). *Národní a strategický referenční rámec*, [online] [cit. 2017-09-09], dostupný z [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz)

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, (2012). *Programové období 2007-2013*, [online] [cit. 2017-08-07], dostupný z [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz)

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, (2006). *Průvodce fondy Evropské unie*, [online] [cit. 2017-08-07], dostupný z [www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)

Muresan, I. & Crisan, E., (2013). *Beneficiaries' perception concerning the implementation of EU financed projects*, *Studia UBS-OECONOMICA*, 58(3), 61-79.

Nejvyšší kontrolní úřad, (2010). *Tisková zpráva NKÚ z 8. 12. 2010 – NKÚ zkontroloval finanční prostředky určené na výstavbu pozemních komunikací*, [online] [cit. 2018-08-07], dostupný z [www.nku.cz](http://www.nku.cz)

Nejvyšší kontrolní úřad, (2011). *Tisková zpráva NKÚ z 21. 2. 2011 -NKÚ zkontroloval finance určené v rámci ROP na projekty dopravní infrastruktury*, [online] [cit. 2018 -09-07], dostupný z [www.nku.cz](http://www.nku.cz)

Nejvyšší kontrolní úřad, (2013). *Tisková zpráva NKÚ z 5.8 2013 – České dálnice by mohly být až o pětinu levnější*, [online] [cit. 2018-09-07], dostupný z [www.nku.cz](http://www.nku.cz)

Pinho, C., Varum, C. & Antunes, M., (2015). *Under what condition do Structural Funds play a significant role in European Regional Economic Growth? Some evidence from recent panel data*, *Journal of economic issues*, 49 (3), 749-771.

Pinho, C., Varum, C. & Antunes, M., (2015). *Structural funds and European regional growth: Comparison of effects among different programming periods*, *European planning studies*, 23 (7), 1302-1326.

Pitrová, M., (1999). *Institucionální struktura EU*, Brno-Mezinárodní politologický ústav.

Poštolá, V. & Branda, P., (2009). *Přeshraniční spolupráce, euroregiony a Euroregion Nisa*, *Regionální studia*, 1, 2-11.

Ředitelství silnic a dálnic, (2008). *U ceny dálnice se musí porovnávat porovnatelné*, [online] [cit. 2018-07-07], dostupný z [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Ředitelství silnic a dálnic, (2014). *Vedení ŘSD razantně zakročí proti nepořádku ve výstavbě silnic a dálnic*, [online] [cit. 2018-07-07], dostupný z [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Reichel, J., (2009). *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*, Praha, Grada.

Sedláková, R., (2014). *Výzkum medií: Nejužívanější metody a techniky*, Praha, Grada.

Slováček, P., (2016). *Stav krajských silnic je katastrofální. Rozhovor s Klárou Dostálovou o financování oprav silnic*, Svět motorů, 30 (16), 30 – 31.

Sobotková, L., (2015). *Hodnocení dopadů využívání dotací z regionálních operačních programů*, Faculty of Economics & Administration , 22 (35), 114-127.

Troitíno, D., R., (2017). *Jean Monet before the first European community a historical perspective and critic*, Trames, 21 (3), 193-213.

Verheugen, G. & Barnier, M., (2000). *Nový praktický návod pro přeshraniční spolupráci*, [online] [cit. 2017-08-07], dostupný z [www.aebr.eu](http://www.aebr.eu)

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. [online] [cit. 2016-11-08], dostupný na [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury. [online] [cit. 2016-12-09], dostupný na [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj. [online] [cit. 2016-10 -08], dostupný na [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)

## Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1 – Finance vynaložené na Regionální politiku 2007- 2013	18
Tabulka č. 2 – Značení NUTS na příkladu České republiky	19
Tabulka č. 3 – Prioritní osy OP Doprava České republiky 2007-2013	24
Tabulka č. 4 – Projekty silnic I. třídy	43
Tabulka č. 5 – Projekty dálnic – programové období 2007-2013	43
Tabulka č. 6 – Projekty rychlostních silnic – programové období 2007-2013	44
Tabulka č. 7 – Souhrn nákladů projektu dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy	45
Tabulka č. 8 – Projekty dálnic a rychlostních silnic	45
Tabulka č. 9 – Projekty silnic II. třídy – programové období 2007-2013	53
Tabulka č. 10 – Výstavba a rekonstrukce mostů 07-13	54
Tabulka č. 11 – Programy modernizace silnic II. a III. třídy	56
Tabulka č. 12 – Projekty Jihočeského kraje – financování	61
Tabulka č. 13 – Výpočet průměrné ceny mostu	62
Tabulka č. 14 – Průměrná cena 1 km silnice II. třídy	62
Graf č. 1 – HDP v běžných cenách v mil. Kč	63
Graf č. 2 – Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy v Jihočeském kraji	64

## Seznam zkratek

ECA - Evropský účetní dvůr

EHS – Evropské hospodářské společenství

EURATOM – Evropské společenství pro atomovou energii

ESUO – Evropské společenství uhlí a oceli

HDP – Hrubý domácí produkt

MDČR – Ministerstvo dopravy České republiky

MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj

NKÚ – Nejvyšší kontrolní úřad

NPP – Nástroj předvstupní pomoci

NUTS – Nomenklatura územních statistických jednotek

ROP Jihozápad – Regionální operační program Jihozápad

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

Příloha č. 1 – financování projektů silnic II. třídy, rozpis dle subjektů

Název programu	Rozhodnutí - celkové zdroje	Rozhodnutí veřejné zdroje	Rozhodnutí zdroje z EU	Rozhodnutí národní veřejné prostředky	Rozhodnutí národní veřejné prostředky kraje	Rozhodnutí národní veřejné prostředky regionální rady
Silnice II/145 u Kratochvíle	57300000	57300000	48705000	8 595 000	4 297 50	4 297 50
Silnice II/145 Husinec-Běleč	329700000	329700000	280244999	49 455 001	24 727 502	24 727 499
Most ev.č. 135-011 Soběslav	28620700,14	28620700,14	24327595,11	4 293 105	2 146 553	2 146 553
Most ev.č. 12220-1 Hněvkovice	32589941,22	32589941,22	27701450,03	4 888 491	2 444 246	2 444 246
Most ev.č. 17210-4 Střelské Hoštice	20884943,6	20884943,6	17752202,06	3 132 742	1 566 371	1 566 371
Most ev.č. 1406-2 u Kestřan	23706342,37	23706342,37	20150391,01	3 555 951	1 777 976	1 777 976
Silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice	67415927,06	67415927,06	57303538	10 112 389	5 056 195	5 056 195
Most ev.č. 15532-1 Roudné	95547760,66	75115517,34	63848189,73	11 267 328	5 633 664	5 633 664
Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P3)	383089568	383089568	325626132,8	57 463 435	28 731 718	28 731 718

Přeložka silnic II/156 a II/157 v Č. Budějovicích - 1. etapa, část 1.1 a 1.2	239769589,3	211453500	179735475	31 718 025	15 859 013	15 859 013
Most ev.č. 105 - 048 Koloděje	38652783,8	38651883,8	32854039,19	5 797 845	2 898 959	2 898 886
Most ev.č.139-000A Písek	36097274	35690519,47	30336941,51	5 353 578	2 676 789	2 676 789
Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P4)	302403193,3	302396893,3	257037358,4	45 359 535	22 679 768	22 679 767
Most ev.č.135-005 Bechyně	21175824,97	21174924,97	17998686,13	3 176 239	1 588 119	1 588 119
Most ev. č. 159 - 003 Neznašov	44320059,84	43046110,6	36589192,92	6 456 918	3 228 459	3 228 458
Most ev. č. 146 - 001 Hluboká nad Vltavou - náhon a most ev. č. 146 - 002 Hluboká nad Vltavou	89111779,32	89109739	75743278,15	13 366 461	6 683 230	6 683 230
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2.1	76039007,8	76038107,8	64632391,63	11 405 716	5 702 858	5 702 858
Most ev.č.128-021E, Jindřichův Hradec	22893743	22892843	19458915,83	3 433 927	1 716 964	1 716 963

Silnice II/154 Údolí u Nových Hradů - křiž.sil.II/154xII/156 a stavba mostu ev.č.154-008	26546019	26545119	22563351,08	3 981 768	1 990 884	1 990 884
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 4. etapa	183724871	181459271	154240380,3	27 218 891	27 218 891	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P5)	141864749,9	141864749,9	120585037,4	21 279 713	21 279 713	0
Kaplice - přeložka silnice II/154, II/158 - I.etapa	57666839,7	57666839,7	49016813,74	8 650 026	8 650 026	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P6)	259765489,5	259765489,5	220800665,3	38 964 824	38 964 824	0
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2.etapa, část 2.2.	37499418,83	37499418,83	31874506	5 624 913	5 624 913	0
Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí	67693170,61	61054991,41	51896742,69	9 158 249	9 158 249	0
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 1. etapa, část 1.1	173466561,5	160966984,1	136821936,1	24 145 048	24 145 048	0



Modernizace komunikací II. a III. třídy (P7)	295206728	295206728	295206728	0	0	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P8C)	106730378,6	100823751	100823751	5906627,57	0	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P8A)	192668555,8	192280759	192280759	387796,8	0	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P8B)	109674448,3	102644647	102644647	7029801,25	0	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P9 A)	99759543,92	99759541,86	99759541,86	2,060000002	0	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P9 B)	48380491,53	48380491,53	48380491,53	0	0	0
Modernizace komunikací II. a III. třídy (P9 C)	53409134,55	53409134,55	53409134,55	0	0	0

## Příloha č. 2 - Výňatky z tiskových zpráv NKÚ k problematice výstavby komunikací v ČR a z tiskové zprávy Evropského účetního dvora

- 8. 12. 2010 – NKÚ zkontroloval finanční prostředky určené na výstavbu pozemních komunikací – komplikace s účelným a hospodárným vynakládáním finančních prostředků státu, způsobuje nedostatečná koordinace příprav akcí, stavby není možné realizovat v jejich termínech (kvůli absenci kritérií, kterými měli být akce zařazeny do Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury 2008-2013, do harmonogramu však bylo zařazeno velké množství akcí, které však nebyly provázány s odpovídajícími položkami ve finančních zdrojích. Rozestavěné úseky vážou peníze i do dalších let. Opoždění též ovlivňuje nevypořádání majetkoprávních vztahů. V letech 2008-2009 získal 2/3 zakázek úzký okruh firem. Akce R4 Čimelice- Mirovice byla zahrnuta do schváleného rozpočtu SFDI již v roce 2009 se stanoveným objemem výdajů 25 mil. Kč. Rozpočtovým opatřením vlády téhož roku byly výdaje sníženy o 11,4 mil. Kč s odůvodněním, že dosud nebylo vydáno územní rozhodnutí
- 21. 2. 2011 -NKÚ zkontroloval finance určené v rámci ROP na projekty dopravní infrastruktury – v implementačních systémech ROP byly shledány nedostatky, vyšší částky než bylo potřeba. Např. ROP Jihozápad neposkytl v rámci výzev dostatečné a jasné informace pro potenciální příjemce podpory. ROP Jihozápad neoddělila funkce v rámci subjektů zapojených do řízení a kontroly, neboť ve čtyřech výzvách nezajistila věcné hodnocení předložených projektů dvěma na sobě nezávislými hodnotiteli. ROPy využívaly k poskytování dotace soukromoprávní smlouvy uzavírané podle OZ nikoliv listinu o rozhodnutí poskytnutí dotace, což je legislativní nedostatek. Využití přidělených prostředků ROP Jihozápad (2007-2009) přiděleno 9 371 120 a vyčerpáno 2 199 877 (23%). Neoprávněně byly proplaceny výdaje v celkové výši 22 427 561 Kč.
- NKÚ kontroloval peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3 – 3. 6. 2011 – podle zprávy z NKÚ bylo z celkové délky 174 km realizováno pouhých 17 km, tj. necelých 10% ke konci roku 2010. Ministerstvo Dopravy nedisponovalo závaznou koncepcí budování silniční sítě a často koncepcí měnilo. Termín D3 byl několikrát odsouván o více než 10 let. Příprava D3 trvá déle jak 20 let, ale řešení přes

Středočeský kraj ještě nebylo vyřešeno, i přesto, že se na něj již vynaložilo cca 47 mil. Kč. U D3 nebyly ujasněny zdroje financování ani stanovena potřeba finančních prostředků na její pořízení. Ministerstvo Dopravy chtělo financovat D3 v Jihočeském kraji skrze PPP projekty. Měnil se však několikrát jejich obsah, ... Nynější 43 km dálnice přináší jen dílčí společensko-ekonomické přínosy. V letech 2006-2010 došlo k nárůstu předpokládaných nákladů cca o 52%, dle NKÚ mohou náklady ještě stoupat. V oblasti nákladovosti staveb bylo zjištěno: ŘSD neposuzovalo technická řešení staveb z hlediska investičních i budoucích provozních nákladů, v průběhu přípravy akcí byly vznášeny samosprávnými celky a zájmovými skupinami požadavky na doplnění o další objekty (protihlukové stěny atd.) = zvýšení nákladů + nedostatky v zadávacích řízeních (konkurenční prostředí, transparentnost)

- 5.8 2013 – české dálnice by mohly být až o pětinu levnější, jeden jejich km přitom dosud stál 416 mil. Kč, v ČR 1 km dálnice v průměru 355 mil. Kč, v Německu jen 260 mil. Kč (o 27 %), náklady rostly při územních řízeních, stavebních řízeních, růst nákladů ovlivňuje např. prodlužování řízení, požadavky účastníků, dodatečné zařazení stavebních projektů, přípojky, křižení, výstavba se neúměrně prodlužuje, od schválení investičního záměru do dokončení stavby uplyne nejčastěji 12 let, majetkoprávní vypořádání trvá 3 – 10 let, náklady rostou i v průběhu samotné stavby. Dle odhadů NKÚ bude dálniční síť dostavěna za 32 let a bude to stát 520 mld. Kč. Od roku 2007 nemá ČR žádný závazně schválený střednědobý ani dlouhodobý koncepční materiál, který by vymezil naléhavost a priority staveb v závislosti na dostupných zdrojích. ŘSD zahajovalo přípravu a samotnou výstavbu projektů, aniž by na jejich dokončení mělo zajištěné peníze, navyšování nákladů pak celý problém umocnilo.
  
- 15.7 2013, Tisková zpráva, ECA 13/22, Lucemburk: Jedním z velmi zajímavých zjištění Účetního dvora byla skutečnost, že mezi silničními projekty spolufinancovanými EU byly výrazné rozdíly. Účetní dvůr vypočetl celkové náklady, celkové náklady výstavby a náklady výstavby vozovky vždy na 1 000 m<sup>2</sup> silnice. Nejnižší náklady na 1 000 m<sup>2</sup> ve všech třech kategoriích měly kontrolované projekty v Německu (průměrné celkové náklady 287 043 EUR v Německu, 496 208 EUR ve Španělsku)). Neexistují důkazní informace, že tuto skutečnost lze vysvětlit náklady práce.

## Příloha č. 3 – Výňatky z Programu rozvoje kraje 2008-2013 a z Programu rozvoje Jihočeského kraje 2014 – 2020 k problematice silniční sítě

### Strategie programu rozvoje Jihočeského kraje 2008-2013

- Vize rozvoje JKH = kvalitní vnitřní a vnější dopravní dostupnost
- Prioritní osa = Dostupnost a infrastruktura – charakter osy – stabilizační – přímá podpora kraje (skrze zdroje lidské, finanční a materiální, kterými kraj disponuje) = zlepšení stávajícího stavu a budování nové dopravní a technické infrastruktury, zlepšení dopravy a dopravní obslužnosti, Opatření 3. 1 Infrastruktura
- Operační cíle:
  - Rozvoj regionální a místní dopravní infrastruktury

Opatření – zásadním problémem je napojení regionální a místní silniční sítě na nadřazenou dopravní síť a dostupnost rozvojových ploch a území. Zásadní pro rozvoj je urychlení tempa výstavby dálnice D3. Nezbytně nutné je věnovat pozornost modernizaci silnic II. a III. třídy (řešení chybějících obchvatů)

Aktivity: dobudování krajských dopravních spojení, rozvoj dopravy uvnitř kraje za účelem posílení konkurenceschopnosti JHK (např. přístupové komunikace k průmyslovým zónám a logistickým centřům), vzájemné kvalitní propojení významných urbánních center kraje, napojení regionální a místní silniční sítě na nadřazenou dopravní silniční síť, podpora rozvoje sítí TEN-T, dostavba dálnic D3 a výstavba rychlostní silnic R3 a R4 (I/4), výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy (obchvaty měst a obcí)

### Program rozvoje kraje 2014 – 2020

- Řada témat a problémů z 2007 – 2013 jsou dlouhodobého charakteru a je potřeba je řešit i v následujícím období
- V oblasti dopravy jsme poddimenzovaným krajem a to především z hlediska vnějších dopravních vazeb (napojení na okolní regiony a země), naopak je zde hustá síť silnic nižší třídy = vysoké požadavky na údržbu a obnovu – jejich rekonstrukce se velmi promítají do rozpočtu ÚSC)
- Dojem hůře dostupného a průjezdného kraje s tvorbou kongescí = dopravní zácpy (tah ve směru sever – jih v oblasti tábořské aglomerace atd.)

- Potřeba zlepšení dostupnosti a propustnosti regionu
- Neustálé nedostatky s dopravním napojením
- Opatření – zkvalitnění vnějšího dopravního spojení JHK se sousedními regiony a státy, které povede k zvýšení konkurenceschopnosti, zkapacitnění a bezpečnosti silnic, zvyšování kvality a bezpečnosti vnitřní silniční sítě
- *CITOVÁNO Z PROGRAMU: „Z hlediska vnějšího dopravního napojení kraje se v minulosti podařilo realizovat částečně úseky hlavního budoucího tahu D3/R3 (Mezno – Tábor: 15,2 km, Tábor – Veselí nad Lužnicí: 25,0 km), další 2 úseky jsou před zahájením (Veselí nad Lužnicí – Bošilec: 5,1 km, Borek – Úsilné: 3,2 km). Další plánované úseky (D3 Úsilné – Třebonín a R3 Třebonín - Dolní Dvořiště, státní hranice však stále chybí a je potřeba urychlit jejich dostavbu, zejména dálničního obchvatu Českých Budějovic, který je ve stavu projektové přípravy. Důležité pro vnější napojení Jihočeského kraje je rovněž pokračování stavby D3 na území Středočeského kraje s napojením na Pražský okruh. Stejně tak je potřeba urychlit dokončení výstavby rychlostní komunikace R4 (v plánu je postupná realizace úseků Lety – Čimelice, Čimelice – Mirovice a Mirovice – rozšíření) na území Jihočeského kraje. Na silnicích I. třídy byly rovněž dokončeny některé významné investice (např. - I/34 Propojení dopravních okruhů Č. Budějovice) Další stavby, zejména obchvaty měst a obcí, je však potřeba urychleně realizovat*
- *Podpora realizace významných projektů na silnicích I. třídy v regionu (např. I/34 Stráž n/N. – Lásenice a Lásenice – J. Hradec, I/22 Strakonice – severní půloblouk, I/19 obchvat Chýnov, I/20 Pištín – České Vrbné, obchvat Dasného a Češnovic, I/20 České Budějovice, severní spojka, tangenta - stavba podmiňující funkčnost Veřejného logistického centra Nemanice, a Hlinský přivaděč - zásadní časová vazba na stavbu D3 – úsek kolem Č. Budějovic, I/34 Lišov – Vranín - obchvat Lišova a Štěpánovic, I/39 Třebonín – Rájov, I/4 Vimperk – Solná Lhota I/39 obchvat Přísečná, I/39 Horní Planá) - Podpora realizace dalších zásadních akcí na silnicích I. třídy, které jsou plánovány z důvodu zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (silnice I/3 – přestavba stávající okružní křižovatky v Litvínovicích, úseky připravované jako obchvaty obcí, silnice I/20 Hněvkov – Sedlice - obchvat Hněvkova a Sedlic, silnice I/24 Suchdol nad Lužnicí - obchvat obce Suchdol nad Lužnicí, I/39 - přestavba stávající okružní křižovatky u Porákova mostu (Český Krumlov), I/34 – Lásenice – J. Hradec - Podpora realizace záměru kapacitního propojení Jihočeského kraje*

*s Rakouskem po silnici I/24 (preference obchvatů a úseků na tomto koridoru kapacitní silnice dle rozpracovaných záměrů) - Ve vazbě na Politiku územního rozvoje ČR podpora spolupráce s centrálními resorty na prověření možností alternativního spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1 (důvody tohoto vymezení jsou stanoveny jako převedení možného zvýšeného dopravního zatížení mezi dotčenými kraji) s preferencí vedení v trase: po silnicích I/20, I/34 (Plzeň – D5 – hr. kraje – Blatná – Nová Hospoda (R4) – Písek – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – hr. kraje (– D1 – Humpolec/Jihlava), popř. v trase silnic I/22, I/20, I/34 (Plzeň – D5 –) hr. kraje – Strakonice (I/4) – Vodňany – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec.*

- Modernizace silnic II. a III. třídy – vnitřní dostupnost, vytvoření základní skeletu dopravní sítě, propojení venkova s městy – síť s nedostatky a technickými problémy.

## Příloha č. 4 – Polostrukturované rozhovory

### **Rozhovor s Ing. Jitka Liláková z Oddělení realizace investic a přípravy projektů, (Odbor veřejných zakázek a investice, Krajský úřad Jihočeské kraje)**

1. Jak byste zhodnotila čerpání dotací z ROP Jihozápadu v oblasti dopravy? Byl Jihočeský kraj úspěšný? Co bylo důvodem úspěšnosti schválení všech žádostí projektů týkajících se silnic II. tříd? *Čerpalo se ze tří operačních programů, OP ČR-Bavorsko, OP ČR – Rakousko a ROP Jihozápad. Většina žádostí uspěla, pouze projekt Modernizace letiště nedostala dotaci a to z důvodu výše příspěvku, který byl prý na hranici a převažoval převis výdajů.*

2. Objevily se nějaké komplikace či problémy při realizaci projektů? Měly projekty nějaké nedostatky, které se musely řešit? – *Problémy byly především s tzv. diskriminačními kritérii. Kdy jsme stanovili kvalitu tzv. obalované směsi (Obalovna nesplňuje kritérium ČNS EN 13 108 - ISO, především u projektů přeložek.) a byli jsme nařčeni z diskriminace. Z části projektů jsme odzato toto kritérium dostali korekce, tudíž jsme nedočerpali dotace na 100%. Otázkou však zůstává, zda toto kritérium bylo dobře či špatně. V jaké výši byly korekce? Jednalo se o 25 % korekci z ceny na stavební práce. Dále byly velkými komplikacemi problémy s ROP Jihozápad. Jednalo se o neustále papírování, polepování štítky OP, v rámci čerpání prostředků si hlídali i halíře. Zaokrouhlování nepřipadalo v úvahu. Po pravdě dělat něco z Unie je za trest.*

3. Je zde něco, co byste v rámci realizace těchto projektů vyzdvihla? Co se opravdu povedlo? *Povedla se „Zanášdražní komunikace“. Jednalo se o velký projekt a úspěšný.*

A byly s touto komunikací problémy? *Ano, největší problém byl se zahrádkáři, jejichž zahrádky zanikly kvůli stavbě. Nejprve vše podepsali, ale potom když přijel bagr, tak začali sepisovat petice, stěžovat si a nadávat.*

4. Našly se v konečných vyhodnoceních projektu a v monitoringu nějaké poznatky, které by mohly napomoci k zlepšení budoucího čerpání evropských prostředků v oblasti modernizace a rekonstrukce silnic II. třídy? *Nedávat kritérium obalovny.*

5. Když se koukneme na umístění projektů, nejvíce jsou projekty situovány severozápadně a severovýchodně od Českých Budějovic. Jedná se o nějaký taktický krok nebo je to jen náhoda. *Opravdu? Tak to je náhoda, vždy rozhoduje špatný stav vozovek*

6. Celkem 11 projektů se zaměřovalo na rekonstrukci mostů na silnicích II. třídy. Vybíraly se mosty, které byly v nejvíce havarovaném stavu, nebo se zhodnocovala ještě jiná kritéria? – *To co je nejnnutnější podle stavů, vybíraly se mosty v havarijních stavech.*

7. Podle jakých kritérií se v tenderech vybíraly stavební společnosti? Rozhodovala pouze cena nebo se zhodnocovaly i jiné aspekty? *ROP Jihozápad hodně kontroloval všechna kritéria, zda nejsou diskriminační. U ROP vždy byla nejistota, nikdy se nevědělo, zda dostaneme vyplaceno vše či ne. Peníze na projekty se získávaly na základě podání konkrétní výzvy. Problémem byly přesně dané termíny ukončení, bylo to velmi složité jednání. Veliký problém. Dnes jsou tzv. pružné výzvy, tudíž žádost o finance na projekty lze podat kdykoliv. V programovacím období 07-13 se musely veškeré změny zaznamenat do dodatku, který musel být schválen monitorovacím výborem. Monitorinky se konaly v průběhu projektu, dnes se uskutečňuje monitoring až na konci projektu. Je to běh na dlouhou trať.*

*Výběr stavebních firem je vždy na základě ceny, někdy se přihlíží i k termínu zhotovení komunikace.*

Ostatní kritéria by byla tedy diskriminační? *Ano, je to tak. Například máme problémy s firmou ROPSTAV. Její práce není kvalitní. Ale je problém tyto firmy z tendru vymazat.*

Proč? *Jsmo veřejným zadavatelem, a je problematické odmítnout horší firmy, právě z důvodu diskriminace, investice do silnic jsou veřejné, tudíž všechny firmy vidí tento vypsaný tendr a mohou se přihlásit a nelze je vyloučit na základě předešlých špatných zkušeností.*

8. Jakým způsobem se řídí kvalita projektu? Dále bych se chtěla zeptat, jaký způsobem je ošetřena kvalita výsledku projektu. *Záruční lhůty stanovují firmy na 36- 60 měsíců. Podle EU by doba udržitelnosti projektu měla být 5let. Po tuto dobu se nesmí do nově postavené silnice znovu koptnout. V tomto období se posílá monitorovací zpráva včetně aktuálních fotografií. V průběhu tohoto období se konají časté audity například z Ministerstva financí nebo z NKÚ.*

9. Když porovnáme Strategii rozvoje Jihočeského kraje 07-13 a 14-20 v oblasti dopravy na sebe hodně navazují. Mluví se zde především o realizaci silnic I. třídy, kterých se postavilo 07-13 malé množství oproti plánům. Naopak silnicím II. třídy se ve Strategii moc pozornost nevěnuje, i přesto, že se podařilo uskutečnit velké množství. Je pravdou, že se upřednostňuje vnější napojení kraje před vnitřním propojením v regionu? Nynější prioritou č. 1 je vybudování obchvatů měst a obcí. Již se uskutečnily, nějaké projekty v program. obd. 14-20?



*Nemyslím si, že by se upřednostňovali silnice I. třídy a dálnice D3. Spíše se o těchto projektech více mluví v médiích. V programovém období 07-13 se nám povedl projekt obchvatu města Kaplice, a také zanádražní komunikace v ČB je vedena jako jakýsi obchvat.*

*Jak je možné, že se postavilo takové malé množství obchvatů oproti plánům? Hlavním problémem jsou stěžovatelé. Spory s nimi se táhnou velmi dlouho.*

*Co se týče konkrétních plánů v programovém období 07-13, byly zde nějaké problémy např. s konkretizací plánů a proč?*

*Jak si vysvětluje rozdíl v cenách projektů výstavby silnic u nás a v zahraničí? Nejsem si jistá, že cena staveb u nás je předražena. U nás se soutěží pod cenou a to od roku 2012 (2011), kdy byla krize ve stavebnictví. Začalo se hodně soutěžit o cenu, ceny prudce poklesly, ale za cenu zpomalení stavby, neboť firmy zaplatí dělníky jen 5 dnů v týdnu a zbylé dva dny se stojí.*

*U nás bych jako problém viděla spíše tempo stavby. V zahraničí jedou jiným tempem. Další problém je u nás legislativa, která je moc vstřícná k lidem, kteří se stavbou nesouhlasí. Například v zahraničí, když si někdo stěžuje na stavbu a jeho stížnost se projeví jako neoprávněná, dostane stěžovatel vysokou pokutu a to si opravdu každý rozmyslí.*

*Samotná stavba netrvá dlouho. Největší boj je u nás připravenost projektů (je to opravdu kámen úrazu) vyjadřování ke stavbě, získání povolení. Projektování je dlouhé a velmi náročné.*

10. A poslední otázku bych věnovala dálnici D3. Co je podle Vás příčinou pomalé výstavby. Opravdu je to „špatná“ česká legislativa, která více nahrává eko-aktivistům nebo jiným skupinám obyvatel (obce, města), kteří s dálnicí nesouhlasí. Jaký je Váš názor na cenu výstavby dálnic. Opravdu jsou předraženy oproti zbytku Evropy? *To je spíše otázka na člověka ze ŘSD, ale myslím si, že všichni máme podobné problémy. Připravenost projektů, stížnosti ....*

## **Rozhovor s panem Davidem Hlaváčem z ŘSD Jihočeského kraje – Úsek výstavby**

1. Jak byste zhodnotil čerpání dotací na projekty dopravní infrastruktury z OP Dopravy. Konkrétněji projekty dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy v Jihočeském kraji v programovacím období 07-13. *„Na co jsme požádali, tak jsme dotaci dostali. To, jestli je vše korektní finance, kontroluje u těchto velkých staveb Evropská Komise skrze Evropský účetní dvůr. Měli jsme zde kontrolu již před 3 lety a stále neznáme výsledek.“*

2. Objevily se nějaké komplikace či problémy při realizaci projektů? Měly projekty nějaké nedostatky, které se musely řešit? *„Problémy jsou vždycky. Jedná se o velké projekty, které jsou dlouho připravovány a nakonec, když dojde k realizaci, objevují se problémy a nedostatky, které během přípravy vidět nebyly, např. postavení mostů na D3 Veselí n. L.-Tábor – musel se zvolit jiný materiál, který ale nebyl schválený, tudíž jsme na něj nedostali prostředky z EU. Odchýlili jsme se od schválené podoby rozpočtu projektu a dražší, ale nutná změna materiálu, již zafinancována nebyla. Dalšími problémy byly především výkupy pozemků, a tzv. žabičkáři.“*

3. Je zde něco, co byste v rámci realizace těchto projektů vyzdvihl? Co se opravdu povedlo? *„Každý kilometr dálnice či rychlostní silnice je úspěch“ ☺*

4. Podle jakých kritérií se v tenderech vybíraly stavební společnosti? Rozhodovala pouze cena nebo se zhodnocovaly i jiné aspekty? Jakým způsobem je ošetřena kvalita výsledku projektu? *„Tendry na výstavbu D3 (Veselí n. L. – Tábor) a R4 stavěly tři společnosti Eurovia, Strabag a Metrostav – chtěla jsem se zeptat, na základě jakých kritérií byly firmy vybrány. „Vybíralo se opravdu jen na základě nejnižší ceny. Tendry jsou otevřené. Přihlásit se může kdokoliv. Například v současnosti se do tendru na obchvat Budějovic přihlásily i firmy z Rumunska, Maďarska a Itálie“.* To se daným firmám vyplatí? *„Asi ano, jinak by do toho nešly. Jedná se o miliardové zakázky a ty jsou pro každou firmu atraktivní.“*

Na Jihočeském kraji mi říkali, že měli problém s podmínkami, které firmám stanovily. Bylo to označeno za diskriminační kritérium. Také jste se s tím setkali? *„Ano, pokus o přísnější kritéria tu byl, ale dopadli jsme jako na kraji. Česká legislativa je hold proti nám. Nyní je vidět nějaká naděje schválením novely zákona o vyvlastnění, ale to jen krok ke zlepšení situace.“*

5. Další otázku bych věnovala dálnici D3. Co je podle Vás příčinou pomalé výstavby. Opravdu je to „špatná“ česká legislativa, která více nahrává eko-aktivistům nebo jiným

skupinám obyvatel, kteří s dálnicí nesouhlasí. Proč neustále stoupají náklady na výstavbu. Může za to neustálé odkládání staveb, jak uvádí NKÚ? „*Je to tak, jak jsem již řekl, legislativa je pro nás překážkou. Například v Rakousku začnou stavět, ať se to lidem líbí nebo ne, a poté se s nimi soudí. U nás je to naopak, nejprve se soudíme a pak stavíme. Odkládání staveb opravdu způsobují navyšování ceny staveb. Vy něco naplánujete za nějaké peníze, ale než se konečně začne s realizací, tak se ceny/ náklady zvýší.*“

6. Nyní bych se věnovala otázce ceny výstavby silnic v ČR. Neustále se debatuje o tom, proč částky, které jsou zveřejňovány, jsou vysoko nad průměrem zbytku Evropy. ŘSD se na svých stránkách k této problematice vyjadřovalo slovy, že některé země do ceny projektů nezapočítávají vše, co Česká republika. Chtěla jsem se zeptat, to doopravdy neexistuje platně daný rozpis všeho, co se musí do ceny za projekt připočítat. (v rámci EU). Dále jsem se chtěla zeptat, proč jedna strana říká, že nelze porovnávat projekty u nás s projekty například v Německu a na druhou stranu je tu NKÚ, který ve své tiskové zprávě z roku 2013 uvádí komparaci ceny silničních staveb v ČR a v Německu. Je možné tedy ceny porovnat či nikoliv? „*Podle mě ceny staveb nelze porovnávat. Neexistuje daná podoba toho, co se musí započítávat do celkové ceny projektu, a proto je nelze porovnávat. Každá země si to dělá po svém.*“ *Projekty silnic nelze porovnávat, každý z nich je jiný a jedinečný.*“

7. V programovacím období 2007-2013 neexistoval žádný střednědobý ani dlouhodobý koncepční materiál, který by vymezil naléhavost a priority staveb v závislosti na dostupných zdrojích. Jak uvádí NKÚ, *ŘSD zahajovalo přípravu a samotnou výstavbu projektů, aniž by na jejich dokončení mělo zajištěné peníze, navyšování nákladů pak celý problém umocnilo.* Chtěla bych se zeptat, proč tomu tak bylo? „*Nevím přesně proč. Ale víte, co. Naplánovanou podobu D3 známe již od 90. let, tak jak to bylo naplánováno, bychom měli mít již D3 hotovou. Ale není to tak. Důvodem je i střídání vlád. Jedna vláda si dá výstavbu D3 jako stěžejní bod, další ji odloží. S tím jsme se několikrát setkali. Je velmi těžké mít nějaký plán, když nevíte, zda budete mít prostředky či nikoliv. A navyšování nákladů? To je spojeno s výkupem pozemků a stížnostmi společnosti proti stavbě. U takovýchto staveb hraje velký význam politika.*“

8. Další otázka směřuje opět k D3. Z jakého důvodu se staví rozkouskovaně namísto plynulého navazování úseků. Má to nějaký význam nebo to souvisí s výkupem pozemků? „*Rozkouskovaně se staví, protože na celý úsek nejsou peníze. A to, že se postaví úsek a další se postaví až za 20 km dále, opravdu souvisí s výkupem pozemků, ale i s ekologií a archeologií.*“ Zeptám se, stavět na zeleném je asi jednodušší než postavit dálnici z komunikace 1. třídy.

*„Ano je to tak, když se staví dálnice rozšířením komunikace 1. třídy, mají to stavební společnosti těžké. Musí být zachována průjezdnost, ale musejí i stavět. Bohužel jinak se to vymyslet nedá.“*

