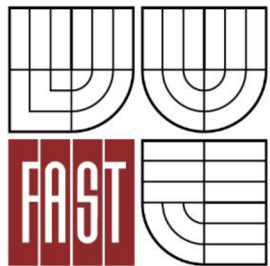




VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

INVESTIČNÍ VÝSTAVBA REALIZOVANÁ V RÁMCI REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

INVESTMENT CONSTRUCTION IN THE FRAME OF THE REGIONAL DEVELOPMENT

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
BACHELOR'S THESIS

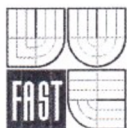
AUTOR PRÁCE
AUTHOR

ONDŘEJ SUK

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

PhDr. Mgr. DAGMAR HRABINCOVÁ

BRNO 2016



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program B3607 Stavební inženýrství
Typ studijního programu Bakalářský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor 3607R038 Management stavebnictví (N)
Pracoviště Ústav stavební ekonomiky a řízení

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student Ondřej Suk


Název Investiční výstavba realizovaná v rámci regionálního rozvoje

Vedoucí bakalářské práce PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincová

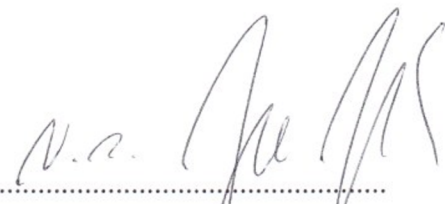
Datum zadání bakalářské práce 30. 11. 2015

Datum odevzdání bakalářské práce 27. 5. 2016

V Brně dne 30. 11. 2015


.....
doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.
Vedoucí ústavu




.....
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

Podklady a literatura

Kučerová.I.,: Hospodářské politiky v kontextu vývoje EU, Praha2012, Karolinium,
Boháčková.I., a kol: Strukturální politika EU, Praha 2009, C.H.Beck,
Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013, MMR, Praha 2007,
www.mmr.cz - Ministerstvo pro místní rozvoj
www.strukturální-fondy.cz

Zásady pro vypracování (zadání, cíle práce, požadované výstupy)

Cílem práce je po provedení základní charakteristiky strukturální politiky Evropské unie a České republiky a aplikace těchto obecných poznatků na realizovaný stavební projekt spolufinancovaný EU.

1. Úvod
2. Strukturální politika EU
3. Strukturální politika ČR
4. Realizovaný projekt spolufinancovaný ze strukturálních fondů
5. Závěr

Výstupem práce bude použití a popis obecných postupů stanovených v rámci strukturální politiky na vybraný stavební projekt.

Struktura bakalářské/diplomové práce

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).



PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincová
Vedoucí bakalářské práce

Abstrakt

Tato bakalářská práce má za cíl vytvořit všeobecný přehled o fungování regionální politiky respektive politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti v Evropské unii a v České republice. V úvodu teoretické části je popsána historie EU, vznik a vývoj regionální politiky. Následuje charakteristika cílů, nástrojů a programů regionální politiky. Praktická část se zaměřuje na realizovaný projekt „Železniční přejezdy Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, který byl spolufinancovaný Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava.

Klíčová slova

Evropská unie, Regionální politika, Strukturální fondy, Operační program, Finanční podpora EU, Projekt

Abstract

The aim of this study is to create a general knowledge about function of Regional, Cohesion policy in the European Union and in the Czech Republic. The introduction of the theoretical part describes the history of EU and the formation of regional policy. Then it characterizes main goals, instruments and programmes of the regional policy. The practical part of the thesis focuses on the completed project „Level crossings in the track section Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice“, which was co-funded by the European Union under the Operational Programme Transport.

Keywords

European Union, Regional policy, Structural funds, Operational programme, Financial support EU, Project

Bibliografická citace VŠKP

SUK, Ondřej. *Investiční výstavba realizovaná v rámci regionálního rozvoje*. Brno, 2016. 53 s., 4 s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincová.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 21. 5. 2016

.....

podpis autora

Ondřej Suk

Poděkování

Chtěl bych poděkovat vedoucí bakalářské práce PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincové za její ochotu, vedení při tvorbě a rady k vytvoření konečné podoby práce. Mé další vřelé poděkování patří všem zaměstnancům ŠŽDC, státní organizace, kteří mi poskytli potřebné materiály pro zpracování praktické části této práce.

OBSAH

1. ÚVOD.....	10
2. EVROPSKÁ UNIE.....	11
2.1. Počátky evropské integrace.....	11
2.2. Vznik Evropské unie.....	11
2.3. Základní instituce EU.....	13
3. STRUKTURÁLNÍ A REGIONÁLNÍ POLITIKA.....	15
3.1. Podstata strukturální a regionální politiky.....	15
3.2. Vývoj regionální politiky EU.....	15
3.2.1. Období před rokem 1988.....	16
3.2.2. Období 1988-1993.....	17
3.2.3. Období 1994-1999.....	18
3.2.4. Období 2000-2006.....	18
3.2.5. Období 2007-2013.....	19
3.2.6. Období 2014-2020.....	19
3.3. Fondy EU a nástroje regionální politiky.....	21
3.3.1. Strukturální a investiční fondy.....	21
3.3.2. Nástroje předvstupní pomoci.....	22
3.3.3. Ostatní fondy a nástroje.....	23
4. REGIONÁLNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY.....	23
4.1. Období před vstupem do EU.....	23
4.2. Období 2004-2006.....	24
4.3. Období 2007-2013.....	24
4.4. Období 2014-2020.....	26
5. PROJEKT A JEHO PODPORA.....	29
5.1. Od programů k projektům.....	29
5.2. Projektový cyklus.....	30
6. Železniční přejezdy na trati Frýdlant n. O. – Ostravice.....	32
6.1. Identifikace a formulace záměru.....	32

6.2. Příprava a formulace projektu.....	34
6.2.1. Harmonogram projektu.....	34
6.2.2. Přípravná fáze projektu.....	34
6.2.3. Veřejné zakázky.....	34
6.2.4. Dodavatelé projektu.....	35
6.2.5. Popis stavby.....	35
6.2.6. Technické řešení stavebních objektů přejezdu v km 4,924...36	
6.2.7. Základní postup realizace hlavních kapacit.....	37
6.2.8. Náklady na stavbu.....	38
6.2.9. Vliv na životní prostředí.....	39
6.3. Posouzení a schválení.....	40
6.4. Vyjednávání a financování.....	41
6.5. Realizace projektu a monitoring.....	43
6.6. Hodnocení.....	43
7. ZÁVĚR.....	45
8. Použité zdroje.....	47
9. Seznam tabulek.....	50
10. Seznam obrázků.....	50
11. Použité zkratky a značky.....	51
12. Seznam příloh.....	53

1. ÚVOD

V bakalářské práci s názvem „Investiční výstavba realizovaná v rámci regionálního rozvoje“ bych chtěl přiblížit toto v současné době velmi aktuální téma. Vstupem do Evropské Unie (dále EU) dne 1. května 2004 Česká republika přijala i jednotlivé politiky EU, včetně té regionální, v rámci Unie uplatňované tzv. politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Zároveň se jí tak naskytla možnost využívat rozvojových, finančních nástrojů, které EU nabízí na podporu rozvoje v rozmanitých oblastech. Rozvoj venkova a vlastních regionů, lidských zdrojů, cestovního ruchu, dopravní infrastruktury, posílení průmyslu a podnikatelských služeb, ochrana životního prostředí. Toto jsou hlavní cíle, z velké řady dalších, z oblasti hospodářské, sociální a územní soudržnosti, na které se České republice dostane finanční pomoci EU.

Práce popisuje fungování a vývoj právě regionální politiky Evropské unie a také České republiky. Úvodní kapitola se věnuje evropské integraci, samotnému vzniku Evropské Unie a institucím EU. Další kapitoly teoretické části jsou zaměřeny na regionální politiku, její vývoj, cíle a také finanční nástroje, programy této politiky. Obsahem páté kapitoly je obecná charakteristika projektu, druhy projektů a jednotlivé kroky projektového cyklu v kontextu s Evropskou unií. Dále tato kapitola popisuje způsob žádosti o dotaci ze strukturálních fondů EU a potřebné dokumenty, nutné k získání financí z těchto fondů.

Praktická část práce vychází z té teoretické. Jednotlivé kroky projektového cyklu a způsobu žádosti o finanční podporu EU, které popisuje pátá kapitola, jsou v praktické části této práce aplikovány na již uskutečněném reálném projektu, spolufinancovaném ze strukturálních fondů EU. Přestože máme již rok 2016 a jsme v průběhu nového programovacího období 2014-2020, byl rok 2015 ještě stále rokem implementace předchozího programovacího období, tudíž rokem postupného dočerpání alokace období 2007-2013. Pro praktickou část byl zvolen projekt „Železniční přejezdy na trati Frýdlant n. O. - Ostravice“, který byl spolufinancován z prostředků evropských fondů v rámci programovacího období 2007-2013. Projekt je v práci blíže specifikován, především pak jeho záměr a cíle, na které navazuje popis realizace projektu, způsob financování a čerpání finanční podpory EU. V závěru praktické části je zhodnocen vybraný projekt z hlediska dosažení stanovených cílů.

2. EVROPSKÁ UNIE

2.1. Počátky evropské integrace

Myšlenka sjednocení Evropy se v historii našeho kontinentu opakovaně objevovala v rozmanitých podobách. Jako počátek současného integračního procesu bývá označován konec druhé světové války. Válečný konflikt znovu upozornil na potřebu nalezení mechanismů, jež by zmírnily rivalitu států a pomohly ke spolupráci těchto zemí místo neustálého soupeření. (1)

Uzavřením dohody mezi šesti západoevropskými státy¹ v roce 1951 vzniklo Evropské společenství uhlí a oceli (ESUO). Uhlí a ocel byly považovány za hlavní strategické suroviny té doby a těchto 6 zemí se na dlouhá desetiletí stalo prointegračním jádrem evropských společenství. Vznik této organizace výrazně přispěl k urovnání poválečných vztahů mezi vítěznými a poraženými státy.

O pár let později, konkrétně 25. března 1957, tytéž státy uzavřely tzv. Římské smlouvy, kterými vzniklo Evropské hospodářské společenství (EHS) a Evropské společenství pro atomovou energii (Euratom). Roku 1967 dochází ke sloučení orgánů ESUO, EHS a Euratomu, začíná se hovořit o Evropském Společenství. V následujících letech dochází také k rozšíření společenství o další členy². Členské země mezi sebou ruší cla, spolupracují na rozšíření spolupráce v oblasti obchodní politiky. (2)

2.2. Vznik Evropské unie

V souvislosti s nově přichozími členy se objevovaly časté problémy, zejména z hlediska finančního. Tyto a další problémy si žádaly řešení a mnohé reformy. Za vyvrcholení dlouhodobé snahy o reformu ES se dá považovat rok 1985. Na začátku tohoto roku se Jacques Delors dostává do čela nové Evropské komise. Delors výrazně ovlivnil zintenzivnění integračního procesu. Při svém nástupu do čela Komise prosazoval rozšíření integračních aktivit do nových oblastí, finanční ozdravení Společenství a dosažení cílů, které se dlouhodobě z různých důvodů nedařilo naplnit³.

Pro komisi bylo jednoznačnou prioritou dokončení společného evropského trhu. Vydává tedy tzv. Bílou knihu (Dokončení vnitřního trhu), kde je mimo jiné stanoven i termín definitivního dokončení společného trhu a to 1. 1. 1993. Ve stejný den, kdy byla oficiálně zveřejněna Bílá kniha o vnitřním trhu, tedy 14. června 1985, byla také podepsána tzv. Schengenská dohoda. Tato mezivládní dohoda zavazovala signatářské

¹ Smlouvu o zřízení Evropského společenství uhlí a oceli (tzv. Pařížská smlouva) podepsalo: Německo, Francie, Lucembursko, Belgie, Nizozemsko a Itálie.

² Roku 1973 se ke stávajícím členům přidají Dánsko, Irsko a Spojené království. V roce 1981 přistoupí Řecko a o pět let později se společenství rozšíří také o Portugalsko a Španělsko.

³ Z tohoto hlediska bylo klíčové dokončení projektu tzv. volného pohybu čtyř svobod – zboží, osob, služeb a kapitálu.

země⁴ ke zjednodušení hraničních kontrol a plánovala jejich úplné zrušení. Dané země se ale také zavazovaly i k výraznějšímu zabezpečení hranic ES.

O krocích k rychlejšímu dobudování společného trhu pojednává také dokument Jednotný evropský akt, ten byl výsledkem mezivládní konference 16. prosince 1985. V JEA jsou dále stanoveny nové společné cíle integračního procesu. Společenství mělo také dle JEA směřovat k přijetí společné měny a k vytvoření podmínek pro užší spolupráci v oblasti zahraniční politiky.

Reakcí na požadavky společné evropské měny a úzké zahraniční spolupráce bylo svolání Mezivládní konference o problémech měnové a politické unie. Výsledkem konference bylo přijetí dokumentu s názvem Smlouva o Evropské unii. Dokument je rovněž znám jako tzv. Maastrichtská smlouva, jelikož byl podepsán právě v nizozemském městě Maastricht 7. dubna 1992. Smlouva je postavena na třech pilířích. První pilíř tvoří původní smlouva o ES a kromě obchodní, zemědělské a dopravní politiky řeší také novou společnou měnu. Druhý pilíř zahrnuje společnou bezpečnostní a zahraniční politiku a třetí pilíř řeší otázky policejní a justiční spolupráce.

Smlouva o EU pozměnila zásadním způsobem cíle a závazky Společenství. Ačkoliv se jednalo o změny všeobecného charakteru, je jistě především nezbytné zdůraznit transformaci ES na EU jak výraz nové identity Společenství.

V devadesátých letech dochází k podpisu také velice významných smluv, které dodnes ovlivňují chod EU. Jednou z nich je Amsterdamská smlouva, která upravila oblasti zájmů jednotlivých pilířů Smlouvy o EU, definovala základní práva občanů EU a začlenila Schengenské dohody do právního systému EU. Další smlouvou je Smlouva z Nice, která měla přizpůsobit instituce EU novému počtu členů.

Po neúspěchu Smlouvy o Ústavě pro Evropu, která měla nahradit všechny dosavadní smlouvy, bylo prostřednictvím Lisabonské smlouvy přikročeno k novelizaci stávajících smluv s cílem zajistit efektivní fungování Evropské unie do budoucna. Lisabonská smlouva (celým názvem Lisabonská smlouva pozměňující Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o založení Evropského společenství) má za cíl reformovat instituce EU a celé její fungování. Vstoupila v platnost 1. 12. 2009.

Co se týče otázky počtu členů, v roce 1995 došlo k dalšímu rozšíření. Novými členy se stalo Finsko, Rakousko a Švédsko. K dosud nejrozsáhlejšímu rozšíření EU došlo v roce 2004, kdy se ke stávajícím zemím přidalo dalších deset včetně České republiky. V průběhu dalších let se Unie rozšířila o další tři státy a v současnosti má tedy 28 členských států.⁵ (3)

⁴ Signatářskými zeměmi byly v roce 1985 Německo, Francie, Belgie, Nizozemí a Lucembursko.

⁵ V roce 2004 se společně s ČR připojí ještě Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Slovensko a Slovinsko. Od ledna 2007 jsou členy Rumunsko a Bulharsko. Roku 2013 se pak prozatím posledním novým členem stalo Chorvatsko.

2.3. Základní instituce Evropské unie

V této kapitole jsou popsány základní instituce Evropské unie. Jde o ty nejdůležitější instituce z rozsáhlé struktury orgánů Unie. Z hlediska regionální politiky jsou pak velmi důležité Výbor regionů a Evropský hospodářský a sociální výbor. Těmto dvěma poradním orgánům EU je věnována také část této kapitoly.

1. Evropská rada

Představuje vrcholný orgán institucionální struktury současné EU. Založení instituce, která je vlastně setkáváním nejvyšších představitelů členských zemí Unie, bylo iniciováno ze strany Francie. Francouzští představitelé se již na počátku šedesátých let snažili prosadit mezivládní princip jednání vedené mimo rámec Smlouvy o EHS a oslabit tak nadnárodní charakter Společenství. Formálně je orgán ukotven až v rámci Smlouvy o Evropské unii. Evropská rada rozhoduje o celkovém směřování EU, politických prioritách a udává směr společné zahraniční a bezpečnostní politiky EU.

2. Rada Evropské unie

Umožňuje stejně jako Evropská rada členským státům reprezentaci národních zájmů. Je jedním z nejstarších orgánů institucionální struktury. Byla koncipována již ve Smlouvě o ESUO. Tvoří ji ministři vlád všech zemí Unie. Hlavním úkolem Rady je přijímání a vyjednávání zákonů EU předkládaných Evropskou komisí. Společně s Evropským parlamentem představuje hlavní rozhodovací orgán EU.

3. Evropská komise

Tento politicky nezávislý, výkonný orgán je zároveň největší institucí EU. Je tvořena kolegiem komisařů, kde každá členská země má svého zástupce. Stejně jako Evropská rada a Rada EU sídlí v Bruselu. Komise vypracovává návrhy nových právních předpisů, prosazuje právo EU, řídí politiky EU a přiděluje finanční prostředky z rozpočtu EU.

4. Evropský parlament

Do tohoto zákonodárného orgánu EU jsou poslanci voleni přímo občany Unie každých 5 let. První přímé volby do Evropského parlamentu se konaly v roce 1979. V současnosti má tento orgán 751 členů.

Parlament vykonává tři hlavní funkce:

- Legislativní, kde rozhoduje v otázkách mezinárodních dohod, schvaluje právní předpisy EU, které předkládá Komise, a rozhoduje o rozšiřování EU o přistoupení nových států.
- Dozorčí – vykonává demokratickou kontrolu všech orgánů EU, volí předsedu Komise a schvaluje její složení, projednává měnovou politiku s Evropskou centrální bankou a schvaluje nakládání s prostředky z rozpočtu EU.

- Rozpočtová – spolu s Radou sestavuje rozpočet EU a schvaluje víceletý finanční rámec.

5. Soudní dvůr Evropské unie

Soudní dvůr tvoří soudci z jednotlivých členských zemí a 11 generálních advokátů. Sídlo této instituce, která byla zřízena roku 1952, je v Lucemburku. Hlavním úkolem Soudního dvora je zajistit výklad a uplatňování práva EU stejným způsobem ve všech zemích EU a dohlédnout na to, aby tyto země a orgány EU dodržovaly právní předpisy Unie.

6. Evropská centrální banka

Evropská centrální banka sídlí ve Frankfurtu nad Mohanem a společně s národními centrálními bankami všech zemí EU, se kterými spolupracuje, tvoří Evropský systém centrálních bank. Spravuje jednotnou měnu a koncipuje hospodářskou a měnovou politiku EU. Hlavním cílem Evropské centrální banky je udržovat stabilní ceny pro podporu hospodářského růstu a vytváření nových pracovních míst.

7. Evropská investiční banka

Poskytuje finanční prostředky na projekty, kterými EU realizuje své cíle. Tyto prostředky nepochází z rozpočtu EU. Za hranicemi EU pak podporuje její politiky, zejména politiku rozvojové spolupráce EU. Každá členská země má v Evropské investiční bance svého zástupce.

8. Evropský hospodářský a sociální výbor, Výbor regionů

Oba tyto výbory jsou poradními orgány EU. Působí jako spojovací článek mezi institucemi EU s rozhodovací pravomocí a evropskými občany. Umožňují zájmovým skupinám vyjadřovat se k legislativním návrhům EU.

Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) je složený ze zástupců organizací pracovníků, zaměstnavatelských organizací a dalších zájmových skupin. S posláním poskytovat odborné poradenství hlavním orgánům EU byl založen již roku 1957. Výbor má 350 členů z 28 členských států. Počet zástupců daného státu je závislý na počtu obyvatel dané země. Tito členové pak v pětiletém funkčním období zastupují široké spektrum hospodářských, sociálních a kulturních zájmů svých domovských zemí.

Výbor regionů je výrazně mladší než výše jmenovaný EHSV. Byl zřízen roku 1992 smlouvou o Evropské unii, jedná se tak o nejmladší instituci EU. Má stejně jako Evropský hospodářský a sociální výbor 350 členů z jednotlivých členských států. Prostřednictvím Výboru regionů se místní a regionální orgány EU mohou vyjadřovat k přípravě právních předpisů EU, které mají vliv na všechny klíčové oblasti místního a regionálního zájmu. Dalším velmi důležitým úkolem Výboru je dohled nad dodržováním principu subsidiarity a snaha zabránit tak centralizovanému způsobu rozhodování v rámci Evropské unie i jejích členských států. (4)

3. STRUKTURÁLNÍ A REGIONÁLNÍ POLITIKA

3.1. Podstata strukturální a regionální politiky

„V souladu se svými principy, zejména s principem solidarity, EU formulovala regionální a strukturální politiku, která by prostřednictvím nově vytvořeného systému nástrojů a finančních zdrojů umožnila postupně snižovat rozdíly mezi hospodářskou a sociální úrovní regionů v Evropě.“⁶

Hlavní podstatou strukturální a regionální politiky je zlepšování sociální úrovně, snižování regionálních rozdílů, trvalá podpora rozvoje regionů a snížení nezaměstnanosti. Ačkoliv tomu tak v samotných počátcích vývoje regionální politiky nebylo, v současnosti zaujímá významnou pozici mezi ostatními politikami EU.

3.2. Vývoj regionální politiky EU

V počátcích evropské integrace nebyla ze strany Společenství věnována problematice strukturální politiky v regionální dimenzi žádná zvláštní pozornost. Jelikož se uskupení v té době orientovalo spíše otázkám budování celní unie, společného vnitřního trhu a položení základů společných politik, neměla zatím strukturální politika ve vztahu k regionům v těchto prioritních cílech své specifické postavení. Její náznaky ale můžeme nalézt v některých ustanoveních smlouvy o EHS. Prvotním důvodem pro vznik regionální politiky byla kompenzace slabším regionům za zostřenou konkurenci po vytvoření Společenství. Dalším důvodem vzniku a uplatňování regionální politiky je pomoc nejzaostalejším regionům, které se nachází v nejméně vyspělých státech EU. Postupem času se regionální politika dostávala do popředí politik EU. Pro dosažení svých cílů, a také kvůli společným aktivitám, docházelo ke spolupráci regionální politiky s dalšími politikami EU, především pak se zemědělskou a sociální. (5)

V současnosti lze tyto dříve opomíjené politiky EU charakterizovat takto:

„Regionální a strukturální politika EU, se řadí mezi nejvýznamnější politiky Evropské unie. Ze strany institucí Evropské unie jsou souhrnně tyto politiky společně s vybranými aktivitami v oblasti sociální a zemědělské politiky a politiky na podporu zaměstnanosti nazývány politikou hospodářské a sociální soudržnosti (HSS). V posledních letech je také v souvislosti s touto politikou stále více akcentován i další aspekt – územní soudržnost – odtud tedy název politika hospodářské, sociální a územní soudržnosti (HSUS).“⁷ (6)

⁶ (5) Boháčková Ivana, Hrabánková Magdalena. Strukturální politika Evropské unie. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. str. 1. ISBN 978-80-7400-111-6.

⁷ (6) Regionální a strukturální politika Evropské Unie - BusinessInfo.cz. BusinessInfo.cz - oficiální portál pro podnikání a export. [Online] 30. Listopad 2011. [Citace: 04. Duben 2016.] <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/regionalni-a-strukturalni-politika-5158.html#!&ch>.

3.2.1. Období před rokem 1988

Mezi členskými zeměmi, které v padesátých letech tvořili Společenství, v podstatě neexistovaly výraznější ekonomické diference a také ekonomická výkonnost regionů byla pokládána za vyrovnanou. Tento fakt a také předpoklad, že vybudování vnitřního trhu bude mít pozitivní dopad na rozvoj regionů, byli hlavními důvody, proč regionální politika v 50-tých letech nebyla v centru pozornosti institucí.

Od roku 1958 zahájila svou činnost Evropská investiční banka, která neziskovým poskytováním půjček pomáhala zaostalejším regionům realizovat jejich projekty. Taktéž nově zřízené fondy⁸ měly pozitivní dopad na harmonickém rozvoji hospodářských činnosti a zvýšení životní úrovně ve Společenství.

Další vývoj regionální politiky EU ovlivnil přístup Dánska, Velké Británie a Irska v roce 1973. V témže roce zveřejnila Evropská komise Thomsonovu zprávu. Zpráva zdůrazňuje možné ohrožení dokončení společného volného trhu kvůli regionálním rozdílům. Státy se zde shodují na tom, že by mělo dojít k nápravě regionální a strukturální nerovnováhy, která by mohla ovlivnit realizaci hospodářské a měnové unie. Evropská komise se obávala, že by společná měna mohla mít negativní dopady na některé regiony Společenství a prohloubit ještě víc již existující rozdíly.

V roce 1975 zahájil činnost Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF). Tento rok tak může být považován jako počátek nového vývoje regionální politiky. Kvůli ekonomické krizi 70. let začínalo docházet k výrazným ekonomickým rozdílům mezi regiony, a právě fond pro regionální rozvoj měl napomáhat vyvažovat tyto rozdíly. (5), (7)

„Celá 70. léta jsou tedy charakterizována snahou zasadit regionální politiku mezi politiky řízené evropskými institucemi, charakterizovat ji společnými cíli, přístupy, nástroji a v neposlední řadě v rámci koheze spolufinancovat ze společných zdrojů. Tento cíl byl do praxe zaveden prostřednictvím regionálních programů, které měly za úkol poskytnout mimo jiné i relevantní sociálně-ekonomické analýzy v oblasti financování prostřednictvím založeného ERDF.“⁹

Po vstupu Řecka v roce 1981 a Španělska a Portugalska v roce 1986 dochází k dalším meziregionálním disparitám, jelikož nově příchozí země nebyly v době vstupu příliš ekonomicky výkonné. Stávající členové požadovali finanční kompenzaci výměnou za souhlas s rozšířením. Tou se jim stalo financování tzv. Integrovaných středomořských programů, které se staly specifickým nástrojem regionální politiky.

Vydání Jednotného evropského aktu v roce 1987 přineslo významný posun regionální politiky. V dokumentu je zmíněna nutnost finanční pomoci zaostalým regionům a snaha o vyrovnání ekonomických rozdílů mezi regiony členských států.

⁸ Evropský sociální fond byl vytvořen v rámci Římské smlouvy v roce 1957 a po zavedení společné zemědělské politiky byl roku 1962 založen Evropský garanční a podpůrný fond. Více o fondech viz kapitola 3.3 Fondy a nástroje regionální politiky EU.

⁹ (8) Boháčková Ivana, Hrabánková Magdalena. Strukturální politika Evropské unie. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. str. 16. ISBN 978-80-7400-111-6.

Dokument taktéž definuje nástroje regionální politiky, díky kterým má být dosaženo stanovených cílů. Byly zavedeny základní principy politiky soudržnosti: princip koncentrace, programování, partnerství (komplementarity) a doplňkovosti (adicionality).

3.2.2. Období 1988-1993

Rok 1988 přinesl reformu regionální politiky. Kvůli plánovanému zavedení jednotného volného trhu byla nutná podpora nových ekonomicky zaostalejších států, které by dříve nebo později mohly mít problémy vyrovnat se s nároky společného trhu. S finanční pomocí přišel reformní balíček Delors I, který posílil postavení regionální politiky EU. Pro období 1989-1993 byly zdvojnásobeny finanční prostředky určené méně rozvinutým a zaostalým regionům.

Prostřednictvím nařízení Rady se regionální politika EU sloučila s politikou zemědělskou a s částí sociální politiky do tzv. strukturální politiky. Na jeho základě taktéž byly vytvořeny speciální územní statistické jednotky NUTS (Nomenclature Unit of Territorial Statistic), které slouží pro porovnání ekonomických ukazatelů členských zemí EU. Jednotlivé úrovně NUTS¹⁰ jsou vymezeny dle počtu obyvatel a rozlohy daného území. (8)

„Strukturální politika EU úzce souvisí s regionální a sociální politikou, je významnou součástí celkové politiky a je výrazem solidarity zemí s vysokým ekonomickým potenciálem vůči těm, které za nimi ekonomicky zaostávají. Je to politika ekonomické a sociální soudržnosti, která vyjadřuje obecnou vůli po solidaritě v EU.“¹¹

Byly stanoveny tzv. Cíle pro období 1989-1993:

- Cíl 1** podpora rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů;
- Cíl 2** přeměna regionů nebo jejich částí, které jsou vážně ohroženy hospodářským úpadkem;
- Cíl 3** boj s dlouhodobou nezaměstnaností a podpora integrace mladých lidí a osob vyřazených z trhu práce do pracovního procesu;
- Cíl 4** podpora adaptace pracovníků na hospodářské změny a na změny ve výrobě;
- Cíl 5a** podpora rozvoje venkovských regionů s urychlením změn v zemědělství v rámci reformy společné zemědělské politiky a podporou modernizace a restrukturalizace rybolovu;
- Cíl 5b** podpora rozvoje venkovských regionů umožněním rozvoje a strukturálních změn venkovských regionů.

¹⁰ Jednotky NUTS jsou skladebné od úrovně NUTS 0, NUTS I, NUTS II až po NUTS V. Pro úroveň NUTS IV se používá také označení Místní administrativní jednotka (LAU 1), pro NUTS V označení LAU 2.

¹¹ (13) Svatošová, Libuše, Boháčková Ivana a Hrabáková Magdalena. Regionální rozvoj z pozice strukturální politiky. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 2005. ISBN 80-7040-749-2.

Cíle 3, 4, 5a jsou brány jako cíle celospolečenské. Předmětem regionální politiky se staly cíle 1, 2 a 5b. (9)

Posílení významu regionální politiky je obsaženo i v jednom z nejvýznamnějších současných dokumentů – ve Smlouvě o Evropské unii, která vstoupila v platnost 1. 11. 1993. Smlouvou byl ustaven Výbor regionů jako poradní orgán složený ze zástupců regionálních a místních orgánů, kteří mají možnost se jeho prostřednictvím vyjadřovat k právním předpisům EU a ovlivnit tak přímý dopad na regiony a města. V souvislosti s uzavřením Smlouvy o EU byl v roce 1993 rovněž založen Kohezní fond.

Taktéž zasedání Evropské rady v roce 1992 ovlivnilo vývoj regionální politiky. Na zasedání byl přijat nový rozpočtový rámec na období 1993-1999. Přinesl úpravy v rámci fungování strukturálních fondů a zejména pak posílení finančních prostředků těchto fondů. Oproti minulému období šlo o navýšení financí o 41 %. (8), (9)

3.2.3. Období 1994-1999

Cíle stanovené pro předešlé období se osvědčily a zůstaly v platnosti i nadále. V roce 1995 byl pak po přijetí Švédska a Finska zformulován cíl šestý, kterým byla podpora rozvoje a strukturálních změn regionů s extrémně nízkým zalidněním.

V tomto období byly přijaty Principy rozvojové politiky evropského prostoru, které se staly základem nového pojetí regionální politiky. Hlavními součástmi rozvoje tohoto nového pojetí se stalo posílení tzv. měkkých opatření (nehmotných investic), orientace na lidské zdroje, zřizování hospodářských a technologických parků.

Prostřednictvím strukturálních fondů bylo v letech 1994-1999 rozděleno více než 160 mld. ECU.

3.2.4. Období 2000-2006

Na zasedání Rady v Berlíně v březnu 1999 byla schválena reforma regionální a strukturální politiky a mimo jiné také finanční a organizační podoba strukturální a regionální politiky pro plánovací období 2000-2006.

Reforma byla nutná především kvůli plánovanému rozšíření EU o nové členy. Zaměřuje se na zlepšení efektivnosti strukturálních nástrojů, nadále usiluje o hospodářskou a sociální soudržnost a má snahu rozšířit zaměření regionální soudržnosti právě na budoucí členské státy EU. Tato reforma ve výsledku zvýšila koncentraci pomoci a přinesla zjednodušení z hlediska celého procesu. Vznikly nové nástroje pro předvstupní pomoc nově příchozím členům a zejména pak cíle pro období 2000-2006 byly z původních sedmi zúženy na tři prioritní cíle.

Cíle regionální politiky pro období 2000-2006:

- Cíl 1** povzbuzování rozvoje a strukturálních změn regionů, jejichž rozvoj zaostává,
- Cíl 2** podpora hospodářské a společenské přeměny oblastí, jež čelí strukturálním obtížím,

Cíl 3 podpora přizpůsobování a modernizace politik a systémů vzdělávání, školení a zaměstnanosti.

Pro strukturální fondy a Fond soudržnosti bylo pro toto období vymezeno 213 mld. eur. Další prostředky pak byly určeny pro předvstupní pomoc a na strukturální zásahy ve prospěch členských států v období 2004-2006. Celkově tak bylo pro toto období vyhrazeno asi 257 mld. eur.

3.2.5. Období 2007-2013

Již v roce 2004 představila Evropská komise vizi o partnerství pro soudržnost v EU pro období 2007-2013. Ve Třetí zprávě o hospodářské a sociální soudržnosti Komise představuje návrh reformované politiky soudržnosti, vymezuje prioritní oblasti a také navrhuje nové cíle pro nové období.

V období 2007-2013 byla regionální politika realizována prostřednictvím tří následujících cílů:

Cíl 1 Konvergence - smyslem tohoto cíle je zlepšení podmínek pro růst zaměstnanosti, vznik nových míst a zlepšování životního prostředí a výkonnosti správy.

Cíl 2 Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost – druhý cíl je zaměřen na posílení atraktivnosti a konkurenceschopnosti regionů a zaměstnanosti v těchto regionech.

Cíl 3 Evropská územní spolupráce – zaměřuje se na posílení přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráce pomocí společných místních a regionálních iniciativ.

Na regionální politiku bylo pro předchozí programovací období vyčleněno 308,1 mld. eur, nejvíce prostředků bylo vyčleněno na cíl Konvergence (81,9 %). Většina peněz tak byla určena regionům s HDP nižším než 75 % průměru EU. (9)

3.2.6. Období 2014-2020

„Evropa 2020 je strategie EU, jejímž cílem je v příštím desetiletí dosáhnout nového růstu. Chceme, aby se v dnešním měnícím se světě v EU vytvořila inteligentní a udržitelná ekonomika, která podporuje sociální začleňování. Tyto tři vzájemně provázané priority by měly EU i členským státům pomoci ke zvýšení zaměstnanosti a produktivity a ke zlepšení sociál soudržnosti.“¹² (10)

Právě regionální politika bude představovat hlavní investiční nástroj EU k dosažení cílů strategie Evropa 2020, která má za snahu nastartovat ekonomický růst, tvorbu pracovních míst, boj proti změně klimatu a omezit chudobu a sociální vyloučení.

Pro současné období jsou stanoveny dva cíle regionální politiky EU:

¹² (10) Evropa 2020. Evropa 2020 - evropská strategie růstu. [Online] 3. Březen 2010. [Citace: 2016. Březen 11.] http://ec.europa.eu/europe2020/index_cs.htm.

Cíl 1 Investice pro růst a konkurenceschopnost

Cíl 2 Evropská územní spolupráce

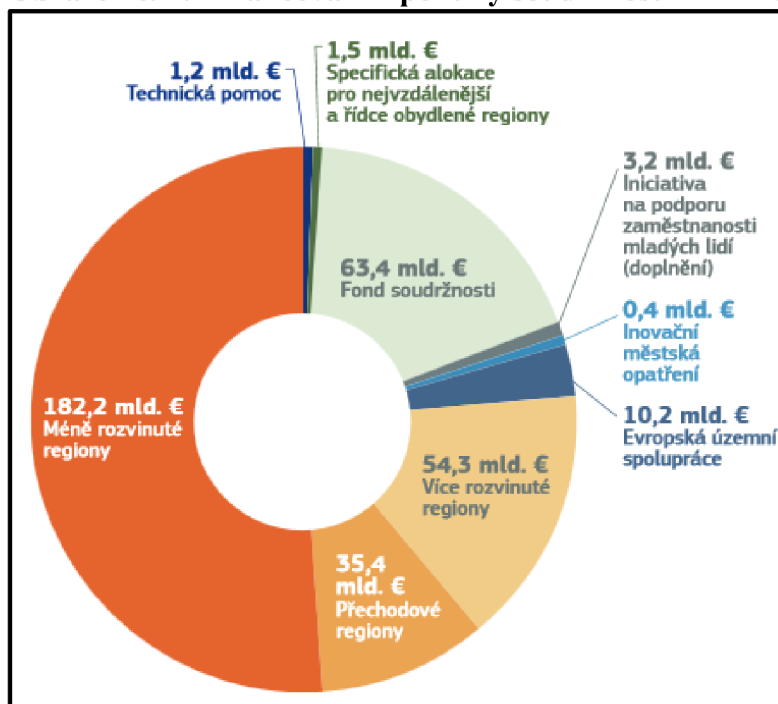
Pro první cíl je vyhrazeno 97,6 % z rozpočtu. Tento cíl bude financován z fondu ERDF, ESF a Kohezního fondu. Cíl druhý byl ustaven již pro předchozí období a nadále bude financován z fondu ERDF.

Všechny regiony, které v tomto programovacím období bude regionální politika EU podporovat, jsou rozděleny do tří kategorií:

1. Méně rozvinuté regiony, jejichž HDP je nižší než 75 % průměru EU
2. Tzv. přechodové regiony, jejichž HDP se pohybuje v rozmezí 75 % - 90 % průměru EU
3. Více rozvinuté regiony, jejichž HDP je vyšší než 90 % průměru EU. (11)

Rozdělení přidělených 351,8 mld. eur na regionální politiku pro období 2014-2020 znázorňuje uvedený graf:

Obrázek č. 1: Financování z politiky soudržnosti 2014-2020



zdroj: Úvod do politiky soudržnosti EU pro období 2014 – 2020, červen 2014

V následující tabulce je přehled změn cílů regionální politiky EU a nástrojů plnění těchto cílů v posledních třech obdobích:

Tabulka č. 1: Změny ve struktuře cílů a finančních nástrojů

ZMĚNY VE STRUKTUŘE CÍLŮ A FINANČNÍCH NÁSTROJŮ					
2000-2006		2007-2013		2014-2020	
Cíle	Finanční nástroj	Cíle	Finanční nástroj	Cíle	Finanční nástroj
Soudržnost	Fond soudržnosti	Konvergence	Fond soudržnosti, ERDF, ESF	Investice pro růst a konkurenceschopnost	Fond soudržnosti ERDF, ESF
Cíl 1	ERDF, ESF, FIG, EAGGF	Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	ERDF, ESF	Evropská územní spolupráce	ERDF
Cíl 2	ERDF, ESF	Evropská územní spolupráce	ERDF		
Cíl 3	ESF				
Rozvoj venkova a restrukturalizace rybolovu	EAGGF, FIG	Problematika rozvoje venkova a rybolovu není nadále součástí politiky soudržnosti, ale řadí se pod Společnou zemědělskou politiku.			

zdroj: Politika soudržnosti 2014 -2020 (2011), Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013 (2007)

3.3. Fondy EU a nástroje regionální politiky

Fondy Evropské unie zahrnují širokou škálu nástrojů finanční a technické pomoci. Slouží především k podpoře hospodářského růstu členských států, zlepšování vzdělanosti jejich obyvatel a snižování sociálních nerovností. Některé nástroje také pomáhají kandidátským zemím při přípravě na jejich vstup do EU. (12)

3.3.1. Strukturální a investiční fondy

„V souladu s principy hospodářské a sociální soudržnosti byly postupně vytvořeny strukturální fondy, jejichž základním účelem, prostřednictvím rozvojových programů a projektů, je snižovat zaostalost znevýhodněných regionů včetně venkovských a zajistit v těchto oblastech vyrovnaný a udržitelný rozvoj.“¹³ (13)

Strukturální fondy tvoří jádro strukturální a regionální politiky EU. Jsou základním nástrojem těchto politik. Představují finanční pomoc pro nejvíce znevýhodněné regiony včetně venkovských oblastí.

V současnosti má EU k dispozici tyto strukturální a investiční fondy:

¹³ (13) Svatošová, Libuše, Ivana BOHÁČKOVÁ a Magdalena HRABÁNKOVÁ. *Regionální rozvoj z pozice strukturální politiky*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 2005. ISBN 80-7040-749-2.

Evropský fond pro regionální rozvoj – ERDF (European Regional Development Fund)

Nejdůležitější fond ze skupiny strukturálních fondů. Zároveň i fond o největším objemu finančních prostředků. Založen roku 1975 jako nástroj pro snížení vývojových rozdílů tehdejších členů Společenství.

Zaměřuje se především na modernizaci a posilování hospodářství členských států. Z ERDF jsou podporovány hlavně investiční (infrastrukturní) projekty. Klíčovými oblastmi, kam by měla směřovat podpora z ERDF, jsou inovace a výzkum, digitální agenda, podpora malých a středních podniků a nízkouhlíkové hospodářství. (12)

Evropský sociální fond - ESF (European Social Fund)

Fond byl vytvořen v rámci Římských smluv v roce 1957, a jedná se tak o nejstarší fond ze skupiny strukturálních fondů. ESF je hlavním finančním nástrojem Evropské unie pro podporu zaměstnanosti v členských státech a také pro prosazování hospodářské a sociální soudržnosti. Výdaje ESF dosahují přibližně 10 % celkového rozpočtu EU. (14)

Fond soudržnosti, CF (Cohesion Fund)

Tento, jinak také zvaný Kohezní fond, vznikl v roce 1993. Kohezní fond stojí mimo skupinu strukturálních fondů. Prostředky z tohoto fondu jsou určeny pouze těm členským státům EU, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele nepřesahuje 90 % průměru EU. Na rozdíl od strukturálních fondů finanční podpora nesměruje do jednotlivých programů, nýbrž přímo financuje velké projekty. Jedná se zejména o projekty v oblasti životního prostředí, dopravní infrastruktury, energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie.

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)

Fond byl vytvořen v rámci předešlého programovacího období 2007-2013 na podporu rozvoje venkova. Nahrazuje Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond, který od roku 2006 nepatří mezi strukturální fondy. Prostředky z EAFRD slouží ke zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství, zlepšení kvality okolní krajiny a života ve venkovských oblastech.

Evropský námořní a rybářský fond (ENRF)

Podporuje námořní a rybářské politiky EU. Stejně jako EAFRD byl vytvořen v rámci programovacího období 2007-2013 a nahradil Finanční nástroj pro podporu rybolovu (FIFG), fungující od roku 1993. Zajišťuje rozvoj rybolovu v Evropě a financuje aktivity týkající se mořského i vnitrozemského rybolovu. (12)

3.3.2. Nástroje předvstupní pomoci

Pro úspěšné rozšiřování EU musí být kandidátské země i Evropská unie na toto rozšíření dostatečně připraveny. Pro přípravu na vstup do EU byly pro kandidátské země zřízeny tzv. programy předvstupní pomoci. Ty měly mimo jiné kandidátské země naučit

pracovat se strukturálními podporami. Tyto nástroje začaly vznikat v 90. letech minulého století, kdy změny v politickém uspořádání Evropy vyvolaly silný zájem především bývalých zemí východního bloku o začlenění do evropských struktur. Mezi nejvýznamnější nástroje patřily:

- **Program Phare**
- **Program ISPA**
- **Program Sapard (9)**

Pro období 2007-2013 vznikl nový nástroj předvstupní pomoci IPA, který nahrazuje předešlé nástroje. V současném programovém období 2014-2020 je předvstupní pomoc poskytována pomocí nástroje IPA II.

- **Nový nástroj pro předvstupní pomoc – IPA, IPA II (Instrument for Pre-accession Assistance)**

3.3.3. Ostatní fondy a nástroje

Evropský fond solidarity (EUSF)

EUSF byl založen po záplavách, které v srpnu 2002 zpustošily střední Evropu. Jeho pomoc je tudíž určena členským i přistupujícím státům, které jsou postiženy velkou přírodní katastrofou (konkrétně katastrofy, při nichž jsou odhadované škody vyšší než 0,6 % HDP postiženého státu).

Komunitární programy

Tyto programy jsou financovány přímo z rozpočtu EU. Jedná se o víceleté programy, které poskytují pouze neinvestiční podporu. Na rozdíl od strukturálních a investičních fondů EU nejsou peníze u komunitárních programů většinou určeny pro členský stát, ale pro konkrétní program. (12)

4. REGIONÁLNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY

4.1. Období před vstupem do EU

Začátkem 90-tých let nebyla v porevolučním Československu resp. České republice věnována regionální politice příliš velká pozornost. Tehdejší vláda měla na starost řadu jiných problémů, zejména pak transformaci ekonomiky a privatizaci. Na okraji zájmů vlády byla regionální politika až do roku 1996 a omezovala se pouze na podporu malého a středního podnikání víceméně v hospodářsky postižených regionech.

Díky možnému vstupu do EU se od roku 1996 tehdejší politické špičky začínají více zabývat regionální politikou a dochází tak k její postupné aktivizaci. Za nejdůležitější počiny procesu aktivizace lze považovat vznik Ministerstva pro místní rozvoj ČR dne 1. 11. 1996 a schválení 14 krajů ČR, jež se později staly střední úrovní pro českou regionální politiku.

Důležitým milníkem pro českou regionální politiku byl rok 2000. V červnu tohoto roku byl schválen zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. Tento zákon stanovil podmínky pro poskytování podpory regionálního rozvoje, vytvořil podmínky pro koordinaci a realizaci hospodářské a sociální soudržnosti. Jeho přijetím se ČR významně přiblížila legislativní úpravě regionální politiky v rámci EU. (15)

4.2. Období 2004-2006

Dne 1. května 2004 Česká republika vstoupila do Evropské unie. Programovací období 2000-2006 již bylo v druhé polovině. V tomto pro Českou republiku zkráceném období se v rámci Cílů 1, 2, 3 politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU realizovalo v České republice 16 operačních programů. Financování těchto programů je zajištěno prostřednictvím fondů, z nichž každý pokrývá specifickou oblast rozvoje. Pro toto období bylo pro Českou republiku vyčleněno zhruba 80 mld. Kč. (16)

Tabulka č. 2: Rozdělení prostředků mezi strukturální fondy, fond soudržnosti a Iniciativy Společenství v České republice v období 2004—2006 (mil. EUR)

	2004—2006	2004	2005	2006
Fond soudržnosti	945,3	316,9	266,1	362,3
Strukturální fondy	1 584,40	381,5	528,9	674
Cíl 1 (13 krajů)	1 454,30	339	485,5	629,8
Cíl 2 (Praha)	71,3	23,3	23,8	24,2
Cíl 3 (Praha)	58,8	19,2	19,6	20
Iniciativy Společenství	100,8	28,6	32,1	40,1
Interreg	68,7	21	21,4	26,3
Equal	32,1	7,6	10,7	13,8
Strukturální operace celkem	2 630,50	727	827,1	1 076,30

zdroj: <http://www.strukturalni-fondy.cz>

4.3. Období 2007-2013

V předchozím programovém období měla Česká republika v programech spolufinancovaných ze strukturálních, investičních fondů a Fondu soudržnosti k dispozici více než 773 miliard korun (tj. zhruba 26,7 mld. eur).

Pro aplikaci regionální politiky EU každý stát v rámci daného programového období vytváří tzv. programové dokumenty. Jedná se o plány a strategie daného státu pro určité programové období. Mezi takové dokumenty patří Národní rozvojový plán a Národní strategický referenční rámec. V rámci Národního rozvojového plánu 2007-2013 byly definovány čtyři prioritní osy, cíle ČR pro toto období:

1. PO Posilování konkurenceschopnosti české ekonomiky
2. PO Rozvoj moderní a konkurenceschopné společnosti
3. PO Životní prostředí a dostupnost
4. PO Vyvážený a harmonický rozvoj území a České republiky

NRP na základě definovaných cílů pro období 2007-2013 vymezuje 24 operačních programů (dále OP), v rámci kterých je realizováno čerpání finančních prostředků z fondů EU. OP je strategický dokument finanční a technické povahy, který podrobně popisuje cíle a priority, které chce členská země dosáhnout v určitém programovém období. Operační programy ČR pro období 2007-2013 lze rozdělit na skupinu tematických OP, regionálních OP a OP evropské územní spolupráce. Tematické OP se zaměřují na určitý sektor, regionální OP řeší problematiku jednoho z regionů soudržnosti (NUTS II).

Přehled OP 2007-2013 a rozdělení finančních prostředků z fondů EU mezi tyto programy a jednotlivé cíle je uveden v následující tabulce.

Tabulka č. 3: Operační programy ČR pro období 2007-2013

OPERAČNÍ PROGRAM	%	Příspěvek EU (€)
Cíl konvergence (celá ČR kromě Prahy)		
OP Podnikání a inovace (OP PI)	11,75	3 041 312 546
OP Výzkum a vývoj pro inovace (OP VV)	8	2 070 680 884
OP Životní prostředí (OP ŽP)	19	4 917 867 098
OP Doprava (OP D)	22,25	5 759 081 203
Integrovaný operační program (IOP)	6	1 553 010 664
Regionální operační programy (ROP)-7	18	4 659 031 986
<i>ROP Střední Čechy</i>	12	559 083 839
<i>ROP Jihozápad</i>	13,3	619 651 254
<i>ROP Severozápad</i>	16,01	745 911 021
<i>ROP Jihovýchod</i>	15,12	704 445 636
<i>ROP Severovýchod</i>	14,09	656 457 606
<i>ROP Moravskoslezsko</i>	15,37	716 093 217
<i>ROP Střední Morava</i>	14,11	657 389 413
OP Technická pomoc (OP TP)	1	263 026 044
OP Lidské zdroje a zaměstnanost (OP LZZ)	7	1 837 421 405
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost (OP VK)	7	1 828 714 781
Cíl Regionální konkurenceschopnosti a zaměstnanost (Praha)		
OP Konkurenceschopnost (OP PK)	70,9	264 072 631
OP Adaptabilita (OP PA)	29,1	108 385 242
Cíl Evropská územní spolupráce (vybrané regiony)		
Přeshraniční spolupráce - 5 OP	90,37	351 589 957
Transnárodní a meziregionální spolupráce - 2 OP	9,63	37 461 150
CELKEM		26 691 655 591

zdroj: www.strukturalni-fondy.cz

Skupina regionálních OP navazuje na systém tematických, sektorových programů a podporu EU směřují na řešení problémů konkrétních regionů ČR. Jejich globálním cílem je urychlení rozvoje regionů ČR, zvýšení jejich konkurenceschopnosti a atraktivity pro investice a posílení kvality života obyvatel.

Zaměření podpor regionálních operačních programů v období 2007-2013:

- **modernizace technické infrastruktury** zvyšující přitažlivost regionu pro investice při zohledňování ochrany životního prostředí,
- **zvýšení prosperity regionu vytvářením prostředí pro rozvoj malých a středních podniků** včetně prostředí pro inovace a vytváření nových pracovních příležitostí,
- **zvýšení podílu cestovního ruchu** na hospodářské prosperitě regionu a na vytváření pracovních příležitostí,
- **modernizace a zlepšení podmínek pro obyvatele ve městech a na venkově**, související s rozvojem hmotného prostředí, lidských zdrojů, kultury a volnočasových aktivit, přispívajících ke zvýšení atraktivity těchto území pro hospodářský rozvoj. (17)

Z důvodů nesplnění limitu čerpání v roce 2013 a 2014, který nenaplnilo 5 operačních programů, byla celková výše alokace snížena o nedočerpané prostředky. S blížícím se koncem programového období, docházelo ke zvýšení počtu žádostí o příspěvek. Snahou bylo vyčerpat celou přidělenou alokaci. Ztráta za celé programové období by se kvůli nesplnění závazků a nedočerpaní alokace některých OP mohla pohybovat zhruba v rozmezí 38,6-43,2 mld. Kč. (18)

4.4. Období 2014-2020

Ačkoli ještě dobíhaly některé projekty z předešlého programového období 2007-2013, začalo oficiálně rokem 2014 nové programové období 2014-2020. S ním přišly novinky jak na evropské, tak i na české úrovni. Zatímco v předchozím období byl základním programovým dokumentem pro aplikaci regionální politiky EU a využívání prostředků z evropských fondů Národní strategický referenční rámec a další dokumenty, pro současné období byl přijat dokument s názvem Dohoda o partnerství. Dokument definuje priority a očekávané výsledky pro celé programové období. Zároveň je také klíčovým ukazatelem pro směřování podpory z ESI fondů a definuje tak i nové operační programy.

Právě počet programů byl pro Českou republiku jednou ze zásadních změn, jež přineslo nové období 2014-2020. Počet programů se pro Českou republiku celkově snížil. Nejzásadnější proměnou prošly regionální operační programy. Pro zefektivnění čerpání z těchto programů byl pro nové období vytvořen pouze jediný celostátní Integrovaný regionální operační program. Další zásadní změnou je zapojení fondů na rozvoj venkova a rybářského fondu mezi ostatní ESI fondy. Tyto dva fondy stály v minulém období mimo střed pozornosti a spadaly spíše do společné zemědělské politiky, resp. rybolovné politiky. Změna se dotkla taktéž cílů a priorit financování, kde oproti předcházejícímu období prošly částečnou změnou koncepce, již však koncový uživatel pocítí spíše minimálně. Pro efektivnější a účinné čerpání finančních prostředků z ESIF byl nově vytvořen systém předběžných podmínek a také jednotné metodické prostředí. Pro zjednodušení administrativy předkládání projektových žádostí bylo nově vytvořeno jednotné monitorovací prostředí.

Většina těchto změn by měla České republice přispět k vyšší efektivitě při spravování dotací a zjednodušení procesu pro žadatele. Česká republika se tak snaží reagovat na nemalé problémy nejen se samotným čerpáním financí z fondů EU, ale i jeho administrací, a chce si tak vzít ponaučení z předchozího období. (19)

Programy pro programové období 2014 – 2020 byly vymezeny usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012. Jedná se o následující programy:

Tabulka č. 4: Národní operační programy 2014-2020

Národní operační programy	
Operační program	Řídící orgán
1. OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost	Ministerstvo průmyslu a obchodu
2. OP Výzkum, vývoj a vzdělání	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
3. OP Zaměstnanost	Ministerstvo práce a sociálních věcí
4. OP Doprava	Ministerstvo dopravy
5. OP Životní prostředí	Ministerstvo životního prostředí
6. Integrovaný regionální OP	Ministerstvo pro místní rozvoj
7. OP Praha – pól růstu ČR	Magistrát hl. m. Prahy
8. OP Technická pomoc	Ministerstvo pro místní rozvoj
9. OP Rybářství	Ministerstvo zemědělství
10. Program rozvoje venkova	Ministerstvo zemědělství

Tabulka č. 5: Programy přeshraniční, nadnárodní spolupráce 2014-2020

Programy přeshraniční spolupráce	
Program	Řídící orgán
1. Interreg V-A Česká republika – Polsko	Ministerstvo pro místní rozvoj
2. Interreg V-A Slovenská republika-ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj
3. Interreg Rakousko-ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj
4. Program přeshraniční spolupráce ČR-Svobodný stát Bavorsko	Ministerstvo pro místní rozvoj
5. Program spolupráce Svobodný stát Sasko-ČR 2014-2020	Ministerstvo pro místní rozvoj
Programy nadnárodní a meziregionální spolupráce	
1. Programy nadnárodní spolupráce Interreg CENTRAL EUROPE, Interreg DANUBE	Ministerstvo pro místní rozvoj
2. Programy meziregionální spolupráce Interreg Europe, Espon 2020, Interact III	Ministerstvo pro místní rozvoj
3. Program URBACT III	Ministerstvo pro místní rozvoj

zdroj: www.strukturalni-fondy.cz

Na základě strategie Evropa 2020, jakožto hlavní hospodářské reformní agendy Evropské unie s výhledem do roku 2020, stanovila vláda ČR ve spolupráci s Evropskou komisí národní cíle.

Národní cíle ČR stanovené na základě strategie Evropa 2020:

1. Úsilí o dosažení 75% zaměstnanosti žen a mužů od 20 do 64 let
2. Zlepšení podmínek pro výzkum a vývoj
3. Snížení emisí skleníkových plynů, zvýšení energetické účinnosti
4. Zlepšení úrovně vzdělání
5. Podpora sociálního začleňování, snižování chudoby

Pro období 2014-2020 bylo pro Českou republiku vyčleněno bezmála 24 mld. eur, což je v přepočtu téměř 650 mld. Kč. Jelikož ještě v průběhu let 2014 a 2015 dobíhaly některé projekty z předchozího období, k pozvolnému čerpání finančních prostředků a růstu počtu nových žádostí pro současné období docházelo až koncem roku 2015.

V níže uvedených tabulkách je přehled rozdělení alokace České republiky z jednotlivých ESI fondů a rozdělení podpory dle tematických cílů. (20)

Tabulka č. 6: Rozdělení alokace z ESI fondů pro období 2014 - 2020

Alokace České republiky = 23, 83 mld. €				
Evropský fond pro regionální rozvoj EFRR	Evropský sociální fond ESF	Fond soudržnosti FS	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova EZFRV	Evropský námořní a rybářský fond ENRF
11,94 mld. €	3,43 mld. €	6,26 mld. €	2,17 mld. €	0,03 mld. €

zdroj: *Evropské fondy 2014-2020: Jednoduše pro lidi*, vydavatel: MMR ČR – Národní orgán pro koordinaci, Praha, 2014.

Tabulka č. 7: Rozdělení podpory ESI fondů dle tematických cílů

Rozdělení podpory ESI fondů dle tematických cílů	v mld. €	% alokace
1. Investice do výzkumu, vývoje a inovací pro praxi	2,51	11 %
2. Rozvoj využívání informačních a komunikačních technologií	1,03	4 %
3. Podpora malých a středních podniků	1,34	6 %
4. Snižování energetické náročnosti ekonomiky	2,25	9 %
5. Omezování přírodních rizik, povodní a ekologické zátěže	1,35	6 %
6. Ochrana životního prostředí a využívání přírodního bohatství	2,71	9 %
7. Modernizace dopravní infrastruktury a ekologická doprava	6,24	27 %

8. Zvyšování zaměstnanosti a kvalitní pracovní síla	1,35	6 %
9. Fungující sociální systém a boj proti chudobě	2,03	9 %
10. Zkvalitnění systému vzdělávání	1,95	8 %
11. Kvalitní, efektivní a transparentní veřejná správa a instituce	0,21	1 %
12. Technická pomoc	0,86	4 %

zdroj: *Evropské fondy 2014-2020: Jednoduše pro lidi*, vydavatel: MMR ČR – Národní orgán pro koordinaci, Praha, 2014.

5. PROJEKT A JEHO PODPORA

Smyslem této kapitoly je charakterizovat projekt v kontextu fondů EU a přiblížit celý projektový cyklus, jeho jednotlivé kroky a postup získání dotace z Evropských strukturálních a investičních fondů.

„Projektem v kontextu fondů EU se rozumí konkrétní ucelený, podrobně rozpracovaný projektový záměr, který je součástí projektové žádosti. Projekt v sobě zahrnuje soubor aktivit směřujících k dosažení předem stanoveného cíle a je limitován určitým časem a rozpočtem.“ (21)¹⁴

Projekt je třeba určitým způsobem řídit a lze jej charakterizovat typickými znaky:

1. Cíl
2. Čas
3. Jedinečnost
4. Zdroje

Typy projektů financovaných z fondů EU:

1. Tvrdé (investiční) – spojeny především s výstavbou, rekonstrukcí, pořízování dlouhodobého hmotného majetku. Spolufinancovány jsou zejména z Evropského fondu pro místní rozvoj.
2. Měkké (neinvestiční) – zaměřují se na investice do lidských zdrojů, zaměstnanosti, podporu vzdělání apod. Tyto projekty jsou spolufinancovány především z Evropského sociálního fondu. (22)

5.1. Od programů k projektům

„Realizace politiky HSS se řídí principem programování, kdy projekty nejsou k financování vybírány nahodile, ale podle toho, zda pomáhají odstraňovat problémy

¹⁴ (20) Strukturální fondy EU - Jak získat dotaci. Evropské strukturální a investiční fondy. [Online] MMR ČR, 2014. [Citace: 22. Duben 2016.] <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Jak-na-projekt>.

identifikované ve strategických dokumentech. Zárukou tohoto přístupu jsou operační programy s prioritními osami sledujícími záměry politiky soudržnosti.“ (22)¹⁵

V OP jsou podrobně popsány cíle a priority, které chce členská země v dané oblasti dosáhnout. Samotný projekt musí být v souladu s těmito cíli a měl by se řídit prioritními osami daného OP. Prioritní osy konkrétněji vymezují, na co mohou být finance přidělené danému OP vynaloženy.

Operační programy mají následující strukturu:

- Úvod
- Zdůvodnění potřebnosti programu (analýza současné sociální a ekonomické situace v dané oblasti)
- Popis strategie zvolené k odstranění identifikovaných problémů, definice cílů operačního programu, vazba na ostatní operační programy, vztah k horizontálním tématům
- Konkretizace zaměření operačního programu (prioritní osy, oblasti podpory, typy projektů realizovatelných v rámci dané oblasti podpory, vymezení příjemců podpory, monitorovací indikátory apod.)
- Finanční zajištění programu, rozdělení prostředků mezi jednotlivé prioritní osy
- Popis řízení operačního programu (role institucí zapojených do řízení programu, způsob monitorování, hodnocení, kontrola, publicita)
- Přílohy

Řídící orgány jednotlivých operačních programů, kterými jsou u tematicky zaměřených OP resortní ministerstva, u územně vymezených OP regionální rady regionů soudržnosti, vyhláší pravidelně časově vymezené výzvy k předkládání projektů v rámci jednotlivých prioritních os a oblastí podpory. Každý subjekt, jenž chce požádat o finanční podporu z fondů EU, musí předložit projekt danému řídicímu orgánu OP. Nejsnazší je vyplnění žádosti na internetovém portálu dotaceEU.cz, který spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj, a kde je zároveň možnost sledovat aktuální výzvy. (22)

5.2. Projektový cyklus

Celý proces od promýšlení projektového záměru, nalezení vhodného dotačního titulu a zdroje financování, zpracování žádosti, předložení žádosti k posouzení, uskutečnění projektu, administrace a vyhodnocení projektu lze označit jako projektový cyklus. V současném programovém období 2014-2020 došlo k několika změnám a zjednodušením, které mají zefektivnit čerpání prostředků z ESI fondů a usnadnit žadatelům práci při předkládání projektových žádostí.

¹⁵ (21) Bartošová, Hana a kolektiv. Projektový management. Praha : VYSOKÁ ŠKOLA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE PRAHA, Vysoká škola regionálního rozvoje Praha, 2011.

Kroky projektového cyklu:

1. Od nápadu k projektovému záměru – Identifikace a formulace záměru

V prvním kroku celého cyklu se řeší počáteční myšlenka projektu a identifikuje se jeho záměr. Na začátku je také nutné provést důkladnou situační analýzu okolí s ohledem na specifika daného projektu a regionu. Záměnce o evropské peníze by si měl upřesnit také cíl daného projektu a vyhledat pro něj vhodný OP.

2. Příprava projektu a jeho formulace

V druhé fázi dochází k podrobnějšímu rozpracování navrženého záměru. Jsou vypracovány finanční a institucionální analýzy, včetně dopadů na životní prostředí. Posuzuje se rozsah, rozpočet, aktivity spojené s projektem. Taktéž je v této fázi nutné rozvrhnout časový harmonogram projektu a promyslet veškerá rizika a nástrahy celého projektu. Základem úspěšného projektu je kvalitní plán a důkladná příprava, této fázi by se proto měl přikládat větší význam.

3. Posouzení a schválení

Projekt se dostal do fáze, kdy je posuzován řídicím orgánem daného OP, který přijal žádost o podporu tohoto projektu. Žádost se hodnotí a analyzuje z hlediska formální a věcné přijatelnosti. Hodnotí se technické, finanční, ekonomické, sociální aspekty projektu a jeho dopady a přínosy ve vztahu k regionálním, národním a evropským prioritám.

4. Vyjednávání a financování

Financování výrazně ovlivňuje celý projekt, zajištění finančních zdrojů je jednou z nejdůležitějších aktivit spojených s projektem. V rámci této fáze se především dohaduje rozpočet projektu a dochází k podpisu smlouvy mezi předkladatelem a odpovědným schvalovatelem. Proto, aby se projekt dočkal finanční podpory ze strukturálních fondů, je příjemce dotace povinen dodržet podmínky stanovené v rozhodnutí. Je také nezbytné, aby znal obecné podmínky financování v rámci jednotlivých OP a danou dotaci použil pouze na účel uvedený v rozhodnutí.

5. Implementace a monitoring

Tato fáze řeší samotnou realizaci projektu. Je sledován skutečný průběh realizace projektu podle původních plánů. Monitorování projektu má za snahu včas definovat problémy projektu a co nejdříve učinit účinné opravné kroky. Pokud se objeví nějaké požadavky na změny od původního, schváleného záměru projektu, je nutné co nejdříve informovat řídicí orgán a požádat o provedení změn. Bez této žádosti se i odůvodnitelné a nutné změny stávají rizikem.

6. Hodnocení

V závěrečné fázi projektu se hodnotí jeho efektivita a naplnění stanovených cílů. Poučení z daných chyb a nedostatků může být základem nového projektu. Příjemce dotace je i po ukončení realizace v závislosti na podmínkách programu povinen udržet výsledky projektu po dobu tří až pěti let. Při porušení této tzv. udržitelnosti projektu musí příjemce vrátit část nebo celou dotaci. (23), (24)

6. Železniční přejezdy na trati Frýdlant n. O. – Ostravice

Šestá kapitola bakalářské práce pojednává o konkrétním realizovaném projektu, který byl spolufinancován z fondů Evropské unie. Evropská unie finančními prostředky z Fondu soudržnosti podpořila výstavbu a revitalizaci železničních přejezdů na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. Ze souboru přejezdů na této trati je v rámci této práce popsána realizace revitalizace jednoho z nich, konkrétně stavby „Přejezdové zařízení světelné – Frýdlant n. O. – Ostravice v km 4,924“. Kapitola popisuje kroky projektového cyklu od samotného záměru projektu, jeho realizace, financování až po závěrečné hodnocení.

6.1. Identifikace a formulace záměru

Stručný obsah projektu

Předmětná stavba „PZS Frýdlant n. O. - Ostravice v km 4,924“ je součástí souboru staveb pod názvem „Železniční přejezdy na trati Frýdlant n. O. – Ostravice“. V rámci tohoto souboru staveb tj. celého projektu bylo provedeno zabezpečení a revitalizace vybraných přejezdů na úrovnových křižích regionální dráhy Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice se silničními komunikacemi různých úrovní. Tyto přejezdy dříve byly zabezpečeny pouze výstražnými kříži nebo byly ve špatném stavu.

Cíl projektu

Cílem projektu je zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy pro veřejnost a především zajištění větší bezpečnosti, spolehlivosti a technické úrovně železniční dopravní cesty. Instalace světelných zařízení má pak za cíl snížit možné riziko nehodovosti na trati tj. možných srážek automobilů s vlakem a omezit tak vliv lidského činitele v oblastech křižení silniční a železniční dopravy. (25)

Identifikace operačního programu a výzvy

Název operačního programu: OP Doprava

Číslo operačního programu: CZ 1.01

Oblast podpory

Prioritní osa: 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T

Primární oblast podpory: 3.1 – Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T

Podoblast podpory: neuvedeno

Projekt nespadá do další oblasti podpory

Základní identifikace projektu

Projekt

Název projektu: Železniční přejezdy na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Místo realizace projektu

Kraj: Moravskoslezský kraj (NUTS III)

Okres: Frýdek-Místek (LAU 1)

Přesné místo realizace: Frýdlant nad Ostravicí, Ostravice (LAU 2)

Popis umístění projektu: trať č. 324 - Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Základní identifikace žadatele (subjektu)

Typ žadatele je právnická osoba

IČ: 70 99 42 34

Název subjektu: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Právní forma: státní organizace

Plátce DPH: ano

Předmět činnosti subjektu: správa železniční dopravní cesty, provozovatel celostátní železniční dráhy a regionálních drah

Sídlo žadatele

Kraj: hlavní město Praha

Obec: Praha

Adresa: Dlážděná 1003/7

Městská část: Praha 1

PSČ: 11000

Statutární zástupci

Ing. Jiří Kolář Ph.D.

Kraj: Hlavní město Praha

Obec: Praha

Kontaktní zástupci žadatele

Ing. Bláhová Eva, Bc. Šnajdrová Radka (26)

6.2. Příprava a formulace projektu

6.2.1. Harmonogram projektu

Harmonogram projektu navržený v žádosti o poskytnutí dotace.

Tabulka č. 12: Harmonogram vývoje projektu

Činnost	Datum zahájení	Datum ukončení
1. Přípravná fáze projektu – přípravná dokumentace	1. 1. 2013	31. 7. 2013
2. Očekávané zahájení nabídkového řízení – realizace	5. 11. 2013	12 3. 2014
3. Vyhotovení zadávací dokumentace – Projekt stavby	12. 3. 2014	18. 6. 2014
4. Fáze výstavby/zakázka	14. 7. 2014	10. 2. 2015
5. Provozní fáze	11. 2. 2015	-

zdroj: Schvalovací protokol, SŽDC, státní organizace

6.2.2. Přípravná fáze projektu

Záměr projektu předložila SŽDC, státní organizace na samém počátku Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR, která po přezkoumání této dokumentace dala projektu zelenou a umožnila tak podnikat další kroky pro jeho realizaci.

Po zařazení projektu do plánu Ministerstva dopravy ČR byla vypsána veřejná soutěž na zpracování přípravné dokumentace a investičního záměru projektu, které se zúčastnilo 5 firem – SB Projekt s.r.o., MCO a.s., SUDOP BRNO spol. s.r.o., KVADRO spol. s.r.o., Signal projekt spol. s.r.o. Po vyhodnocení soutěže komisí zvítězila společnost KVADRO spol. s.r.o. se sídlem v Bohumíně. Po zpracování přípravné dokumentace byla podána žádost o územní řízení k jednotlivým přejezdům. Tyto žádosti projednávaly příslušné stavební úřady ve Frýdlantu nad Ostravicí a v Ostravici. Po schválení přípravné dokumentace byla vypsána soutěž na zpracování projektu stavby včetně jejího dodavatele.

6.2.3. Veřejné zakázky

Soutěž na realizaci a projekt stavby proběhla jako otevřené nadlimitní výběrové řízení a byla zadána dne 5. 11. 2013. Datum pro předložení nabídek bylo 15. 1. 2014. Do soutěže se v daném termínu přihlásili 3 uchazeči a členové hodnotící komise poté posoudili jednotlivé nabídky. Základním hodnotícím kritériem byla výše nabídkové ceny. Výběrové řízení proběhlo podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. (27)

Tabulka č. 8: Nabídkové ceny uchazečů a výsledek výběrového řízení

Uchazeč	IČ	Nabídková cena v Kč vč. DPH	Výsledné pořadí
MONZAS, spol. s.r.o.	44222734	137.572.126,- Kč	2

AŽD Praha s.r.o.	48029483	133.326.642,- Kč	1
SIGNALBAU a.s.	25840819	139.558.781,- Kč	3

zdroj: vlastní zpracování dle výsledků výběrového řízení, SŽDC, s.o.

6.2.4. Dodavatelé projektu

Hlavní subjekty podílející se na projektu a realizaci jednotlivých staveb projektu jsou uvedeny v tabulce:

Tabulka č. 9: Dodavatelé projektu

Dodavatel	Předmět smlouvy/díla
AŽD Praha s.r.o.	Hlavní dodavatel stavby - realizace
KVADRO, spol. s.r.o.	Dodavatel přípravné dokumentace
SUDOP BRNO, spol. s.r.o.	Subdodavatel projektové dokumentace
SEŽEV-REKO a.s.	Subdodavatel stavebních prací
Safety pro s.r.o.	Koordinátor BOZP
IDMZ s.r.o.	Publicita projektu

zdroj: vlastní zpracování dle informací SŽDC, s.o.

6.2.5. Popis stavby

V rámci celého projektu bylo provedeno zabezpečení a revitalizace následujících staveb:

- 1) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 1,494“
- 2) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 1,850“
- 3) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 1,910“
- 4) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 2,030“
- 5) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 3,730“
- 6) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 3,838“
- 7) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 3,916“
- 8) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 4,171“
- 9) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 4,308“
- 10) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 4,445“
- 11) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 4,594“
- 12) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 4,720“
- 13) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 4,924“
- 14) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 5,850“
- 15) „PZS Frýdlant n.O. - Ostravice v km 5,960“

Jelikož byly práce na revitalizovaných přejezdech v rámci celého projektu víceméně stejné, je zde níže jako příklad popisu stavby popsána realizace přejezdu v km 4,924. (25)

Trat' č. 324 – Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice

Po dlouholeté výstavbě zahájila v roce 1908 společnost Místní dráha Frýdlant - Bílá provoz železnice vedoucí z Frýdlantu nad Ostravicí do Bílé. I po zestátnění ČSD

v roce 1945 byla trať stejně jako do té doby využívána pro přepravu vytěženého dřeva i osob. V roce 1965 byl z důvodu stavby vodní nádrže Šance ukončen provoz v úseku mezi Ostravicí a Bílou. Tento úsek dráhy vedl téměř v celé své délce údolím řeky Ostravice, na níž bylo postaveno zmíněné vodní dílo. Od roku 1965 je tedy provozována trať č. 324 v úseku mezi obcemi Frýdlant nad Ostravicí a Ostravice. Tato 7 km dlouhá, jednokolejná trať, která se neocitla pod vodní hladinou nádrže Šance, měla ale také právě kvůli vodě na mále. V roce 1997 trať zasáhla povodeň a na ministerstvu dopravy se poté objevily úvahy o zrušení trati. Milostivě bylo nakonec připuštěno, že trať je důležitá z hlediska dopravní obslužnosti a cestovního ruchu. Právě do Ostravice totiž denně míří několik turistů z důvodu výšlapu na Lysou horu. (28)

PZS Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice v km 4,924

Přejezd v 4,924 km na trati mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Ostravicí je jedním z 15 přejezdů, které byly v rámci projektu „Železniční přejezdy na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice“ v období od dubna roku 2014 do konce roku 2014 revitalizovány.

Na daném přejezdu bylo stejně jako na 14 ostatních vyměněno staré zabezpečovací zařízení tj. výstražné kříže za světelné přejezdové zařízení. V rámci stavby byla rovněž provedena rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku a přejezdové konstrukce. Veškeré stavby projektu jsou na pozemku Českých drah a.s., nebylo tak nutné vykupovat nové pozemky. Stavby nijak nemění předchozí využití území a nachází se výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o dráhách. Celá rekonstrukce zajistí celkové zvýšení bezpečnosti osob, majetku a bezpečný provoz na dráze. Rekonstrukce byla prováděna také z důvodu zvýšení rychlosti vlaků na této trati, která byla před realizací projektu 50 km/h. V novém stavu je stavba řešena pro traťovou rychlost 80 km/h. (25)

6.2.6. Technické řešení stavebních objektů přejezdu v km 4,924

SO01 – Železniční svršek

Železniční svršek v místě přejezdu se před rekonstrukcí skládal z T kolejnice, podkladnice rozponové tuhé T5 a dřevěných bukových pražců. Materiál železničního svršku byl vyměněn za nový. Nově se skládá z pražců betonových SB 8P, kolejnice 49 E2 a žebrových podkladnic. Směrové řešení trati v místě přejezdu je přímé a trať zde stoupá ve sklonu 7,28 ‰. V úseku trati, kde se přejezd nachází je zřízena bezstyková kolej. Pod pražcem bylo zřízeno štěrkové lože frakce 32/63 mm o tloušťce 350 mm.

SO02 – Železniční spodek

Při geotechnickém průzkumu byly zjištěny nedostatečné vrstvy stávajícího štěrkového lože a konstrukčních vrstev železničního spodku. Dále bylo v místě přejezdu nalezeno několik blátivých míst. Z těchto důvodů byla provedena rekonstrukce celého spodku a zřízeno odvodňovací zařízení, které zde vůbec nebylo a docházelo tak k průsakům vody do spodních vrstev a tvorbě blátivých míst. Celková tloušťka konstrukční vrstvy železničního spodku je 0,5 m. Vrstva je ze štěrkodrti 0-32 mm. Odvodnění je provedeno vsakovacím žebrem šířky 0,4 m. Vsakovací žebro je provedeno

po celé délce rekonstrukce železničního spodku a svršku. Dno vsakovacího žebra je umístěno 0,5 m pod zemní plání. Mezi trativod a zeminu byla položena separační geotextilie o hmotnosti 100-200 g/m².

SO03 – Železniční přejezd

Původní přejezdová konstrukce byla tvořena železobetonovými prefabrikáty. Nově je zřízena celopryžová konstrukce se závěrnými zídками. Šířka komunikace na přejezdové konstrukci byla rozšířena z 2,5 m na současných 5 m. Šířkové uspořádání je 2 x 2,0 m jízdní pruh, 2 x 0,5 m nezpevněná krajnice. V tomto šířkovém uspořádání komunikace pokračuje až po výstražníky. Dále je pak komunikace vyústěna do stávajícího stavu. Celková šířka nově zřízené přejezdové konstrukce je 6,0 m (5x celopryžový panel). Povrchové vody z komunikace jsou od přejezdu odvedeny do prahové vpusti. Prahová vpust' je 2,5 m od koleje a je vyústěna do rigolu před přejezdem ve směru staničení.

SO04 – Elektronická přípojka

Obsahem stavebního objektu SO04 je pokládka napájecího kabelu AYKY 4Jx70 pro nové přejezdové světelné zařízení z rozvaděče KS P7470 do rozvaděče KS P7473, který je umístěn v pilíři u reléové skříně.

PS01 – Přejezdové zařízení světelné v km 4,924 (P7473)

V rámci provozního souboru bylo na železničním přejezdu, zabezpečeném výstražnými kříži, vybudováno nové přejezdové zařízení světelné kategorie 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celkem dvěma světelnými výstražníky. Byla provedena demontáž výstražných křížů a dopravních značek P6. Výstraha na přejezdu je spouštěna vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku. Přibližovací úseky jsou tvořeny snímači počítače náprav se směrovým výstupem. Vnitřní technologie PZS je umístěna v reléových skříních v blízkosti přejezdu. Ovládání a indikace nového PZS je zobrazeno na monitoru obslužného pracoviště v železniční stanici Frýdlant nad Ostravicí. (25)

6.2.7. Základní postup realizace hlavních kapacit

1. Budování nových kabelových tras včetně pokládky zabezpečovacích kabelů a napájecího silového kabelu
2. Vybudování provizorního přechodu pro pěší
3. Vybudování železničního spodku a svršku
4. Vybudování nových technologických skříní u přejezdu
5. Vybudování nových výstražníků
6. Zřízení počítačových bodů počítačů náprav v kolejišti
7. Budování nového vnitřního PZS
8. Napojení nových technologických skříní na elektrickou přípojku
9. Provedení úprav v žst. Frýdlant nad Ostravicí
10. Regulování a vyzkoušení PZS
11. Zapnutí nového PZS do provozu (25)

Obrázek č. 2: Původní stav přejezdu na trati Frýdlant n. O. – Ostravice v km 4,924



Obrázek č. 3: Stav přejezdu po rekonstrukci



zdroj: Sežev-reko a.s.

6.2.8. Náklady na stavbu

Náklady na jednotlivé stavby projektu byly stanoveny položkovým rozpočtem dle cenové úrovně 2013.

Tabulka č. 10: Náklady na rekonstrukci přejezdu v km 4,924

Označení objektu	Název objektu	Cena bez DPH (Kč)
TECHNOLOGICKÁ ČÁST		
PS01	PZS v km 4,924	6 822 922,24
Celkem technologická část		6 822 922,24
STAVEBNÍ ČÁST		
SO01	Železniční svršek	1 482 579,31

SO02	Železniční spodek	671 299,75
SO03	Železniční přejezd	828 645,75
SO04	Elektrická přípojka	388 035,05
Celkem stavební část		3 370 559,86

zdroj: položkový rozpočet projektu, SŽDC, státní organizace

Rekapitulace celkové nabídkové ceny společnosti AŽD Praha s.r.o.:

Tabulka č. 11: Rekapitulace celkové nabídkové ceny projektu

REKAPITULACE	Cena bez DPH (Kč)
Celkem technologická část celého souboru staveb (PS)	88 028 399,44
Celkem stavební část celého souboru staveb (SO)	37 347 207,60
CELKEM SO + PS	125 375 607,04
Celkem všeobecné položky	7 951 035,00
Nabídková cena celkem	133 326 642,04

zdroj: položkový rozpočet projektu, SŽDC, státní organizace

6.2.9. Vliv na životní prostředí

Obecně

Stavba a její následný provoz nemá žádný vliv na zhoršení životního prostředí ani na kvality podzemních vod. Po ukončení výstavby byly všechny využívané plochy a vnitrostaveništní komunikace uvedeny do řádného stavu a předány majitelům pozemků. Jedním z negativních jevů mohlo být dočasné zvýšení hluku a částečné znečištění ovzduší po dobu stavebních prací. Tento jev se zhotovitel snažil eliminovat technologickou kázní na přijatelnou míru.

Odpadové hospodářství

Zhotovitel stavby jako původce odpadů, které na stavbě vznikly, nakládal s těmito odpady dle daných norem a povinností. (např. zařazování odpadů dle katalogu odpadů, evidence odpadů, nakládání s nebezpečnými odpady).

Vliv stavby na okolí

Realizace stavby zlepšuje bezpečnost silničního provozu. Architektonický a urbanistický vliv stavby na okolí se nemění, protože navržené úpravy nemění charakter stavby. Jelikož se některé přejezdy nachází v zastavěné oblasti, byly ve výstražnicích na těchto přejezdech použity zvonce do obytných částí. Hlasitost zvukové výstrahy dle ČSN 34 2650 ve vzdálenosti 7 m od zdroje nemá být menší než 60 dB a větší než 80 dB.

Stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal po seznámení s žádostí o posouzení předloženého záměru z hlediska vlivu na životní prostředí stanovisko, že předložený záměr nepodléhá procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Krajský úřad dané stanovisko vydal, jelikož záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (viz Příloha A) a z charakteru záměru bylo zřejmé, že nebude ani dálkově působit na tyto lokality. (25), (29)

6.3. Posouzení a schválení

Operační program Doprava, výzva č. 01 – výzva pro předkládání projektů

Název projektu: Železniční přejezdy na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Žadatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Registrační číslo žádosti: 92/2013-430-PPR

Evidenční číslo projektu: CZ.1.01/3.1.00/13.0320

Kraj realizace: Moravskoslezský kraj

Řídící orgán: Řídící orgán OPD – Ministerstvo dopravy

Správa železniční dopravní cesty podala žádost o spolufinancování projektu z ESI fondů včetně požadovaných příloh na Ministerstvo dopravy ČR, hlavní řídicí orgán OPD. Ministerstvo po posouzení záměru, ekonomického hodnocení projektu a jeho cílů uzavřelo se SŽDC, s.o. rámcovou smlouvu o financování projektu. Žádost byla podána taktéž elektronickou formou přes informační portál Benefit7. Řídící orgán OPD těmto žádostem vyhověl. – viz Příloha B (26), (30)

Přínosy opatření

Přejezdy na trati mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Ostravicí, kterých se dotkla revitalizace popisovaného projektu, byly svým způsobem nebezpečné a jejich stav zvyšoval míru nehodovosti a omezoval jak provoz vlaků na trati, tak i bezpečný průjezd aut na tamních komunikacích.

Silniční komunikace, s nimiž se trať na jednotlivých přejezdech kříží, jsou místní nebo účelové komunikace. Vzhledem k charakteristice oblasti (CHKO Beskydy) se na jednotlivých komunikacích kromě motorových vozidel ve zvýšené míře vyskytují též cyklisté a chodci. V letech 2008-2012 došlo na posuzovaných přejezdech k několika mimořádným událostem. Ve třech případech se jednalo o srážku automobilu s vlakem a v několika dalších o dopravní nehodu v blízkosti přejezdů. Výměna výstražných křížů za světelné přejezdové zařízení má za snahu zabránit těmto nehodám a zvýšit celkovou bezpečnost uživatelů silniční komunikace i drážní dopravy. Snížením škod správců infrastruktury, dopravců a ostatních účastníků provozu se sníží i náklady z nehod na jednotlivých přejezdech. Z tohoto faktu vyplývá i jakýsi ekonomický přínos realizace stavby.

Realizace projektu taktéž umožní odstranění pomalých jízd na přejezdech a taktéž odstraní nutnost uživatelů silniční komunikace zastavovat před každým přejezdem na značce STOP. Zvýšením rychlosti vlaků dojde k výraznému zkrácení jízdních dob osobních vlaků mezi stanicemi Frýdlant nad Ostravicí a Ostravice. Předpokládaná časová úspora je až 130 vteřin. Tuto časovou úsporu tak v budoucnu jistě denně ocení více než 1200 osob, kteří dle současných statistik ČD a.s. vlakovou dopravu na této trati denně ve 30-32 vlacích využívají. (31)

Vazba projektu na příslušnou oblast podpory

Projekt svým obsahem naplňuje Prioritní osu 3 Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T Operačního programu Doprava. Projekt je v souladu s naplňováním strategického cíle Národního rozvojového plánu a Národního strategického referenčního rámce - Atraktivní prostředí, a částečně také cílů Konkurenceschopná česká ekonomika a Vyvážený rozvoj území. Pro železniční dopravu je kromě sítě TEN-T důležitá i kvalitní síť navazujících železničních tratí s mezinárodním, národním, ale i regionálním významem. Zlepšení stavu a návaznosti mimo-koridorových železničních sítí v ČR přinese zvýšení úrovně dostupnosti regionů dopravou, která je ohleduplnější k životnímu prostředí. (26)

6.4. Vyjednávání a financování

Obsahem kapitoly je souhrn vyjednaných finančních zdrojů k financování projektu v jeho dílčích etapách.

Počáteční fáze projektu byla hrazena prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury. V září roku 2007 byla mezi Ministerstvem dopravy a SFDI uzavřena dohoda, na základě které SFDI poskytuje finanční prostředky na financování národního podílu, předfinancování a spolufinancování projektů v sektoru dopravy spolufinancovaných z OPD 2007-2013. Veškeré dotace ze SFDI jsou klíčovou položkou v rozpočtu SŽDC, státní organizace. Tyto prostředky jsou hlavním zdrojem financí Správy železniční dopravní cesty a umožňují provozování, údržbu a rekonstrukci železničních dopravních cest. Žádostem o dotaci z Evropské unie bylo vyhověno v průběhu realizace projektu a obdržené finanční prostředky byly v plné výši využity. Na konečné dodělávky ve finální fázi realizace výstavby byla, po vyčerpání financí z EU, použita opět část dotace ze SFDI. Přehled předpokládaného financování projektu uvedený v žádosti o finanční podporu z Fondu soudržnosti znázorňuje níže uvedená tabulka.

Financování

- Členění typu nákladů – viz Příloha C
- Výpočet způsobilých výdajů a maximální nárok na kofinancování – viz Příloha D

Přehled předpokládaného financování projektu

Tabulka č. 13: Přehled financování v žádosti o finanční podporu EU

	Výdaje projektu (v Kč)	Procenta z celkových výdajů
Veřejné spolufinancování	165 129 376,00	
Celkem národní veřejné zdroje	24 769 407,00	15,00 %
- Státní rozpočet	0,00	0 %
- Státní fondy	24 769 407,00	15,00 %
- Krajské rozpočty	0,00	0 %
- Obecní rozpočty	0,00	0 %
- Jiné národní veřejné zdroje	0,00	0 %
EU celkem	140 359 969,00	85,00 %
Soukromé prostředky	0,00	0 %
Způsobilé výdaje bez příjmů	165 129 376,00	
Výběr z jiných peněžních příjmů	Projekt nevytváří jiné peněžní příjmy	
Celkové způsobilé výdaje	165 129 376,00	
Celkové nezpůsobilé výdaje	75 135 506,00	
Celkové výdaje projektu	240 264 882,00	
Zdroje žadatele (předfinancování)	0,00	
- Úvěry bank	0,00	
- Ostatní zdroje	0,00	
- Přímé výnosy	0,00	
- Vlastní zdroje	0,00	

zdroj: Žádost o finanční podporu EU, SZDC, státní organizace

Ekonomické údaje

Dle Ekonomického hodnocení projektu, vypracovaného jako přílohu k Žádosti o spolufinancování projektu v rámci OPD, lze projekt doporučit pro spolufinancování z těchto důvodů:

- Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy instalací PZS
- Splňuje kritéria pro hodnocení efektivnosti
- Projekt lze doporučit k financování za předpokladu, že nedojde k výraznější změně uvedených vstupních parametrů hodnocení a navýšení předpokládaných celkových investičních nákladů. (31)

Skutečné výdaje po ukončení projektu

Tabulka č. 14: Přehled výdajů projektu

Způsobilé výdaje projektu	149 044 539,00
Nezpůsobilé výdaje projektu	68 245 580,00
Dotace z Fondu soudržnosti (85 % způsobilých výdajů)	126 687 858,00

Dotace SFDI (15 % způsobilých výdajů)	22 356 681,00
Dotace SFDI na nezpůsobilé výdaje	30 534 072,00
Celkové investiční náklady projektu s DPH	217 290 119,00

zdroj: Monitorovací hlášení, SŽDC, státní organizace

6.5. Realizace projektu a monitoring

Dne 12. 3. 2014 došlo k uzavření smlouvy mezi SŽDC, státní organizací na straně investora a vybraným zhotovitelem projektu AŽD Praha s.r.o. Samotná fáze výstavby začala 14. 07. 2014. Realizace proběhla v souladu s harmonogramem uvedeným ve Schvalovacím protokolu. V průběhu výstavby nedošlo k žádným závažným problémům.

Žadatel finanční podpory se zavázal plnit podmínky poskytnutí dotace a závazné pokyny pro žadatele a příjemce podpory EU. Jednou z podmínek bylo pravidelné předkládání monitorovací zprávy o stavu realizace projektu.

1. Průběžná monitorovací zpráva projektu od 01. 07. 2014 – 31. 12. 2014
2. Průběžná monitorovací zpráva projektu od 31. 12. 2014 – 10. 02. 2015
3. Průběžná monitorovací zpráva projektu od 10. 02. 2015 – 30. 06. 2015

Dále byla provedena kontrola zadávacích řízení dne 15. 09. 2014 Ministerstvem dopravy. Zástupci Státního fondu dopravní infrastruktury provedli 22. 05. 2015 kontrolu realizace projektu. Během těchto kontrol nebyly zjištěny žádné problémy ani nebyla navržena nějaká korekce. Po dobu realizace projektu byly řádně vedeny stavební deníky a byly také pravidelně prováděny kontroly provedené práce během kontrolních dní. Tyto kontroly byly prováděny za účasti zástupců investora a hlavního dodavatele, dále se kontrol účastnil technický dozor investora, autorský dozor a případně ostatní osoby, jichž se daná fáze realizace projektu dotýkala.

Výstavba byla ukončena 10. 02. 2015 a trať byla předána do provozu následující den tj. 11. 02. 2015. Projekt tak byl úspěšně dokončen a během jeho realizace nebyly objeveny žádné nesrovnalosti. (27)

6.6. Hodnocení

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 OPD bylo realizací projektu dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zkrácení jízdních dob, zatraktivnění železniční dopravy pro cestující a především zvýšení bezpečnosti dopravy. V rámci závěrečného vyhodnocení stavby bylo ověřeno naplnění cílů projektu. Stanovené cíle byly naplněny, projekt tak lze považovat za úspěšný. V rámci povinných opatření pro publicitu projektu bylo 12. 5. 2015 uspořádáno v Ostravici slavnostní ukončení stavby a ve dvou úsecích trati byly instalovány pamětní desky.

Vliv na udržitelný rozvoj a životní prostředí

Projekt má pozitivní dopad na životní prostředí. Realizace projektu přispěla ke zvýšení plynulosti železniční a silniční dopravy, odstraněním nutnosti brždění, rozjezdů

před a za přejezdem. Zároveň tak došlo ke snížení emisí ze železniční a automobilové dopravy.

Udržitelnost výsledků projektu po skončení podpory z OPD

Správa železniční dopravní cesty po ukončení projektu provozuje trať a jednotlivé přejezdy v souladu s platnými právními a technickými předpisy. Tato organizace tak nadále dodržuje podmínky, které se jako žadatel o podporu z EU zavázala plnit. Snahou SŽDC, státní organizace je dlouhodobě udržet výsledky projektu a využít jeho přínosů. (27)

Vazba projektu na již hotový nebo plánovaný projekt

Projekt byl navržen s předpokladem návazné realizace souvisejících investic SŽDC, státní organizace pro revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. V horizontu pěti let by měly být realizovány projekty „Rekonstrukce žst. Ostravice“ a „Rekonstrukce zastávek v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice“. Cílem souvisejících staveb revitalizace je umožnit zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h v celém úseku trati a zvětšení zábrzdne vzdálenosti na 700 m. Zvýšením rychlosti vlaků tak dojde ke zkrácení jízdní doby mezi stanicemi. Již v průběhu roku 2013 byla provedena rekonstrukce železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, na níž navázal projekt revitalizace přejezdů. Rekonstrukce železniční stanice byla taktéž v rámci programového období 2007 - 2013 spolufinancována peněžními prostředky z Fondu soudržnosti. (31)

Veškeré informace v této kapitole byly čerpány z projektové dokumentace, technických a monitorovacích zpráv projektu, Žádosti o poskytnutí podpory v rámci OPD a jejích příloh, případně z informací poskytnutých osobně zaměstnanci SŽDC, s.o.

7. ZÁVĚR

Cílem mé práce bylo charakterizovat fungování regionální politiky respektive politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Kromě jejího vývoje v rámci EU a ČR byla práce zaměřena také na její nástroje, cíle, principy a programy. V samotném úvodu práce je popsán vznik a historie Evropské unie, která již od svého počátku usiluje o vzájemnou sociální a finanční pomoc evropských zemí, což je hlavním úkolem právě politiky HSÚS. Na bohatou historii EU navazuje kapitola, kde jsem popsal hlavní orgány a instituce Unie, díky kterým jsou jednotlivé politiky aplikovány. Obsah teoretické části vychází hlavně z literatury, publikací EU a internetových stránek.

Regionální politika se během let postupně dostávala mezi významné politiky EU a v současnosti se spolu se strukturální politikou řadí mezi nejvýznamnější politiky Unie. Její postupné přizpůsobování, změny a rozvoj můžeme sledovat na příkladu nově přichozících členů EU, mezi které patřila i Česká republika. Ovšem i tyto státy se musely podřídit a uzpůsobit fungování svých politik dle Evropské unie. Jedna z kapitol práce je věnována České republice, změnám a rozvoji regionální politiky v naší zemi. Daná kapitola měla poukázat na to, jak se Česká republika vypořádala s problémy v porevolučním období a jak se později dokázala srovnat se změnami v oblasti regionální politiky spojenými s plánovaným vstupem do EU. Poté, co se Česká republika zařadila v roce 2004 mezi ostatní členy EU, přijala kromě dalších politik, uplatňovaných v rámci Unie, i politiku hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Neustálého přizpůsobování se současnému světovému dění této politiky a jejího nepřetržitého vývoje jsem si všimnul už jen při výběru použité literatury. Při popisu fungování regionální politiky a její aplikace v rámci sedmiletých období, ať už v České republice nebo v rámci EU, bylo třeba informace čerpat vždy s aktuálních publikací, jelikož informace ze zdrojů staršího data již nebyly všechny v dnešní době aktuální nebo se v něčem lišily od skutečnosti. U charakteristiky jednotlivých programovacích období, jejich cílů, programů a nástrojů jsem se více zaměřil na současné programovací období 2014 - 2020. Chtěl jsem poukázat na rozdíly jednotlivých období, odlišné cíle a především pak změny mezi předchozím a současným obdobím.

Před samotným zpracováním praktické části práce, tj. popisu realizovaného projektu spolufinancovaného z fondů Evropské unie, bylo třeba takový projekt a potřebné podklady obstarat. Ačkoliv by se v roce 2016 nabízelo zpracování projektu spolufinancovaného z prostředků probíhajícího období 2014 – 2020, bylo obstarání takového projektu téměř nemožné. Většina takových projektů je v současné době v počáteční fázi a také výzvy jednotlivých OP byly vyhlášeny teprve nedávno. Důvodem tohoto faktu je dočerpávání finančních prostředků z předchozího období, jež bylo do konce roku 2015 možné. V první polovině roku 2016 tak ještě probíhá případná administrace realizovaných projektů ze strany řídicích orgánů a proplácení zbývajících prostředků žadatelům předchozího období. Proto byl pro naplnění praktické části vybrán projekt „Železniční přejezdy Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice“, jenž byl realizován v rámci OP Doprava v programovém období 2007 – 2013, a na který byla poskytnuta dotace z Fondu soudržnosti. O tuto dotaci žádal investor projektu SŽDC, s.o., jejíž zaměstnanci mi poskytli veškeré potřebné informace pro zpracování praktické části této

práce. Díky poskytnutým finančním prostředkům z ESI fondů došlo k celkové rekonstrukci přejezdů na trati Frýdlant n. O. – Ostravice a taktéž ke zvýšení bezpečnosti dopravy v tomto úseku výměnou starých výstražných zařízení za nová světelná. Projekt byl realizován v souladu s naplňováním strategického cíle Národního rozvojového plánu a Národního strategického referenčního rámce a zhotovitel při jeho uskutečňování postupoval dle daných principů regionální politiky a dle podmínek EU. Bylo dohlíženo na správný průběh projektu a jeho stav byl průběžně monitorován a kontrolován. Následně byly zpracovány monitorovací zprávy těchto průběžných stavů. Závěrečná monitorovací zpráva a hodnocení pak poukazuje na úspěšnou realizaci projektu a naplnění stanovených cílů.

Téma práce jako takové jsem si zvolil proto, abych se osobně hlouběji seznámil s fungováním Evropské unie, její regionální politikou a především problematikou čerpání dotací z jejích fondů. Kroky tohoto procesu jsem v práci nastínil v projektovém cyklu, jímž si každý žadatel o příspěvek EU musí projít. Danou tematiku mi pak plně pomohla pochopit praktická část, kde je cyklus aplikován na realizovaném projektu.

Dle aktuálních statistik zájem o peníze z evropských dotací v České republice vzrostl, což je určitě dobře. Bylo by škoda nevyčerpat všechny finanční prostředky od EU, jak tomu bylo v předchozím období, kdy Česká republika nevyužila plnou výši finanční podpory, kterou EU v rámci programového období 2007 – 2013 naší zemi poskytla. Lze předpokládat ponaučení z chyb při čerpání prostředků v předchozích období, proto doufejme, že Česká republika bude nadále úspěšně a aktivně využívat současné podpory Evropské unie a přispívat tak ke zlepšení regionálního rozvoje.

8. Použité zdroje

1. Fiala Petr, Pitrová Markéta. *Evropská unie*. 2. vydání. Praha : Centrum pro studium demokracie, 2009. stránky 33-39. ISBN 978-80-7325-180-2.
2. Dějiny Evropské unie. *Wikipedia*. [Online] 2001. [Citace: 10. Leden 2016.] https://cs.wikipedia.org/wiki/D%C4%9Bjiny_Evropsk%C3%A9_unie.
3. Petr Fiala, Pitrová Markéta. *Evropská unie*. 2009.
4. EUROPA - Orgány, instituce a ostatní subjekty EU. *EUROPA.EU*. [Online] Oddělení pro komunikaci Evropské komise, 24. Srpen 2015. [Citace: 2016. Březen 10.] http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/index_cs.htm.
5. Boháčková Ivana, Hrabánková Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009. stránky 1-7. ISBN 978-80-7400-111-6.
6. Regionální a strukturální politika Evropské Unie - BusinessInfo.cz. *BusinessInfo.cz - oficiální portál pro podnikání a export*. [Online] 30. Listopad 2011. [Citace: 04. Duben 2016.] Regionální a strukturální politka EU - BusinessInfo.cz. BusinessInfo.cz - <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/regionalni-a-strukturalni-politika-5158.html#!&ch>.
7. Fiala Petr, Pitrová Markéta. *Evropská unie*. 2009. stránky 510-512.
8. Boháčková Ivana, Hrabánková Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie*. 2009. stránky 16-20.
9. Novotná, Martina. *Regionální politika EU*. 1. vyd. Ostrava : VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2007. ISBN 978-80-248-1413-1.
10. Europa 2020 - evropská strategie růstu. *Europa 2020* . [Online] 3. Březen 2010. [Citace: 2016. Březen 11.] http://ec.europa.eu/europe2020/index_cs.htm.
11. Euroskop.cz - Regionální politika 2014-2020. *Euroskop.cz - Věcně o Evropě*. [Online] 2015. [Citace: 11. Březen 2016.] <https://www.euroskop.cz/9197/sekce/regionalni-politika-2014-2020/>.
12. *Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013*. Praha : MMR ČR, odbor evropských fondů, 2007. ISBN 978-80-254-0319-8.
13. Svatošová, Libuše, Boháčková Ivana a Hrabánková Magdalena. *Regionální rozvoj z pozice strukturální politiky*. 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 2005. ISBN 80-7040-749-2.
14. Evropský sociální fond. *Wikipedie: Otevřená encyklopedie*. [Online] 18. Březen 2015. [Citace: 5. Únor 2016.] https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Evropsk%C3%BD_soci%C3%A1ln%C3%A9_fond&oldid=12386860.

15. Svobodová Hana, Věžník Antonín, Hofmann Eduard. *Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky*. [Multimediální elektronický výukový materiál] Brno : Fakulta informatiky Masarykovy univerzity, 2013. ISBN 978-80-210-6229-0.
16. Strukturální fondy EU - Programové období 2004-2006. *Evropské strukturální a investiční fondy*. [Online] MMR ČR, 2012. [Citace: 13. Březen 2016.] <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006>.
17. Novotná, Martina. *Regionální politika EU*. Ostrava : VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2007.
18. Picková, Ing. Veronika. Analýza čerpání evropských fondů a krizové plány 2015. [Online] 24. Únor 2015. [Citace: 19. Duben 2016.] http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f3b13af7-4fd1-4e07-ae7b-bcfce0aa13dd/Analyza_cerpani_a_krizove_plany_2015_final.pdf?ext=.pdf.
19. Farkač, Martin. Euroskop.cz - Změny v období 2014-2020. *Euroskop.cz - věcně o Evropě*. [Online] 2015. [Citace: 19. Duben 2016.] <https://www.euroskop.cz/9220/sekce/zmeny-v-obdobi-2014-2020>.
20. Strukturální fondy EU - Programové období 2014-2020. *Strukturální fondy EU*. [Online] Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012. [Citace: 20. Duben 2016.] <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020>.
21. Strukturální fondy EU - Jak získat dotaci. *Evropské strukturální a investiční fondy*. [Online] MMR ČR, 2014. [Citace: 22. Duben 2016.] <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Jak-na-projekt>.
22. Bartošová, Hana a kolektiv. *Projektový management*. Praha : VYSOKÁ ŠKOLA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE PRAHA, Vysoká škola regionálního rozvoje Praha, 2011.
23. Marek, Dan a Kantor, Tomáš. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. 2. vydání. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister and Principal, 2009. ISBN 978-80-87029-56-5.
24. *Evropské fondy 2014-2020: Jednoduše pro lidi*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Národní orgán pro koordinaci, 2014. ISBN 978-80-87147-78-8.
25. *Souhrnná technická zpráva*. [projektová dokumentace] Brno : SUDOP BRNO, spol. s.r.o., 2014.
26. *Finální verze žádosti - OPD-IP*. Praha : SŽDC, státní organizace, 2013.
27. *Monitorovací hlášení*. Praha : SŽDC, státní organizace, 2015.
28. Ing. Novák, Rostislav. Po stopách zaniklé železnice Bílá-Ostravice. *Turistika.cz*. [Online] 1. Listopad 2010. [Citace: 29. Duben 2016.] <http://www.turistika.cz/cestopisy/po-stopach-zanikle-zeleznice-bila-ostavice>.

29. Bohumila, Šubrtová. *Stanovisko a sdělení Odboru životního prostředí k záměru Železniční přejezdy na trati Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice*. Ostrava : Krajský úřad Moravskoslezského kraje - Odbor životního prostředí a zemědělství, 2013.
30. *Rámcová smlouva o financování projektu*. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2014.
31. Krupička, Pavel. *Přejezdy v úseku Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice - Ekonomické hodnocení*. Brno : SUDOP BRNO spol. s.r.o., 2013.
32. *Politika soudržnosti 2014 - 2020*. Lucemburk : Úřad pro publikace Evropské unie, 2011. ISBN 978-92-79-21486-8.
33. *Úvod do politiky soudržnosti EU pro období 2014-2020*. Praha : Evropská komise, Evropská komise, 2014.

9. Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Změny ve struktuře cílů a finančních nástrojů, (12), (32)

Tabulka č. 2: Rozdělení prostředků mezi strukturální fondy, fond soudržnosti a Iniciativy Společenství v České republice v období 2004 - 2006 (mil. EUR), (16)

Tabulka č. 3: Operační programy ČR pro období 2007-2013, (12)

Tabulka č. 4: Národní operační programy 2014-2020, (20)

Tabulka č. 5: Programy přeshraniční, nadnárodní spolupráce 2014 - 2020, (20)

Tabulka č. 6: Rozdělení alokace z ESI fondů pro období 2014 – 2020, (24)

Tabulka č. 7: Rozdělení podpory ESI fondů dle tematických cílů, (24)

Tabulka č. 8: Nabídkové ceny uchazečů a výsledek výběrového řízení, SŽDC, s.o.

Tabulka č. 9: Dodavatelé projektu, SŽDC, s.o.

Tabulka č. 10: Náklady na rekonstrukci přejezdu v km 4,924, SŽDC, s.o.

Tabulka č. 11: Rekapitulace celkové nabídkové ceny projektu, SŽDC, s.o.

Tabulka č. 12: Harmonogram vývoje, SŽDC, s.o., (30)

Tabulka č. 13: Přehled financování v žádosti o finanční podporu EU, SŽDC, s.o., (26)

Tabulka č. 14: Přehled výdajů projektu, SŽDC, s.o., (27)

10. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Financování z politiky soudržnosti 2014-2020, (33)

Obrázek č. 2: Původní stav přejezdu na trati Frýdlant n. O. – Ostravice v km 4,924, SEŽEV-REKO a.s.

Obrázek č. 3: Stav přejezdu po rekonstrukci, SEŽEV-REKO a.s.

11. Použité zkratky a značky

EU	Evropská unie
ESUO	Evropské společenství uhlí a oceli
Euratom	Evropské společenství pro atomovou energii
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
JEA	Jednotný evropský akt
EHSV	Evropský hospodářský a sociální výbor
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
HSUS	Hospodářská, sociální a územní soudržnost
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
NUTS	Územní statistické jednotky (Nomenclature Unit of Territorial Statistic)
LAU	Místní správní jednotka (Local administrative unit)
ECU	European Currency Unit – Evropská měnová jednotka
HDP	Hrubý domácí produkt
ESF	Evropský sociální fond
CF	Fond soudržnosti, kohezní fond (Cohesion fund)
EAFRD	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond
FIFG	Finanční nástroj na podporu rybolovu
PHARE	Pomoc Polsku a Maďarsku při restrukturalizace hospodářství
Sapard	Zvláštní předvstupní program pro zemědělství a regionální rozvoj
ISPA	Nástroj předvstupních strukturálních politik (Instrument for Structural Policies for Pre-accession)
IPA	Nástroj pro předvstupní pomoc (Instrument for Pre-accession Assistance)
EUSF	Evropský fond solidarity
ČR	Česká republika
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
PO	Prioritní osa

OP	Operační program
NRP	Národní rozvojový plán
NSRR	Národní strategický referenční rámec
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
ROP	Regionální operační program
IROP	Integrovaný regionální operační program
OPD	Operační program doprava
Frýdlant n.O.	Frýdlant nad Ostravicí
PZS	Přejezdové zařízení světelné
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
IČ	Identifikační číslo
DPH	Daň z přidané hodnoty
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD	České dráhy
ČSD	Československé dráhy
SO	Stavební objekt
PS	Provozní soubor
Žst	Železniční stanice
ČSN	Česká státní norma
CHKO	Chráněná krajinná oblast
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

12. Seznam příloh

Příloha A: Umístění projektu – NATURA 2000 – M 1:100 000

Příloha B: Schvalovací protokol

Příloha C: Členění nákladů

Příloha D: Výpočet nároku na kofinancování