



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Fakulta ekonomická
Katedra řízení

Diplomová práce

Analýza dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury

Vypracovala: Bc. Veronika Plachá
Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2018

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

Jméno a příjmení: **Bc. Veronika PLACHÁ**
Osobní číslo: **E16623**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Řízení a ekonomika podniku**
Název tématu: **Analýza dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury**
Zadávající katedra: **Katedra ekonomiky**

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

Cílem této diplomové práce je analýza dotačních podmínek zdrojů investic do dopravní infrastruktury a s následným komplexním vyhodnocením dotačních podmínek. Dílčím cílem práce je komparace s vybranou zemí EU a návrhem na zlepšení situace.

Osnova

Teoretická část:

- vymezení terminologických pojmů
- dopravní infrastruktura
- dotační programy

Praktická část:

- analýza dotačních programů do dopravní infrastruktury se zaměřením na dotační podmínky
- komplexní vyhodnocení dotačních podmínek
- komparace s vybranou zemí EU
- návrhem na zlepšení situace

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

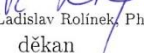
- Marada, M. (2010). Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost.
- Pastor, O. (2007). Teorie dopravních systémů. Praha: ASPI.
- Brinke, J. (1999). Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum.
- Wokoun, R. (2008). Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. Praha: Linde.
- Mirvald, S. (1999). Geografie dopravy I. Plzeň: Zápodočeská univerzita.
- Knowles, R., Shaw, J. & Docherty, I. (2008). Transport geographies: mobilities, flows and spaces. Malden: Blackwell.
- Freimann, F.: Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

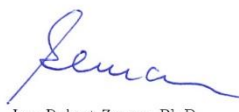
Katedra ekonomiky

Datum zadání diplomové práce: 20. ledna 2017

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2018


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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studená 13 (25)
370 05 České Budějovice


Ing. Robert Zeman, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 1. března 2017

PROHLÁŠENÍ

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 7. září 2018

.....
Bc. Veronika Plachá

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou děkuji všem, kteří se radou i jakoukoliv pomocí podíleli na této diplomové práci. Především děkuji svému vedoucímu Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady, které mi poskytoval při zpracování této práce. Dále děkuji Ing. Josefu Tolknerovi a Bc. Aleně Frdlíkové za jejich ochotu a poskytnutí potřebných informací. V neposlední řadě patří velké díky mé rodině také za jejich ochotu, trpělivost a především podporu.

Obsah

1	Úvod.....	3
2	Přehled řešené problematiky	5
2.1	Dopravní infrastruktura	5
2.1.1	Vlastnictví dopravní infrastruktury	10
2.2	Dotace.....	22
2.3	Zahraníční pohled na investice do dopravy.....	27
3	Metodika práce	31
3.1	Charakteristika Jihočeského kraje	34
3.2	Dotační agentury v Jihočeském kraji	42
4	Analýza zdrojů do dopravní infrastruktury se zaměřením na dotační podmínky .	46
4.1	Financování ze státního rozpočtu	48
4.2	Financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury.....	49
4.2.1	Financování dopravní infrastruktury v JČK ze SFDI.....	57
4.3	Financování z fondů Evropské unie	60
4.3.1	Operační program Doprava 2014-2020	61
4.3.2	Integrovaný regionální operační program	62
4.4	Dotační program Jihočeského kraje	68
5	Komplexní vyhodnocení dotačních podmínek investic	72
6	Ukázka projektu na silnici III. třídy v Jihočeském kraji	74
6.1	Projekt „Místní komunikace Rodvínov“	74
6.1.1	Vyčíslení hlavních přínosů projektu.....	80
7	Komparace s vybranou zemí EU	83
7.1	Popis a rozbor komparace	83
7.2	Vyhodnocení komparace	91
8	Návrhy na zlepšení situace	95
9	Závěr.....	101

I	Summary.....	104
II	Seznam použitých zdrojů.....	105
III	Seznam tabulek, obrázků, grafů a zkratk	
IV	Seznam příloh	
V	Přílohy	

1 Úvod

Již po celou historii existence společnosti jsou pozemní komunikace považovány za základní potřebu našeho života. Předpokladem pro správu státu je kvalitní dopravní síť, která přispívá ke spokojenosti obyvatelstva a přímo svou podstatou po celá staletí slouží ke zvyšování životní úrovně lidí. Důležitost budování dopravní infrastruktury nespočívá jen v potřebě přepravy osob samotných, velkou roli má i pro směnu zboží a obchod.

Z globálního pohledu je dopravní sektor jedním z nejrychleji se rozvíjejících hospodářských odvětví s hlubokým významem pro ekonomiku jednotlivých států, ale zároveň s výrazným dopadem na životní prostředí. Dochází k rychlému růstu využívaných dopravních prostředků, které vyžadují technicky náročné stavby. Realizace dopravních staveb vyžaduje nemalé finanční prostředky, které musí stát vynakládat, nebo se podílet na jejich financování.

Česká republika je díky své poloze považována za tranzitní zemi a silniční infrastruktura je velice zatěžována, avšak diskutabilní je v mnoha případech její technický stav. Špatný technický stav není jedinou otázkou dopravní infrastruktury v ČR, ale dalším problémem je páteří silniční síť, která je stále nedokončena, neodpovídá skutečným potřebám a narušuje tak propojení Evropy s transevropskou dopravní sítí. Komplikace v přípravě, plánování a strategii způsobují, že stále nejsou dokončeny vysoce prioritní stavby, některým krajským městům chybí kvalitní napojení na dálniční síť, zároveň chybí řada obchvatů, které umožňují odlehčit dopravnímu zatížení a tím i obytné zástavbě. Financování silniční infrastruktury je komplikované, nestačí pouze hledat finanční zdroje, ale je potřebné umět najít mechanismus, jakým způsobem samotné poskytnuté prostředky čerpat a přerozdělovat vlastníkům pozemních komunikací.

V zájmu celé Evropy je výstavba, její zkvalitňování a vzájemná propojenost žádoucí, proto se Evropská unie podílí na jejím spolufinancování, a to z důvodu, aby finanční zatížení členských států nebylo tak velké. Největší podpora, která je v současné době využívána ze strany EU, plyne z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj. Z obou dvou fondů využívá Česká republika prostředky na financování dopravy v Operačním programu Doprava. Dále čerpá finance z národních zdrojů, které jsou zajišťovány přes Státní fond dopravní infrastruktury a ze státního rozpočtu. Pro rozvoj, výstavbu a modernizaci silnic II. a III. třídy v rámci regionů lze čerpat zdroje

taktéž z fondů Evropské unie v rámci Integrovaného regionálního operačního programu, ale i ze SFDI a od jednotlivých krajských úřadů.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části. V první části je popis jednotlivých odborných pojmů týkajících se jejího názvu, který zní „Analýza dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury“. Další část práce je zaměřena na charakteristiku současné situace nejen v celé České republice, ale i v Jihočeském kraji. Jsou zhodnoceny dostupné investice do dopravní infrastruktury včetně podmínek, za kterých se finance získávají. Dílčí částí práce je komparace s vybranou zemí Evropské unie.

Závěrem práce je komplexní vyhodnocení dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury a na základě zjištěných skutečností jsou navržena opatření vedoucí ke zlepšení stávající situace.

Přínos diplomové práce spočívá ve zjištění možností financování silniční sítě s podmínkami, které jsou pro získání finančních zdrojů potřebné a návrzích vedoucích k opatření, pomocí nichž by mohlo dojít ke zlepšení situace v oblasti financování silnic v České republice.

Cílem diplomové práce je analýza dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury s následným komplexním vyhodnocením dotačních podmínek. Dílčím cílem práce je komparace s vybranou zemí Evropské unie. Na základě analýzy dojde ke zhodnocení situace v rámci Jihočeského kraje. Závěrem bude návrh na zlepšení situace.

Téma diplomové práce bylo zvoleno a zpracováno v rámci projektu Grantové agentury Jihočeské univerzity pod číslem EF – GAJU 074/2017 Rozvoj Jihočeského regionu.

2 Přehled řešené problematiky

2.1 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je jedním ze dvou charakteristických pojmů této práce. V této kapitole tedy bude vymezen pojem dopravní infrastruktura a její jednotlivé složky.

Dopravní infrastruktura lze vymežit v úzkém i širším slova smyslu. V úzkém pojetí se souslovím dopravní infrastruktura rozumí „soubor dopravních sítí a jejich vybavení s důrazem na stabilní a pevný charakter těchto prvků (Freiman, 2002). Naopak v širším slova smyslu rozumíme dopravní infrastrukturou dopravní cesty, dopravní prostředky, dopravní zařízení a objekty vč. vybavení vytvářející předpoklady pro uskutečnění dopravy (Zelený, Peřina, 2000).

Nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku je jednoznačně doprava. V každé etapě vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám. Lidé jsou nuceni k přemísťování hmotných statků i sami sebe, protože ve svém bezprostředním okolí nenachází všechno to, co potřebují k životu (Mirvald, 1999).

Za charakteristiku dopravy lze považovat činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemech, časových a prostorových souvislostech za použití dopravních prostředků a technologií. Dnes existují nepřeborné možnosti, které doprava nabízí cestujícím i přepravcům. K trendům dopravy nejen v České republice, ale i ve světě, patří rychlost, bezpečnost, hospodárnost, u osobní dopravy se přidává pohodlí a kulturnost cestování. Rozvoj dopravy je spojen se strukturálními změnami hospodářství konkrétních zemí a s rozvojem nové techniky (Zelený, 2004).

V České republice se nachází jedna z nejhustších dopravních sítí v Evropě, především železniční a silniční. Země také disponuje značným počtem letišť a po labsko-vltavské vodní cestě se lze dostat přímým spojením k Severnímu moři. Z pohledu hustoty je dopravní infrastruktura na stejné úrovni jako ostatní státy EU, ale v kvalitativních parametrech výrazně zaostává. Technický stav je zanedbaný a omezená je i návaznost na evropské dopravní cesty, to je považované za jednu ze základních příčin nedostatečného ekonomického rozvoje periferních oblastí republiky. Výhodná geografická poloha ve středu Evropy je pro Českou republiku velkou příležitostí, protože se nachází na

„křižovatce“ transevropských dopravních koridorů. Tato významná lokalizační výhoda je důležitá při získávání přímých zahraničních investic (Wokoun, Malinovský a kol., 2008).

K významné složce národního hospodářství patří doprava osob, nákladů a informací. Význam dopravy v České republice vyplývá již z její polohy na křižovatce transevropských cest. Samozřejmě vnitrozemská doprava má také velký význam, a to pro export a import výrobků a surovin, ale i pro územní dělbu práce. Základ dopravní soustavy je tvořen z dopravy silniční, železniční a ostatních druhů doprav, mezi něž patří i doprava letecká, vodní a další typy (Svobodová a kol., 2013).

Doprava se považuje za jednu z nejdůležitějších lidských činností, kdy je nezbytnou složkou ekonomiky a má velmi důležitou roli v prostorových vztazích mezi lokalitami. Doprava vytváří vazby mezi kraji (regiony) a ekonomickými aktivitami, nebo lidmi a zbytkem světa, proto na ni lze nahlížet jako na multidimenzionální činnost (Rodrigue, Comtois a Slack, 2013).

I v nejméně rozvinutých obydlených oblastech, v těch nejdlehlších místech planety je doprava v nějaké podobě základní součástí každodenního rytmu života (Hoyle, 1973).

Doprava lze odlišit od odvětví průmyslových a zemědělských díky své univerzálnosti výrobních spojení s jinými výrobními odvětvími, protože produkty vyprodukované v zemědělství či průmyslu lze spotřebovat až po převozu na trh, nebo do místa spotřeby (Zelený, 2007).

Rozvoj dopravní infrastruktury v České republice

V minulosti bylo vytvoření dopravní infrastruktury v České republice výrazně ovlivněno hlavně rozmístěním přírodních zdrojů, a to hnědého a černého uhlí. Důležitým faktorem v rozvoji byla samotná geograficko-ekonomická poloha státu v rámci Evropy, protože je přirozenou křižovatkou transevropských železničních a silničních cest. Dopravní infrastruktura ČR je převážně tvořena kombinací železniční a automobilové dopravy odpovídající svou kvantitou v západní Evropě, ovšem kvalitou až dosud zaostávají (Brinke, 1999).

Při pohledu na mapu Evropy, je patrné, že Česká republika leží geograficky na křižovatce hlavních evropských dopravních směrů. Vznik velkých rovnoběžkových

cest přes území Čech ztěžovaly pohraniční hory a husté lesy. Míjely jej buď severním směrem, nebo jižním Dunajským úvalem. Vznik dopravní cesty poledníkové umožňoval Moravský úval, kde procházela tzv. Jantarová cesta a vedla od Středozemního moře k moři Baltskému. Dalšími stezkami byly cesty Trstenická jdoucí od Prahy přes Litomyšl na východní Moravu, obchodní cesta Podyjská spojující jižní Čechy a jižní Moravu. Tyto první dopravní cesty byly pouze schůdné průseky v poříčních porostech. Později okolo stezek vznikaly opěrné body, hradiště a hrady, které zabezpečovaly karavany před lupiči. Starodávne obchodní cesty na území dnešní České republiky se staly základem naší dopravní sítě. Na mapách obchodních cest z 10. až 14. století lze vidět charakter silniční dopravy jež směřovala z celé Evropy paprskovitě od hranic ku Praze, na Moravě k Olomouci a Brnu (Žemlička a Mynařík, 2008).

S rozvojem společnosti, vývojem společensko-ekonomických struktur i technickým pokrokem je přímo spjatá evoluce v dopravě. Nejprogresivněji se rozvíjející druh dopravy je jednoznačně automobilová doprava. S rostoucím rozvojem dopravních prostředků dochází k vývoji silniční sítě. První asfaltové silnice v České republice se objevily po roce 1945 a okolo roku 1970 byla již téměř každá obec napojena asfaltovou silnicí (Kořínková a Janků, 1989).

Význam a úloha dopravy v české společnosti se výrazně změnila za posledních 20 let. Od roku 1989 se rapidně její intenzita rapidně zvyšuje a s ní také požadavky na kvalitu infrastruktury. Roste úloha osobní i nákladní silniční dopravy, která je jednoznačně dominantní oproti ostatním druhům. Dochází ke zhoršení stavu komunikací II. a III. třídy, naopak síť I. tříd a dálnic byla výrazně rozšířena a zkvalitněna. Po vstupu České republiky do Evropské unie se zvýšili požadavky na bezpečnost dopravy, a to ve všech směrech a jejích oblastech (Binek a kol. 2009).

V průběhu 18. století se začala budovat řada silnic, jejichž význam přetrvává do dnešní doby, např. Praha – Vídeň. V první polovině 19. století bylo na území dnešní České republiky celkem 3 835 km státních silnic. V roce 1918 šlo již o 49 208 km silnic. Vládní rozhodnutí o výstavbě dálnice D1 bylo vydáno roku 1938 a následující rok byla zahájena výstavba úseku Praha – Humpolec. V období od roku 1971 až 1980 bylo zprovozněno 257,7 km dálnic a po roce 1989 došlo k výstavbě dalších úseků dálnic a rychlostních silnic (Svobodová a kol., 2013).

Současné trendy dopravní infrastruktury

Dochází ke společenským změnám, rozvoji výroby a obchodu, rostoucímu počtu obyvatelstva a k velkému rozvoji nových dopravních oborů. V současnosti tak doprava představuje rozsáhlý a členitý dopravní sektor. Celosvětově lze konstatovat, že druhy dopravy, které na počátku století dosahovaly poměrně vysokého stupně rozvoje se nadále rozvíjely pomalu či u nich došlo k poklesu. Touto dopravou je myšlena doprava železniční, námořní a vnitrozemská vodní. Naproti tomu se prudce rozvíjela doprava automobilová, letecká a potrubní. Důsledkem této změny je vzájemný poměr jednotlivých dopravních oborů na světové přepravě nákladů i osob. Jednoznačně došlo k poklesu podílu železnic v nákladní, ale i osobní přepravě, taktéž poklesl i podíl námořní dopravy na přepravě osob, ale naopak vzrostl její podíl při přepravě nákladů, a to zejména u přepravy ropy (Zelený, 2004).

Dělení dopravní infrastruktury

Silniční doprava

Pod pojmem silniční doprava si lze představit souhrn činností zajišťujících dopravu osob, zvířat a věcí po dálnicích, silnicích, účelových a místních komunikacích. K silniční dopravě se řadí osobní automobilová doprava, veřejná autobusová doprava, kamionová přeprava a motocyklová doprava. Hlavní část české dopravní infrastruktury tvoří právě silniční infrastruktura. To je patrné z délky silniční sítě, jež je v České republice cca 55 800 km, z čehož plyne poměrně hodně velká využitelnost silniční infrastruktury. Silnice jsou využívány nejen na cesty za prací či vzděláváním, kulturou, zdravotní péčí nebo jinými službami, ale také k zásobování a v obchodních službách (Rektořík, Hlaváč a kol., 2012).

K přednosti silniční dopravy se řadí rychlost, spolehlivost, schopnost zabezpečit přímou přepravu, různorodost vozového parku, vzájemná nezávislost jednotlivých přeprav či lepší ochrana zboží. Na druhé straně se objevují i nedostatky, mezi které patří rychle rostoucí náklady s přepravní vzdáleností, značná závislost na počasí, dopravní kongesce, velká nehodovost a v neposlední řadě negativní vliv na životní prostředí (Sixta a Mačát, 2010).

Tabulka 1: Infrastruktura silniční dopravy v km v ČR

	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Délka silnic a dálnic celkem	55 751,9	55 716,5	55 761,3	55 747,6	55 737,5	55 757,3
z toho evropská silniční síť typu E	2 635,8	2 634,3	2 631,5	2 627,5	2 627,7	2 627,9
Dálnice v provozu	733,9	751,2	775,8	775,8	776,0	1 222,7
Rychlostní komunikace¹⁾	422,3	442,1	458,3	459,4	459,4	0,0
Silnice	55 018,0	54 965,3	54 985,5	54 971,8	54 961,5	54 534,6
v tom silnice I. třídy	6 254,6	6 250,1	6 249,7	6 233,2	6 244,9	5 807,3
silnice II. třídy	14 634,8	14 542,9	14 566,3	14 577,5	14 586,7	14 592,7
silnice III. třídy	34 128,6	34 172,3	34 169,5	34 161,1	34 129,9	34 134,6

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

¹⁾Délka rychlostních komunikací je obsažena v délce silnice I. třídy. Od 1. 1. 2016 došlo ke změně v evidenci pozemních komunikací, většina rychlostních silnic byla změněna na dálnice II. třídy.

Železniční doprava

V ČR patří železniční síť k nejhustším na světě. Roku 1828 se stala první provozovanou železnicí na území dnešní ČR koněspřežná dráha Linz – České Budějovice. Převážná většina našich železničních sítí byla vybudována za Rakouska-Uherska. Již po první světové válce v roce 1918 byla délka železničních sítí na našem území 11 400 km. Dnes se na rozdíl od silniční infrastruktury nedá hovořit o výstavbě nových železničních tratí, nýbrž o modernizaci stávajících sítí. Pro Českou republiku je důležité především zapojení do evropské sítě vysokorychlostních železnic, ale také zkvalitnění domácí železniční sítě (Žemlička a Mynařík, 2008).

Letecká doprava

V České republice je využíváno 91 letišť. Hlavní mezinárodní letiště se nachází v Praze, dále v Brně, Ostravě a Karlových Varech. S ohledem na velikost území České republiky má letecká přeprava mezinárodní charakter. V roce 2017 bylo 59 veřejně vnitrostátních letišť, 6 veřejně mezinárodních, 13 neveřejně státních, 3 neveřejně mezinárodní letiště a 10 veřejně vnitrostátních a zároveň neveřejných mezinárodních letišť (ČSÚ, 2018).

Vnitrozemská vodní doprava

Významnou vodní cestou v ČR je v současné době Labsko-vltavská vodní cesta o délce 315,2 km. Další úseky splavných toků jsou nesouvislé, využívané k rekreační dopravě. Za silné stránky této dopravy se považuje napojení na přístavy Hamburk a Rotterdam, napojení na západoevropské vodní cesty a dostatečná síť přístavů. Slabými stránkami je nedostatečné využití splavných toků, a především nedostatečná hloubka na Labi, a to v úseku Ústí nad Labem – státní hranice, což zapříčiňuje ztrátu přístupu na Dunaj (Žemlička a Lukšů, 1999).

Potrubní doprava

V České republice je potrubní doprava využívána pro dopravu ropy, kterou přivádějí Ropovod Družba a Ropovod Ingolstadt. Celková délka obou ropovodů je 675 km. Zemní plyn je do ČR dodáván ruskou společností Gazprom, to pokrývá $\frac{3}{4}$ spotřeby, a zbytek dodávají norské společnosti (Svobodová a kol., 2013).

2.1.1 Vlastnictví dopravní infrastruktury

Pro přehlednost je rozděleno vlastnictví dopravní infrastruktury v ČR podle subjektů veřejného a soukromého sektoru. Pokud mluvíme o veřejném sektoru, pak nejčastějším vlastníkem je stát. Má ve vlastnictví dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, železniční dopravní cesty, mezinárodní letiště i vodní cesty včetně vodní infrastruktury. Silnice II. a III. třídy vlastní kraje, stejně tak jako vybraná letiště. Do vlastnictví obcí spadají místní komunikace (Rektořík, Hlaváč a kol., 2012).

Soukromé subjekty mohou být taktéž vlastníky dopravní infrastruktury. Ve vlastnictví soukromých osob bývají účelové komunikace sloužící vlastníku pozemku či vlastnictví drah, i ty mohou být v privátním vlastnictví, ovšem jejich rozhodující část se nachází ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) (Viturka a kol., 2010).

Organizace dopravy

Ministerstvo dopravy České republiky (MD ČR)

Ministerstvo dopravy je nejvyšším orgánem a vzniklo na základě zákona České národní rady v roce 1969 předpisem 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky. Uvedený zákon byl změněn a doplněn zákonem č. 272/1996 Sb. kde je dle tohoto zákona ústředním orgánem státní správy a vytváří dopravní politiku státu, za niž je v mezích své působnosti zodpovědný. Pod jeho

kompetence spadají veškerá práva a povinnosti, které se týkají péče o pozemní komunikace ve vlastnictví státu (Rektořík, Hlaváč a kol., 2012).

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Jde o státní příspěvkovou organizaci zřízenou Ministerstvem dopravy ČR sídlící v Praze. Vznikla 1. července 1967. Základním předmětem činnosti ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, údržby a opravy dálnic i silnic I. třídy, zabezpečení správy, zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy. Zastoupení má ve všech krajích, a to z důvodu dobré spolupráce s kraji (ŘSD ČR, 2015).

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Od roku 2000 funguje jako právnická osoba se sídlem v Praze pod záštitou Ministerstva dopravy. Veškeré finanční prostředky, které spravuje, jsou majetkem státu. Účel založení, vedení, informace o příjmech, rozpočtu a účetnictví lze nalézt v zákoně č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Náplní SFDI je modernizace, výstavba, oprava a údržba silnic, dálnic, drah a vnitrozemských vodních cest. Peněžní prostředky plynou z vybrané silniční daně, časového poplatku, mýtného, podílu ze spotřební daně z minerálních olejů a z dotací ze státního rozpočtu (SFDI, 2015).

Fondy Evropské unie zaměřující se na dopravu

Prvním evropským fondem je fond pro regionální rozvoj (EFRR) zaměřující se na modernizaci a posilování hospodářství. Podporovány jsou investiční projekty, kterými jsou výstavby silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, budování stokových systémů, rozvoj i obnova sportovních areálů, výsadba regenerační zeleně, rekonstrukce kulturních památek či oprava infrastruktury pro poskytování zdravotní péče.

Kohezní neboli fond soudržnosti (FS) je určen na podporu rozvoje chudších států a obdobně jako u evropského fondu pro regionální rozvoj jsou z něj podporovány infrastrukturní projekty, ale pouze se zaměřením na dopravní infrastrukturu většího rozsahu, jako jsou transevropské sítě. Dále je zaměřen i na ochranu životního prostředí a oblast energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie (DotaceEU.cz, 2018).

Bezpečnost silničního provozu (BESIP)

Jde o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR a je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v České republice založený v roce 1967. Má zastoupení ve všech krajích a hlavní náplní je dopravní výchova obyvatelstva a apelace na bezpečnost. BESIP je garantem realizace i plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, kdy byla stanovena dvě kritéria, a to snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu do roku 2020 na úroveň průměru států EU a za druhé snížení počtu těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009 (BESIP, 2018).

Financování dopravní infrastruktury

Financování dopravní infrastruktury je velice náročné, a to z hlediska velkého potřebného objemu finančních prostředků. V České republice je výstavba, rekonstrukce i modernizace dopravní infrastruktury financována z více zdrojů. K základním potřebným zdrojům k financování dopravní infrastruktury patří veřejné národní zdroje a evropské zdroje.

K veřejným národním zdrojům se řadí Státní fond dopravní infrastruktury, státní rozpočet a územní rozpočty krajů a obcí. Z rozpočtu SFDI jsou poskytovány finanční prostředky příjemcům na základě smluv o poskytnutí. Na konci každého kalendářního roku se převádějí zůstatky příjmů SFDI do kalendářního roku následujícího. Pro příjemce je možnost zažádat o převod nevyčerpaných finančních zdrojů vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok, které jim byly poskytnuty na základě uzavřené smlouvy za předpokladu, že trvá potřeba financování akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím. Finanční převody jsou upraveny Pravidly pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Odlišný postup převodů platí pro finanční prostředky z dotací Ministerstva dopravy, jelikož dotace musí být zúčtovány ke konci roku a nevyčerpané zdroje vráceny do kapitoly Ministerstva dopravy.

Mimo prostředky z rozpočtu SFDI se k financování dopravní infrastruktury využívají i prostředky z fondů Evropské unie v souladu s rozhodnutím MD. Peněžní toky z fondů EU jsou zahrnovány do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (Hořelica, 2017).

Rozpočet SFDI

Rozpočty SFDI vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR, přičemž rozpočet je připraven jako vybilancovaný se zapojením nároků a nepočítá s přijetím úvěrů na financování dopravní infrastruktury. Rozpočet a střednědobý výhled SFDI na období 2018-2020 je sestaven v souladu se zákonem o SFDI č. 104/2000 Sb. v aktuálním znění, v členění dle jednotlivých oblastí financování a vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR.

Rozpočet roku 2018 vychází z navýšených směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 53,8 mld. Kč národních zdrojů. Pro rok 2018 činí celková výše rozpočtu 72,5 mld. Kč se zapojením prostředků EU, a to ve výši 18,7 mld. Kč včetně nespotřebovaných nároků.

Za rozhodující faktory pro sestavení rozpočtu je považována nutnost v maximální možné míře respektovat požadavky, které jsou na opravy, údržby a správy sítě, na přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, na zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dobíhajících projektů a především na zahajování nově připravených akcí, tedy na zajištění postačujícího čerpání prostředků OPD 2014-2020 pro splnění určitých milníků a sledovaných cílů v OPD 2014-2020 tak, aby České republice nebyly kráceny prostředky z OPD (Hořelica, 2017).

V současnosti je SFDI hlavním zdrojem financování dopravní infrastruktury v ČR. Účelem fondu je taktéž financování výstavby, oprav, modernizace a udržování silnic a dálnic. Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury

K sestavení příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu Státního fondu dopravní infrastruktury se vycházelo ze směrných čísel Ministerstva financí. V Tabulce č. 2 lze vidět příjmy rozpočtu v mil. Kč.

Tabulka 2: Rozpočet příjmů SFDI 2018 v mil. Kč

Druh příjmu	Směrná čísla Ministerstva financí (v mil. Kč)		
	Rozpočet 2018	Výchled rozpočtu 2019	Výchled rozpočtu 2020
Převody výnosů silniční daně	6 100	6 100	6 100
Převody podílu z výnosů spotřební daně	8 200	8 400	8 500
Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 000	5 000	5 000
Převody výnosů z mýtného	9 200	9 200	10 900
Dotace ze státního rozpočtu	25 329	24 796	22 996
Příjmy SFDI	53 829	53 496	53 496

Zdroj: Rozpočet SFDI na rok 2018 a střednědobý výhled na roky 2019 a 2020

Tato predikce příjmů Ministerstva financí by měla být naplněna při pokračování stávajících systémových podmínek, a to bez výrazných negativních výkyvů. V tabulce je jednoznačné, že nejpodstatnější část příjmů z národních zdrojů představují dotace ze státního rozpočtu. Druhou největší položku příjmů představují výnosy z mýtného a hned za nimi jsou výnosy ze spotřební daně.

Výdajová strana rozpočtu je rozdělena do dvou účetně oddělených částí tak, že se sledují samostatně náklady na dopravní infrastrukturu, ze kterých jsou hrazeny náklady na údržbu a modernizaci dopravní infrastruktury a zvláště náklady vlastní činnosti SFDI (Hořelica, 2017).

Státní rozpočet

Zobrazení plánu finančního hospodaření státu na daný rozpočtový rok představuje státní rozpočet, kterým je zajišťováno plnění ekonomických, sociálních a politických funkcí státu. Přes státní rozpočet vláda uskutečňuje hospodářskou politiku a realizuje své programové priority.

Mluvíme o centralizovaném peněžním fondu představujícím bilanci příjmů a výdajů státu na daný rozpočtový rok, který je totožný s rokem kalendářním. Informace, z kterých zdrojů vláda plánuje aktivity státu financovat, obsahuje příjmová strana rozpočtu, tj. z daní, poplatků či jiných příjmů. Naopak kolik stát vydává peněz

na financování různých aktivit státu, kterými může být např. školství, důchody, zdravotní péče nebo obrana, to vyjadřuje výdajová strana rozpočtu.

Státní rozpočet má podobu zákona, a to např. Zákon č. 457/2016 o státním rozpočtu České republiky na rok 2017. Vláda navrhuje zákon o státním rozpočtu a předkládá ho ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky. Rozpočet může být vytvořen ve třech variantách, a sice jako vyrovnaný, přebytkový či schodkový. Dle varianty je odrážena hospodářská politika státu. Ta reaguje na stávající ekonomickou situaci a na předpokládaný vývoj ekonomiky.

Pro rok 2018 byly navrženy příjmy státního rozpočtu ve výši 1314,5 mld. Kč a výdaje o objemu 1364,5 mld. Kč, což představuje deficit státního rozpočtu ve výši 50 mld. Kč (Ministerstvo financí, 2018).

Operační programy

Vymezení pojmu operační programy

Operační programy (OP) představují čerpání finančních prostředků v rámci regionální politiky Evropské unie. Jde o nejvýznamnější dokument z pohledu jak žadatelů, tak realizátorů projektů. Operační programy představují popis souhrnných priorit, řízení a finančních zdrojů a upřesňují oblasti intervencí na národní úrovni i v jednotlivých regionech dané země EU. O jejich schválení rozhoduje v konečném důsledku Evropská komise. Operační programy jsou rozděleny do dvou variant, a to na tematické operační programy nebo regionální operační programy. Problematiku daného sektoru nebo oblasti řeší tematické operační programy, kam patří například životní prostředí, doprava, podnikání apod. Regionální se vztahují pouze na jeden region (NUTS II). Logická struktura operačních programů je u všech typů programů velmi podobná (Marek & Kantor, 2009).

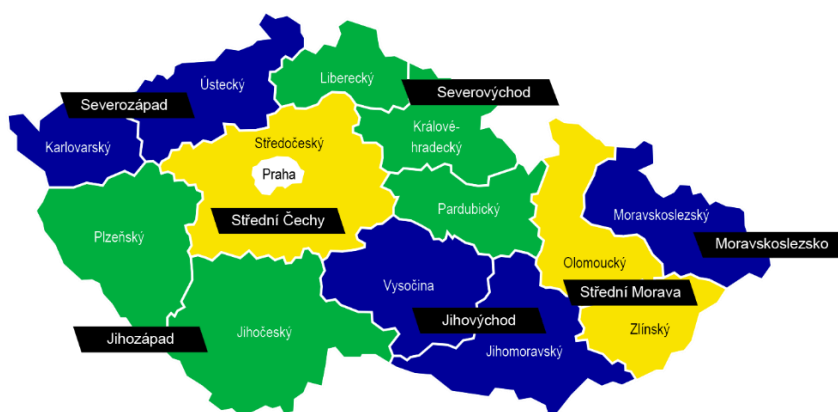
Pro Českou republiku z Evropských strukturálních a investičních fondů jsou v programovém období 2014-2020 vyčleněny prostředky ve výši téměř 24 miliard EUR. Tuto částku čerpá Česká republika prostřednictvím deseti tematických programů (DotaceEU.cz, 2018).

Možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU je významným aspektem, a proto, aby Česká republika mohla úspěšně čerpat tyto prostředky pomoci, je zapotřebí splnit několik podmínek. První podmínkou je příprava strategických dokumentů

vymezujičích priority a cíle, na jejichž dosažení budou prostředky vynakládány. Takové dokumenty vypracovávají jednotlivá ministerstva a předkládají je Evropské komisi. Projektové záměry jsou druhou podmínkou a jejich příprava je více závislá na samotné veřejnosti, krajích, obcích, neziskových organizacích a dalších subjektech. Těmito projektovými záměry jsou myšleny nápady, ale taktéž schopnost formální přípravy přijatelného projektu a jeho následné řízení. Každý subjekt již může čerpat zkušenosti z předešlého období a z publikací, které se týkají daných témat (Chvojková & Květoň, 2007).

Operační programy se považují za strategické dokumenty pro dané oblasti podpory, mezi něž patří např. dopravní infrastruktura nebo životní prostředí. V každém operačním programu se podrobně popisuje cíl a priority, kterých chce členská země dosáhnout v aktuálním programovém období a v dané oblasti. Již bylo zmíněno, že se rozlišují dva druhy operačních programů. První jsou tematické operační programy, tzv. sektorové, které se zaměřují na problematiku dané oblasti (např. lidské zdroje a zaměstnanost). Druhé operační programy jsou regionální operační programy, zkráceně nazývané ROP. Dnes již nově jako Integrovaný regionální operační program (IROP), který navazuje na sedm regionálních operačních programů a z části na Integrovaný operační program z programového období 2007-2013. Prioritami je umožnit vyvážený rozvoj území, zkvalitnit infrastrukturu, zlepšit veřejné služby a zajistit udržitelný rozvoj v obcích, městech a regionech. Integrované regionální OP jsou zaměřeny vždy na jeden region, tzv. NUTS, což představuje klasifikaci územně statistických jednotek, ty obsahují 6 úrovní a jsou charakterizovány rozlohou a počtem obyvatel (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015).

Obrázek 1: Skladba 14 krajů (NUTS 3) do 8 regionů soudržnosti (NUTS 2)



Zdroj: DotaceEU.cz

Každý operační program se následně dělí na prioritní osy, ve kterých se přesně definuje, na co se přidělené prostředky využijí. I prioritní osy jsou dále podrobněji rozpracovány na oblasti podpory a v případě potřeby na podoblasti podpory. V oblastech jsou specifikovány hlavní aktivity, koneční příjemci a způsoby realizací jednotlivých operačních programů.

V období konce Operačních programů 2007-2013 došlo v České Republice ke snížení počtu tematických OP. Původně jich bylo 19, v Operačních programech 2014-2020 jich je nyní jedenáct. To způsobilo především sloučení regionálních programů pod jeden, který se nyní jmenuje Integrovaný regionální operační program, jak je již výše zmíněno. V následující Tabulce 3 je přehledně vidět komparace operačních programů 2007-2013 a 2014-2020. Tabulka je do práce zařazena z důvodu přehlednosti a uspořádání mezi oběma programy.

Tabulka 3: Komparace operačních programů 2007-2013 a 2014-2020

Programy 2007-2013	Programy 2014-2020
ROP Jihovýchod	Integrovaný regionální operační program (IROP)
ROP Jihozápad	
ROP Moravskoslezsko	
ROP Severovýchod	
ROP Severozápad	
ROP Střední Čechy	
ROP Střední Morava	
OP Doprava	OP Doprava
OP Podnikání pro inovace	OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OP PIK)
OP Výzkum a vývoj pro inovace	OP Výzkum, vývoj a vzdělávání (OP VVV)
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	
OP Životní prostředí	OP Životní prostředí (OP ŽP)
OP Lidské zdroje a zaměstnanost	OP Zaměstnanost (OP Z)
OP Technická pomoc	OP Technická pomoc (OP TP)
OP Praha konkurenceschopnost	OP Praha pól růstu (OP PPR)
OP Praha adaptability	
OP Rybářství	OP Rybářství (OP R)
Program rozvoje venkova	Programy rozvoje venkova (PRV)
Programy Evropské územní spolupráce	Programy Evropské územní spolupráce

Zdroj: DataceEU.cz

Poskytované operační programy v ČR

Programy pro programové období 2014-2020 byly vymezeny usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 a jde o následující národní operační programy:

Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost

- cílem je dosažení konkurenceschopné a udržitelné ekonomiky založená na znalostech a inovacích,
- pojmem „konkurenceschopné“ se rozumí schopnost lokálních firem prosazovat se globálně na světových trzích a vytvářet dostatek pracovních míst,
- alokace finančních prostředků činí 117 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo průmyslu a obchodu.

Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání

- za klíčový princip se považuje rozvoj lidských zdrojů pro znalostní ekonomiku a udržitelný rozvoj v sociálně soudržné společnosti,
- alokace je 74,8 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy.

Operační program Zaměstnanost

- cílem je zlepšování lidského kapitálu obyvatel a veřejné správy v ČR,
- těmto oblastem je potřeba věnovat značnou pozornost, aby ČR v současném komplexním světě obstála,
- zaměřený na podporu rovných příležitostí žen a mužů, adaptability zaměstnanců a zaměstnavatelů, dalšího vzdělávání, sociálního začleňování a boje s chudobou, modernizaci veřejné správy a služeb, zdravotních služeb,
- alokace finančních prostředků je 58 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo práce a sociálních věcí.

Operační program Doprava

- operační program Doprava 2014-2020 navazuje na Operační program Doprava 2007-2013,
- představuje nejvýznamnější zdroj prostředků pro financování výstavby dopravní infrastruktury v ČR,

- specifické cíle zahrnují
 - zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T
 - zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T
 - zlepšení železniční dopravy mimo síť TEN-T
 - zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T
- celková alokace podpory EU je cca 123 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo dopravy.

Operační program Životní prostředí

- hlavním cílem je ochrana a zajištění kvalitního prostředí pro život obyvatel
- podporuje se efektivní využívání zdrojů, eliminují se negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí a dochází ke zmírňování dopadů na změny klimatu,
- vyčleněné finanční prostředky EU jsou 73,2 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo životního prostředí.

Integrovaný regionální operační program

- prioritou je umožnění vyváženého rozvoje území, zkvalitnění infrastruktury, vylepšení veřejných služeb a veřejné správy, ale i zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech,
- alokace finančních zdrojů je 124,9 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Operační program Praha – pól růstu ČR

- hlavním cílem je zajistit plnění tematických cílů, kdy je třeba zajistit efektivní realizaci investic v Praze, které povedou ke zvýšení konkurenceschopnosti Prahy jako rozvojového pólu republiky a k zajištění kvalitního života obyvatel,
- alokace je 5,4 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Hlavní město Praha.

Operační program Technická pomoc

- má podpůrný charakter zaměřující se na nastavení prostředí pro implementaci Dohody o partnerství a tematických operačních programů, jež umožní a zjednoduší dosahování stanovených cílů,

- má usnadnit i umožnit čerpání, a především zajistit efektivní využívání finančních prostředků,
- alokace finančních prostředků je 6 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Operační program Rybářství 2014-2020

- globálním cílem je udržitelná akvakultura založená na inovacích, znalostech, konkurenceschopnosti a účinnějším využití zdrojů,
- alokace je cca 0,77 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo zemědělství.

Program rozvoje venkova

- za hlavní cíl se považuje obnova, zachování, ale i zlepšení ekosystémů, které jsou závislé na zemědělství, prostřednictvím agro-environmentálních opatření,
- dalším cílem je investice pro konkurenceschopnost a inovaci zemědělských podniků, podpora vstupu mladých lidí do zemědělství nebo krajinná infrastruktura,
- rozdělení finančních prostředků je ve výši 62,3 mld. Kč,
- řídicím orgánem je Ministerstvo zemědělství (DotaceEU.cz, 2018).

Rozbor operačního programu Doprava 2014-2020

Kohezní politika je prováděna Evropskou unií v rámci sedmiletých cyklů neboli takzvaných programových období. Cíle fondu soudržnosti politiky EU pro jednotlivá období reagují na potřeby stálých i přistupujících členů a celkového prostředí Evropské unie. Dne 28. listopadu 2012 byly usnesením vlády ČR č. 867 vymezeny programy pro programové období 2014-2020, což zastřešuje strategický dokument, tzv. Dohoda o partnerství, ta byla schválena Evropskou komisí 26. srpna 2014 a stanovila rozdělení finančních prostředků pro dílčí operační programy v rámci ČR.

Operační program Doprava 2014-2020 navazuje na Operační program Doprava 2007-2013. Přípravu a řízení OPD 2014-2020 mělo na starost Ministerstvo dopravy, a to na základě Usnesení vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012. Dotační program Dopravy 2014-2020 schválila Evropská komise 11. května 2015. Pro předkládání projektů byly první výzvy Ministerstva dopravy vyhlášeny v listopadu 2015 a další

následně postupně během roku 2016 a 2017. Výzvy mohou být vyhlášovány nejen jako průběžné, ale také kolové. U průběžných výzev je aktuálně nejzazší datum příjmu žádosti o podporu ke dni 30. června 2023. Poté probíhá proces hodnocení projektů, které jsou následně schvalovány k financování. Pro období 2017 až 2020 došlo ke snížení alokace ČR (Fond soudržnosti). V rámci prioritní osy 1 Operačního programu doprava došlo ke snížení finančních prostředků, a vyplývá to z usnesení vlády ČR číslo 434/2017 ze dne 5. června 2017. OPD 2014-2020 s celkovou alokací prostředků fondu soudržnosti a fondu pro regionální rozvoj cca 123 mld. Kč obsahuje tři věcné prioritní osy pro získání prostředků EU. Čtvrtá osa je Technická pomoc. V následující Tabulce 4 lze vidět členění na specifické cíle (Ministerstvo dopravy, 2018).

Tabulka 4: Přehled alokace Operačního programu Doprava 2014-2020

Prioritní osa (PO)	Specifický cíl	Alokace v Kč
PO1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	63 010 652 652,-
	Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	
	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	
	Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	
PO2 Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T	33 838 787 934,-
	Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	
	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech	
PO3 Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	24 362 562 753,-
PO4 Technická pomoc	Podpora a zajištění implementace OP Doprava	1 901 786 634,-

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

2.2 Dotace

Zákon č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech, formuluje pojem dotace jako peněžní prostředky státního rozpočtu, státních finančních aktiv nebo Národního fondu poskytnuté právnickým nebo fyzickým osobám na stanovený účel (Zákon o rozpočtových pravidlech, 2000).

Dle Markové zákon chápe dotace jako nenávratně poskytnuté prostředky ze státního rozpočtu, kdy nenávratnost dotace představuje fakt, že příjemce dotace není povinen poskytovateli dotace poskytnout kteroukoliv protihodnotu. Příjemci, který splnil veškeré zákonné podmínky, nevzniká žádný závazek vůči rozpočtu, ze kterého byla dotace poskytnuta a neexistuje žádná forma „protiplnění“ (Marková, 2000).

Pomocí dotace se poskytují peněžní prostředky, kterými jsou chápány finance v jakékoliv formě. Dotace může představovat jakýsi dar poskytnutý z veřejných rozpočtů. Následujícími znaky lze charakterizovat dotace ze státního rozpočtu:

- jedná se o prostředky státního rozpočtu,
- prostředky jsou poskytnuty ze státního rozpočtu,
- příjemci těchto prostředků jsou fyzické a právnické osoby,
- prostředky jsou vázány k použití na stanovený účel, není možné poskytovat všeobecné dotace bez bližšího účelového určení,
- příjemci prostředků nejsou povinni tyto prostředky vrátit (Marková & Boháč, 2007).

Druhy dotací

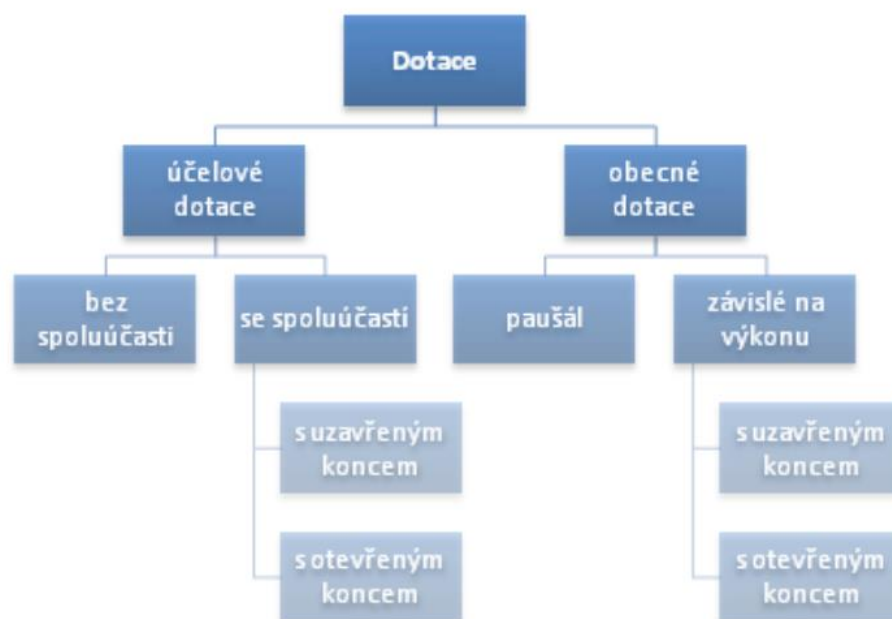
Na základě vybraných kritérií je třeba se pro snadnější pochopení problematiky dotací se pokusit o jejich rozdělení. Dotace jsou poskytovány vždy na základě trochu jiného kritéria, v jiné výši a jsou i jinak určovány. Rozdělení dotací by mělo vést ke snadnějšímu zorientování, aby bylo jasné, proč např. jsou dotace určeny procentem z celkové výše výdajů, proč nejsou vždy dotace poskytovány ve fixní výši apod. Bailey ve své zahraniční literatuře dotace rozděluje na dvě základní skupiny, a to na dotace obecné a dotace účelové.

Účelové dotace jsou poskytovány na konkrétní stanovený a vymezený účel. Taková dotace může být poskytnuta bez nutnosti jakékoli finanční participace příjemce

a jde tedy o dotaci „bez spoluúčasti“. Na druhé straně se hovoří o dotaci „se spoluúčastí“, kdy je příjemce povinen k dotaci přiložit své prostředky z vlastního rozpočtu. Dalším pojmem je dotace s tzv. uzavřeným koncem, kdy je výše účelové dotace limitovaná. Pokud se jedná o dotaci s koncem otevřeným, pak není žádný limit stanoven.

Dotace obecné se poskytují na širokou škálu možností a jejich poskytování je na uvážení poskytovatele. Dále se obecné dotace dělí na „paušální“ a „závislé na výkonu“. Dotace „závislé na výkonu“ se poskytují v závislosti na výkonu subjektu usilujícího o dotaci. Zda bude poskytnuta dotace „závislá na výkonu“ s otevřeným nebo uzavřeným koncem, se rozhoduje na základě stanovení či nestanovení výše limitu poskytnuté dotace. Dotace, u níž není konkrétně určeno, na co bude použita, se nazývá paušální dotace, kde je fixní částka a tyto finanční prostředky je možné využít na financování libovolných statků a služeb (Bailey, 1999).

Obrázek 2: Druhy dotací



Zdroj: Bailey, S. J., 1999

Provažníková dospěla k podobnému rozdělení, kdy rozděluje dotace na dvě zásadní formy. První jsou dotace účelové neboli specifické, druhé nazývá všeobecnými neúčelovými dotacemi. Jak již vyplývá z názvu, účelové dotace je příjemce povinen použít na stanovený účel, který je současně podmínkou pro poskytnutí dotace. Všeobecné neúčelové dotace příjemce získá na základě určitého kritéria, avšak jejich další použití prostředku z dotace bude v kompetenci příjemce (Provažníková, 2015).

Neúčelové dotace bývají také označovány za „blokované dotace“, které jsou určeny k financování specifického druhu potřeb, je zde široce stanovený účel dotace, ale zásada účelovosti je podstatně potlačena, protože tyto dotace nejsou v účetnictví přísně zúčtovatelné (Peková, 2011).

Peková zmiňuje dotace běžné nebo investiční. Běžnými dotacemi se zajišťují běžné opakující se akce, které jsou závislé na průběžném financování ve formě dotace. Za běžnou dotaci se považuje financování např. divadla, jež není schopno dát dohromady postačující prostředky svým provozem. K financování zpravidla časově a místně nepravidelné konkrétní investiční akce jsou poskytovány dotace investiční. Ty jsou využívány na financování výstavby investičního celku a po ukončení stavby následuje i ukončení financování (Peková, 2011).

Dotace podle Hrabalové lze členit dle různých kritérií, a to

Dle poskytovatele

- dotace ze státního rozpočtu,
- dotace z prostředků EU,
- dotace ze státních mimorozpočtových fondů,
- dotace z rozpočtů územních samosprávných celků,
- dotace od dalších subjektů.

Dle účelu

- účelové dotace,
 - určené na konkrétní činnost (akci) za podmínek vymezených zásadami dotační politiky poskytovatele.
- neúčelové dotace,
- podmínky užití nejsou konkrétně vymezeny.

Dle financování výdajů

- běžné (neboli investiční) dotace,
- kapitálové dotace sloužící k financování jednorázových investičních akcí.
- Dle způsobu čerpání
- dotace poskytnuté na bankovní účet po uzavření smlouvy,

- dotace poskytnuté následně poté, co je určitý projekt uveden „v život“, a to čerpání postupně nebo po dokončení projektu),
- dotace poskytnuté formou otevření čerpacího limitu u banky.

Dle zúčtování a způsobu vypořádání

- dotace, u nichž nevyčerpané finanční zdroje v daném rozpočtovém roce, musí příjemce vrátit do příslušného rozpočtu,
- dotace nepodléhající zúčtování (Hrabalová, 2004).

Dle nárokovosti

- nárokové (nepodmíněné) dotace,
 - jde o přesně vymezené finanční toky určené na provoz základních zařízení, státem garantovaných, a to v oblasti školství a zdravotnictví, všeobecně ve veřejných službách.
- nenárokové dotace,
 - dotace, o které se musí příjemce sám ucházet,
 - získání závisí na tom, jak jsou splněna kritéria pro poskytování prostředků v rámci dotačního programu (titulu) (Šelešovský, 2006).

Dle kritéria přidělování

Z důvodu odlišnosti u jednotlivých dotačních titulů nelze obecně uvést kritéria přidělování. Kritéria pro přiznání dotací se mohou u jednotlivých poskytovatelů lišit. Jednoznačně významné kritérium pro přidělení dotace je efekt činnosti, která bude dotována. Mezi další kritéria může patřit počet obyvatel, míra zadluženosti, rozloha či poloha obce (Hrabalová, 2004).

Obecný postup poskytování dotací

V případě nenárokových dotací se jedná o postup, kde si žadatelé žádají o dotace v rámci vyhlášených dotačních programů. Programy jsou každý rok zveřejňovány na internetových stránkách jejich vyhlášovatelů, či na úředních deskách tak, aby byly přístupné pro všechny žadatele. Dílčí dotační programy mají svá vlastní určitá pravidla pro poskytování dotací. Vyhlášovatel posoudí a vyhodnotí všechny podané projekty dle požadovaných kritérií a informuje žadatele o výsledku rozhodnutí a poskytnutí dotace (Peková, 2004).

Významnou součástí dotačního postupu je kontrola, rozdělování, čerpání a dodržování účelu využití poskytnutých prostředků dotace. Příjemce musí vždy přesně vyhovět požadavkům poskytovatele, které vyplývají z rozhodnutí o poskytnutí dotace. To představuje především naplnit účel, pro který byla dotace poskytnuta a dodržet termín dokončení záměru. (Pastucha, 2018).

Pro úspěšné čerpání dotací je prvním krokem zajistit kvalitní podnikatelský záměr, a to tak, aby byl realizovatelný, efektivní a dlouhodobě udržitelný. Druhý krok představuje výběr vhodného dotačního programu. Projekt musí být v souladu s cíli kompetentního operačního programu. S poskytovateli dotace probíhá veškerá komunikace včetně podání vlastního projektu v systému MS2014+. Žadatel si v systému musí vytvořit účet a seznámit se s fungováním celého prostředí. Další fází je příprava a podání žádosti o dotaci. Od roku 2016 podnikatelé podávají celkovou žádost o poskytnutí dotace, která v sobě sdružuje uvedení ekonomických ukazatelů žadatele, podnikatelský záměr a další povinné a nepovinné přílohy. Za důležitý fakt se považuje správné načasování práce na projektu, jelikož kompletní žádost by měla být podána nejpozději do 2 týdnů od zahájení příjmů projektů. Později může být výzva předčasně uzavřena z důvodu překročení dostupné finanční alokace.

U pátého kroku dochází k posuzování a hodnocení projektů nezávislými hodnotiteli. U většiny programů jsou mezi sebou podané žádosti porovnávány. Dotaci získají projekty s nejvyšším počtem bodů. Pro přidělení dotace je naprosto klíčová kvalita záměru a jeho zpracování. O výsledku hodnocení jsou žadatelé vyrozuměni prostřednictvím systému MS2014+.

Příjemce dotace je vždy povinen dodržovat pravidla, k nimž se zavázal u podpisu Podmínek poskytnutí dotace. Kompletně celý projekt musí být uskutečněn přesně podle schválené žádosti o dotaci (OPPIK, 2018).

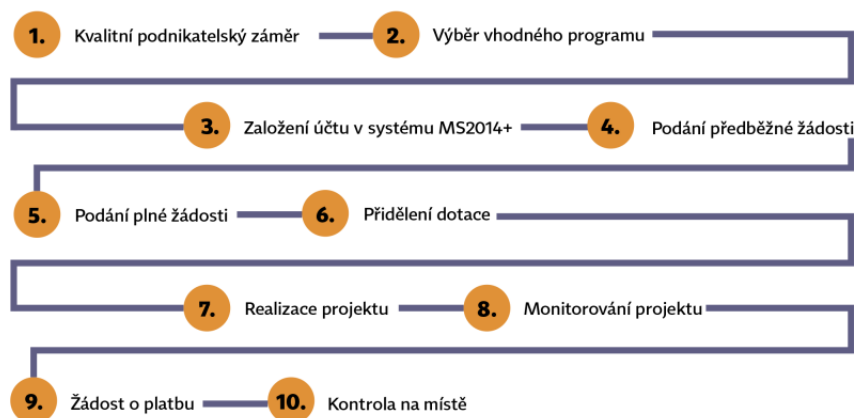
Dotace z Evropské unie jsou vypláceny až po ukončení realizace projektu, případně jeho jednotlivých etap. To znamená zpětně, nikoliv dopředu. V rámci jednotlivých Operačních programů jsou odlišné výše podpory. Většinou bývá od 30 % do 100 %. (Enovation, 2018).

V průběhu i po dokončení projektu probíhá monitorování výstupů a naplňování parametrů, ke kterým se příjemce dotace zavázal v projektovém záměru. Po ukončení musí být projekt udržen alespoň 5 let od poslední etapy. Prostřednictvím

tzv. monitorovacích zpráv, které žadatel předkládá v systému MS2014+, poskytovatel dotace sleduje stav projektu v době udržitelnosti.

Nutností je pečlivá archivace veškerých dokumentů souvisejících s projektem, a to z důvodu možné kontroly na místě jak v průběhu realizace, tak po ukončení (OPPIK, 2018).

Obrázek 3: Obecný průběh žádosti o dotaci v operačním programu



Zdroj: Hospodářské noviny, 2018

2.3 Zahraniční pohled na investice do dopravy

Významnou zahraniční osobností v oblasti dopravy je Robert Cervero, který se specializuje na plánování dopravní infrastruktury. Pracuje v oblasti udržitelné dopravní politiky a plánování s důrazem na souvislost mezi městskou dopravou a pozemními systémy. Působí jako poradce a konzultant pro řadu dopravních a urbanistických projektů po celém světě (Ced.berkeley.edu, 2018).

Ve své knize z roku 2009 „Transport infrastructure and global competitiveness: balancing mobility and livability“, v překladu „Dopravní infrastruktura a globální konkurenceschopnost: vyvažování mobility a životaschopnosti“ se zabývá souvislostí mezi investicemi do dopravní infrastruktury a hospodářským růstem. Na základě údajů z roku 2006 z padesáti světových měst z databáze Mezinárodní asociace veřejné dopravy je vykazován pozitivní vztah mezi hrubým domácím produktem a investicemi do dopravní infrastruktury. Cervero zde upozorňuje i na souvislosti mezi ekonomickou výkonností měst a kvalitní železniční sítí (Cervero, 2009).

Investice, jakožto významný faktor rozvoje každé ekonomiky, mají dvě úlohy. Jsou velkou složkou agregátních výdajů země, což znamená, že ovlivňují celkovou

poptávku v ekonomice, příjmy ekonomických subjektů a zaměstnanost. Vedou k nárůstu fixního kapitálu, to ovlivňuje pozitivně růst potenciálního produktu země.

Silný akcelerační efekt na budoucí vývoj ekonomiky vykazují především investice v oblasti dopravní infrastruktury. Regiony a města s lepším přístupem k místním trhům a s lepším spojením s globálními obchodními centry budou produktivnější a konkurenceschopnější než izolovanější regiony a města. Politiky ke zlepšení hospodářské konkurenceschopnosti regionů a městských oblastech prostřednictvím investic do dopravní infrastruktury jsou primární politikou hospodářské politiky. Vztah mezi dopravou a hospodářským rozvojem je však složitější (Spiekermann & Wegener, 2012).

Dle Rodrigueze, Comtiose & Slacka je kladen malý důraz na studium dopravy jakožto ekonomického odvětví. Hospodářský význam se hodnotí ze dvou hledisek:

- makroekonomické hledisko,
- mikroekonomické hledisko.

Z pohledu makroekonomického hlediska má doprava vliv na hospodářství jako celek, je zde kladen důraz na podíl dopravy na tvorbě HDP a pracovních míst. V mnoha rozvinutých zemích doprava představuje 6-12 % HDP. Na mikroekonomické úrovni je doprava spojena s výrobními a spotřebitelskými náklady (Rodriguez, Comtios & Slack, 2006).

Grzyb & Trzepacz (2012) se v článku „Investment in transport infrastructure as a crucial factor of entrepreneurship development in the new EU member states – The Polish case“ vyjádřili o investicích v dopravní infrastruktuře jako o faktoru pro rozvoj podnikání v nových členských státech EU na území Polska. Dopravní infrastruktura, pokud je dobře rozvinutá a pravidelně udržovaná, je jedním z nejdůležitějších faktorů hospodářského růstu země a regionů. V článku popisují vztahy mezi investicemi do pozemní dopravní infrastruktury a stimulací podnikání. Dále zde ukazují, že evropské strukturální fondy hrají zásadní roli při výstavbě a zlepšování dopravní infrastruktury. V průběhu systémové transformace získaly Polsko a další země bývalého komunistického bloku příležitost obnovit svou ekonomickou a společenskou krajinu. Díky evropským strukturálním fondům v období 2004-2006 a 2007-2013, které předcházely předstupním fondům, dosáhlo Polsko významného hospodářského úspěchu, který překonalo mnoho očekávání.

Investice do infrastruktury umožnily zlepšení ve všech oblastech života. Pokrok v socio-ekonomických ukazatelích zaznamenaný během systémové transformace v Polsku a ostatních nových členských státech byl z velké části způsoben díky pomoci pomoci ve formě finančních prostředků EU. Cílem článku bylo prokázat, že investice do dopravní infrastruktury jsou klíčem k tomu, aby se zlepšila role podnikání při rozvoji země a regionu a vztahy mezi počtem podniků a kvalitou DI. Autoři sestavili anonymní dotazník nazvaný „Investice do DI jako růstový faktor podnikání v Polsku“ a požádali zástupce 50 společností, aby jej vypracovali. Výzkum zahrnoval všechny typy společností (mikro, malé, střední i velké). U zkoumaných společností byly vymezeny základní profily činností, většina společností představovala odvětví služeb. V takovém případě získává dopravní infrastruktura zvlášť důležitost, protože kontakt s klienty v odvětví služeb spočívá v efektivním převozu přes geografický prostor, v dynamice změn silničních sítí a v dostupnosti dopravy. Výsledky předložily kontrastní zjištění. Hlavním zjištěním výzkumu bylo, že rozvoj malých a středních podniků není převážně závislý na blízkost dálnice. Mikro podniky, malé a střední podniky využívají především místní silniční infrastrukturu. Čím větší jsou investice do regionální dopravy, tím více se projevují finanční a hospodářské výsledky MSP. Velké společnosti s mezinárodním dosahem vedou k realizaci rozhodnutí o lokalizaci buď v blízkosti dálnic nebo v těsné blízkosti velkých měst, protože jejich dopravní infrastruktura je doplňková, tj. nabízí různé kanály. Velká města obecně slouží jako akademická centra, což je v kombinaci s dobrým komunikačním přístupem a možností využití různých druhů dopravní infrastruktury, je umístuje na nejvyšší úroveň konkurenční výhody při lokalizaci nových investic, neboť tato lokalita nabízí přístup k vysoce kvalifikovaným odborníkům. Evropský a mezinárodní dosah zůstává obecně doménou velkých společností zaměstnávajících více jak 250 zaměstnanců. S ohledem na tuto skutečnost využívají velké společnosti všechny druhy dopravní infrastruktury a dopravní prostředky. Mezi podniky odpovídajícími na dotazníky je nejčastějším využívaným prostředkem vozidlo pro přepravu malého objemu zboží a dodávkový vůz. Sekundární dopravní prostředek je letecká doprava. Dvě společnosti, které odpovídaly, nabízejí dopravní služby na evropském trhu, pro ty jsou nejdůležitější infrastrukturou dálnice. Dotčené společnosti jsou vysoce závislé na stavu infrastruktury a společnosti, které deklarovaly široký, evropský nebo globální dosah svých aktivit, využívají dálniční, železniční a letecké spojení.

Plánovací dokumenty regionální a národní úrovně uznávají, že současná kvalita dopravní infrastruktury ponechává spoustu prostoru pro zlepšení a je třeba přijmout opatření k řešení této otázky v krátkém časovém horizontu, pokud má Polsko mít soudržnou dopravní infrastrukturu na stejné úrovni jako ostatní státy EU. Vytváření dobrých infrastrukturálních podmínek je nejdůležitějším faktorem pro vytvoření příznivého prostředí pro podnikání. Realizace rozsáhlých projektů infrastruktury, jako je výstavba vnitrostátní dálnice a sítě rychlých komunikací, je určována funkčními a geopolitickými předpoklady, které jsou charakteristické pro tranzitní zemi evropského rozměru. Zařazením Polska do sítě celoevropských dopravních koridorů rovněž znamená přístup k extrémním zdrojům financování od EU, ale také nutnost převzít odpovědnost za akce tohoto rozsahu. Konkrétní událostí, která Polsku přinesla zrychlení úsilí o rozvoj dopravní infrastruktury byla organizace Evropského fotbalového mistrovství (Euro 2012). Došlo k výstavbě 4 fotbalových stadionů světové třídy, a tak Polsko vidělo za relevantní provést modernizace nebo výstavby silnic vedoucích k těmto objektům. Krom sportovní a silniční infrastruktury zahrnovala investice generální opravu řady budov, které patří železničním společnostem a vlakovým stanicím v městech, která hostí Euro 2012, a městům umístěním podél cesty fanoušků cestujících na zápasy. (Grzyb & Trzepacz, 2012).

Z celkového pohledu mají investice do dopravní infrastruktury pozitivní dopad na hospodářský růst, tvorbu bohatství, prosperity a pracovních míst i posilování obchodu, na mobilitu lidí a geografickou dostupnost. Je důležité plánovat a projektovat dopravní infrastrukturu tak, že maximalizuje pozitivní dopad na hospodářský růst a zároveň minimalizuje negativní dopad na životní prostředí.

3 Metodika práce

Prvním krokem pro sepsání diplomové práce bylo prostudování domácí a zahraniční literatury, která se vztahuje k dané problematice. Přestože se práce zaměřuje na analýzu dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury, bylo třeba do literatury zařadit i obecné charakteristiky a specifika termínů, jako je dopravní infrastruktura, operační programy či dotace. Z této části vznikla teoretická část nazvaná Přehled řešené problematiky.

Nejprve je důležité zmínit, že práce byla vypracovaná v rámci projektu Grantové agentury Jihočeské univerzity pod číslem EF – GAJU 074/2017 Rozvoj Jihočeského regionu, a proto se i analýza dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury bude vztahovat k úrovni NUTS 3 v rámci Jihočeského kraje.

Pro práci je podstatné vymezení pojmu „dotační podmínky“. Podmínka všeobecně označuje nějaký předpoklad, který je nutný splnit. Dle Pelikánové (2016) dotační podmínky konkretizují možný okruh příjemců, ale také podporované účely. Portál DotaceEU.cz uvádí definici dotační podmínky jako klíčový předpoklad pro účinné čerpání finančních prostředků z fondů EU. V této práci bude pojem „dotační podmínky“ brán z širšího úhlu. Nejprve budou zhodnoceny dotační podmínky subjektů poskytujících finanční prostředky na opravy, modernizace, rekonstrukce a výstavby silnic II. a III. třídy v rámci Jihočeského kraje. V další části se bude práce soustředit na agentury, které se specializují na získání dotačních prostředků, administraci i řízení projektů, tvorbu strategických plánů nebo koncepcí rozvoje venkovských oblastí. To vše z důvodu, aby bylo zjištěno, zda se mají kraje, města nebo obce na koho obrátit v případě potřeby čerpání finančních prostředků, zda mají koho oslovit, kdo jim se získáním zdrojů pomůže pro zlepšení jejich regionu. Z čehož vyplývá, že v této práci budou dotační podmínky brány také z pohledu, jak podporovaní jsou zástupci krajů, měst a obcí, aby čerpaly dotační peníze.

Analýza spočívá v získání potřebných informací, týkajících se podmínek investic do dopravní infrastruktury v rámci Jihočeského kraje, který se řadí do CZ-NUTS 3. Toto označení znamená normalizovanou klasifikaci územních celků v České republice a využívá se např. pro potřeby statistiky, pro analytické potřeby nebo pro potřeby poskytování údajů ve vztahu k Evropské unii, především pro úkoly spojené s čerpáním zdrojů ze strukturálních fondů EU, také pro posuzování a hodnocení potřebnosti regionů.

Tato speciální metodika „Nomenclature Unit of Territorial Statistic“ (NUTS) byla vytvořena Statistickým úřadem Evropských společenství ve spolupráci s ostatními orgány Evropské unie, a to z důvodu, že regionální politika EU spočívá ve vyrovnání hospodářských, sociálních i dalších rozdílů mezi regiony.

U vymezené lokality došlo k charakteristice Jihočeského kraje na základě informací nejen vlastních, ale také z webových stránek Jihočeského kraje, stránek Českého statistického úřadu, Správy a údržby silnic Jihočeského kraje, Ředitelství silnic a dálnic a portálu Geografického informačního systému Ministerstva dopravy.

V kapitole 4, kde se nachází analýza operačních programů do dopravní infrastruktury se zaměřením na dotační podmínky investic jsou specifikované zdroje financování dopravní infrastruktury jak v rámci České republiky, tak v rámci Jihočeského kraje, a to z důvodu, aby bylo možné porovnat, že na úrovni NUTS 3 je možné čerpat z jiných zdrojů než na úrovni NUTS 1.

Pro získání dat o financování dopravní infrastruktury bylo potřeba navštívit webové stránky Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury, Operačního programu Doprava, Integrovaného regionální operačního programu a Jihočeského kraje.

Důležitou webovou aplikací, která byla v práci využita, je portál www.ioda.cz, který je určen pro interaktivní práci s daty o dopravě a ekonomice dopravy. V sekci „Ekonomické a jiné vybrané ukazatele“ si lze zvolit dopravní sektor. V této části jsou dostupná data, více jak 10 let stará, týkající se podrobných příjmů i výdajů do dopravní infrastruktury. Prostřednictvím této aplikace byly zjištěny údaje o financování Státního fondu dopravní infrastruktury.

K získání informací o financování dopravy v Jihočeském kraji byl navštíven Krajský úřad Jihočeského kraje, kdy se autorka setkala s velice milým a ochotným personálem. Ten jí poskytl údaje o financování akcí ze SFDI v Jihočeském kraji za rok 2017. Personál poskytl autorce i užitečné odkazy, ze kterých sám čerpá a ty byly následně zpracovány do diplomové práce. K vymezení podmínek investic bylo potřeba prostudovat Metodiky, postupy a podmínky jednotlivých subjektů poskytujících finanční zdroje na dopravu.

Součástí diplomové práce je již realizovaný projekt na silnici III. třídy v Jihočeském kraji, v okrese Jindřichův Hradec, v obci Rodvínov. Na základě veřejně dostupných podkladových materiálů obce a díky ochotné paní starostce obce se autorka práce dostala k projektu „Místní komunikace Rodvínov“, který byl financován z prostředků fondů EU. Projekt obsahuje stručný popis, rozbor dat projektu, především se zaměřením na financování a zhodnocení efektivnosti a přínosy celého projektu. Cílem výše zmíněné akce bylo zvýšit bezpečnost dopravy v obci Rodvínov a napojit obec na místní část.

Dílčím cílem práce byla komparace s vybraným státem Evropské unie. Pro porovnání investic do dopravní infrastruktury s Českou republikou bylo zvolené Maďarsko. Dle stránek maďarského statistického úřadu (www.ksh.hu), stránek maďarských operačních programů z EU (www.palyazat.gov.hu, www.széchenyi2020.hu), stránek Evropské unie (www.europarl.europa.eu, <https://cohesiondata.ec.europa.eu>, www.tolls.eu) a dalších maďarských stránek týkajících se dopravní infrastruktury (www.kti.hu, www.nemzetiutdij.hu, www.nkh.gov.hu, www.terkepter.nfu.hu, www.nif.hu), byly za pomoci pana Ludka Saba, rodilého Maďara žijícího v České republice, z výše uvedených zdrojů přeloženy potřebné informace o financování dopravní infrastruktury v Maďarsku a zpracovány do práce.

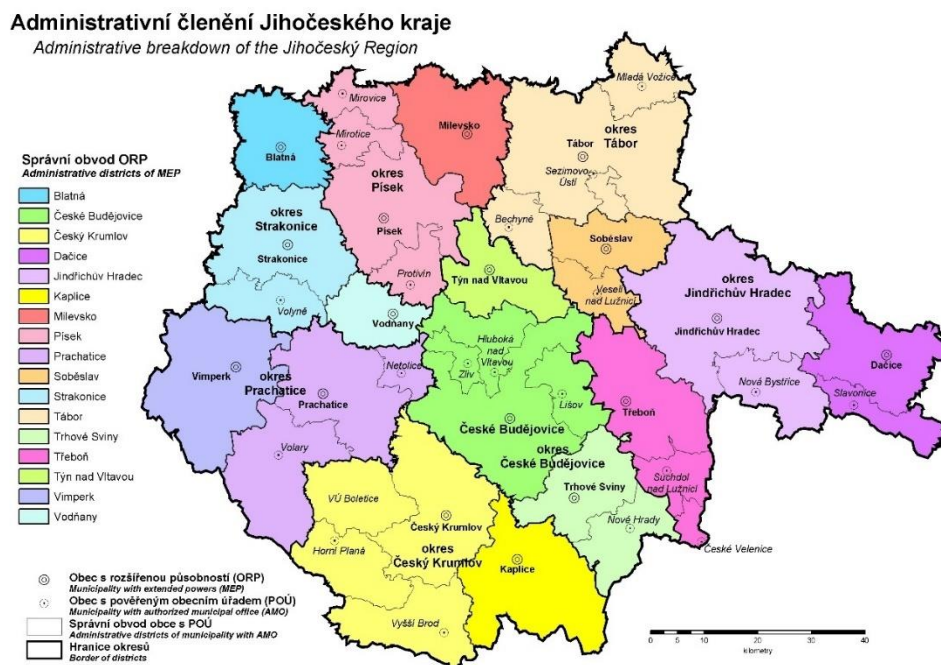
Rozbory a analýzy dotačních podmínek byly provedeny v období od ledna do července 2018.

3.1 Charakteristika Jihočeského kraje

Jak již bylo zmíněno v práci bude zkoumaná oblast Jihočeského kraje, ten se nachází u jižní hranice České republiky. Tvoří státní hranice se Spolkovou republikou Německo a Rakouskem v celkové délce 344 km. Z pohledu České republiky „sousedí“ s krajem Plzeňským na západě, s kraji Vysočina a Jihomoravským na východě a na severu s krajem Středočeským. Rozloha JČK je 10 058 km², to představuje 12,8 % rozlohy České republiky. Jihočeský kraj je složen ze sedmi okresů, kterými jsou České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. Kraj má nejnižší hustotu osídlení v zemi, ke konci roku 2016 je uváděno 630 tisíc obyvatel, což by průměrně představovalo 63 obyvatel na 1 km².

Jihočeský kraj je rozdělen na 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (Obrázek 4), patří sem Blatná, České Budějovice, Český Krumlov, Dačice, Jindřichův Hradec, Kaplice, Milevsko, Písek, Prachatice, Soběslav, Strakonice, Tábor, Trhové Sviny, Třeboň, Týn nad Vltavou, Vimperk a Vodňany.

Obrázek 4: Administrativní členění Jihočeského kraj



Zdroj: ČSÚ, 2018

V roce 2017 bylo součástí kraje 624 samosprávných obcí, z nichž 55 má statut města a 21 statut městyse.

Silnice ve vlastnictví Jihočeského kraje

„V roce 2000 nastala změna v celém uspořádání českého státu, a tím i v oblasti silničního hospodářství“ (Wokoun, 2003). Ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územně správních celků – krajů, nabyl účinnost a na základě zákona č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hl. městě Praze a vznikem Jihočeského kraje došlo k přechodu silnic II. a III. tříd do vlastnictví kraje. Dalším zákonem č. 157/2000 Sb., o převodu věcí, práv a povinností, přešly z majetku České republiky státní příspěvkové organizace správy a údržby silnic taktéž do vlastnictví krajů (Lídl, V.,2009).

Jihočeský kraj převzal od státu veškeré komunikace II. a III. tříd včetně mostů, které jsou součástí těchto komunikací. Převzaté komunikace byly z důvodu dlouhodobého nedostatku finančních prostředků v silniční infrastruktuře ve velice špatném technickém stavu, nespĺňovaly normy dané kategorie, neodpovídají požadované kvalitní a bezpečné dopravě. Zároveň technický stav převzatých mostů byl alarmující. Pro opravy a údržbu jsou potřeba značné finanční částky, kterými ale samotný Jihočeský kraj nedisponuje. Od vstupu České republiky do Evropské unie dochází k jistému zlepšení v této oblasti vzhledem k využívání finančních prostředků z fondů EU.

Jihočeský kraj vykazuje nedostatky v oblasti dopravního napojení, zejména pak z hlediska tranzitní dopravy. Jedná se o absenci dálnic a kvalitních silnic I. třídy s obchvaty měst. V Jihočeském kraji je k dispozici celkem 6 138,4 km silnic a dálnic. Silnice první třídy tvoří dohromady v sedmi okresech 661 km, silnice druhé třídy 1623 km a silnice třetí třídy jsou celkem 3 807 km. Nejdelsší úsek dálnice se nachází v okrese Tábor, kde je její délka 40 km. Intenzivně se pokračuje ve výstavbě dálnice D3, která má vést přes celý Jihočeský kraj od Tábora, přes Veselí nad Lužnicí, okolo Českých Budějovic až na hranice s Rakouskem. Od roku 2016 byla zrušena kategorie rychlostní silnice, některé z nich byly přeřazeny do nové kategorie dálnice II. třídy a ostatní byly ponechány mezi silnicemi I. třídy. V Jihočeském kraji se nachází jedna dálnice druhé třídy, a to v okrese Písek, kde jde o 7,4 kilometrů. Podrobnější rozložení silniční sítě Jihočeského kraje s rozdělením na okresy lze vidět v Tabulce 5. Rozsah silniční sítě se v jednotlivých okresech odlišuje, což může způsobovat mnoho dalších faktorů, kterými je například hustota osídlení regionu, existence silniční sítě vyšší třídy či geografická poloha okresu.

Tabulka 5: Délka silnic a dálnic v Jihočeském kraji k 1. 7. 2017 v km

Kraj, okresy	Délka silnic (km)			Délka dálnic (km)	
	I. třídy	II. třídy	III. třídy	I. třídy	II. třídy
České Budějovice	84	291	716	-	-
Český Krumlov	68	178	438	-	-
Jindřichův Hradec	139	350	686	-	-
Písek	120	151	448	-	7,4
Prachatice	65	227	387	-	-
Strakonice	97	167	543	-	-
Tábor	88	259	589	40	-
Jihočeský kraj	661	1 623	3 807	40	7,4

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2017

Program rozvoje Jihočeského kraje

Představuje základní střednědobý dokument regionálního rozvoje na úrovni vyššího územně samosprávného celku. Dokument zpracovává kraj v samostatné působnosti, a to na základě platné legislativy, zejména *zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje a zákona č. 129/2000 Sb., o krajích*. Dokument slouží k definování strategické rozvojové vize a cíle Jihočeského kraje pro období 2014-2020. Cíl se skládá z realizace pěti dílčích cílů na úrovni prioritních os. Osy jsou dále rozpracovány a obsahují konkrétní aktivity, kterými budou naplňovány dílčí cíle.

Program schvaluje zastupitelstvo kraje, dále zajišťuje jeho realizaci a v neposlední řadě provádí kontrolu jeho plnění. Za základní úkol krajů plynoucí ze zákona se považuje především péče o všestranný rozvoj vlastního území, kdy tam patří i kvalitní dopravní dostupnost. Při plném využití potenciálu kraje dojde k dlouhodobému a stabilnímu ekonomickému růstu. To přispěje ke snižování rozdílů nejen mezi regiony v rámci kraje, ale lepší pozici JčK mezi regiony ČR a EU (Jihočeský kraj, 2017).

Navržení budoucí rozvojové strategie kraje se považuje za nejdůležitější část programu rozvoje. Cílem je zvýšení konkurenceschopnosti kraje. Cíle jsou pro období 2014-2020 konkretizovány pěti prioritními osami. V této diplomové práci se autorka zajímá o dotační program Jihočeského kraje s ohledem na prioritní oblast „Dopravy

a mobilita, technická infrastruktura“. Program rozvoje JčK reaguje na ekonomické příležitosti i možnosti podpory ze strukturálních fondů EU.

Sčítání dopravy 2016

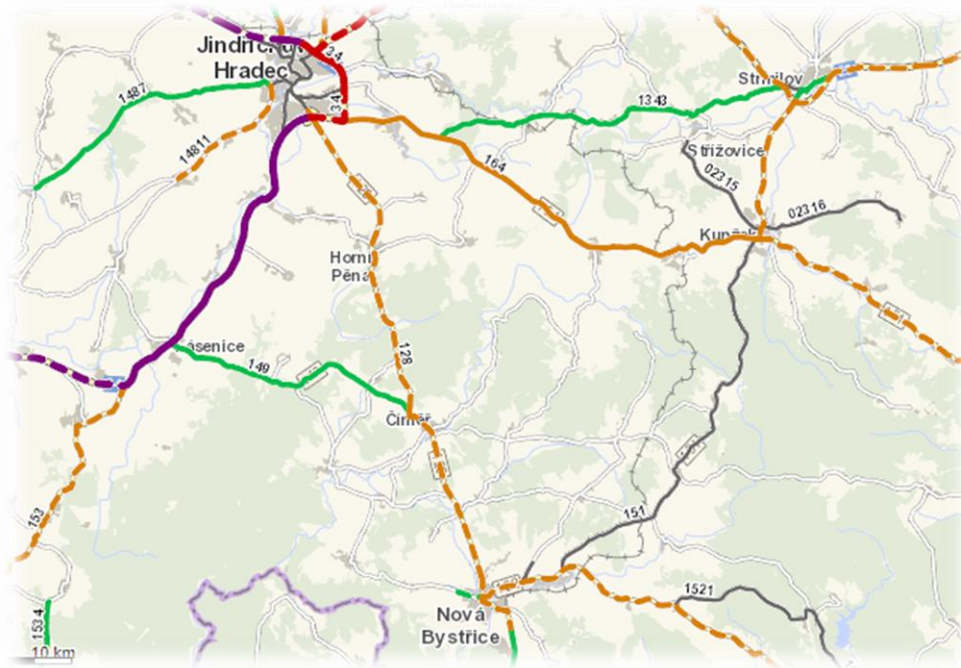
Za velice důležité k rozvoji dopravní infrastruktury a plánování v odvětví dopravy jsou považovány informace o intenzitách dopravy na dálniční i silniční síti ČR. Každých pět let se pro tyto potřeby provádí celostátní sčítání, které naposledy probíhalo v roce 2016 a zajišťuje ho Ředitelství silnic a dálnic. Intenzity jsou určovány dvojím způsobem, na dálnicích se určují pomocí automatických detektorů na daných stanovištích. U ostatních silnic vychází z výsledků ručního sčítání na určitých místech. Veškerá data se dále zpracovávají dle platné metodiky pro celostátní sčítání dopravy. Do výsledků dopravní intenzity jsou započítány všechny druhy vozidel (ŘSD ČR, Metodika celostátního sčítání dopravy, 2016).

Diplomová práce se zaměřením na analýzu dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury bude v rámci Jihočeského kraje zaměřena na okres Jindřichův Hradec, odkud autorka práce pochází. V okrese Jindřichův Hradec bylo zjištěno, že dostatečnou dostupnost sídel na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Jindřichova Hradce zajišťuje silniční síť. Prochází zde dvě silnice I. třídy, které se považují za hlavní komunikace, a to ve směru Jindřichův Hradec – Humpolec (silnice č. 34) a Jindřichův Hradec – České Budějovice, (silnice č. 23). Dále dvě silnice II. třídy, jedna vede směrem na město Telč a druhá pojí Jindřichův Hradec s Rakouskem, přes hraniční přechod Nová Bystřice. Ostatní okrajové městské části nebo okolí okresního města jsou napojeno šesti silnicemi III. třídy.

Komunikace II. třídy s největší intenzitou v okrese Jindřichův Hradec je silnice II/164 ve směru od Jindřichova Hradce na Kunžak, a to s intenzitou 4 605 vozidel za 24 hodin. Druhou nejvíce vytiženou komunikací II. třídy je silnice č.128, která pojí kraj Vysočina a Jihočeský kraj s Rakouskem. Jedná se o spojnici z města Pacov přes Černovice, Deštnou, Jindřichův Hradec, Novou Bystřici v délce 76,7 km. Silnice II/128 z Jindřichova Hradce ve směru na Novou Bystřici k hraničnímu přechodu s Rakouskem má dle sčítání z roku 2016 průměrnou intenzitu dopravy 2 734 vozidel denně. Tyto údaje byly zjištěny z Interaktivní mapy na stránkách scitani2016.rsd.cz. Na Obrázku 5 jsou tyto dvě trasy zobrazeny. Dle legendy výkresu je přerušovaný oranžový sčítací úsek

s intenzitou 1001-3000 vozidel/24 hodin a nepřerušovaný oranžový sčítací úsek s intenzitou 3001-5000 vozidel/24 hodin (ŘSD, Interaktivní mapa).

Obrázek 5: Intenzita dopravy na silnicích II. třídy z Jindřichova Hradce do Kunžaku a do Nové Bystřice



Zdroj: ŘSD, sčítání dopravy 2016

Součástí diplomové práce je projekt, který byl realizován z operačního programu ROP NUTS II Jihozápad v okrese Jindřichův Hradec na silnici III. třídy. Dle autorky práce je tento projekt velice významný a jednoznačně zde došlo k efektivnímu investování. Zmíněný projekt nese název „Místní komunikace Rodvínov“. Obec Rodvínov leží ve směru od Jindřichova Hradce na Pelhřimov po pravé straně od silnice I. třídy č. 34. Tento úsek je velice frekventovaný. Dle sčítání dopravy v roce 2016 na úseku Jindřichův Hradec – Rodvínov – Jarošov nad Nežárkou projede dle roční průměrné denní intenzity 10 344 vozů za 24 hodin. V průběhu dne od 6 do 18 hodin je roční průměrná intenzita 7 851 dopravních prostředků za den (ŘSD, 2016). Na této velice vytížené komunikaci se nacházejí dvě autobusové zastávky pro obyvatele vesnice Rodvínov, což představuje obrovské nebezpečí, především pro místní děti, které musí denně dojíždět do blízkého okresního města Jindřichův Hradec do škol, ale i pro další obyvatele, kteří využívají autobusovou dopravu.

Dle portálu Geografického informačního systému Ministerstva dopravy – Jednotná dopravní vektorová mapa, je umožněno využít aplikaci „Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu ve vybrané lokalitě“. V této aplikaci je možné určit časový interval, druh nehody nebo vybranou lokalitu. Zde došlo k zjištění, že se v tomto vybraném místě stalo několik dopravních nehod, z toho jedna byla srážka s chodcem, který byl usmrcen, a to v ranní hodině, kdy přecházel silnici č. 23 na již zmíněnou autobusovou zastávku.

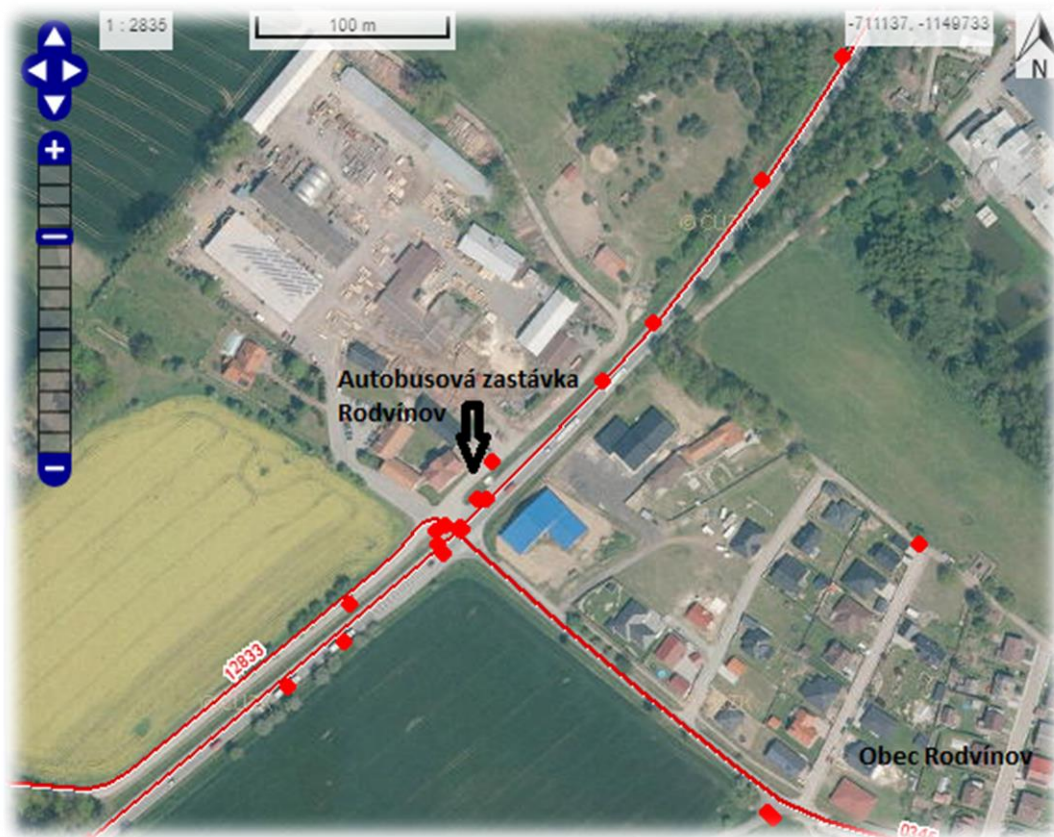
Dle článku na stránkách „jindrichohradecky.denik.cz“ došlo ke střetu chodce a osobního automobilu při přecházení frekventovaného hlavního tahu na autobusovou zastávku u Rodvínova v ranních hodinách. *„Prostor okolo odbočky z hlavní silnice na Rodvínov byl i v minulosti svědkem vážných dopravních nehod. Před několika lety zde po čelní srážce s autobusem zahynula i tříčlenná posádka expertů z Jaderné elektrárny Dukovany. Z obou stran je upravena rychlost na 70 km za hodinu, ale největší riziko vzniká tím, že musejí občané Rodvínova, který leží bokem, přecházet silnici na autobusovou zastávku, aby se dostali do J. Hradce“* Dle slov dopravního inženýra jindřichohradecké policie P. Kašpara zde nelze vyznačit přechod pro chodce, neboť se jedná o prostor mimo zastavěné území obce a jako doporučení sám navrhuje bezpečné řešení v přesunutí autobusové zastávky do intravilánu obce (Jindřichohradecký deník).

Obrázek 6 znázorňuje situaci, kde červené puntíky představují dopravní nehody. Na obrázku je znázorněné umístění autobusové zastávky, která je ve směru z Rodvínova do Jindřichova Hradce.

Obrázek 7 znázorňuje dle sčítání dopravy 2016 intenzitu dopravy na silnici č. 23 ve směru Jindřichův Hradec – Rodvínov, kde dle legendy je přerušovaná červená čára sčítací úsek s intenzitou 10 001 – 15 000 vozů za 24 hodin.

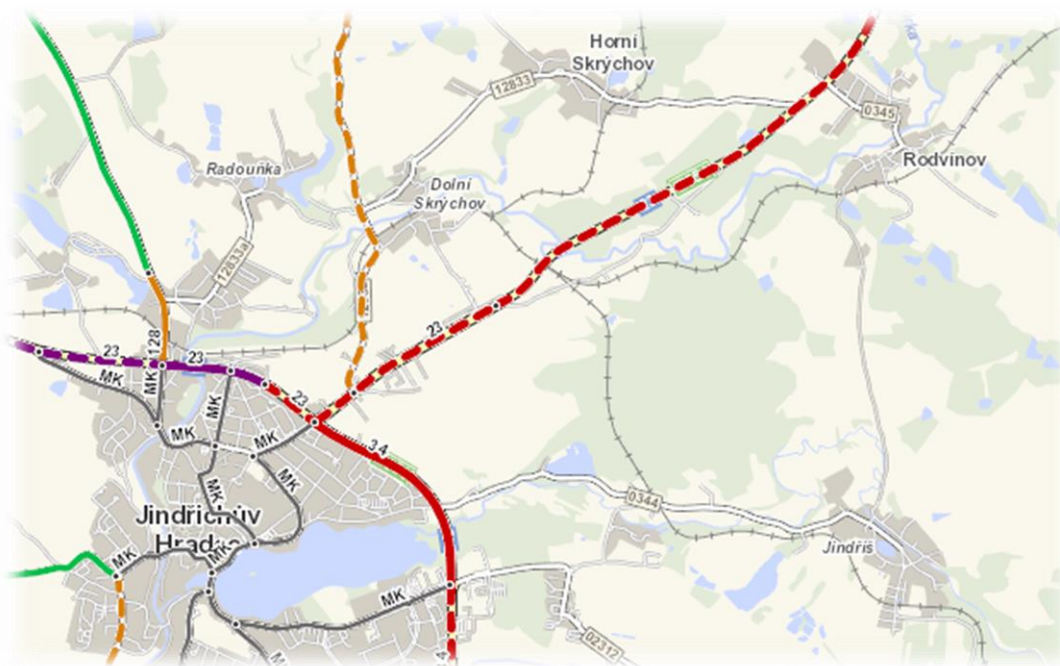
Více o uvedeném projektu je konkretizováno v kapitole 6.1, kde bude realizovaná akce detailněji popsána, a to především s důrazem na finanční investice.

Obrázek 6: Statistické vyhodnocení nehodovosti na křižovatce silnice č. 34 u obce Rodvínov



Zdroj: Maps.jdvm.cz, 2018

Obrázek 7: Intenzita dopravy na silnici I. třídy z Jindřichova Hradce do Rodvínova



Zdroj: ŘSD, sčítání dopravy 2016

S ohledem na neustálý nárůst intenzity dopravy je důvodné, aby rozvoj silniční sítě v jihočeském regionu byl v součinnosti s investory v oblasti dopravy, a to součinnost s rozvojem dálnic a silnic I. třídy, ale i významných místních komunikací s ohledem na systematické uspořádání silniční sítě.

Správa a údržba komunikací II. a III. tříd v Jihočeském kraji

Príspevková organizace Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, ve zkratce SÚS JčK, ve vlastnictví Jihočeského kraje zajišťuje správu a údržbu komunikací, a to včetně jejich součástí a příslušenství na silnicích II. a III. třídy v majetku Jihočeského kraje. Byla založena 1. července 2002 na základě zřizovací listiny Jihočeského kraje. Po uzavření smluvního vztahu s Ministerstvem dopravy ČR SÚS JčK zajišťuje údržbu i silnic I. třídy ležící na území Jihočeského kraje. Dohromady tedy spravuje silniční síť Jihočeského kraje v délce 6 203 km.

Hlavní činností organizace je evidence silnic, jejich součástí a příslušenství, kontroluje silnice a mostní objekty, zde poté provádí opravy závad vzniklých opotřebením nebo poškozením. Celoročně se stará o odstranění závad ve sjízdnosti vozovek. V rámci své činnosti provádí Správa a údržba Jihočeského kraje investiční činnosti na silnicích ve vlastnictví kraje do určitého finančního objemu, jde o akce do cca 20 mil. Kč (SÚS JčK, 2018).

3.2 Dotační agentury v Jihočeském kraji

Při specifikaci pojmu „dotační podmínky“ pro tuto práci bylo uvedeno, že se práce bude soustředit i na agentury, které se specializují na získání dotačních prostředků, aby byl ucelený přehled agentur, na které se subjekty mohou v případě potřeby obrátit. Z pohledu České republiky existuje velké množství ziskových i neziskových agentur, které se těmito službami zabývají. V rámci Jihočeského kraje je známo hned několik poradenských agentur zprostředkovávající dotace pro kraje, města i obce. Za pomoci spolupráce s Krajským úřadem Jihočeského kraje a serveru Firmy.cz byly zjištěny agentury na území Jihočeského kraje, které budou následně vypsány dle měst, ve kterých působí.

České Budějovice

RERA a.s.

Regionální rozvojová agentura jižních Čech, která působí na trhu od roku 1999, a to na principu partnerství jednotlivých regionálních subjektů působících v jižních Čechách. Jejím cílem je podpora hospodářského, sociálního a kulturního rozvoje Jihočeského kraje. Je regionálním centrem mezinárodní spolupráce a má významnou roli při přípravě i realizaci projektů, které jsou podporované ze zdrojů Evropské unie nebo národních zdrojů ČR. Firma disponuje týmem odborných pracovníků, ti se zaměřují na získání dotačních prostředků, administraci a řízení projektů, tvorbu strategických plánů, zpracování studií proveditelnosti, podporu podnikání, koncepcí rozvoje venkovských oblastí a ochranu životního prostředí. RERA disponuje bohatými zkušenostmi, výsledky i výbornými referencemi. Firma je orientovaná na výsledky a kvalitu, aby byl zákazník spokojen. Sídlo firmy je v ulici Boženy Němcové 49/3 v Českých Budějovicích (Rera.cz, 2015).

GARANTA CZ a.s.

Řadu let nabízí obcím, podnikatelům, neziskovým organizacím a dalším subjektům komplexní služby v oblasti dotačního managementu. Mimo jiné poskytují zpracování podnikatelských záměrů, finančních analýz, studií proveditelnosti a mnoho dalších dokumentů. Od roku 2005, kdy působí v Jihočeském kraji, získala na nejrůznější projekty dotace ve výši téměř dvou miliard korun. Za své zásady a cíle si kladou kvalitu a bezchybnost, vysokou úspěšnost projektových žádostí a spokojenost zákazníka, která

povede k dlouhodobé spolupráci. Mezi dotační tituly, kterými se v aktuálním období zabývají, jsou OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, OP Zaměstnanost, OP Životního prostředí, Integrovaný regionální operační program a Program rozvoje venkova. Kromě dotací z fondů EU se zabývá i získáváním dotací z národních zdrojů, a to z Ministerstva zemědělství ČR, pro místní rozvoj ČR, průmyslu a obchodu ČR, školství a mládeže ČR a ze zdrojů Jihočeského kraje. GARANTA CZ a.s. sídlí v ulici Kněžská 365/22 v Českých Budějovicích (Garanta-cz.eu, 2018).

GRANTYPO s.r.o.

Komplexní informace, zákaznický přístup, nejvyšší kvalita a sofistikovaný systém řízení služeb, to jsou společné znaky charakterizující společnost GRANTYPO s.r.o. Za základ úspěchu považují kvalitní zkušenosti svých zaměstnanců. Firma poskytuje dotační poradenství, které spočívá v identifikaci potřeb a auditu dotačních možností, monitoringu dotačních příležitostí, zpracování žádostí o dotace, podporu při zajištění povinných a nepovinných příloh k žádosti, a nakonec zpracování studií proveditelnosti. Společnost sídlí U Černé věže 304/9 v Českých Budějovicích (Grantypo.cz, 2018).

KP projekt s.r.o.

Firma působící na trhu už 15 let a má za sebou přes 900 projektových žádostí, dále více než sto analytických a koncepčních prací. K jejich klientům patří obce, podnikatelé i školy. U dotačních titulů ví, jaké projektové mechanismy fungují a které žádosti mohou v jednotlivých titulech uspět. Projektoví manažeři mají několikaleté zkušenosti v oblasti grantového poradenství a tvorby strategických dokumentů. Na webových stránkách mají přístupný katalog dotačních programů, kde si stačí zvolit kdo je žadatelem a pro jakou oblast dotaci vyhledává, po vyplnění se zobrazí aktuální výzvy se základními informacemi, i jaká je výše poskytované dotace v % nebo Kč. Firmu lze nalézt na adrese Riegrova 1756/51 v Českých Budějovicích (Kpprojekt.cz, 2018).

G-PROJECT, s.r.o.

Své zákazníky oslovuje sloganem „Provedeme Vás labyrintem evropských fondů“. Klíčovými činnostmi je tvorba žádostí o dotace, řízení projektů a dohled nad udržitelností projektu. Na trhu působí od roku 2003 a realizovala již více jak 400 úspěšných projektů za více jak 4 miliardy korun pro klienty z řad obcí,

neziskových organizací i podnikatelů. Firma uvádí ve své výhodě možnost zaplatit za jejich služby pouze v případě, když je žádost o dotaci úspěšná, naopak pokud dotaci pro své klienty nezíská, neplatí jí za to nic. Společnost se může pyšnit několika oceněními, mezi které patří titul Odpovědná firma roku Jihočeského kraje 2010. Klientům zajišťuje kompletní dotační management, od vypracování žádosti o dotace, přes řízení projektu až do proplacení dotace a nadále bude zajišťovat udržitelnost projektu. Firmu je možné navštívit na Radniční 133/1 v Českých Budějovicích (G-project.cz, 2018).

ECS Eurofinance s.r.o.

Již z názvu vyplývá, že společnosti pomáhá svým klientům získávat zdroje z evropských fondů. Nejprve začínala u oblasti na vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů, později ale rozšířila své portfolio služeb i na poradenství v oboru veřejných zakázek. Firma byla původně založena v roce 2007 jako dceřiná společnost Everestu a fungovala jako samostatná divize. Regionálně firma působí na celém území České republiky, služby poskytuje soukromým i veřejným sférám, malým, středním i velkým firmám, obcím, krajům, měst, ministerstvům i školám či nemocnicím. Společnost sídlí na adrese Čechova 727/52 v Českých Budějovicích (Ecs-eurofinance.cz, 2013).

Písek

Cyrrus Advisory, a.s.

Společnost se považuje za jedničku na trhu v oblasti dotací. Svým klientům nabízí komplexní i profesionální poradenství spojené s problematikou dotací. Při výběru jednotlivých dotačních programů poskytuje poradenství přímo ministerstvům. Specializuje se na zpracování projektových záměrů financovaných prostřednictvím fondů EU. Zkušenosti mají i v oblasti u národních a mezinárodních projektů a obrátě se pohybuje i v krajských dotacích. Tato společnost má více poboček po celé České republice, v rámci Jihočeského kraje sídlí pouze na Pražské 483 v Písku (Dotacni.info, 2018).

Tábor

Regio projekt s. r. o.

Na základě zkušeností s poradenstvím pro malé a střední podniky v Jihočeské hospodářské komoře byla společnost založena v roce 2005. Věnuje se projektovému poradenství, zprostředkování dotací a rozvoji tábořského regionu. Jedná se o regionální

společnost s cílem pomáhat subjektům při realizaci rozvojových záměrů. Sídlo společnosti je na Pražské 223 v Táboře (Regioprojekt.cz, 2005).

Jindřichův Hradec

PL Projekt s.r.o.

Zpracování analýzy investičních záměrů a žádosti o dotace pro obce na kanalizace, místní komunikace i odpady a pro podnikatele v oblasti zemědělství, lesnictví a cestovního ruchu. Takto se prezentuje společnost PL Projekt s.r.o. Dále poskytuje ekonomické poradenství a studie proveditelnosti, v neposlední řadě pořádá i školení v oblasti projektového řízení (Plprojekt.cz, 2017).

Český Krumlov

LEGRO CONSULT s.r.o.

V Českém Krumlově jde o jedinou firmu, která se zabývá kompletním poradenstvím v čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů Evropské unie, kam patří dotační audit, zpracování záměru, vypracování žádosti i následná administrace projektu. Na trhu působí od roku 2005 jako poradenská firma s důrazem na projektový management. Firmu je možné vyhledat na adrese Rooseveltova 37 v Českém Krumlově (Legroconsult.cz, 2018).

Z výše uvedeného seznamu lze konstatovat, že v každém větším městě na území Jihočeského kraje lze nalézt minimálně jednu firmu zabývající se poradenstvím a poskytováním služeb v oblasti dotací, na které se mohou obrátit jakékoliv subjekty, od ministerstva, obce, města, kraje až po podnikatele. Všechny zmíněné firmy poskytují stejné služby, které se týkají vypracování záměru projektu, zpracování žádosti, veškeré administrace až po ukončení projektu a jeho udržitelnost. Největší výběr je v Českých Budějovicích. Krajský úřad Jihočeského kraje spolupracuje se třemi, mezi které patří KP projekt s.r.o., G-PROJECT s.r.o. a zřídka i se společností RERA a.s.

4 Analýza zdrojů do dopravní infrastruktury se zaměřením na dotační podmínky

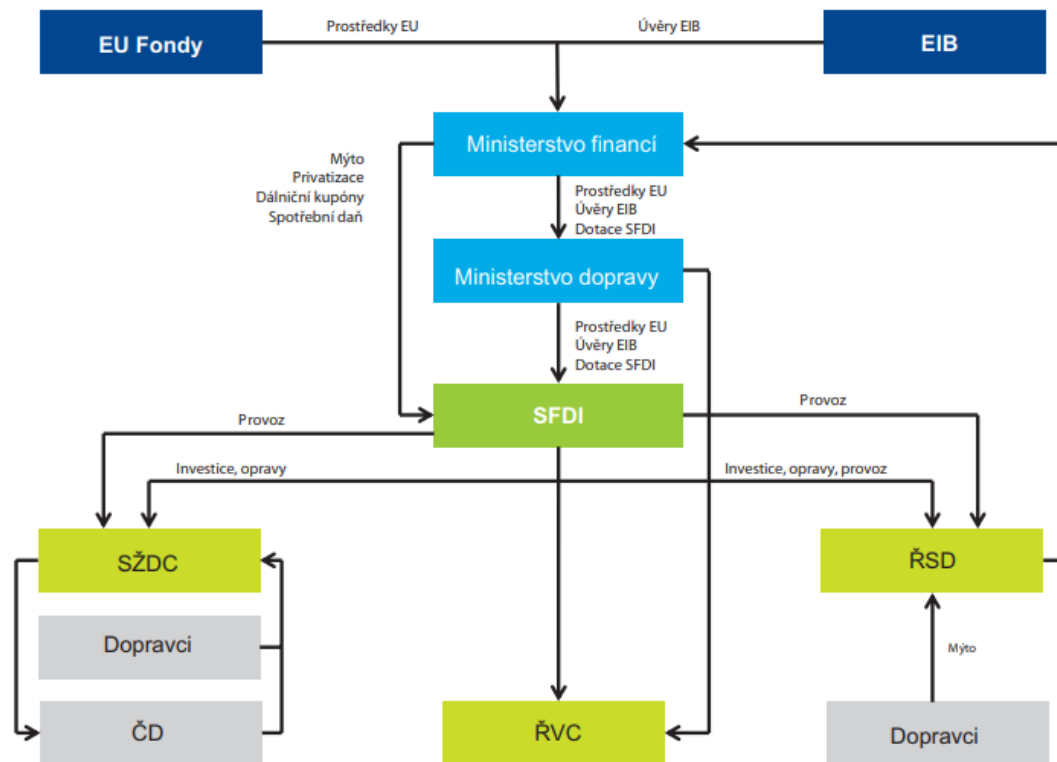
Zdroje financování dopravní infrastruktury v České republice

Financování dopravní infrastruktury v ČR je z hlediska potřebného objemu finančních prostředků velmi náročné. V České republice je výstavba, údržba a modernizace dopravní infrastruktury finančně zajišťována z více zdrojů. Mezi odpovědné subjekty patří Ministerstvo financí, které je hlavním poskytovatelem národních a nadnárodních zdrojů. K subjektům odpovědným za koordinovaný rozvoj, výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury v ČR patří Ministerstvo dopravy, dále Státní fond dopravní infrastruktury jako subjekt, který odpovídá za výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních cest a vnitrozemských vodních cest.

Do národních zdrojů patří daňové příjmy, což představuje silniční daň a spotřební daň z minerálních olejů, příjmy z privatizace, mýtné, časové poplatky a dotace na krytí schodku rozpočtu SFDI. Do nadnárodních zdrojů se řadí příjmy úvěrů Evropské investiční banky (EIB), prostředky ze zdrojů EU, což představují vybrané operační programy. Tyto příjmy jsou následně převedeny do rozpočtu Ministerstva dopravy. Pro financování dopravy jsou ze zdrojů EU prioritní dva operační programy. První je samostatně nazvaný Operační program Doprava, ze kterého jsou financovány především dálnice a silnice I. tříd a investice do železnic. Druhý operační program se jmenuje Integrovaný regionální operační program, ten je důležitý především pro financování silnic II. a III. tříd ve vlastnictví krajů.

Na Obrázku 8 lze vidět vzájemné vztahy, provázanost a peněžní toky jednotlivých zdrojů financování a subjektů veřejného sektoru, které jsou odpovědné za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury. Správcem státního rozpočtu je Ministerstvo financí, to poskytuje národní a nadnárodní zdroje. Příjmem Ministerstva dopravy jsou vybrané prostředky poskytnuté Ministerstvem financí. MD tyto příjmy převádí do rozpočtu SFDI. Státní fond dopravní infrastruktury přerozděluje prostředky z národních a nadnárodních zdrojů jednotlivým subjektům odpovědným za realizaci aktivit v rámci výstavby, modernizace, rozvoje, opravy a údržby dopravní infrastruktury. Těmito příjemci jsou Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství vodních cest (Deloitte, 2012).

Obrázek 8: Vzájemné vztahy, provázanost a peněžní toky jednotlivých zdrojů financování a subjektů veřejného sektoru v oblasti dopravní infrastruktury



Zdroj: Deloitte Česká republika, 2012

V silniční dopravě dochází ke složitějšímu členění ohledně vlastnictví. Příspěvková organizace Ministerstva dopravy Ředitelství silnic a dálnic má na starosti dálnice a silnice I. třídy. Silnice II. a III. tříd vlastní kraje ČR, na jejichž území se silnice nacházejí. Vlastníci místních komunikací jsou obce. Vlastníci komunikací žádají prostřednictvím fondů založených státem, krajem nebo Evropskou unií o finance na rekonstrukci, modernizaci, výstavbu a rozvoj dopravní infrastruktury. Ovšem tyto subjekty hradí jen určitou část z celkové ceny projektu. Vždy je nutné podílet se pomocí vlastního příspěvku vlastníka komunikace ze svých zdrojů ve stanovené výši. Z převážné většiny jde o částku 15 % celkové ceny stavby.

V této kapitole budou uvedeny subjekty, které působí v oblasti financování silniční dopravy a dílčí částí bude zaměření na financování silniční sítě v rámci Jihočeského kraje, a to z pohledu financování silnic II. a III. třídy.

4.1 Financování ze státního rozpočtu

Státní rozpočet byl definován a podrobně rozepsán v kapitole 2.1.6 této diplomové práce. Státní rozpočet se definuje jako „plán hospodaření“ České republiky. Jde o přehled očekávaných příjmů a výdajů. Do výdajové strany rozpočtu se zahrnují především důchody a jiné sociální dávky pro občany ČR, převody místních a krajských rozpočtů, platy státních zaměstnanců, výdaje na investice, výdaje na obsluhu státního dluhu, ale i odvody do rozpočtu Evropské unie. V Tabulce 6 je rozdělení výdajů ze státního rozpočtu v mld. Kč dle ministerstev v období od roku 2007 do roku 2017. Pro ukázkou bylo vybráno 6 ministerstev, do kterých se rozděluje největší podíl. Zbylá jsou zahrnuta v řádku „Ostatní“.

Tabulka 6: Výdaje ze státního rozpočtu dle ministerstev v mld. Kč

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ministerstvo práce a sociálních věcí	476,3	484,6	496,7	509,1	525,2	533,3	544,2	560,5
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	124,3	138,9	138,2	138,4	137,3	135,9	142,4	156,5
Ministerstvo vnitra	59,5	53,8	53,5	54,6	53,7	55,1	59,1	63,4
Ministerstvo zemědělství	52,8	47,8	51,1	52,3	52,2	53,8	51,2	51,9
Ministerstvo dopravy	63,7	47,3	39,2	34,7	43,9	35,7	47,8	55,1
Ministerstvo obrany	50,8	45,7	42,9	41,5	42,0	43,8	47,8	52,5
Ostatní	329,4	337,4	330,8	342,5	357,3	439,7	327,3	339,9
Celkem výdaje SR	1156,8	1155,5	1152,4	1173,1	1211,6	1297,3	1219,8	1279,8

Zdroj: Monitor.statnipokladna.cz, vlastní zpracování

Z přehledu je patrné, že největší výdaje ze SR jsou jednoznačně výdaje na sociální věci a zaměstnanost. S ohledem na výdaje celkové tvoří tyto výdaje téměř polovinu všech výdajů do daných odvětví. Výdaje do dopravy představují procentuálně rozmezí 3-5 % z celkového státního rozpočtu. Z toho lze usoudit, že z takto vysokých výdajů do zbylých odvětví nemohou být investice na financování dopravy vyšší, což může být příčinou podfinancování dopravní infrastruktury. Tyto údaje vyplývají z Tabulky 7, kde jsou v mld. Kč vyjádřeny příjmy Ministerstva dopravy.

Tabulka 7: Výše příjmů pro MD v mld. Kč s procentuálním vyjádřením z celkového SR

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Výše příjmů MD	63,7	47,3	39,2	34,7	43,9	35,7	47,8	55,1
Celkové výdaje SR	1156,8	1155,5	1152,4	1173,1	1211,6	1297,3	1219,8	1279,8
Procentuální vyjádření	5,5 %	4,1 %	3,4 %	2,9 %	3,6 %	2,8 %	3,9 %	4,3 %

Zdroj: Monitor.statnipokladna.cz, vlastní zpracování

Před zřízením Státního fondu dopravní infrastruktury se státní rozpočet považoval za hlavní zdroj financování dopravní infrastruktury. V dnešní době je financování ze státního rozpočtu do oblasti dopravní infrastruktury používáno jen jako doplňkový zdroj pro některé úpravy dopravní infrastruktury, jež nejsou hrazeny ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

4.2 Financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Pro čerpání finančních prostředků ze SFDI jsou jasně nastavená pravidla, která se musí pro úspěšné získání peněz dodržovat. Pravidla uvádí SFDI na svých webových stránkách v sekci „Pravidla, metodiky a ceníky“. Všichni žadatelé se řídí dle všeobecné metodiky, která bude následně v diplomové práci zpracovaná pro snazší přehled k získání peněžních zdrojů.

Zásady pro použití finančních prostředků SFDI

K financování dopravní infrastruktury z příjmů SFDI lze použít finanční prostředky pouze při dodržení zásad, mezi něž patří účelovost, efektivnost a hospodárnost, evidence a kontrola použitých peněžních prostředků, závaznost schváleného rozpočtu SFDI a poskytování prostředků na základě smlouvy.

Účelovost použití zdrojů SFDI

Z rozpočtu SFDI v souladu s jeho účelem je možné hradit investiční a neinvestiční výdaje plynoucí ze Zákona. Investiční výdaje jsou finanční prostředky určené k úhradě výstavby, rekonstrukce nebo modernizace dopravní infrastruktury, k účelu průzkumných či projektových prací, studijních nebo expertních činností v oblasti dopravní infrastruktury, pro opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy a plynulosti dopravy, k úhradě koncesionářům a na náklady související s provozem a vybavením dopravní infrastruktury.

Neinvestiční výdaje jsou specifikovány jako výdaje na opravu, údržbu nebo správu všech druhů dopravní infrastruktury, průzkumných, projektových nebo studijních činností v oblasti oprav dopravní infrastruktury a na náklady související s opravami nebo provozem strojů a zařízení nezbytných pro výstavbu ve všech oblastech dopravní infrastruktury.

Financování SFDI provádí pouze při splnění následujících podmínek:

- akce je v souladu s účelem SFDI,
- v roce, kdy se finanční prostředky poskytují a financování se realizuje, musí být akce zahrnuta do rozpočtu SFDI,
- mezi příjemcem a SFDI je uzavřena Smlouva,
- u akcí spolufinancovaných z fondů EU musí být vydán dokument osvědčující schválené financování projektu z fondů EU a uzavře se tzv. Rámcová smlouva.

Základní pravidla pro poskytování příspěvku z rozpočtu SFDI:

- příspěvky se poskytují na akce, které jsou v souladu s účelem SFDI,
- neexistuje právní nárok na přiznání příspěvku,
- na ukončené akce se již příspěvek neposkytuje,
- pomocí příspěvku lze financovat pouze uznatelné náklady akce, které jsou vymezeny v příslušných pravidlech pro poskytování subvence,
- příjemce je povinen příspěvek vést v průkazném účetnictví,
- příjemce souhlasí se zveřejněním svého jména, sídla, záměru akce a výši poskytnutého příspěvku,
- akce bude provedena v souladu s předloženými doklady k žádosti o příspěvek,
- musí se postupovat s platnou legislativou upravující zadávání veřejných zakázek,
- příjemci je udělena povinnost zřídit si bankovní účet dle pokynů SFDI,
- ze strany SFDI podléhá uvolněný prostředek kontrole,
- v případě spoluúčasti musí být zaručena schopnost spolufinancovat akci tak, aby bylo kryto 100 % plánovaných nákladů společně s poskytnutým příspěvkem ze SFDI,
- příjemce je vázán po dobu 5 let po ukončení akce k vlastnictví a nepřevede nabytý nebo zhodnocený majetek do vlastnictví třetích subjektů.

Žádosti o příspěvek evidují a kontrolují na SFDI, vyhodnocuje je hodnotitelská komise dle stanovených kritérií a výsledky vyhodnocení jsou dále předloženy k projednání a schválení Výboru SFDI. V případě schválení příspěvku vydá SFDI pro žadatele „Rozhodnutí o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI“, dále jen „Rozhodnutí“. V Rozhodnutí bude uvedena maximální výše schváleného příspěvku, taktéž maximální procentuální podíl schváleného příspěvku na financování projektu a podklady, které je žadatel povinen předložit SFDI pro uzavření Smlouvy. K těmto podkladům patří:

- kopie dokladu dokazující zřízení zvláštního účtu,
- originální čestné prohlášení statutárního orgánu příjemce o tom, že příjemce nebude uplatňovat odpočet DPH pro náklady financované ze SFDI,
- originální čestné prohlášení statutárního orgánu příjemce o oprávněnosti uzavřít jeho jménem Smlouvu,
- kopie smlouvy na realizaci projektu uzavřené s vítězným zhotovitelem včetně rozpočtu akce,
- originální čestné prohlášení příjemce o provedeném výběru zhotovitele v souladu s platnou právní úpravou pro zadávání veřejných zakázek.

S příjemcem je uzavřena Smlouva na základě doložených dokladů. Ve smlouvě je specifikována výše poskytovaného příspěvku a procentuální podíl. SFDI poskytuje příspěvky do výše maximálně 85 % z akce, tedy z 15 % a více procent se podílí žadatel. Po uzavření Smlouvy jsou finanční zdroje uvolňovány na základě žádosti příjemce. Uvolňování prostředků ze SFDI pro příjemce se provádí většinou formou zúčtovatelných záloh. V případě nevyčerpaných poskytnutých finančních prostředků příjemci, je příjemce povinen takové finanční prostředky vrátit SFDI.

Poskytování finančních prostředků SFDI je možné výhradně na základě Smlouvy, která se uzavírá s příjemcem na rozpočtový rok. Aby mohla být smlouva uzavřena, příjemce si je povinen zřídit zvláštní účet v České národní bance na základě pokynů SFDI. Samotná Smlouva obsahuje práva a povinnosti smluvních stran, aby byl naplněn účel SFDI. Do obsahu smlouvy patří:

- označení smluvních stran,
- specifikace účelu, pro který se poskytují finanční prostředky,
- určení výše poskytovaných finančních prostředků,

- podmínky, dle kterých se poskytují finanční zdroje,
- označení zvláštního účtu, kam budou prostředky poskytovány,
- povinnosti příjemce při nakládání s peněžními zdroji,
- úprava ročního zúčtování poskytnutých zdrojů,
- úprava výkonu kontroly použitých prostředků,
- sankce při porušení povinností,
- ručení kraje za závazek příjemce k povinné finanční účasti na akcích spolufinancovaných ze SFDI tam, kde příjemcem je krajem zřízená organizace správy a údržby silnic,
- podpisové vzory odpovědných osob příjemce.

Další povinností příjemce je užívat poskytnuté prostředky v souladu s daným účelem, a to co nejehospodárněji a konat opatření zajišťující efektivnost i účelnost při nakládání s penězi. Mezi následující povinnosti patří čerpání pouze ve výši odpovídající skutečným výdajům určených k plnění účelu uvedeném ve Smlouvě, dodržování platné právní úpravy, nelze zpětně proplácet již uhrazené faktury, povinnost vést průkaznou účetní evidenci, z příspěvků se nehradí poplatky za vedení bankovních účtů a bankovních služeb, v případě, je-li příjemce plátcem DPH, pak nehradí z poskytnutých prostředků DPH. K 31.12. má příjemce povinnost zúčtovat finanční prostředky, které mu byly v daném rozpočtovém roce poskytnuty, a to dle metodického postupu vydaného SFDI. Nevyčerpané uvolněné prostředky vrátí příjemce SFDI do konce kalendářního roku, ve kterém mu byly poskytnuty.

Povinností příjemce je po ukončení jmenovité akce předložit SFDI tzv. Závěrečné vyhodnocení akce, dle kterého SFDI přešetří užití poskytnutých zdrojů.

V další části jsou analyzovány příjmy a výdaje SFDI v období od roku 2010 do roku 2017. Následně byl osloven Krajský úřad Jihočeského kraje, který byl ochotný spolupracovat a pro tuto diplomovou práci poskytl přehled čerpání ze SFDI pro Jihočeský kraj v roce 2017.

Příjmy SFDI

Rolí SFDI je odpovědnost za financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, vnitrozemských vodních cest a železničních dopravních

cest. Od roku 2000 je financování zajišťováno právě prostřednictvím SFDI, proto dochází k převodu dotace ze státního rozpočtu do rozpočtu SFDI.

Peněžní prostředky na účely financování dopravní infrastruktury přijímá SFDI z různých zdrojů, aby je pak dále mohl přerozdělovat organizačním složkám státu, státním příspěvkovým organizacím nebo organizacím, co hospodaří s majetkem státu mající podobu dopravní infrastruktury.

Pro tuto práci budou příjmy rozděleny do 3 základních skupin, kterými jsou národní zdroje, cizí zdroje a ostatní disponibilní zdroje. Graf 1 zobrazuje skutečné příjmy SFDI v mld. Kč v období let 2007-2015. Tyto údaje byly zjištěny na webových stránkách data.ioda.cz v sekci Informace pro dopravní analýzy. Na základě zjištěných dat byl vytvořen graf níže. Pro detailnější přehled bude pouze vypsáno, z čeho se skládají skutečné příjmy z národních zdrojů, z cizích zdrojů a z ostatních disponibilních zdrojů.

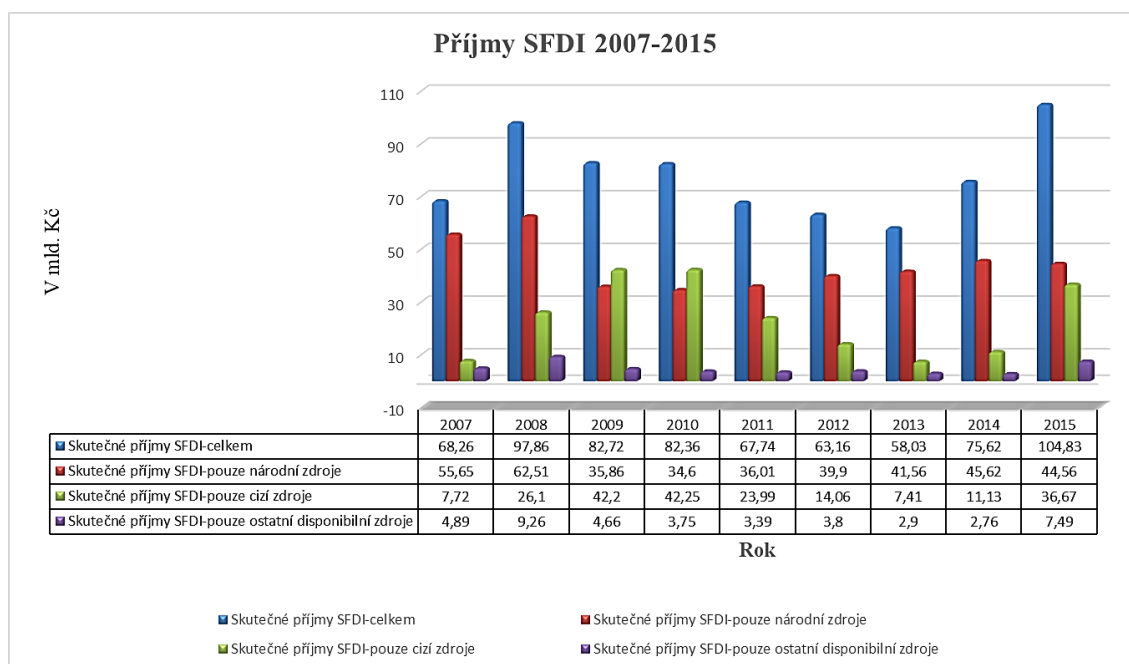
Skutečné příjmy z národních zdrojů v sobě zahrnují příjmy z výnosů ze silniční daně, z podílu z výnosů ze spotřební daně, z prodeje dálničních kupónů, z mýtného, z dotací ze státního rozpočtu na krytí deficitu, z účelových dotací ze státního rozpočtu, z výnosů z privatizace majetku a dividend a z nedaňových příjmů, kterými je pronájem. K upřesnění je třeba dodat, že od 1.1.2007 bylo na základě Zákona o pozemních komunikacích zavedeno na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla mýtné, a to pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun. K 1.1.2008 došlo k rozšíření mýtného i na vybraných úsecích silnic I. třídy. Od roku 2010 vznikla povinnost platit elektronické mýtné na všechna vozidla přesahující celkovou hmotnost 3,5 tuny. Dle informací ze serveru www.elektronickemytne.cz je hlavním úkolem mýtného a dálničních kupónů vytvořit jeden ze zdrojů financování dopravní infrastruktury. Po zavedení mýtného do provozu v roce 2007 byl podíl mýta na příjmech SFDI 9 %, na konci roku 2013 se tento podíl dostal na 16,5 % (Elektronické mýtné, 2014).

Skutečné příjmy z cizích zdrojů v sobě zahrnují dotace z evropských fondů v rámci Operačního programu Doprava, který je jednoznačně nejvýznamnějším cizím zdrojem. Dalšími příjmy jsou ostatní fondy EU, úvěry EIB, státní dluhopisy, úroky a ostatní nedaňové příjmy.

Za ostatní disponibilní zdroje jsou považovány vrácené peníze z předchozích let, jelikož zůstatky příjmů fondu převádějí na konci každého kalendářního roku

do kalendářního roku následujícího. Také zahrnují splátky návratných výpomocí. (Data.ioda.cz, 2018).

Graf 1: Příjmy SFDI 2007-2015



Zdroj: data.ioda.cz, vlastní zpracování, 2018

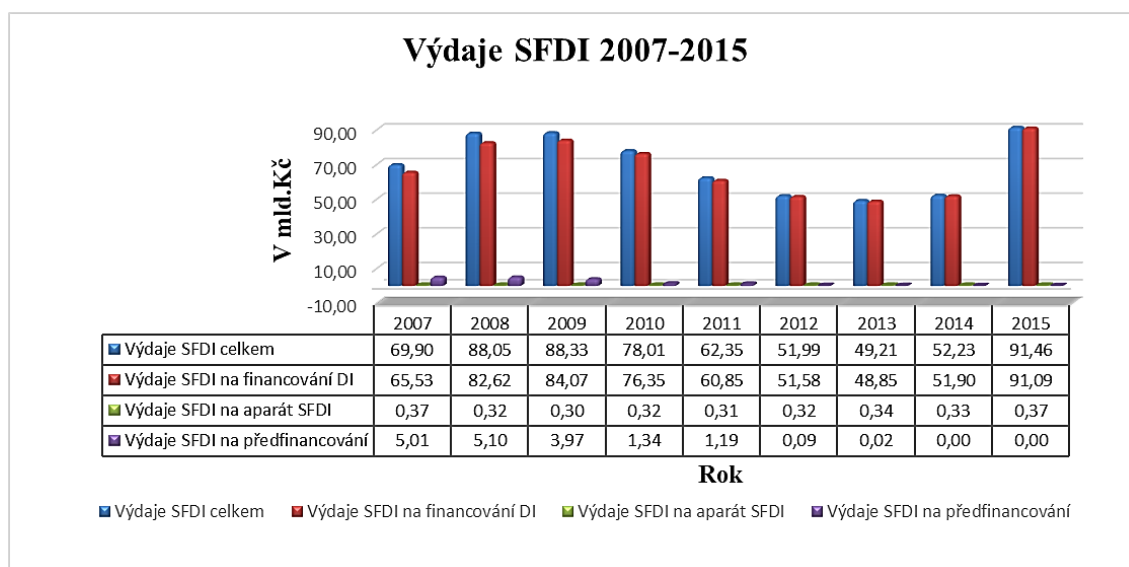
Výdaje SFDI

Na základě výdajů SFDI je každý rok sestaven rozpočet SFDI, který projednává Výbor SFDI, Dozorčí rada SFDI, vláda ČR a schvaluje ho Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky pro příslušný rozpočtový rok. Součástí rozpočtu SFDI je jmenovitý seznam projektů financovaných ze SFDI vč. rozpočtových částek a termínů realizace akcí.

Výdaje jsou vymezeny na financování výstavby, opravy a údržby silnic, dálnic, vodních cest a železnic, poskytování příspěvků na výstavbu silnic, dálnic a cyklistických stezek, financování nákladů na zavedení a provozování mýtného, úhradu dluhových služeb a náklady na svou činnost.

Podle databáze www.data.ioda.cz jsou výdaje SFDI rozděleny do 3 okruhů. Největším a podstatným okruhem je financování dopravní infrastruktury. Druhý okruh ukazuje náklady na samotný chod tohoto orgánu, tedy aparát SFDI. Okruh třetí představuje předfinancování. Z následujícího grafu lze vidět, že objem peněz v druhém a třetím okruhu je na rozdíl od okruhu I. zanedbatelný.

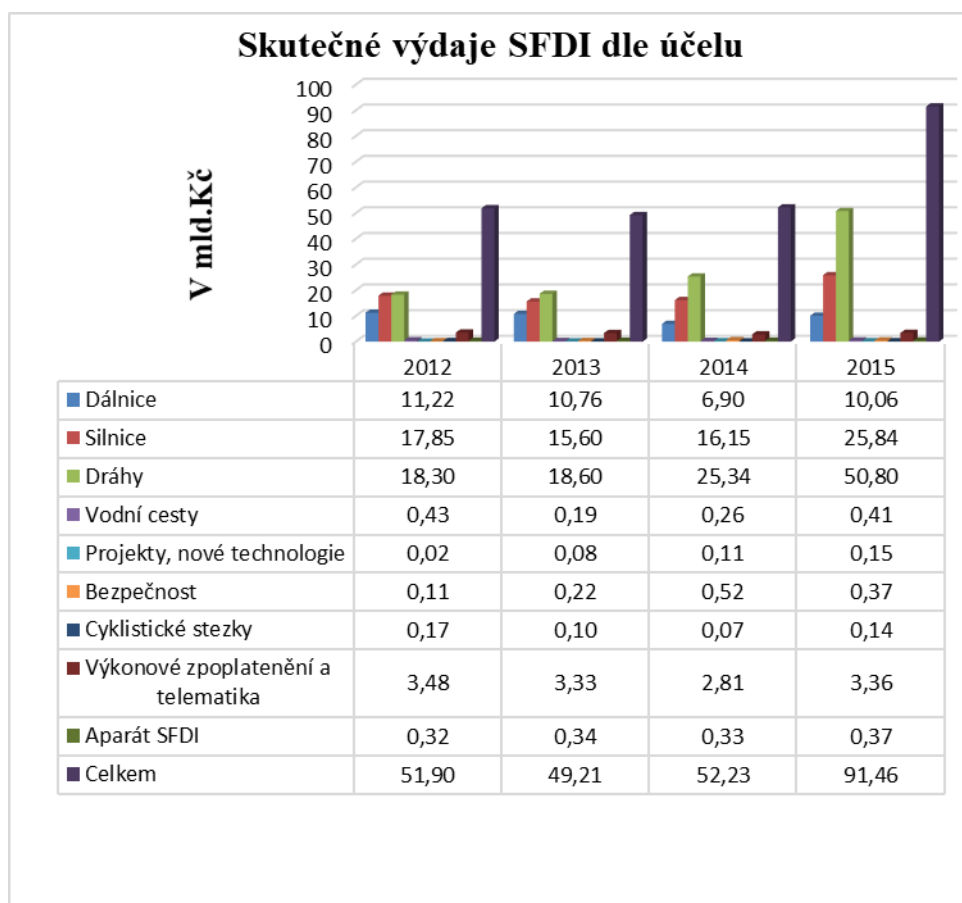
Graf 2: Výdaje SFDI 2007-2015 v mld. Kč



Zdroj: data.ioda.cz, vlastní zpracování, 2018

Pro lepší přehled bude následovat graf, který bude rozdělen na skutečné výdaje podle účelu, a to v období let 2012-2015.

Graf 3: Skutečné výdaje SFDI dle účelu v mld. Kč

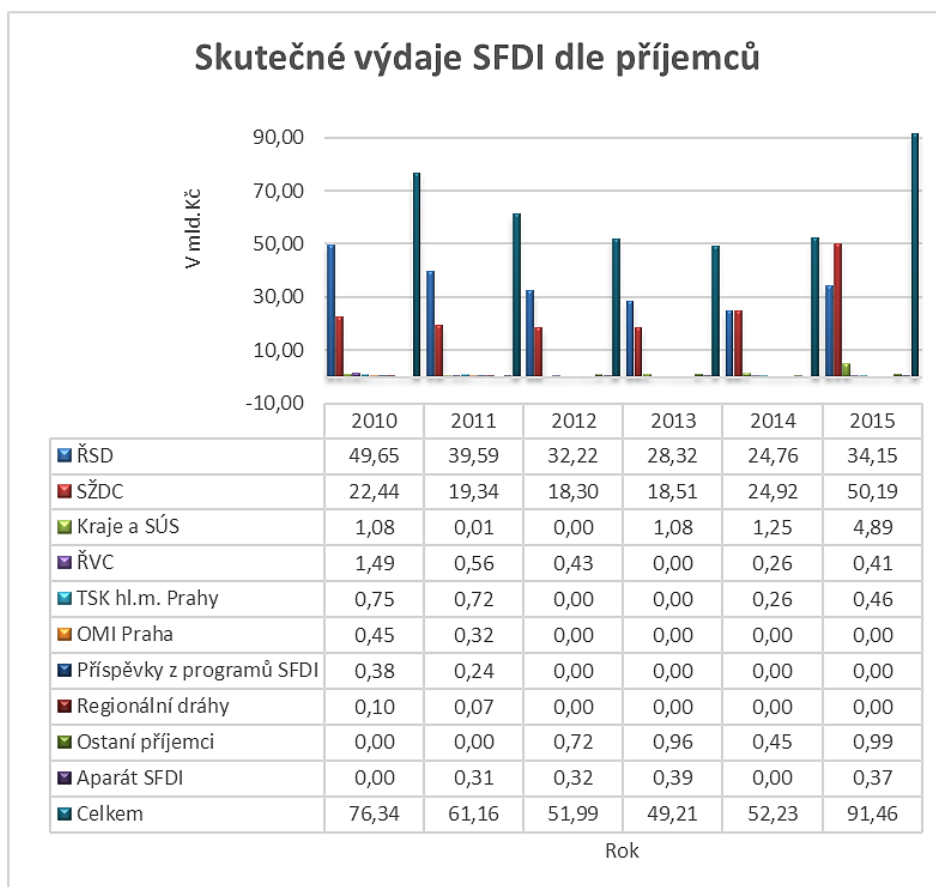


Zdroj: data.ioda.cz, vlastní zpracování, 2018

Z Grafu 3 je patrné, že největší výdaje SFDI jsou vynakládány na dráhy a následně na silnice. Třetí největší výdajovou položkou jsou investice do dálnic. V určitých letech lze vidět „skokovité“ změny, kdy v roce 2014 bylo do silnic vynaloženo o téměř 10 miliard korun méně, než tomu bylo oproti roku 2015. Jednoznačně největší rozdíl lze spatřit v roce 2015 u výdajů do drah, kde jde o minimálně dvakrát větší výdaje, než bylo zvykem. Konstantní výdaje si drží Aparát SFDI, který se každoročně pohybuje u výdajů ve výši 320 až 340 milionů korun.

Graf 4 znázorňuje skutečné výdaje SFDI rozdělené dle příjemců v období let 2010 až 2015. K porozumění grafu je třeba doplnit, že finance čerpaly následující organizace – Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty, Ředitelství vodních cest, krajské Správy a údržby silnic vč. krajů, Technická správa komunikací hlavního města Prahy, odbor městského investora – hlavní město Praha, provozovatelé regionálních tratí, kam patří např. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. Další organizace, které mají na starost např. zvyšování bezpečnosti dopravy nebo cyklistické stezky.

Graf 4: Skutečné výdaje SFDI dle příjemců v letech 2010-2015 v mld. Kč



Zdroj: data.ioda.cz, vlastní zpracování, 2018

4.2.1 Financování dopravní infrastruktury v JčK ze SFDI

„Výše finančních prostředků alokovaných v rámci Programu pro financování silnic II. a III. tříd z rozpočtu SFDI pro rok 2017 bylo 2,869 mld. Kč s tím, že podíl připadající na jednotlivé kraje a Prahu bude odpovídat procentuálnímu podílu délky silnic II. a III. tříd v rámci ČR.“ (Průcha, 2017).

Podíl celkového příspěvku Jihočeského kraje (Jihočeský kraj a Správa a údržba silnic Jihočeského kraje) v roce 2017 představuje 11,18 % z celkové částky Programu pro financování silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů v roce 2017 z rozpočtu SFDI, což představuje 320,860 mil. Kč vč. DPH. Podíl poskytnuté dotace na neinvestiční výdaje (Jihočeský kraj) je ve výši 225,86 mil. Kč vč. DPH a podíl poskytnuté dotace na investiční výdaje (SÚS JčK) je ve výši 95 mil. Kč vč. DPH.

V průběhu roku 2017 došlo k úpravě rozdělení schválené dotace ze SFDI mezi JčK a SÚS JčK (přesun 34 mil. Kč ze SÚS JčK na JčK) a navýšení schválené dotace SFDI ve výši 27,43 mil. Kč ve prospěch JčK. Pro Jihočeský kraj tak byla uvolněna dotace v celkové výši 287,290 mil. Kč. Jihočeský kraj se pak podílí spoluúčastí ve výši 15 % z celkových výdajů na akce JčK (minimální celkové náklady na akci při 100 % čerpání jsou 337,988 mil. Kč)¹. Tabulka 8 uvádí souhrnný přehled čerpání finančních prostředků ze SFDI v roce 2017.

Aby bylo naplněno čerpání poskytnutých finančních prostředků, podal Jihočeský kraj žádost (výběr akcí) v celkové hodnotě po výběrovém řízení ve výši 346, 202 mil. Kč. Po odečtení „výzisků“² tímto JčK naplnil podmínky poskytnutí dotace v plné výši. Konkrétní rozpis akcí realizovaných Jihočeským krajem za minulý rok je jako Příloha 1 této práce. Další Příloha 2 je přehled finančních zdrojů získaných od SFDI pro SÚS JčK taktéž v roce 2017, včetně rozpisu akcí, které byly za tyto finance zrealizované.

¹ Povinné spolufinancování ve výši 15 % není nutné prokazovat v případě, kdy by Jihočeský kraj prokázal k datu zúčtování přijaté dotace (leden 2018), že v roce 2017 financoval z vlastních zdrojů investiční a neinvestiční výdaje na silnicích II. a III. třídy minimálně ve výši odpovídající ročnímu průměru vynaložených finančních prostředků v letech 2014–2018. V tomto případě by pak schválené akce byly ze strany SFDI financovány do výše 100 %.

² Výzisk je majetek (materiál nebo finanční prostředky získané prodejem tohoto materiálu) získaný při realizaci akce. Hodnota výzisku musí být v souladu s „Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI“ odvedena na účet u ČNB určený výhradně pro prostředky poskytované z rozpočtu SFDI (kdy v průběhu realizace akce lze tyto finanční prostředky opětovně použít při financování zbývajících akcí), případně v souladu s „Metodickým pokynem k zúčtování“ vrácena na účet SFDI. Výši výzisků je nutné zohlednit při závěrečném vyúčtování akce (výzisk „snižuje“ hodnotu akce při výpočtu poměru financování, maximálně možný poměr financování 85:15 nelze překročit).

Tabulka 8: Souhrnný přehled čerpání jihočeského kraje – SFDI 2017 v mil. Kč

Akce	Dodavatel	Částka dle smlouvy s DPH	Uhrazeno	Výzisky
České Budějovice	EUROVIA CS, a.s.	58,071	100 %	1,126
Český Krumlov	Metrostav a.s.	40,658	100 %	0,276
Jindřichův Hradec	Metrostav a.s.	38,051	100 %	0,566
Písek	STRABAG a.s.	40,367	100 %	0,325
Prachatice	STRABAG a.s.	31,367	100 %	1,166
Strakonice	ZNAKON a.s.	38,608	100 %	0,040
Tábor	COLAS a.s.	31,145	100 %	0,001
Celkem SFDI 2017 – 1. část		278,498	100 %	3,504
České Budějovice a Strakonice	ZNAKON a.s.	7,594	100 %	0,002
Jindřichův Hradec a Tábor	COLAS a.s.	6,472	33 %	0
Celkem SFDI 2017 – 2. část		14,066	69 %	0,002
České Budějovice	STRABAG a.s.	20,340	82 %	0,851
Český Krumlov	STRABAG a.s.	17,960	80 %	0,065
Písek	STRABAG a.s.	6,246	100 %	0
Strakonice	STRABAG a.s.	9,088	39 %	0,000
Celkem SFDI 2017 – 3. část		53,636	76 %	0,916
Celkem SFDI 2017		346,202	95 %	4,422

Zdroj: Krajský úřad, Jihočeský kraj, 2017, vlastní zpracování

Tabulka 9: Celkové dotace SFDI pro Jihočeský kraj v roce 2017 v mil. Kč

Celkem dotace ze SFDI	287,290
Spoluúčast JčK – min. 15 % z celkové částky dotace	50,698
Min. celkové výdaje při zachování 100 % čerpání dotace SFDI	337,988
Celkem akce JčK na základě smluv	346,202
- hrazeno z prostředků SFDI	287,290
- hrazeno z rozpočtu JčK	54,489
- výzisky	4,422
Celkem vyplaceno na základě faktur	329,064
- z prostředků SFDI	275,945
- z rozpočtu JčK	53,119
- výzisky	4,422
Z celkové částky dotace SFDI zbývá vyplatit	11,344
Nevyplaceno z důvodu nerealizovatelnosti s ohledem na klimatické podmínky	17,138

Zdroj: Krajský úřad, Jihočeský kraj, 2017, vlastní zpracování

Z Tabulky 8 a 9 vyplývá, že Jihočeský kraj v roce 2017 měl naplánované akce v hodnotě celkem 346,202 mil. Kč na základě smluv s dodavateli. Hodnota výzkisů, který snižuje celkovou výši rozhodnou při výpočtu poměru spolufinancování, je 4,422 mil. Kč. Z prostředků SFDI mělo být hrazeno 287,290 mil. Kč, což představuje 84,06 % a 54,489 mil. Kč z rozpočtu Jihočeského kraje, tedy 15,94 %. Z důvodů špatných klimatických podmínek nebylo možné dokončit realizaci akcí ve výši 17,138 mil. Kč. Z tohoto důvodu bylo požádáno o přesun nedočerpaných finančních prostředků SFDI do r. 2018 ve výši 11,344 mil. Kč (podíl JčK ve výši 5,786 mil. Kč byl součástí meziroční převoditelnosti). Žádosti bylo vyhověno a akce byly dokončeny v 1. pololetí 2018.

Pro přehled o čerpání prostředků ze SFDI pro Jihočeský kraj i Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje byla získána data od roku 2015, která jsou zobrazena v následujících tabulkách.

Tabulka 10 zobrazuje čerpání prostředků SFDI Jihočeským krajem na opravy komunikací II. a III. třídy v letech 2015 až 2018. Jelikož rok 2018 je stále aktuální, jde o částky předpokládané, nikoliv skutečné. Z tabulky je patrné, že finanční prostředky ze SFDI jsou každoročně podobně vysoké, s výjimkou roku 2018, kde jsou zdroje o téměř 50 mil. Kč nižší. Podíl Jihočeského kraje byl různorodý a je způsoben zvolenou variantou prokazování spoluúčasti. V roce 2015, kdy byla zvolena varianta prokázání spoluúčasti financování akcí v roce 2015 ve výši ročního průměru vynaložených vlastních zdrojů z let 2012-2014, představoval podíl JčK pouhých 4,530 mil. Kč, tj. cca 2 % z celkových vynaložených prostředků. V následujících letech již tvoří více jak 15 % z celkových zdrojů pro Jihočeský kraj.

Tabulka 10: Přehled čerpání ze SFDI Jihočeským krajem v letech 2015-2018 v mil. Kč

Rok	Jihočeský kraj (opravy komunikací II. a III. třídy)		
	Celkem	Z toho	
		SFDI	JčK
2015	273,070	268,540	4,530
2016	317,588	240,874	76,714
2017	329,064	275,945	53,119
2017 (převod do r. 2018)	17,131	11,344	5,786
2018	229,052	183,118	45,934
Celkem	1 165,905	979,822	186,083

Zdroj: Krajský úřad Jihočeského kraje, 2018

Tabulka 11 udává data o financování Správy a údržby silnic Jihočeského kraje pomocí prostředků SFDI. V letech 2015 a 2017 jde o naprosto identické částky. Pro rok 2018 jsou předpokládány největší výdaje od roku 2015, a to i s dvojnásobným podílem SÚS JčK, než byly v předchozích letech.

Tabulka 11: Přehled čerpání ze SFDI organizací SÚS JčK v letech 2015-2018 v mil. Kč

Rok	Správa a údržba silnic (mosty, propustky, opravy silnic)		
	Celkem	Z toho	
		SFDI	SÚS JčK
2015	262,387	244,296	18,090
2016	116,613	95,000	21,613
2017	262,387	244,296	18,090
2018	286,436	244,696	41,740
Celkem	927,824	828,289	99,535

Zdroj: Krajský úřad Jihočeského kraje, 2018

V období 2015 až 2018 byly na území Jihočeského kraje realizovány formou spolufinancování z rozpočtu SFDI akce v celkové hodnotě 2 093,730 mil. Kč. Jednalo se o akce na komunikacích II. a III. třídy, mostech, propustcích atd. na území JčK (investičních i neinvestičních). Celkem Jihočeský kraj obdržel ze SFDI 1 808,111 mil. Kč, spoluúčast JčK (reps. SÚS JčK) představovala vlastní finanční prostředky ve výši 285,618 mil. Kč.

4.3 Financování z fondů Evropské unie

Na úrovni Evropské unie je důležitým zdrojem pro financování dopravy Operační program Doprava. Jedná se o nástroj, který umožňuje České republice, ale i ostatním státům EU, čerpat peníze z fondů EU na velké dopravní akce. Od roku 2014 je aktuálně spuštěn nový Operační program Doprava 2014-2020.

Jak vyplývá z prioritních os, pomocí OP Doprava se můžou financovat pouze velké projekty, které se týkají sítí TEN-T, dálnic a silnic I. tříd. Pro oblast financování v oblasti silnic II. a III. třídy je významnějším zdrojem financí tzv. Integrovaný regionální operační program. Ten se týká především výstavby určitých úseků silnic, rekonstrukce či modernizace. Za cíl IROPu v oblasti dopravy je zlepšit kvalitu silnic nižších tříd a zjednodušit propojení se sítí TEN-T. Operační program Doprava bude v této práci jen zmíněn jako jeden ze zdrojů financování dopravní infrastruktury, ovšem nebudou zde

rozebrány jeho dotační podmínky, jelikož se práce zaměřuje na investice do regionálních silnic II. a III. třídy v Jihočeském kraji.

4.3.1 Operační program Doprava 2014-2020

Operační program Doprava je finanční nástroj pro čerpání zdrojů z fondů EU zaměřený pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Nástroj OPD1 byl realizován již v období 2007-2013 a nyní běží období 2014-2020 (OPD2), které svým zaměřením navazuje na OPD 2007-2013 ovšem s rozdílem jiné struktury. Řídícím orgánem OPD je Ministerstvo dopravy ČR.

Hlavní tematický cíl OPD je podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách, kdy jde zejména o dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T, zlepšení po stránce kvality a funkčnosti, odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře a podporu udržitelné mobility s důrazem na města. Specifické cíle jsou stanoveny dle prioritních os, které jsou v programovém období 2014-2020 tři a doplněné čtvrtou, zaměřenou na technickou pomoc. Tyto čtyři prioritní osy rozdělují program na logické celky, jež jsou dále konkretizovány prostřednictvím specifických cílů vymezujících, jaké typy projektů mohou být podpořeny v rámci příslušné osy.

Z hlediska objemu finančních prostředků na Českou republiku připadá podíl z EU ve výši 4,56 mld. EUR, což představuje cca 123 miliard korun českých. Celková alokace OPD2 je 5,364 mld. EUR. Operační program Doprava je financován ze dvou evropských zdrojů:

- Fond soudržnosti (FS)
- Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR)

Operační program Doprava pro období 2014-2020 je z hlediska objemu finančních prostředků největším operačním programem v České republice, stejně jako tomu bylo v předchozím období u OP Doprava 2007-2013.

Následující Tabulka 12 zachycuje jednotlivé prioritní osy a fondy, které jsou financovány a procentuální vyjádření celkové alokace, která na ně připadá.

Tabulka 12: Prioritní osy OPD 2014-2020

Prioritní osa	Název prioritní osy	Finanční prostředky v mld. Euroch	Finanční prostředky v mld. Kč	Procentuální vyjádření celkové alokace v %	Fond
1	Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	2,33	63,00	51,18 %	FS
2	Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	1,32	33,84	27,49 %	FS
3	Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	0,91	24,36	19,79 %	EFRR
4	Technická pomoc	0,07	1,90	1,54 %	FS
Celkem		4,63	123,1	100 %	

Zdroj: Web.opd.cz, vlastní zpracování

Výdaje OPD na jednotlivé typy dopravní infrastruktury jsou vyčísleny na základě výročních zpráv SFDI v následující tabulce. Je patrné, že nejvíce výdajů bylo využito na pozemní komunikace, až na výjimku v roce 2013, kde více výdajů čerpaly železnice. Výdaje na vodní cesty jsou malé, v roce 2012 téměř nulové oproti výdajům na pozemní komunikace a železnice.

Tabulka 13: Přehled výdajů OPD dle druhu infrastruktury v mld. Kč

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pozemní komunikace	14,90	14,07	5,94	3,36	4,00	7,41
Železnice	8,84	5,71	4,10	3,72	6,55	28,66
Vodní cesty	1,02	0,09	0,00	0,00	0,00	0,01
Celkem	24,76	19,87	10,05	7,08	10,55	36,32

Zdroj: Výroční zprávy SFDI 2010-2015, vlastní zpracování

4.3.2 Integrovaný regionální operační program

Z Evropského fondu pro regionální rozvoj je spolufinancovaný Integrovaný regionální operační program, který řídí Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Částečně navazuje na sedm regionálních operačních programů a na Integrovaný operační program z období 2007-2013. Program se zaměřuje na řešení problémů v oblastech infrastruktury pro veřejnou správu, veřejných služeb a územního rozvoje, dále zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech.

IROP se člení na pět prioritních os, a to PO 1 Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony, PO 2 Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů, PO 3 Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí, PO 4 Komunitně vedený místní rozvoj, PO 5 Technická pomoc.

Pro získání finančních prostředků z IROPu, se musí kraj, jako oprávněný žadatel, zapojit do tzv. výzvy, která se týká oblasti dopravy, silnice. Dalšími žadateli mohou být organizace zřizované krajem (např. SÚS JČK) mající vykonávající vlastnická práva a povinnosti k silnicím II. a III. třídy.

Kromě krajů a organizací zřizovaných nebo zakládaných kraji mohou o dotaci v PO 1 žádat obce a dobrovolné svazky obcí, provozovatelé drah a drážní dopravy, dopravci ve veřejné linkové dopravě, Ministerstvo dopravy ČR, subjekty, které zajišťují dopravní obslužnost, Generální ředitelství hasičského záchranného sboru ČR, Hasičské záchranné sbory krajů, obce zřizující jednotky požární ochrany, jednotky sboru dobrovolných hasičů, Policejní prezidium ČR, Krajská ředitelství Policie ČR, kraje jako zřizovatelé zdravotnické záchranné služby krajů s výjimkou hlavního města Prahy, organizační složky státu a jimi zřizované organizace zajišťující vzdělávání složek IZS a státní organizace, která zřizuje jednotku hasičského záchranného sboru podniku s územní působností (Dotační.info, 2018).

Pro uskutečnění projektu musí žadatel zajistit předfinancování akce z vlastních zdrojů. Po dokončení akce je příjemce příspěvku povinen dokladovat naplnění všech ukazatelů uvedených v projektové žádosti. U IROPu dochází k proplacení částky dotace zpravidla po ukončení projektu.

Prioritní osa 1 zabývající se infrastrukturou má 3 specifické cíle (1.1; 1.2; 1.3), které budou rozepsány v následující Tabulce 13. Z nabídky těchto dotačních možností mohou čerpat kraje. Obce a města mohou čerpat pouze ze Specifického cíle 1.2, stejně tak jako podnikatelé.

Tabulka 14: Specifické cíle prioritní osy 1 z IROPu

Specifický cíl 1.1 Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T	
Alokace	945 mil. EUR
Územní zaměření podpory	Území celé ČR mimo hlavního města Prahy
Typy projektů	<ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce, modernizace, nebo výstavba vybraných úseků silnic II. tříd, výstavba vybraných úseků silnic III. tříd, • budování obchvatů sídel, • technické zhodnocení a výstavba mostů, • výstavba okružních křižovatek plnících funkci silnic vyšší třídy na vybrané regionální silniční síti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T, • doplňkově je podporovaná výstavba protihlukových zdí a bariér, veřejného osvětlení, senzory a aktivní prvky ITS pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
Specifická kritéria přijatelnosti	<ul style="list-style-type: none"> • projekt bude v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020, • žadatel má zajištěné národní zdroje financování, • projekt přispěje k eliminaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí.
Specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelnosti forem dopravy	
Alokace	473 mil. EUR
Územní zaměření podpory	Území celé ČR mimo hlavního města Prahy
Typy projektů	<ul style="list-style-type: none"> • výstavba, modernizace přestupních terminálů, • zavedení, rekonstrukce inteligentních dopravní systémů, • zvyšování bezpečnosti dopravy, • nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel, • výstavba, modernizace cyklostezek.
Specifická kritéria přijatelnosti	<ul style="list-style-type: none"> • projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020,

	<ul style="list-style-type: none"> • pro obce platí povinnost doložení např. Plán udržitelné městské mobility, a to u obcí s více jak 50 tis. obyvatel • obce s méně než 50 tis. obyvateli dokládá Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility • projekt eliminuje negativní vlivy dopravy na životní prostředí • vozidla, která se nakupují pro veřejnou dopravu, musí být upravená pro přepravu osob se sníženou schopností pohyblivosti a orientace, zároveň splňují Euro 6, • projekt přispívá ke zvýšení bezpečnosti.
--	---

Specifický cíl 1.3 Zvýšení připravenosti k řešení a řízení rizika katastrof	
Alokace	151 mil. EUR
Územní zaměření podpory	Exponovaná území, která jsou vyjádřena v příloze Programového dokumentu
Typy projektů	<ul style="list-style-type: none"> • stavební úpravy či vybudování stanic základní složky IZS, • posílení vybavení základních složek IZS technikou a věcnými prostředky, • modernizace vzdělávacích a výcvikových středisek pro základní složky IZS, např. vybudování simulátorů, trenažerů pro výuku činností složek ISZ.
Specifická kritéria přijatelnosti	<ul style="list-style-type: none"> • projekt je v souladu s Konceptí ochrany obyvatelstva do 2020, • projekt je v souladu se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, • projekt je v souladu s dokumentem „Zajištění odolnosti a vybavenosti základních složek IZS.

Zdroj: Strukturální-fondy.cz, vlastní zpracování, 2018

Aktuálně v silniční oblasti běží tři výzvy. První je **Výzva č. 70 Vybrané úseky silnic II. a III. třídy – II**, která patří do prioritní osy 1, tedy konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony se specifickým cílem Zvýšení regionální mobility prostřednictvím

modernizace a rozvoje sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T. Pro tuto výzvu je z Evropského fondu pro regionální rozvoj připraveno 10,4 mld. Kč a ze státního rozpočtu maximálně 611 mil. Kč. Z předmětu podpory jsou vyloučeny opravy silnic II. a III. tříd. Na jeden projekt není omezena maximální výše celkových způsobilých výdajů, ale je stanovena minimální výše na jeden projekt, a to 5 mil. Kč. Žádosti o podporu mohou příjemci podávat v elektronické podobě v aplikaci MS2014+ do 21. prosince 2018.

Druhá Výzva č. 42 Vybrané úseky silnic II. a III. třídy – integrované projekty ITI. Integrované územní investice (ITI) představují nástroj k zajištění udržitelného městského rozvoje, ale pouze s realizací v největších metropolitních oblastech, což jsou největší města v ČR – Praha, Brno, Plzeň a také v aglomeracích s vysokou mírou koncentrace obyvatel, v České republice se jedná o Hradecko, Pardubicko, Ústecko a Chomutovsko. Podpora směřuje na modernizace, rekonstrukce a výstavby vybraných úseků silnic II. a III. tříd, které navazují na Transevropskou dopravní síť. Z Evropského fondu je připraveno cca 3,9 mld. Kč a skoro 300 milionů korun ze státního rozpočtu. Ukončení příjmu žádostí je naplánované na 31. 12. 2019.

Poslední otevřenou výzvou v oblasti silnic je **Výzva č. 40 Vybrané úseky silnic II. a III. tříd – integrované projekty IPRÚ.** V programové období 2014-2020 představují Integrované plány rozvoje území (IPRÚ) nástroj pro zajištění udržitelného městského rozvoje realizovaný v Českých Budějovicích, Jihlavě, Liberci, Karlových Varech, Zlíně a Mladé Boleslavi. V této výzvě je podpora věnována projektům zaměřeným na rekonstrukci nebo výstavbu vybraných úseků silnic II. a III. třídy, jenž plní funkce silnic vyšší třídy. Ze státního rozpočtu je na výzvu poskytnuto 49 mil. Kč, z Evropského fondu pro regionální rozvoj je vyčleněno 840 mil. Kč. Příjem žádosti bude ukončen 31. 12. 2019 a realizace projektů musí být ukončena nejpozději do 30. 6. 2023, nebo do data uvedeného ve výzvě nositele IPRÚ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018).

S ohledem na dotační podmínky investic je u každého specifického cíle konkretizovaná procentuální výše podílů z cizích zdrojů, a to z Evropských fondů regionálního rozvoje a státního rozpočtu, ale také zdroje příjemce. Každý projekt musí být v souladu s mírou podpory uvedenou u jednotlivých nařízeních upravující veřejnou podporu a zároveň respektovat maximální míru spolufinancování ze strukturálních fondů,

to je 85 %, při dodržení Pravidel financování. Podrobná míra spolufinancování z IROPu dle specifického cíle je rozebrána v Tabulce 14 dle typu příjemce.

Tabulka 15: Míra financování způsobilých výdajů projektů u jednotlivých aktivit specifických cílů PO1 IROP podle typu příjemce

Aktivita	Cizí zdroje		Zdroje příjemce
	Evropský fond regionálního rozvoje	Státní rozpočet	
Specifický cíl 1.1 Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T			
Rekonstrukce, modernizace, výstavba silnice	Kraje a jimi zřizované organizace 85 %	Kraje a jimi zřizované organizace 5 %	Kraje a jimi zřizované organizace 10 %
Specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelnosti forem dopravy			
Bezpečnost	OSS a jejich příspěvkové organizace, Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace 85 %	OSS a jejich příspěvkové organizace 15 % Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace 5 %	OSS a jejich příspěvkové organizace 0 % Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace 10 %
Nízkoemisní vozidla			
Telematika			
Cyklodoprava			
Specifický cíl 1.3 Zvýšení připravenosti k řešení a řízení rizik a katastrof			
Zajištění adekvátní odolnosti s důrazem na přizpůsobení se změnám klimatu a novým rizikům	OSS a jejich příspěvkové organizace, Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace 85 %	OSS a jejich příspěvkové organizace 15 % Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace 5 %	OSS a jejich příspěvkové organizace 0 % Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace 10 %
Posílení vybavení základních složek IZS technikou			
Modernizace vzdělávacích a výcvikových středisek pro základní složky IZS			

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, vlastní zpracování, 2018

4.4 Dotační program Jihočeského kraje

Celým názvem „Dotační program Jihočeského kraje na podporu oprav a rekonstrukcí místních komunikací“. Jde o program, který má charakter investiční i neinvestiční. Skládá se ze dvou opatření. První opatření na Podporu oprav místních komunikací s neinvestičním charakterem. Opatření 2 je Podpora rekonstrukce místních komunikací, zde se jedná o program investiční. Usnesením Zastupitelstva Jihočeského kraje č. 392/2017/ZK-9 ze dne 2. listopadu 2017 bylo v rámci schválené struktury Dotačních programů Jihočeského kraje pro 2018 vyčleněno 30 mil. Kč na podporu oprav a rekonstrukcí místních komunikací. Podpora obcí k zajištění oprav a rekonstrukcí dopravní infrastruktury s cílem zlepšení jejich dopravně technického stavu je prioritou tohoto programu.

Za cíl má program zkvalitnění dopravní infrastruktury obcí při respektování ochrany životního prostředí a vytvoření bezpečnějších podmínek pro účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích.

Z programu nelze podpořit výstavby místních komunikací ani projekty na místních komunikacích IV. třídy, kam se řadí samostatné chodníky, stezky pro cyklisty i pěší, podchody, schody, lávky apod.

Podmínky, které musí předkládané projekty splňovat, jsou následující. Žadatel může podat maximálně jednu žádost na jednu místní komunikaci. V případě předložení více žádostí, se žádosti řadí do hodnocení v pořadí dle data přijetí elektronické verze. Vyřazeny budou žádosti nad limit. Projekt musí naplňovat cíle a priority dotačního programu a musí být již připraven k realizaci, což znamená, že má např. schválenou potřebnou dokumentaci. Poslední všeobecnou podmínkou je zajištění vlastního spolufinancování.

Program vymezuje oprávněné žadatele, kterými jsou obce s počtem obyvatel nepřesahujícím 3000 obyvatel. Žadatel musí být vlastníkem dopravní infrastruktury, která má být předmětem dotace. Žadatel musí být přímo odpovědný za přípravu a řízení projektu a dokáže prokázat schopnost a způsobilost nejen projekt realizovat, ale především do budoucna udržovat.

Jak již bylo zmíněno, Jihočeský kraj poskytl celkovou částku 30 mil. Kč do dvou Opatření. Tabulka 15 ukazuje, jaká byla celková alokace do každého Opatření, kolik

je možné maximálně z dotace dostat a jaká je minimální požadovaná spoluúčast žadatele v procentuálním vyjádření.

Tabulka 16: Pravidla pro financování od Jihočeského kraje

Číslo opatření	Opatření	Celková alokace v mil. Kč	Minimální až maximální výše dotace v tis. Kč	Min.spoluúčast žadatele v %
1	Podpora oprav místních komunikací	15	100 – 1 000	50
2	Podpora rekonstrukce místních komunikací	15	100 – 1 000	50

Zdroj: Dotační program Jihočeského kraje, vlastní zpracování, 2017

Z tohoto Dotačního programu jsou poskytnuté dotace zásadně nepřevoditelné do dalšího kalendářního roku a musí být vyčerpány v roce aktuálním. Realizované projekty musí být dokončeny nejpozději do 30. 10. 2018.

Komplexní údaje o projektu, které musí žádost obsahovat, jsou název, umístění, cíl zdůvodnění, způsob realizace, činnosti, výše dotace, harmonogram realizace, udržitelnost projektu, výsledky a dopady.

Žádost o dotaci musí být předložena na formuláři elektronické žádosti o podporu v programu 602XML Filler, kdy po dokončení ji žadatel uloží do Informačního systému Jihočeského kraje. Následuje tisk a doručení podepsané žádosti žadatelem na Krajský úřad, a to buď osobně, nebo zasláním poštou. Při odesílání elektronické formy dojde k vygenerování dvanáctimístného kódu, tzv. PID, který musí být vytištěn i na obálce pro doručení papírové formy. V případě, že se budou kódy lišit, dojde automaticky k vyřazení celé žádosti. Formulář pro vyplnění včetně příloh je vždy dostupný na webových stránkách Jihočeského kraje od spuštění dotačního programu.

Vyplněná žádost pomocí elektronického formuláře není zdaleka poslední věcí, kterou musí žadatel odeslat a doložit. K žádosti jsou dále požadovány dokumentace, kterými jsou:

- doložení dokladu o existenci bankovního účtu uvedeného v žádosti,
- podrobný položkový rozpočet akce,

- vyhotovení projektové dokumentace od stavebního úřadu ve stupni stavební povolení nebo ohlášení stavby, z dokumentace musí být patrná délka opraveného úseku místní komunikace v metrech,
- kopie předmětných částí místních komunikací, kterých se žádost týká,
- časový harmonogram aktivit, organizace přípravy, např. výběrové řízení na zhotovitele, zahájení a předpokládané ukončení realizace,
- v případě, že je opravovaný úsek provazován linkovou osobní dopravou, je potřeba doložit i přehled linek a spojů,
- očíslovaný seznam místních částí.

Následuje hodnocení projektových návrhů, kdy žádosti budou projednány a vyhodnoceny hodnotící komisy s pomocí externích odborníků. Hodnotící komise je tvořena zástupci samosprávy a zaměstnanci Krajského úřadu, a to 4 zástupci krajské samosprávy, 2 zástupci Odboru dopravy silničního hospodářství a 2 zástupci Odboru evropských záležitostí. Tyto členy jmenuje Rada Jihočeského kraje.

Všechny zařazené žádosti musí být vyhodnoceny ze dvou pohledů. Nejprve se provede formální a prvotní věcná kontrola, která spočívá v ověření úplnosti a správnosti požadovaných náležitostí. Dále se hodnotí finanční a technické kvality, a to dle kritérií uvedených ve vyhodnocovací tabulce, která je podkladem pro jednání hodnotící komise. Ta následně udělá konečný výběr a sestaví seznam projektů doporučených k poskytnutí dotace ke schválení Zastupitelstvu Jihočeského kraje.

Pro hodnocení je vybráno celkem 6 kritérií, které jsou následně obodovány. Mezi kritéria patří počet obyvatel obce, počet místních částí obce, existence pasportu místních komunikací, délka opravovaného úseku komunikace, provozování linkové osobní dopravy a podíl spoluúčasti ze strany žadatele.

Pro realizaci projektu musí být s žadatelem uzavřena Smlouva o poskytnutí dotace, ve které bude uvedena konečná výše dotace. V případě porušení cílů smlouvy může JČK přerušit platby nebo zcela od smlouvy odstoupit, dále může být dotace snížena, či může Jihočeský kraj požadovat úplně vrácení částek již zaplacených formou záloh.

S ohledem na platební podmínky je to v případě Jihočeského kraje jinak než u čerpání z Evropských fondů. Kraj poskytne příjemci platbu předem, respektive zálohu ve výši max. 70 %, a to nejpozději do 3 měsíců od schválení udělení dotace Zastupitelstvem. Na základě závěrečné zprávy bude vypořádáno konečné vyúčtování

předložené příjemcem a jejího schválení Jihočeským krajem. Zbytek platby (dotace) ve výši 30 % z celkové částky bude příjemci poskytnuto převodem po ukončení projektu a prokázání i vyúčtování výdajů spojených s realizovaným projektem.

Příjemce musí po ukončení projektu předložit Závěrečnou zprávu dle předepsaného formuláře dostupného na webu JČK, a to písemně do 14 dnů od ukončení realizace projektu. V případě porušení nedodržení termínu odevzdání vyúčtování a Závěrečné zprávy může poskytovatel příjemci snížit dotace o částku znamenající 5 % z poskytnuté dotace.

Součástí Závěrečné zprávy musí být kopie řádných účetních dokladů, výpisy z bankovního účtu sloužící jako doklad o zaplacení účetních dokladů, popřípadě výdajové pokladní doklady. V neposlední řadě zpráva musí obsahovat fotodokumentaci minimálně pěti fotografií před i po realizaci akce, a to ze stejného místa. Dalším podkladem musí být kolaudační souhlas s užíváním stavby, nebo předávací protokol, kterým se prokazuje ukončení stavby.

Jak již bylo výše uvedeno, příspěvek je poskytován podílově, když je příjemcem tento procentuální podíl dodržen. Dojde-li ke snížení celkových uznatelných výdajů na projekt, než bylo stanoveno smlouvou, výše dotace i vlastní spoluúcast žadatele se mění přímou úměrou dle stanovených procentuálních podílů.

Jihočeský kraj má oprávnění provádět kontroly, a to od začátku projektů, přes realizaci až po ukončení. Příjemce je povinen tuto kontrolu umožnit a na vyžádání zpřístupnit a předložit doklady související s realizací.

Po dokončení realizace projektu má příjemce dotace povinnosti tzv. udržitelnosti projektu, a to v období tří let od ukončení stavby (Dotační program Jihočeského kraje).

5 Komplexní vyhodnocení dotačních podmínek investic

Na základě provedené analýzy financování dopravní infrastruktury lze jednoznačně tvrdit, že celý sektor staveb dopravní infrastruktury ČR je závislý na dotační politice státu a Evropské unie. V oblasti dopravy se nevyskytují soukromé investice, naopak jedním z hlavních zdrojů financování dopravy je Operační program Doprava, na který Česká republika dostala od EU pro období 2014-2020 částku 4,70 miliard EUR.

Všeobecně každý operační program má svá jasně stanovená pravidla, která jsou vždy uvedena v Příručce pro příjemce/žadatele. Příručka je veřejně dostupná na webových stránkách náležitého operačního programu či poskytované dotace. Od počátku čerpání prostředků z operačních programů, respektive od zpracování projektové žádosti, je nutné postupovat v souladu s metodickými postupy a nařízeními, které vydávají příslušné řídicí orgány.

Jak již bylo zmíněno u financování z Integrovaného regionálního operačního programu, žadatel si musí zajistit předfinancování projektu z vlastních zdrojů. Pokud žadatel nemá dostatečné vlastní rezervy, má možnost využití úvěru nebo kontokorentu, protože v případě platební neschopnosti se vše velice zkomplikuje. U větších projektů s delší dobou fyzické realizace se doporučuje provést tzv. etapizaci projektu, což znamená rozčlenění akce na jednotlivé etapy (fáze). To ovšem zahrnuje vyšší administrativní náročnost a větší počet kontrol ze strany poskytovatele. Významným způsobem může hospodaření žadatele ovlivnit volba dotačního titulu určitého operačního programu.

Operační programy mají své výzvy, do kterých se podávají projektové žádosti. Výzvy mají časové i finanční omezení, které je u nich vždy konkretizováno a individuálně se liší. Financování projektu je rozděleno podílově, kde je ve většině případů podíl příjemce dotace vždy 15 % a podíl Evropské unie minimálně 85 % z celkových nákladů projektu. To platí jak u čerpání z Operačního programu Doprava, tak pro čerpání z Integrovaného regionálního operačního programu pro Prioritní oblast 1. V případě financování Jihočeským krajem je dotace poskytnuta do výše 50 % celkových nákladů projektu, zbylých 50 % financuje žadatel. Takové podmínky mohou být nastaveny právě z důvodu, že Jihočeský kraj poskytuje oproti Operačním programům z fondů EU podstatně nižší dotace, které se pohybují v řádech milionů, kdežto u dotací z EU v řádech miliard, a tak je pro příjemce přijatelnější se podílet padesáti procenty.

V neposlední řadě je důležité zmínit, že všechny projekty financované z operačních programů z fondů EU mají povinnost dodržet tzv. udržitelnost projektu, a to v délce trvání pěti let od ukončení projektu. Pro dodržení jsou každoročně prováděny kontroly a vydávány protokoly o kontrole. Projekty financované z Jihočeského kraje mají udržitelnost po dobu tří let od ukončení stavby.

K zhodnocení stávajícího systému financování dopravní infrastruktury lze uvést, že jsou zde zásadní nedostatky. První nedostatek je z hlediska organizačního nastavení. Neefektivnost, nevhodnost a z části i neúčelnost vynaložených prostředků jsou nedostatky z hlediska organizačního nastavení. Druhý nedostatek je z pohledu na zajištění zdrojů, jelikož programování rozpočtu SFDI se dělá na krátké období, což vede k omezenému plánování v dlouhodobém řízení finančních zdrojů. Další problém je shledáván v nevyužití veškerých potenciálních zdrojů financování DI, mezi ně patří např. Public Private Partnership projekty (PPP), což je spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Absolutně největším problémem při získávání zdrojů na DI je neschopnost čerpání evropských fondů, která v programovacím období 2007-2013 probíhala téměř po celou dobu. Dle portálu Euroactiv.cz (2016) poklesly veřejné investice do dopravní infrastruktury z 3,3 miliardy EUR na 2 miliardy EUR mezi lety 2008 až 2013, čímž se Česko zařadilo mezi nejhorší unijní státy. V letech 2014 a 2015 naopak investice vzrostly, a to z důvodu, jak se národní úřady snažily dočerpát peníze, které zbyly k dispozici po konci programového období dle tzv. pravidla $n+3$, kdy je možné finanční prostředky přiřazené členskému státu vyčerpat nejpozději do tří let od konce programového období.

Ke zdlouhavým procesům lze přiřadit i posuzování vlivů na životní prostředí, stavební a územní řízení nebo dlouhé procesy při výkupu soukromých pozemků. K tomu můžeme připojit i možné soudní spory, kdy je vše závislé na rychlosti práce soudního systému.

Tyto výše zmíněné nedostatky přispívají k nedostatečnému čerpání objemu zdrojů a vlastně i výdajů do dopravní infrastruktury, jejich neefektivními a nevhodným vynakládáním.

6 Ukázka projektu na silnici III. třídy v Jihočeském kraji

V této části diplomové práce dojde k seznámení realizovaného projektu v okrese Jindřichův Hradec, který byl zhotoven na základě finančních dotací, a to pomocí dotace z Evropských fondů. Pro úspěšné ukončení projektu je zapotřebí velké administrativní úsilí žadatelů. V první fázi, při přípravě projektové žádosti, včetně veškerých povinných příloh, musí žadatel dbát na pokyny a pravidla poskytovatele příspěvku. Poskytovatelé dotací mají ve většině případů rozdílné požadavky, a to nejen u náležitostí týkajících se dotace, ale i ve vymezení, co je či není uznatelný náklad. Styl, kterým je žádost zpracována, bude mít vždy vliv na přijetí projektu k financování.

6.1 Projekt „Místní komunikace Rodvínov“ realizovaný z ROP NUTS II Jihozápad

Stručný popis projektu

Obsahem projektu „Místní komunikace Rodvínov“ je výstavba a rekonstrukce místních komunikací v obci Rodvínov. Zaměřuje se na zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení dostupnosti části obcí. V rámci projektu došlo v intravilánu obce k vybudování točny a přilehlých chodníků k autobusové zastávce. Stávající zastávka, jak již bylo výše uvedeno, se nachází na protilehlé straně frekventované krajské komunikace I. třídy, vzdálené cca 460 m, což je velice nebezpečné hlavně pro děti, které jezdí autobusem do škol v Jindřichově Hradci. Druhou fází projektu bylo zrekonstruování dvou místních komunikací II. a III. třídy, jejichž stav byl žalostný, byly zde vyjeté koleje, výtluky, díry i chybějící krajnice, což znemožňovalo kvalitní dostupnost místních částí, kterými jsou Jindřiš a Matějovec. Komunikace jsou důležité pro místní obyvatele, podnikatele i turisty. Rozbor dat projektu jsou uvedeny v následující tabulce, kde jsou základní informace týkající se uvedeného projektu. V obci k 1.1.2013 žilo 514 obyvatel, z nichž je 70 dětí ve věku od 0-18 let a z toho jich denně dojíždí do škol do Jindřichova Hradce 47.

Tabulka 17: Rozbor dat projektu „Místní komunikace Rodvínov“

Název projektu: Místní komunikace Rodvínov			
Druh operačního programu	ROP NUTS II Jihozápad	Registrační číslo projektu	CZ 1.14/1.5.00/01.03100
Číslo prioritní osy	14.1	Název prioritní osy	Dostupnost center
Číslo oblasti podpory	14.1.5	Název oblasti podpory	Rozvoj místních komunikací
Číslo výzvy	31	Název výzvy	31. kolo výzvy ROP NUTS II Jihozápad
Doba trvání projektu	30 měsíců	Název žadatele	Obec Rodvínov
Termín zahájení projektu		1.1.2013	
Termín podpisu smlouvy		11.4.2014	
Termín ukončení projektu		5.6.2015	
Termín proplacení dotace		2.10.2015	
Celkové předpokládané způsobilé výdaje dle smlouvy s ROP	14 166 117,59 Kč	Skutečné celkové způsobilé výdaje	11 100 788,01 Kč
z toho: 85 % EU	12 041 199,95 Kč	z toho: 85 % EU	9 400 639,98 Kč
z toho: 15 % Obec	2 124 917,64 Kč	z toho: 15 % Obec	1 700 148,03 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování na základě veřejně dostupných podkladových materiálů obce

Rodvínov

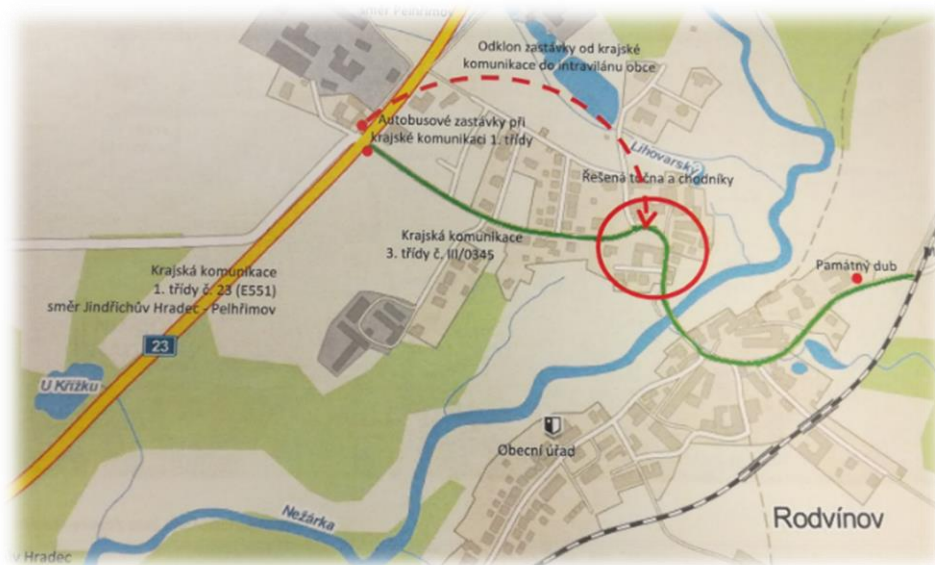
Zdůvodnění potřeby projektu

Točna a chodníky

Autobusová zastávka pro Rodvínov je ve směru Pelhřimov – Jindřichův Hradec umístěna u krajské komunikace I. třídy, aby se k ní cestující mohli dostat, musí přejít tuto frekventovanou komunikaci, což je nebezpečné především pro děti, které tvoří zaprvé největší skupinu cestujících hromadnou dopravou a zadruhé jsou nejohroženější skupinou z hlediska bezpečnosti. Na tuto situaci apelovali hlavně rodiče dětí, ale i zástupci Jihočeského kraje a Policie ČR. Zastávka byla vyhodnocena jako velmi nebezpečná, a to ze stran různých subjektů, ať to byli samotní rodiče dětí, senioři, zastupitelé obce, zástupci Jihočeského kraje, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, Policie ČR či samotní řidiči využívající komunikaci I. třídy v dané lokalitě. Délka vybudované točny je 53,9 m a šířka

4,5 m na komunikaci III. třídy. Vybudované chodníky v délce 280 m a šířce 1,5 m sledují silnici III/0345 v jejím uličním profilu.

Obrázek 9: Posun autobusové zastávky pomocí vybudování točny v obci



Zdroj: Mapy.cz, vlastní úprava

Místní komunikace na Jindřiš

Jedná se o místní komunikaci II. třídy, která byla ve velmi špatném technickém stavu, plná děr, prasklin a výtluků s vyjetými koleje od dopravních prostředků. Krajinice byly nebezpečné, poničené, rozježděné, popraskané, odlámané a zanesené jílem. Vše výše zmíněné znemožňovalo kvalitní dopravní napojení občanů i návštěvníků regionů a na jejich podnět byl projekt připraven. Délka opraveného úseku je 1,849 km v průměrné šířce 4,5 m.

Místní komunikace na Matějovec

Komunikace III. třídy, která byla ještě v horším stavu než komunikace na Jindřiš. Cesta byla plná děr, chyběly krajinice, místy se nouzově vyspravily šterčkem. Cesta působila spíše jako prашná než asphaltová. Takový stav Matějovci znemožňoval kvalitní spojení s obcí Rodvínov a tím i s Jindřichovým Hradcem. Délka opraveného úseku je 1,184 km o průměrné šířce komunikace 4,0 m. Součástí této cesty je i výhybna o délce 20 m a šířce 3 m.

Cíl projektu

Globálním cílem bylo zvýšit bezpečnost dopravy v obci Rodvínov a napojit na Rodvínov místní části Jindřiš a Matějovec. Specifickým cílem je pro zvýšení bezpečnosti dopravy vybudovat točnu pro autobusy v obci Rodvínov a zlepšit napojení místních částí prostřednictvím zrekonstruování místních komunikací.

Realizovaná výběrová řízení

V rámci projektu musela být realizována výběrová řízení, která byla provedena dle předpokládané výše hodnoty zakázky v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách v platném znění.

Výběrové řízení na zhotovitele stavby – stavební práce

Výběrové řízení bylo vyhlášeno jako otevřené řízení a bylo zahájeno Oznámením do ISVZ (Informační systém veřejných zakázek) a probíhalo v období od 24. 11. 2014 do 24. 2. 2015. Ukončeno bylo podpisem smlouvy o dílo s dodavatelem SWIETELSKY stavební s.r.o. ve výši 8 812 349,39 Kč bez DPH.

Výběrové řízení na geodetické práce pro zpracování PD na točnu a chodníky

Výběrové řízení bylo provedeno od 1. 11. 2012 do 12. 12. 2012 jako zakázka malého rozsahu 1. kategorie. Nejvýhodnější nabídka byla vybrána ve výši 10 000 Kč bez DPH. Toto řízení bylo zahájeno telefonickou poptávkou a po ukončení došlo k podpisu objednávky. Předmětem objednávky byla služba nezbytná pro správné zpracování projektové dokumentace.

Výběrové řízení na projektovou dokumentaci na točnu a chodníky – inženýrská činnost

Výběrové řízení bylo zahájeno v prosinci 2012 a ukončeno 3. ledna 2013. Jednalo se o veřejnou zakázku malého rozsahu. Vyhrála ji podnikající fyzická osoba, se kterou byla nasmlouvaná cena bez DPH ve výši 44 000 Kč.

Výběrové řízení na odvodnění komunikace k PD Na točnu a chodníky

I u tohoto výběrového řízení došlo k zahájení telefonickou poptávkou a ukončeno bylo podpisem objednávky. VŘ probíhalo v měsíci prosinec 2012 a ukončeno bylo 2.1.2013. Nasmlouvaná cena bez DPH byla s dodavatelem, kterým je podnikající FO, uzavřena ve výši 18 000 Kč.

Výběrové řízení Projektové dokumentace na rekonstrukci místních komunikací

VŘ bylo zahájeno 1.11.2013 jako zakázka malého rozsahu 1. kategorie, kde byla předpokládaná cena 40 000 Kč, ale při ukončení řízení došlo k podpisu smlouvy s dodavatelem, se kterým byla dohodnutá cena 56 000 Kč bez DPH. Ukončení řízení a podpisu smlouvy se uskutečnilo 20. 12. 2013.

Výběrové řízení na zpracování projektové žádosti

Zahájeno 2.1.2014 telefonickou poptávkou. Předpokládaná hodnota byla ve výši 82 644,63 Kč, ovšem po ukončení VŘ a podpisu smlouvy o dílo dne 19. 2. 2014 byla nasmlouvaná cena ve výši 100 000 Kč bez DPH. Zpracování projektové žádosti dostala na starost společnost PL projekt s.r.o.

Výběr stavebního dozoru

Výběrové řízení bylo zahájeno telefonickým oslovením tří kvalifikovaných potencionálních dodavatelů, a to 1. 6. 2014 jako zakázka malého rozsahu. VŘ bylo ukončeno 21.6.2014 podpisem smlouvy s vybraným dodavatelem ve výši 198 000 Kč bez DPH.

Publicita

Po dobu výstavby točny a chodníků byl zde instalován billboard, na kterém byly uvedeny všechny součásti projektu, tedy točna, chodníky, MK na Jindřiš a MK na Matějovec (viz Obrázek 10). Také základní technické údaje a způsob investování stavby. Po dokončení akce byla místo billboardu na místo nainstalovaná informační deska, a to u všech třech částí projektu. Ta informuje o tom, že tento projekt byl spolufinancován Evropskou unií, kdo byl zadavatel a kdo zhotovitel (viz Obrázek 11). Další formou publicity bylo oznámení na webových stránkách obce Rodvínov, kde musely být uvedeny informace o projektu a jeho spolufinancování z ROP JZ. Mimo těchto míst publicity byla zveřejněna zpráva o projektu v novinách Jindřichohradeckého deníku, kterou sepsala starostka obce Rodvínov. Tímto stylem propagace a zveřejňování bylo naplněno pravidlo pro publicitu ROP NUTS II Jihozápad.

Obrázek 10: Billboard jako součást publicity projektu



Zdroj: Webové stránky obecního úřadu Rodvínov

Obrázek 11: Publicita projektu v Rodvínově umístěna u vybudované točny



Zdroj: Vlastní fotodokumentace

Přínosy daného projektu

S podporou investičních dotačních prostředku ROP NUTS II Jihozápad byl realizovaný projekt „Místní komunikace Rodvínov“, který obsahoval dvě části. V první fázi byla vybudována točna s autobusovou zastávkou. To bylo hlavním záměrem celého projektu. Výstavbou točny se zvýšila bezpečnost dětí, které při využívání hromadné dopravy musely ke stávající zastávce přecházet frekventovanou komunikací I. třídy, nebo je rodiče museli vozit do školy autem, což pro ně bylo náročně jak časově, tak finančně. Zároveň se zvýšila i bezpečnost seniorů, kteří museli taktéž v případě, že potřebovali

například k lékaři nebo dojet za nákupem do Jindřichova Hradce, protože v obci Rodvínov není žádný obchod, využít autobusovou hromadnou. Díky realizaci točny s autobusovou zastávkou došlo i k přiblížení dostupnosti na zastávku blíže, než to bylo ke krajské komunikaci.

Součástí vybudovaných chodníků jsou speciální dlaždice, které slouží pro zlepšení pohybu osob se sníženou orientací, chodníky jsou řešeny bezbariérově. Dále došlo ke zlepšení stavu dopravní infrastruktury v obci Rodvínov, a to z hlediska technického stavu místních komunikací, lepšího napojení místních částí a z hlediska dopravní bezpečnosti. Rekonstrukcí místních komunikací na Jindřiš a Matějovec se zlepšila kvalita cestování a plynulost dopravy, lidé mají lepší spojení do obce Rodvínov a dále na nadřazenou silniční síť I. třídy směry Jindřichův Hradec – Pelhřimov.

6.1.1 Vyčíslení hlavních přínosů projektu

Projekt byl rozdělen na části.

Točna a chodníky

U této části projektu došlo k vymezení přínosů ze dvou hledisek, a to díky výstavbě točny se zastávkou nemusí rodiče děti vozit autem do školy či je vodit na zastávku, to přinese úsporu času a díky výstavbě točny se zastávkou nemusí rodiče děti vozit autem do školy, to přinese úsporu finančních prostředků. Následuje postup vyčíslení přínosu.

Z hlediska úspory času:

- 18 dětí vozilo rodiče do JH, tím strávili ročně 1 080 h., vynásobeno průměrnou hodinovou mzdou v JČK (134 Kč), vznikly náklady na tyto cesty 144 720 Kč/rok,
- 13 dětí vodilo rodiče na zastávku pěšky, což jim zabralo 390 hodin ročně, vynásobeno 134 Kč, vznikl náklad 52 260 Kč/rok.

Nově:

- 15 dětí jezdí autobusem, to představuje úsporu $900 \text{ h} * 134 = 130 600 \text{ Kč}$ za rok,
- 13 dětí přestali vodit rodiče na zastávku, to je $390 \text{ h} * 134 = 52 260 \text{ Kč}$.

Vyčíslení přínosů z hlediska úspory času za rok je 182 260 Kč.

Z hlediska úspory finančních prostředků:

- 18 dětí vozilo rodiče do JH, ročně tím tak projeli 42 120 km, vynásobeno 6 Kč / km, to představovalo náklady 252 720 Kč.

Nově:

- 15 dětí jezdí autobusem, ročně se uspoří 35 100 km * 6 Kč / km, to představuje úspory celkem 210 600 Kč za rok,
- s ohledem na nové náklady při dojíždění autobusem pro 15 dětí při sazbě 13 Kč za jízdenku (dle IDOS), jsou nové náklady celkem 35 100 Kč za rok.

Vyčíslení přínosů z hlediska úspory finančních prostředků za rok je ve výši 175 500 Kč, dalším přínosem, dle autorky práce je i ochrana životního prostředí, a to díky uspořené 35 100 najetých kilometrů auty rodičů.

Místní komunikace na Jindřiš

I zde došlo k vymezení přínosů ze dvou hledisek, a to díky zrekonstruované komunikaci se zlepšila dostupnost místní části Jindřiš, což představuje úsporu času a na základě rekonstrukce už nemusí řidiči brzdit před výtluky a znovu se rozjíždět, to vede k nižší spotřebě pohonných hmot.

Z hlediska úspory času:

- kvůli špatnému stavu komunikace byla průměrná rychlost automobilů 45 km/h, to způsobilo, že řidiči na této komunikaci strávili 2 175 hodin ročně, po přepočtení na Kč dle průměrné mzdy šlo o náklady 291 400 Kč.

Nově:

- průměrná rychlost po zrekonstruování se zvýšila průměrně o 25 km za hodinu, tedy na 70 km/h, řidiči po novu stráví na komunikaci za rok 1 397,976 h, to je úspora ve výši 187 329 Kč / rok.

Vyčíslení přínosů z hlediska úspory času za rok je 104 071 Kč.

Z hlediska nižší spotřeby pohonných hmot:

- dopravní prostředky pohybující se na tomto úseku komunikace zde jezdily s průměrnou spotřebou 9 l / 100 km, ročně to představovalo spotřebu 8 807 l pohonných hmot, kdy cena za pohonné hmoty v daném roce (2013) se pohybovala průměrně na 35 Kč za litr, to vytvořilo náklady ve výši 308 253 Kč / rok.

Nově:

- nově klesla spotřeba auta na 6,5 l / 100 km, což znamená roční náklady na pohonné hmoty ve výši 222 628 Kč / rok.

Vyčíslení přínosů z hlediska nižší spotřeby pohonných hmot je 85 625 Kč za rok.

Místní komunikace na Matějovec

Stejně jako u MK na Jindřiš došlo k vymezení přínosů ze dvou hledisek, a to díky zrekonstruované komunikaci se zlepšila dostupnost místní části Matějovec, což představuje **úsporu času** a na základě rekonstrukce už nemusí řidiči brzdit před výtluky a znovu se rozjíždět, to vede **k nižší spotřebně pohonných hmot**.

Z hlediska úspory času:

- kvůli špatnému stavu komunikace byla průměrná rychlost automobilů 20 km/h, to způsobilo, že řidiči na této komunikaci strávili 2 161 hodin ročně, po přepočtení na Kč dle průměrné mzdy šlo o náklady 289 547 Kč za rok.

Nově:

- průměrná rychlost po zrekonstruování se zvýšila průměrně o 30 km za hodinu, tedy na 50 km/h, řidiči nově na komunikaci stráví za rok 864 h, to je úspora ve výši 115 819 Kč / rok.

Vyčíslení přínosů z hlediska úspory času za rok je 173 728 Kč.

Z hlediska nižší spotřeby pohonných hmot:

- dopravní prostředky pohybující se na tomto úseku komunikace zde jezdily s průměrnou spotřebou 10 l / 100 km, ročně to představovalo spotřebu 4 322 l pohonných hmot, kdy cena za pohonné hmoty v daném roce (2013) se pohybovala průměrně na 35 Kč za litr, to vytvořilo náklady ve výši 151 256 Kč / rok.

Nově:

- nově klesla spotřeba auta na 6,5 l / 100 km, což znamená roční náklady na pohonné hmoty ve výši 98 316 Kč / rok.

Vyčíslení přínosů z hlediska nižší spotřeby pohonných hmot je 52 949 Kč za rok.

Celkové vyčíslení hlavních přínosů projektu je dohromady 774 133 Kč za rok.

V příloze č. 3 je přiložena fotodokumentace projektu před zahájením realizace i po ukončení výstavby.

7 Komparace s vybranou zemí EU

7.1 Popis a rozbor komparace

Pro tuto práci byla vybraná země patřící do Evropské unie. Termální lázně, tokajské víno, anebo Balaton jasně napoví, že se jedná o Maďarsko. Stát přibližně stejně velký jako Česká republika s téměř 10 milióny obyvatel a rozlohou 93 028 km². Jde o parlamentní republiku v čele s prezidentem. Maďarská republika od roku 2013 má administrativní dělení na tzv. župy, kterých je celkem 19 a území hlavního města Budapešti, které má zvláštní status. Župy se dále dělí na okresy, kterých je 174. Pod pojmem župy si lze představit kraje, které jsou známy v České republice. Dle celoevropského dělení NUTS je Maďarsko stupňovitě rozděleno na několik menších celků, a to NUTS 1 je rozdělení na tři tzv. části státu. NUTS 2 představuje rozdělení na 7 regionů a NUTS 3 je rozdělení na 19 žup a hlavní město, což lze vidět na Obrázku 12. Zde jsou vidět i sousední státy, kterých má Maďarsko celkem sedm. Úředním jazykem je maďarština a měnou je maďarský forint (HUF), kdy dle kurzu k srpnu 2018 je 100 HUF rovno 7,9 Kč, jeden forint představuje 0,079 Kč.

Obrázek 12: Rozdělení Maďarska na tzv. Župy



Zdroj: Svět okolo nás, 2018

Z pohledu makroekonomického se Maďarsko považuje za „černou ovci“ středoevropského regionu. Ekonomika se nachází ve velmi vážném stavu a země se ocitá na pokraji státního bankrotu. Důsledky života na dluh negativně zasáhly všechny vrstvy

obyvatel. Zadluženost státu se dostala na astronomických 81,6 % HDP. Maďarsko bylo jako první stát EU zachraňováno, a to pomocí záchranného balíčku ve výši 20 mld. EUR, který si země vyjednala s Mezinárodním měnovým fondem, Světovou bankou a EU. Do budoucna se očekává mírný hospodářský růst. Míra nezaměstnanosti je o procentní bod až dva body vyšší než v ČR.

Obchodní společnosti jsou v Maďarsku obdobné jako v České republice s rozdílem základního kapitálu. Akciová společnost bez veřejné nabídky akcií, značí se zkratkou „Zrt.“, má daný základní kapitál ve výši cca 430 tisíc Kč, v případě veřejné nabídky akcií jde o částku ve výši 1,7 milionů korun. Společnost s ručením omezeným má zkratku „Kft.“ a základní kapitál je ve výši 260 tisíc korun.

V Maďarsku je nejvyšší základní sazba DPH ze všech členských států EU, a to 27 %. Mají zavedené i dvě snížené sazby DPH ve výši 18 % a 5 %. Daň z příjmů fyzických osob je ve výši 15 %. Zaměstnanci odvádí 18,5 % ze své hrubé mzdy na důchodové (10 %), zdravotní pojištění (7 %) a na pracovní trh (1,5 %).

Dle stránek maďarské statistiky (Központi Statisztikai Hivatal) dosahovala délka státních silnic 32 006 km k 31.12. 2017. Dálniční síť představují délku 1 850 km. V Maďarsku je celkem 6 513 km zpoplatněných silničních úseků. I v tomto státě funguje systém výběru mýtného, a to pro vozidla nad 3,5 tuny. Kategorie těchto vozidel se dělí na J2, J3 a J4, což je označení vozidel nad 3,5 tuny s počtem náprav 2, 3, 4 i více. Kromě výběru mýtného jsou využívány i dálniční známky, a to tzv. elektronické viněty. Tento způsob elektronických dálničních známek využívají především autobusy a rekreační vozidla nad 3,5 tuny, které ale zároveň nesmí převyšovat hmotnost 7,5 tuny. Výjimkou nejsou ani další vozidla do 3,5 tuny, které mohou tento způsob zpoplatnění také využívat, nicméně zde stále převládá koupě klasické dálniční známky. Tabulka 18 zobrazuje ceník dálničních známek v Maďarsku na rok 2018, pro lepší přehled ve forintech v českých korunách dle kategorií a platnosti známky. Použitý kurz CZK a HUF byl k 1. 8. 2018.

Tabulka 18: Ceník dálničních známek v Maďarsku pro rok 2018 v HUF a CZK

Platnost/ kategorie	Motocykly a osobní vozy do 3,5 tuny		Nákladní vozy do 3,5 tuny		Autobusy a nákladní vozy nad 3,5 tuny	
	HUF	CZK	HUF	CZK	HUF	CZK
10 dní	2 975	237	5 950	474	13 385	1 065
Měsíční	4 780	381	9 560	761	21 975	1 750
Roční	42 980	3 422	42 980	3 422	199 975	15 922
Roční regionální	5 000	398	10 000	796	20 000	1 592

Zdroj: www.tolls.eu, vlastní zpracování

Pro lepší přehled a porovnání byla Tabulka 18 autorkou upravena s převodem na české koruny, kde lze snáze porovnat rozdíl v ceně dálničních známek s Českou republikou, jejíž vyčíslení ukazuje Tabulka 19.

Tabulka 19: Ceník dálničních známek v ČR pro rok 2018 v Kč

Platnost/kategorie	Osobní vozy do 3,5 tuny (v Kč)	Nákladní vozy nad 3,5 tuny
10 dní	310	mýtné
Měsíční	440	mýtné
Roční	1 500	mýtné

Zdroj: www.tolls.eu, vlastní zpracování

V České republice, na rozdíl od Maďarska, jsou od poplatku za dálniční známku osvobozeny motocykly a nerozlišují se nákladní auta do 3,5 tuny od osobních. V rámci České republiky se u nákladních vozů nad 3,5 tuny neřeší dálniční známky, ale platí se mýtné. Při porovnání lze vidět, že roční dálniční známka v Maďarsku je více jak dvojnásobně dražší oproti ČR. V Maďarsku mají zavedenou tzv. roční regionální známku, která je výhodnější pro obyvatele využívající pouze část dálniční sítě v rámci jejich regionu.

Správně si maďarská vláda v 90. letech uvědomila, že pokud chce země prosperovat, musí si vybudovat kvalitní infrastrukturu ve všech oblastech, a tak směřovaly do jejího rozvoje masivní investice. Finanční prostředky se investovaly zejména do rozvoje dálniční sítě, která do té doby téměř neexistovala, ale i do dalších staveb silniční sítě, modernizaci mostů, letišť, železniční a vodní dopravy (Orbion.cz, 2018).

V Maďarsku má doprava velmi příznivé podmínky. V podunajské pánvi má výhodná centrální poloha velký význam. Nejdůležitější význam má ovšem hlavní město Budapešť a jeho dopravní uzel. O jeho výhodnou polohu se opírá silniční, ale i železniční síť celého Maďarska. Stejně jako ve všech ostatních postkomunistických zemích zažívá silniční doprava obrovský rozmach. Hlavní úseky v Maďarsku tvoří celkem pět dálnic směřujících do Budapešti. Tyto dálnice jsou propojeny s budapešťským obchvatem M0, který se nyní dokončuje. Dopravní předpisy jsou stejné jako v České republice, jezdí se vpravo a motorová vozidla mohou řídit osoby starší 18 let.

Rozdíl mezi Českou republikou a Maďarskem je také ve vlastnictví silniční sítě. V České republice, jak je v práci výše zmíněno, je vlastnictví rozdělené na dálnice a silnice I. třídy, které spravuje Ředitelství silnic a dálnic patřící státu, silnice II. a III. třídy patří krajům a spravuje je Správa a údržba silnic. V Maďarsku dle Eurostatu.eu bylo zjištěno, že všechny silnice na území v délce 32 tisíc km vlastní a spravuje stát. Tak jako v České republice působí státní Ředitelství silnic a dálnic, v Maďarsku jde o společnost Magyar Közút Nonprofit Ltd., která vznikla v roce 2005 a má více jak 6 000 zaměstnanců a dle ekonomických ukazatelů je jednou z deseti nejvýznamnějších státních společností v zemi s centralizovaným řízením v Budapešti zastoupena v 19 krajích. Cílem a úkolem Magyar Közút Nonprofit Ltd. je zajistit hladký provoz všem účastníkům pomocí údržby silnic. Pravidelně sledují stav silničního provozu, odborníci vyškolení pro tento úkol pravidelně kontrolují silnice a zaznamenávají chyby a jejich umístění na silnicích. Celkový provoz organizace zahrnuje nejen údržby vnitrostátních silnic a dálnic, ale také opravy, odstranění nebezpečné dopravní vegetace, kdy pečují o miliony čtverečních metrů zelené plochy, která by mohla představovat nebezpečí pro provoz, jedná se o prořezávku stromů či sečení trávy, údržbu odvodňovacích systémů a řízení silničního provozu. V zimě je primárním úkolem zajišťovat sjízdnost silnic a odklizení sněhu. V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu je obzvláště důležité mít viditelné dopravní značky, signální světla a mnoho dalších bezpečnostních prvků, o které se také společnost stará. Kromě toho firma vydává i silniční povolení pro nadrozměrná vozidla. Vyjma plnění úkolů ustanovených ve smlouvě je pro firmu důležitá společenská odpovědnost. Každý rok uskutečňuje významnou akci ve sbírce odpadků v souvislosti s Dnem Země, které se účastní desítky tisíc lidí v celostátním měřítku.

Ve sledovaném období Evropská unie podpořila rozvoj infrastruktury v maďarském dopravním sektoru z několika zdrojů. V období od 1. ledna 2000

do 30. dubna 2004 země využívala předvstupní fondy EU, mezi které patřilo PHARE a ISPA. V rámci programu PHARE unie podpořila řadu dopravních oblastí. Spolufinancováním z prostředků ISPA a Fondu soudržnosti bylo realizováno 9 projektů v celkových nákladech přibližně 471,2 mld. HUF, což představuje cca 37,2 mld. Kč. Z tohoto projektu bylo investováno do rozvoje železnic a silniční sítě.

Před rokem 2004 dominoval vývoj z domácích zdrojů. Výstavba dálnic byla financována ze zdrojů programu rozvoje sítí Rapid Traffic Road Network. Maďarský parlament již v roce 1996 vypracoval „pokyny pro vývoj maďarské dopravní infrastruktury s nejdůležitějšími úkoly nezbytnými pro její realizaci“. Od roku 1999 se řídili „10 ti letým dálničním rozvojovým programem pro období 1999-2008“. U projektů financovaných z vnitrostátních zdrojů byly zahájeny stavby hlavní dálniční sítě. Důvodem byl především rozvoj sítě rychlých dopravních silnic a zvýšení bezpečnosti dopravy. V průběhu celého období mělo Maďarsko za primární cíl budování dopravní infrastruktury, zlepšování její kvality a vývoj.

Po přistoupení země do EU byl hlavní částí rozvoj TEN-T. V letech 2004-2006 se předpokládalo, že výše prostředků z fondů EU budou vyšší, ale i přesto byly domácí příjmy velice důležité a podstatné. Významná část finančních prostředků EU směřovala k rozvoji železnic, což vedlo k dokončení mezery v rozvoji, neboť žádný takový vývoj železnic dosud nebyl z národních zdrojů proveden. Domácí finanční prostředky se soustředily na rozvoj dálnic. V letech 2004-2006 bylo zahájeno a realizováno několik dálničních úseků (M7, M3, M35, M70, M5).

Příchodem prvního sedmiletého dotačního cyklu, tedy v období 2007-2013 nastaly změny ve financování, kdy začaly značně klesat domácí zdroje a rozhodující roly hrály Operační programy v rozvojové politice. V této době Česká republika zaostávala v čerpání dotací z evropských fondů, zatímco Maďarsko bylo v čerpání za stejné období dvakrát úspěšnější. Toto bylo způsobené tím, že ČR předložila Národní referenční strategický rámec a operační programy Evropské komisi až v březnu 2007, kdežto Maďarsko na podzim roku 2006.

V rámci národního dotačního programu mezi lety 2004-2009 byly zdroje do dopravní infrastruktury v Maďarsku čerpány z Operačního programu Doprava, Operačního programu pro regionální rozvoj a v letech 2004–2006 z Operačního

programu pro hospodářský rozvoj a Operačního programu pro životní prostředí a infrastrukturu.

Dle ÉRTÉKELŐ JELENTÉS, Közlekedési infrastruktúra fejlesztések értékelése 2000-2011 (Hodnotící zpráva o vývoji dopravní infrastruktury 2000-2011) byly zjištěny výše zdrojů do dopravní infrastruktury v letech 2007-2011. V rámci Národního strategického referenčního rámce pocházelo z Operačního programu Doprava nejvíce z celkových zdrojů, a to 85,7 %. Zde došlo k poklesu úlohy Regionálních operačních programů. Tabulka 20 zobrazuje zdroje pro rozvoj dopravní infrastruktury v rámci operačních programů Maďarska. Tabulka byla autorem přepočtena na řády mld. Kč, pro lepší orientaci. Originální tabulky byly uvedeny v mil. HUF. Měnový kurz byl vždy použit k 1. srpnu daného roku dle tabulky.

Tabulka 20: Zdroje pro rozvoj DI v rámci OP v Maďarsku v mld. Kč

Zdroj	2007	2008	2009	2010	2011
OP Doprava	0	35,124	65,983	22,235	1,272
OP Hospodářský rozvoj	0,001	0,259	0,269	0,209	0,157
OP pro životní prostředí a energetiku	0	0,051	0	0	0
OP pro Jižní nížinu	0	1,078	0,969	0,676	0,088
OP pro Jižní Transdanubii	0	0,453	0,402	0,448	0,178
OP pro Severní velkou planinu	0	0,806	1,038	0,785	0,229
OP Severního Maďarska	0	0,068	1,376	0,579	0,083
OP Středního Zadunají	0	0,344	0,422	0,325	0,079
OP Středního Maďarska	0	1,513	2,865	0,699	0,244
OP Západní Transdanubii	0	0,506	0,117	0,205	0,138
Celkem	0,001	40,207	73,446	26,166	2,473

Zdroj: Národní rozvojová agentura, NFÜ Térképtér, 2012

Pro období 2014-2020 je vypsáno 10 OP. Operační program týkající se dopravy se jmenuje Operační program integrovaného rozvoje dopravy. Pro získání financí platí stejné podílové pravidlo 85:15 jako v ČR, tedy že maximální podíl EU je 85 %. V tomto operačním programu mají 4 prioritní osy, které jsou obdobné s Českou republikou. První prioritní osa je zlepšení dostupnosti silničního provozu v mezinárodní dopravě. Druhá osa je rozvoj udržitelné městské a regionální dopravy. Třetí osou je zlepšení železniční a vodní dostupnosti v mezinárodní oblasti a poslední čtvrtou osou je zlepšení dopravní

dostupnosti k silniční síti TEN-T (INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM 2014-2020).

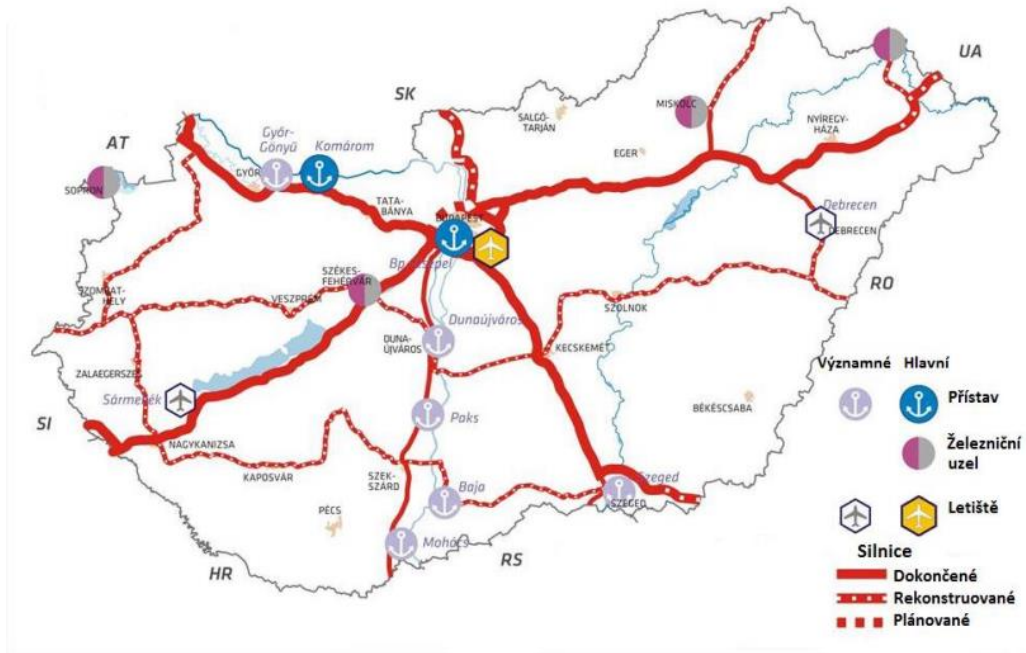
Hlavním úkolem Operačního programu integrované dopravy je zaměření na další rozvoj dálnic a železnic v celé zemi, zlepšení služeb veřejné dopravy nejen v hlavním městě, ale i v okolí a také zlepšení regionální dostupnosti. Za výsledek se očekává dostavba dálnic k hranicím a dojde k přímé vazbě na transevropskou dopravní síť. Modernizace železnic bude pokračovat po hlavních koridorech v celé zemi a k tomu budou zmodernizovány některé stanice. Rozvíjet se bude především regionální doprava, v rámci krajů, měst a obcí.

V dotačním období 2014-2020 bylo na tento operační program vyčleněno z Fondu soudržnosti 2,7 mld. EUR a z Fondu pro regionální rozvoj 631 mil. EUR. Celkový příspěvek EU do operačního programu dopravy je 3,3 mld. EUR. K této částce musí být připočten podíl 15 %, což budou národní zdroje, a to představuje částku 587 mil. EUR. Celková alokace zdrojů z EU a národních zdrojů Maďarska do dopravní infrastruktury je celkem 3,9 mld. EUR pro aktuální sedmileté období.

V současné době Maďarsko úspěšně čerpá poskytnuté finanční zdroje od EU. Varga Judit, státní tajemník pro vztahy s Evropskou unií v lednu 2018 prohlásil, že Maďarsko je nadprůměrné v přijímání grantů z Bruselu. Dle cíle vládní rozvojové politiky oznámilo Maďarsko všechny žádosti rozpočtového období 2014-2020 do 31. března 2017. Ve všech operačních programech s výjimkou rybolovu již bylo úspěšným žadatelům přiděleno 85 % z celkového rozpočtu. Mimo jiné Maďarsko čtvrtletně zasílá výkazy výdajů do Bruselu, průběžné pokroky projektů a skutečné naplňování finančních prostředků, aby mohly průběžně vyžadovat další finanční prostředky EU (Kormany.hu, 2018).

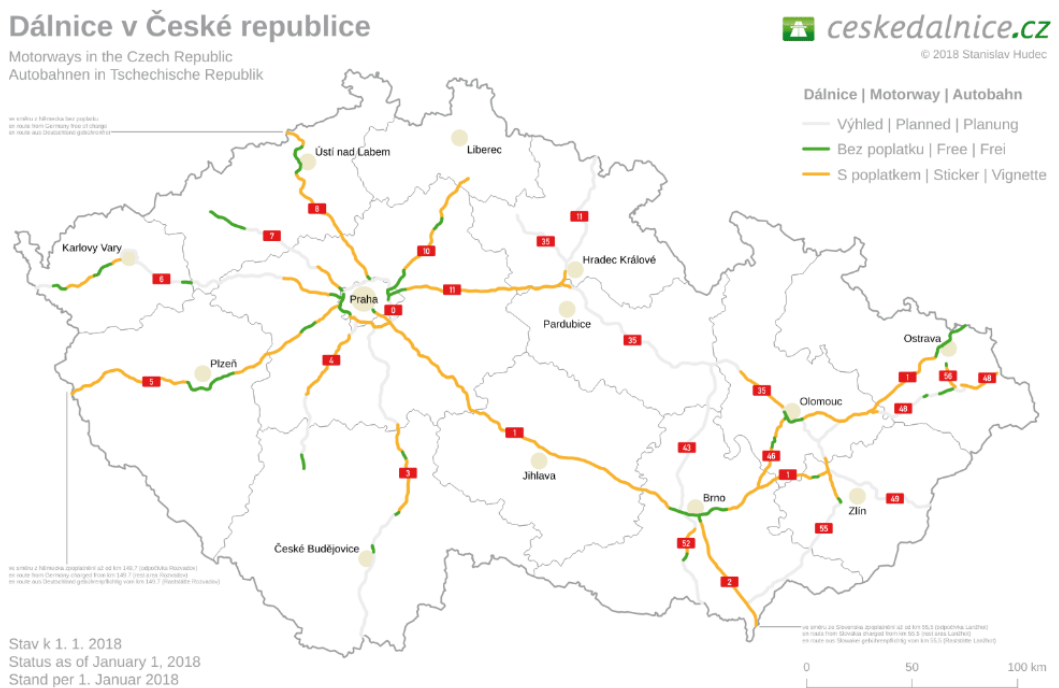
Na Obrázku 13 lze vidět, že dálniční síť na úrovni TEN-T je téměř kompletně zbudována, chybí dostavět část okolo hlavního města Budapešti. Hlavní silniční tahy jsou postupně rekonstruované. Následný Obrázek 14 zobrazuje dálniční stav v České republice, a to z důvodu porovnání, mezi těmito státy. Lze si všimnout, že dálniční síť, která je součástí TEN-T je v Maďarsku takřka kompletně hotová, což se ovšem vůbec nedá tvrdit o České republice, kde stále chybí stovky kilometrů dálnic.

Obrázek 13: Dálniční a silniční infrastruktura Maďarska



Zdroj: Maďarský institut pro dopravní výzkum (KTI), 2016

Obrázek 14: Dálniční síť v České republice



Zdroj: ceskedalnice.cz, 2018

7.2 Vyhodnocení komparace

Z výše uvedených skutečností lze tvrdit, že maďarská infrastruktura je na vyšší úrovni než infrastruktura v České republice, to se ale týká především dálnic a silnic I. a II. třídy. Tento stav způsobilo včasné uvědomění si maďarské vlády, jak důležitá je dopravní infrastruktura pro stát, kdy začala s budováním o několik let dříve než Česká republika. Je zde ale také fakt, že ačkoliv mají v Maďarsku vybudovanou dopravní síť mnohem lépe jak ČR, jejich ekonomický stav je na pokraji bankrotu, což naopak nehrozí České republice, která má míru zadlužení okolo 41,5 %. Pokud se zaměříme na silnice III. třídy, tak jejich stav je naopak v katastrofálním stavu a je zde veliký prostor pro zlepšování. Vzhledem k ekonomické situaci, kdy se Maďarský stát zadlužil na úkor vysoké úrovně dálniční sítě a silnic I. a II. třídy, nyní čerpá z operačního programu integrované dopravy na opravy a modernizace silnic III. třídy.

Maďarsko vyniká v dokonalém značení silnic, patří mezi nejlepší v Evropě. Celá země se dá napříč projet po kvalitní dálnici za 3 hodiny. Obrázek 15 ukazuje dálnici M6, která vede z Budapešti na jih do Chorvatska. Na obrázku si lze všimnout, že na středových svodidlech je umístěná černá folie, přes kterou je trochu vidět, ale díky ní není potřeba v noci tlumit dálková světla, která by mohla rušit protijedoucí vozidla. Dle názoru autorky by takováto středová svodidla s černou plachtou bylo vhodné zavést i v ČR.

Obrázek 15: Dálnice M6 v Maďarsku



Zdroj: E-cestujte.cz, 2018

Při srovnání cen dálnic v České republice a Maďarsku bylo zjištěno, že 1 km vybudované dálnice v roce 2015 vyšel v průměru na 226,611 mil. Kč v ČR a na 286,829 mil. Kč v Maďarsku. Uvedená data v sobě zahrnují celkové stavební náklady se všemi objekty dálnic bez nákladů na přípravu a bez daně. Tyto částky byly získány studií, která porovnávala 186 dálničních úseků na 2 361 kilometrech dálnic v Česku, Rakousku, Německu, Maďarsku, Slovensku, Dánsku, Chorvatsku a Slovinsku (Road.media, 2015).

Cena není stanoven jen vydělením délkou stavby, jsou zde násobné rozdíly, které jsou tvořeny umístěním stavby, zda vede v obydleném území, kolik mostů či tunelů zahrnuje. Dále je důležité sledovat, za investor platil všechny křižovatky, přeložky sítí, protihlukové stěny, přivaděče, zda vykupuje pozemky nebo rekonstruuje komunikace v okolí, či to cena vůbec neobsahuje. Tyto položky nemusí být do celkové ceny počítány, protože je může platit někdo jiný, např. kraj. Cena se také odvíjí na základě zdanění nebo ceně materiálů v konkrétním státě. U každé stavby je třeba studovat detailní důvody cenové náročnosti se znalostí dané stavby. Argumentem, proč je cena jiná, může být, že byly nižší náklady na pracovní sílu. Tato informace je mylná, a to z důvodu, že náklady na pracovní sílu činí u stavby dálnice pouhých cca 9 % z celku. Hlavní podíl v nákladech na stavbu dálnic je materiál a energie.

Existuje několik dalších aspektů ovlivňující cenu výstavby dálnice. Největší vliv na cenu má členitost terénu, na kterém se staví. Není možné porovnávat cenu za 1 km dálnice vybudovanou na rovině nebo v hornatém úseku. Další vliv na cenu mají objekty, které komunikaci spojují s vedlejšími silnicemi, městy a obcemi. Výsledná cena je ovlivněna i přilehlými obcemi a městy, kterým by při výstavbě dálnice mohlo dojít k narušení jejich prostoru frekventovanou komunikací, a tak mívají velmi často ekonomicky náročné požadavky. Podíl na ceně tvoří náklady spojené s výkupem pozemků a náklady na projektovou přípravu. V neposlední řadě cenu dálnice určuje ekonomika a její vývoj daného státu. Mimo jiné je důležité brát zřetel na dlouhodobé plánování výstavby, který je ovlivněn především procesem jednání s majiteli pozemků či požadavky různých ekologických nebo občanských sdružení.

Pro úspěšnou komparaci z kapitoly 7 bylo nutné vytvořit kapitolu 4. Z prostudovaných zdrojů bylo zjištěno, že Maďarsko poskytuje ze státního rozpočtu do dopravní infrastruktury více než 9 %, konkrétně v roce 2017 z celkového státního

rozpočtu 0,874 mld. EUR připadalo 9,1 % do dopravy. V České republice se podíl ze státního rozpočtu do dopravní infrastruktury pohybuje mezi 3-5 %.

I přes to, že Česká republika má výhodnou polohu v Evropské unii, tak rozvinutá dálniční a silniční síť v Maďarsku bude zajímavější pro investory, díky kvalitnímu propojení celého státu. Maďarsko tvoří most mezi EU a jihovýchodní Evropou.

Cena za kilometr dálnice v Maďarsku je v průměru o 60 milionů korun dražší. Česká republika a Maďarsko jsou velice obdobné a dobře srovnatelné země. Důvod, proč je cena v Maďarsku vyšší je v kvalitě budování silnic. Maďarské silnice a dálnice jsou již od základu budovány lépe. Vše se odvíjí od podloží, které tvoří základ vozovky, následných technologických kroků a postupů, v neposlední řadě i kvalitě materiálu. Na rozdíl od České republiky nejsou opravy komunikací v Maďarsku tak časté. Reálným příkladem nekvalitní výstavby byla nová silnice ve městě Lišov v roce 2014, kde šlo o rekonstrukci ulice 5. května, která leží na hlavním tahu mezi Třeboní a Českými Budějovicemi. Zde došlo ke zvlnění silnice ještě před vodorovným značením, a tak se povrh musel provést znovu, což vedlo nejen k prodloužení stavby, zdržení dopravy, ale i k navýšení nákladů. Obdobný případ nastal i u výstavby dálnice D3 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí, kde nově položený asfalt vydržel jen dva měsíce a následně se zvlnil. To bylo způsobené neodbornou prací, která se uspěchala a nebyly dodrženy technologické postupy. Asfalt byl pokládán na jaře v období po povodních, kdy nepřilnul a nebyly hotové terénní úpravy a další dodělávky, jak anonymně sdělil jeden z dělníků, který na dálnici D3 pracoval (budějovice.idnes.cz, 2013). S ohledem na čas, aby byl úsek dálnice hotový co nejdříve, došlo k uspěchání, asfalt musel být odfrézován a položen nový. Těchto případů o nekvalitní výstavbě v České republice je známo hodně, v Maďarsku takovýto případ nebyl zaznamenán.

Rozdíl je pozorován i v opravách na silnicích, kdy v České republice dojde k pouhému „zaplátování“ výmolu. V Maďarsku je tento výmol odbagrován do větší hloubky až na podloží, aby došlo k opětovnému zpevnění a oprava tak měla delší životnost.

Autorku zaujal zabudovaný systém stabilních vah, který je na území Maďarska rozmístěn. Jeho zavedením došlo k zamezení průjezdu přetížených kamionů, jenž zhoršovaly kvalitu silnice, a tak zkracovaly její životnost. V České republice došlo v roce 2016 k zavedení takovéto váhy v Pardubickém kraji. Řidič si zařízení na vozovce ani

nevšimne. Koly přejede přes tři tenké proužky natažené přes celý jízdní pruh, ty představují senzory dynamických vah. Dojde ke změření zatížení každé z náprav, celkové váze vozidla a následnému odeslání dat na příslušný odbor dopravy. Úředníci zkontrolují zaznamenaná čísla a v případě zjištění, že je vozidlo přetížené, začnou po provozovateli vozu vymáhat pokutu. Vhodné by bylo pro Českou republiku aplikovat dynamické váhy na vybraných úsecích s vysokou intenzitou dopravy, aby docházelo k postupnému omezování průjezdu přetížených vozidel na území ČR, a tím se zmírnily následky rychlejšího poničení komunikací.

Z uvedených skutečností lze vyvodit, že maďarská infrastruktura je na vyšší úrovni a má výhodu především v efektivnosti čerpání zdrojů z fondů Evropské unie. Další výhodou v Maďarsku je výběr mýtného u vozidel nad 3,5 tuny. Systém byl zavedený až v roce 2013 a jak již bylo výše uvedeno, výběr mýtného se týká 6 500 km dálnic a silnic. Sazba zaplaceného poplatku závisí na kategorii použité silnice a kategorii vozidla. Pro výběr mýtného je zavedený systém HU-GO, který má za úkol zvýšit příjmy na financování výstavby, údržby a provozu silniční sítě (Hu-go.hu, 2016). V České republice se mýtné týká pouze 968 km dálnic a 236 km silnic I. třídy, což dohromady představuje 1 204 km. V ČR mýtné sazby zdaleka neposkytují dostatečnou úhradu nákladů na výstavbu, rekonstrukci, modernizaci a provoz silniční sítě, a to vzhledem ke skutečnosti, že mýtné sazby v České republice jsou výrazně pod hranicí sazeb okolních států a pod hranicí, jakou umožňuje Směrnice Evropského parlamentu 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

8 Návrhy na zlepšení situace

Z celé práce vyplývá, že velkým problémem České republiky není nedostatek investic, ani náročnost či obtížnost pro jejich čerpání. Po dvou dotačních obdobích, které byly v letech 2004-2006 a 2007-2013 došlo ke zlepšení v podávání žádostí a zjednodušení celého systému. Na místo písemného podávání žádostí v období 2004-2006 funguje nyní elektronické podávání žádostí. To ještě v období 2007-2013 mělo celkem 3 verze, ve kterých se téměř nikdo neorientoval a bylo vše nepřehledné. Změna nastala ve stávajícím období, kdy se žádosti podávají jen a pouze přes jeden systém, který je v práci zmíněn, jde o program MS2014+.

Všeobecně pro rozvoj dopravní infrastruktury je v České republice široká nabídka investic, které se mohou využít, a to především z fondů Evropské unie. Problém je shledáván především v neschopnosti efektivně využívat nabízené finanční prostředky. Tento stav z velké pravděpodobnosti zapříčinilo selhání Ministerstva dopravy a zároveň i vlády v oblasti plánování a tvorby strategie. V oblasti dopravní infrastruktury ČR probíhá plánování bez stanovení socio-ekonomicky zdůvodněných priorit. Za bezmála dvacet let mělo ministerstvo možnost definovat priority a vytvořit si strategii k jejich dosažení na základě dobře zvolených kritériích. Dalším problémem je plánování bez znalosti reálných čísel, a to jak o jednotlivých stavbách, tak jejich ceně a celkových nákladech na plány dokončení infrastrukturních projektů.

V České republice dochází k selhávání kontrolních mechanismů a standardů fungování právního státu. Procesy probíhají bez efektivní účasti veřejnosti nebo-li dochází k tzv. netransparentnosti a uzavřenosti klíčových správních procesů, stejně jako k neefektivnímu postupu soudů a institucí, které mají na starost kontrolu, to může vytvářet manévrovací prostor pro kartely.

Negativní dopady na státní rozpočet, respektive rozpočet SFDI, má neracionální plánování výstavby DI. Bez koncepčního přístupu státu k výstavbě DI dochází k problémům s financováním projektů z fondů EU. Tento stav se projevil zejména v průběhu schvalování operačních programů, které byly kritizovány ze strany EU právě z důvodu, že nedávají odpověď na otázku na základě, kterých kritérií byly vybrány konkrétní projekty určené k financování. Důsledkem tohoto jednání se Ministerstvo dopravy potýká s problémy se schválením financování.

Aby bylo možné výše zmíněné skutečnosti napravit, je potřeba si určit strategické priority. Správně definovat potřeby a zavést vhodnou metodiku k určení priorit mezi projekty, dále provádět financování na základě skutečných potřeb a dat. Mezi návrhy financování dopravní infrastruktury patří dluhopisy SFDI, půjčky od EIB, efektivní využití fondů EU nebo „odložené“ zadlužení formou PPP, kdy se jedná o zapojení soukromého investora. Za klíčové je považováno zvýšení transparentnosti zadávání veřejných zakázek a zavedení expertní oponentury, která by měla vyhodnotit efektivitu technického řešení, především otázku poměru ceny a přínosu.

V České republice by bylo vhodné docílit zmenšení prostoru pro vliv lobbistů v rezortu dopravy. Tohoto návrhu by se dalo dosáhnout tím, že se zlepší kvalita právního prostředí a systém kontroly, jelikož nynější nízká úroveň prakticky umožňuje tzv. kartelizaci.

Na základě uvedených faktů lze vyvodit, že plánování dopravních staveb v ČR dlouhodobě trpí nedostatkem odpovědnosti a racionality. Například z pohledu kraje, měst a obcí se nikdo nezamyslel nad tím, že by bylo mnohdy efektivnější a vhodnější peníze investovat do obchvatů měst, která trpí zbytečně nadměrným zatížením dopravních prostředků, které městem musí projet. Autorka z vlastních zkušeností uvádí příklad Českých Budějovic, kde dochází k dopravním zácpám, a to z důvodu, že zde chybí již několik desítek let plánovaný obchvat. Dle názoru autorky práce by bylo pro České Budějovice jednoznačně efektivnější, kdyby došlo prvotně k výstavbě obchvatu Českých Budějovic a až následně se začalo s budováním dálnice D3 v úseku Veselí nad Lužnicí a Bošilec a došlo k napojení zmíněné dálnice na obchvat ČB.

Aby zde nebyly uvedeny pouze širokospektré návrhy na zlepšení investování do silniční infrastruktury, a to z pohledu neefektivního využívání peněz, následují konkrétní návrhy, a to jak celorepublikové, tak i se zaměřením na vylepšení čerpání investic do dopravní infrastruktury v rámci krajů, měst a obcí.

Prvním návrhem, který je zásadní pro jakoukoliv výstavbu dopravní sítě, je změnit zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě. Tento zákon platí v mnoha státech včetně vybraného Maďarska, ovšem má jasně stanovená kritéria, která se musí dodržovat, na rozdíl od právní úpravy výše zmíněného zákona. Pozemky v soukromém vlastnictví, o které má stát zájem k výstavbě dopravní stavby, dnes oceňují soudní znalci dle vyhlášky, která se každoročně mění.

Nicméně vlastníci za stanovenou cenu pozemek často prodat nechtějí. Problémy se získáváním pozemků kvůli stavbě silnic, dálnic i jiné infrastruktury brzdí přípravu i výstavbu dopravních staveb i na několik let, a to z důvodu snahy majitelů pozemků domoci se co nejvyšší možné ceny. Autorka zde vidí jednoznačný nekalý záměr vlastníků půdy, kteří se snaží obohatit na úkor nejen státu, ale také veřejně prospěšné věci, kterou je zmíněná dopravní stavba. Ta může být důležitá pro ekonomický růst státu. Vzhledem k chybějící úpravě zákona o zavedení pevných cen za pozemky, respektive cen, které jsou v daném místě a čase adekvátní, dochází k soudním sporům mezi vlastníky pozemků a realizátorem dopravní stavby, či státem. Soudní spory jsou vedeny dlouhé roky, což brzdí čerpání finančních prostředků, a proto dochází k neefektivnímu čerpání z fondů EU.

Dalším navrhovaným opatřením je přijmout a zjednodušit postupy stavebního zákona směřující k urychlení výstavby. Efekt tohoto zákona by byl ve zrychlení a zlevnění procesů výstavby, především u dopravních staveb, k tomuto návrhu by bylo nutné novelizovat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby.

U krajů, měst a obcí, které mohou čerpat finanční prostředky z Integrovaného regionálního operačního programu taktéž nedochází k úplnému čerpání poskytnutých zdrojů. K prioritní ose 1, která se jmenuje Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony, autorka navrhuje pro větší čerpání a následně maximální využití nabízených zdrojů zavádění opatření, vedoucích ke zvýšení bezpečnosti účastníků provozu na silničních komunikacích.

V nebezpečných úsecích na silnicích II. a III. třídy, především v nepřehledných a táhlých zatačkách, by bylo vhodné, aby došlo k výměně či úpravě všech stávajících svodidel za nová svodidla vybavená spodní pružnou pásnicí, kdy při karambolu motorkáře dojde k zábraně podjetí svodidel, a tak i zmírnění následků nehody a ochrany před těžkým zraněním. Osazování speciálními svodidly uvítají především motorkáři, kteří v případě smyku podjedou stávající svodidla a způsobují si těžká zranění. Při nárazu do pevných sloupků dochází k amputaci horních nebo dolních končetin, ale mnohdy dochází ke zranění smrtelným. Tato zdvojená ocelová svodidla jsou běžně využívána v alpských zemích, jako je Rakousko, ale i v Německu již řadu let. V České republice byla tato svodidla nelegální, kdy v roce 2013 je Ministerstvo dopravy povolilo, ale zatím jsou využívána pouze zřídka. To autorka shledává jako jednu z mnoha možností, jak více

využívat zdroje nabízené fondy EU a pomocí „motosvodidel“ zvýšit bezpečnost především u motorkářů.

Pro zlepšení bezpečnosti se nyní ve větší míře uplatňují tzv. dopravní ostrůvky, které regulují rychlost motorového vozidla na hodnotu nejvyšší dovolené rychlosti a vždy donutí řidiče zpomalit. Identifikace přechodu pro chodce je daleko lepší oproti klasickému přechodu pro chodce. Ochranný ostrůvek musí mít zvýrazňovací prvky, kterými mohou být reflexní pruhy nebo LED návěstidla. Ostrůvek umožňuje při rozhodování před vstupem na vozovku chodcem překonat kratší vzdálenosti a dochází k plynulejší dopravě, kdy chodci přecházejí kratší vzdálenosti a mezi tím je možné využít mezery v dopravním proudu. Jednoznačný cíl ostrůvku je upoutat řidičovu pozornost a zpomalit ho. Tyto ostrůvky jsou zřizovány především v místech přechodů pro chodce na komunikacích, kde není světelná signalizace. Šířka přechodu by neměla přesáhnout 7 metrů, pak je na místě, aby zde byl vybudován bezpečnostní dopravní ostrůvek. Je tedy důležité, aby se obce, města i kraje zaměřily na tato místa a pomocí dotačních zdrojů vybuďovaly pro lepší bezpečnost všech účastníků silničního provozu dopravní ostrůvky.

V rámci měst a obcí by autorka pro zvýšení bezpečnosti doporučila, aby byl před vjezdem do obcí či měst vytvořený speciální povrch na vozovce s červenou barvou. Jednalo by se o místa s odůvodněním, protože v některých obcích je při průjezdu povolena i vyšší rychlost (70 km/h). Jedná se o speciální nástřik vozovky s bezpečnostním protismykovým opatřením upravený s optickým zvýrazněním červenou barvou. Červené zabarvení přiměje řidiče, aby zbystril a zjistil, že se něco děje. Červená barva v řidiči vyvolává pocit, že „musí“ ubrat na rychlosti. Tento návrh se může aplikovat nejen u vjezdů do měst a obcí, ale také před přechody pro chodce, kdy to opět upozorní řidiče na blížící se „překážku“ a v případě brzdění u přechodu to zkrátí díky hrubému povrchu vozovky brzdou dráhu.

V rámci celé ČR došlo dle statistického vyhodnocení nehod od 1.1.2010 do srpna 2018 k celkem 64 568 nehodám, které byly způsobeny srážkou s lesní zvěří. K zabránění srážky zvěře s motorovým vozidlem, a tím i zvýšení bezpečnosti dopravy, se nabízí možnost osazování ochranných prvků podél silnic k omezení střetu motorových vozidel se zvěří. Jihočeský kraj z dotačního programu Rozvoj venkova a krajiny v prioritní ose Environmentální udržitelnost a soudržnost regionu, poskytuje podporu činnosti okresních mysliveckých spolků Českomoravské myslivecké jednoty, z.s. Příspěvek je poskytován

na pachové ohradníky a optické výstražné zařízení (retroreflexní fólie). Cílem tohoto programu je podpora okresních mysliveckých spolků na území JČK za účelem realizace ochranných opatření k omezení střetů motorových vozidel se zvěří. Pro rok 2018 alokoval JČK celkem 490 tisíc Kč, které mohou spolky využít. Myslivecký spolek může dostat příspěvek od 10 tisíc Kč do 70 tisíc Kč a výše spoluúčasti je 0 %. Bylo by vhodné, aby se města a obce dohodly s místními mysliveckými spolky a informovaly je o možnosti této dotace a navázaly spolupráci k vyšší bezpečnosti na silnicích všech tříd.

V dnešní době, jak již bylo výše uvedeno, je pro Českou republiku nabízeno dostatečné množství finančních prostředků, jen je důležité je efektivně využívat. Rozpočet SFDI je kolísavý a každoročně se mění, to je ale kompenzováno z příspěvkových fondů EU. Do budoucna by ovšem mohlo dojít k postupnému omezení zdrojů EU, tedy dojde i ke snížení finančních příspěvků do dopravní infrastruktury. V takovém případě je potřeba zavést do praxe příjem, který se stane stabilním, aby byl zajištěn dostatečný objem finančních prostředků a došlo ke zvýšení míry samofinancování. V současnosti je v systému financování dopravních staveb několik výhod i nevýhod. K výhodám lze uvést relativně široké spektrum finančních možností, rozdělení pravomocí mezi klíčové subjekty, tedy Ministerstvo dopravy, Státní fond dopravní infrastruktury a jiné orgány. Další výhodou je prodej dálničních známek a existující systém mýtného v silničních infrastruktuře, ale pouze ve velmi omezeném rozsahu. Naopak k nevýhodám patří plánování rozpočtu SFDI na krátké období, různorodá kolísavost zdrojů i výdajů do DI a v neposlední řadě nevyužití možných zdrojů financování. V České republice by se jednalo o zařazení spolupráce veřejného a soukromého sektoru, který je označován za PPP projekty (Public Private Partnership).

Při studiu literatury a informací nezbytných k sepsání této práce došla autorka k závěru, že by změna měla postihnout i spotřební daň, kterou ze 70 % výnosů tvoří spotřební daně z minerálních olejů. Do rozpočtu SFDI se z této výše vrací pouhých 9,1 %. Vzhledem k tomu, že z této daně jsou hrazeny i další výdaje státního rozpočtu, je otázkou, co by se stalo, kdyby se do rozpočtu SFDI vracelo o několik procent více. Kdyby tomu tak opravdu bylo, je zřejmé, že příjmy pro dopravní infrastrukturu by se při navýšení stabilizovaly.

V ČR mýtné sazby neposkytují ani dostatečnou úhradu nákladů na výstavbu, rekonstrukci, modernizaci a provoz silniční sítě, návrhem je tedy optimálnější využívání

současného mýtného systému. Vzhledem ke skutečnosti, že mýtné sazby v České republice jsou výrazně pod hranicí sazeb okolních států a pod hranicí, jakou umožňuje Směrnice Evropského parlamentu 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, to lze vyřešit rozlišením mýtných tarifů nejen dle dopravního zatížení, ale např. podle typu vozidla nebo podle konečné délky ujeté trasy.

Pokud by se Česká republika inspirovala Norskem, které má zpoplatněné nejen všechny úseky dálnice, ale také veškeré úseky silnic I. třídy, a to ve formě výkonového zpoplatnění všech vozidel včetně osobních, opět by to mohlo být novým nástrojem budoucího financování dopravní infrastruktury. Dnes je v České republice zpoplatnění dálnic a vybraných silnic I. třídy je upraveno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Mýtné povinnosti podléhají vozidla nad 3,5 tuny za užití dálnic a vybraných silnic I. třídy. Vozidla do 3,5 tuny podléhají povinnosti uhradit časový poplatek za užití dálnic a vybraných silnic I. třídy. Takto získané peněžní prostředky za zpoplatnění jsou příjmem SFDI. V České republice je z celkové délky 5832,4 km silnic I. třídy podle vyhlášky 434/2016 Sb., o užívání pozemních komunikacích zpoplatněných mýtným zahrnuto 236,5 km silnic I. třídy. V případě zavedení výkonového zpoplatnění na všech silnicích I. třídy pro všechna vozidla by to mohlo pro SFDI představovat velký finanční příjem, ze kterého by do budoucna bylo možné financovat silniční infrastrukturu v ČR.

V nevýhodách financování dopravní infrastruktury byl uveden způsob pomoci PPP projektu, který se v ČR téměř vůbec nevyužívá na rozdíl od okolních států a států EU, kde tuto možnost financování považují za efektivní, kde došlo i ke zlevnění výstavby a provozu dopravní infrastruktury. Model propojení soukromého a veřejného sektoru je podporován Evropskou komisí, která považuje PPP za účinný nástroj pro dostavění transevropské dopravní sítě TEN-T.

9 Závěr

Diplomová práce se zaměřením na analýzu dotačních podmínek investic do dopravní infrastruktury poskytla ucelený náhled na současný stav financování silniční sítě a podmínky, které je nutné dodržet pro řádné čerpání poskytovaných zdrojů. Práce byla zaměřena z části na celou Českou republiku, ale podrobněji byl zkoumán Jihočeský kraj. V práci bylo důležité vymezení pojmu „dotační podmínky“, které označují určitý předpoklad, jež je potřeba splnit pro úspěšné čerpání finančních prostředků.

Pro zjištění konkrétních data a hodnot bylo čerpáno z výročních zpráv, aby zmíněné hodnoty byly co nejpřesnější. S ohledem na data byl nejvíce rozebrán Státní fond dopravní infrastruktury, přes který je financována aktuální výstavba, modernizace, ale i opravy současné dopravní infrastruktury. SFDI je dotovaný ze státního rozpočtu a jiných národních zdrojů, kam patří mýto, dálniční známky, podíl spotřební daně aj., dále je dotován z cizích zdrojů, a to zejména fondů Evropské unie skrze operační programy.

Ve spolupráci s Krajským úřadem Jihočeského kraje byla zhodnocena situace financování v Jihočeském kraji. Byly zjištěny zdroje příjmů do dopravní infrastruktury a podmínky, za kterých nejen Jihočeský kraj, ale i města a obce mohou získávat finanční prostředky na opravy, modernizace, rekonstrukce a údržby silnic II. a III. třídy. Finanční prostředky jsou poskytovány ze státního rozpočtu pro Ministerstvo dopravy, které je nadále přerozděluje do Státního fondu dopravní infrastruktury. SFDI každoročně vyčlení celkovou částku, kterou rozdělí podílově dle délky silnic II. a III. třídy mezi kraje. Další možností, jak lze čerpat finanční prostředky v rámci kraje je Integrovaný regionální operační program, který se v prioritní ose 1 zabývá dostupností a bezpečností v regionech. Poslední způsob financování dopravní infrastruktury měst a obcí v rámci JčK je dotační program Jihočeského kraje, který má za cíl zkvalitnění dopravní infrastruktury obcí. V rámci poskytování zdrojů od SFDI i fondů EU platí podílové pravidlo spolufinancování ve výši 85:15, kdy maximální podíl SFDI i fondů EU je 85 % z celkových výdajů na realizovanou akci. Zbýlých 15 % hradí žadatel/příjemce příspěvku. Finanční prostředky z dotačního programu JčK jsou spolufinancovány s podílem ve výši 50 % ze zdrojů Jihočeského kraje a 50 % ze zdrojů žadatele/příjemce dotace.

Do diplomové práce byl zpracován přehled dotačních agentur, které se zabývají poradenstvím a poskytováním služeb v oblasti dotací. Na agentury se mohou obrátit

jakékoliv subjekty, od ministerstva, obce, města, kraje až po podnikatele. Bylo zjištěno, že největší počet těchto agentur se nachází v Českých Budějovicích, ale i v jiných okresních městech Jihočeského kraje lze navštívit minimálně jednu takovou společnost. Všechny zmíněné firmy poskytují stejné služby, které se týkají vypracování záměru projektu, zpracování žádosti, veškeré administrace až po ukončení projektu a jeho udržitelnost.

V práci je vypracovaný reálný příklad projektu realizovaného za pomoci fondu Evropské unie v rámci Regionálního operačního programu, který byl v období 2007-2013, avšak projekt byl uskutečněn až po konci tohoto období. Součástí projektu je vyhodnocení efektivnosti a finanční vyčíslení jeho přínosu.

Dílním cílem práce byla komparace s vybranou zemí Evropské unie. Pro tuto diplomovou práci bylo zvoleno Maďarsko. Zde došlo ke zjištění, že dopravní infrastruktura je na vyšší úrovni, než by se dalo očekávat, ovšem kvalitní a rozsáhlá dopravní síť této země byla vybudována na úkor zadluženosti státu. Stejně jako Česká republika, tak i Maďarsko čerpá z fondů EU pro financování dopravní infrastruktury. Operační program Dopravy má odlišné prioritní osy než v ČR. Odlišnost prioritních os je dána tím, že páteřní síť Maďarska s napojením na TEN-T je téměř kompletně vybudovaná, na rozdíl od páteřní sítě České republiky, a tak je zde možnost pro Maďarsko čerpat z OPD finance na rozvoj regionálních silnic, které jsou naopak v horším stavu, než má Česká republika. Oba dva státy mají stejně stanovené podmínky pro podíly na financování z fondů EU. Maximální možný příspěvek z Evropské unie je ve výši 85 % z celkových výdajů na dopravní stavby. Zbýlých 15 % hradí příjemce dotace.

Po komplexním zhodnocení dotačních podmínek investic bylo zjištěno, že v současné době má Česká republika k dispozici dostatečný objem finančních prostředků. Ovšem problém se skrývá v neefektivnosti čerpání a využívání poskytovaných zdrojů. Bylo zjištěno, že tento stav zapříčinila vláda a selhání Ministerstva dopravy v oblasti plánování a tvorby strategie.

V závěru práce jsou navržena opatření vedoucí ke zlepšení situace. K těmto návrhům patří především úprava stávajícího vyvlastňovacího zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě. Druhým důležitým navrhovaným opatřením je přijmout a zjednodušit postupy stavebního zákona směřující k urychlení výstavby, a to novelizací zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby.

Další návrhy jsou zaměřeny na kraje, města a obce. Vzhledem k výše uvedené skutečnosti, kdy bylo zjištěno, že poskytované zdroje nejsou využívány efektivně, jsou návrhy pojaty jako doporučení, do čeho se dá pro zlepšení nejen dopravní infrastruktury, ale především zvýšení bezpečnosti v dopravě, více investovat, čímž by došlo k většímu čerpání. Závěrem lze konstatovat, že cíle práce byly naplněny.

I Summary

The topic of this diploma thesis is "Analysis of Subsidy Conditions for Investment in Transport Infrastructure". The work deals with the financing of transport within the Czech Republic with focus on the South Bohemian Region. The aim of the thesis is to analyse the subsidy conditions of investment sources in transport infrastructure and the subsequent evaluation of subsidy conditions.

The diploma thesis consists of two parts. The theoretical part contains explanations of important concepts related to work. There is an analysis of transport infrastructure and its financing in the Czech Republic. There is also a foreign view on transport investment. There is also an explanation of the concept of subsidy, which is crucial for the work.

In the practical part, the South Bohemian Region, which also plays an important role in the thesis, is described because it is a part of the GAJU project, which deals with the development of the South Bohemian Region. Another chapter of the practical part focuses on the analysis of the sources in the transport infrastructure. It is found out where the funds for the construction of the transport infrastructure comes from, what purposes they are used for and under what conditions. In this chapter, there is also a demonstration of already carried out project by the Regional Operational Program NUTS II Southwest.

The partial aim of the thesis is comparison with a selected country of the European Union. For this purpose, the author of the thesis selected Hungary, where the transport infrastructure was assessed in terms of road and motorway network.

Based on the assessment of the overall state and the situation with the investment in transport infrastructure, measures have been proposed to improve the current state. One of the most important proposals is the amendment of Act No. 184/2006 Coll (on expropriation of land or construction). Another proposal is to simplify the construction law procedure to accelerate construction. This is followed by specific steps leading to the maximum utilization of the resources provided from both European funds and national sources.

Keywords: transport infrastructure, operational program, subsidy, investment, finance, roads

II Seznam použitých zdrojů

- Bailey, S. J., (1999). *Local Government Economics: Principles and Practice*. Basingstoke: Macmillan Press.
- Binek, J., a kol. (2009). *Synergie ve venkovském prostoru: přístupy k řešení problémů rozvoje venkovských obcí*. 1. vydání. Brno: GaREP.
- Brinke, J., (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.
- Cervero R. (2009). *Transport Infrastructure and Global Competitiveness: Balancing Mobility and Livability, The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science November*.
- Čihák, M., Hak, F., Hladká, J., Horníček, K., Kubešová, S., Mátl, R., Michková, V., Šrajetrová, J., Vorel, V., (2013). *Páteřní síť silnic a dálnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie spol. s.r. o.,
- Hoyle, B. S., (1973). *Transport and development*. New York: Barnes and Noble Books.
- Hořelica, Z., (2017). *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2018 a střednědobý výhled na roky 2019 a 2020*.
- Hrabalová, S., (2004). *Teorie a praxe rozvoje města a obcí*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita v Brně
- Chvojková, A., Květoň, V., (2007). *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007-2013*. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku, o.p.s.
- Kořínková, K., Janků, J., (1989). *Doprava I*. 2. vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Lídl, V., et al. *Silnice a dálnice v České republice*. Praha, 2009
- Marek, D., Kantor, T., (2009). *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno: Barrister & Principal
- Marková, H., (2000). *Finance obcí, měst a krajů*. Praha: ORAC
- Marková, H., Boháč, R., (2007). *Rozpočtové právo*. Praha: C. H. Beck
- Ministerstvo dopravy: *Ročenka dopravy České republiky 2016*. Sydos.cz
- Pastucha, M., (2018). *Příručka pro žadatele a příjemce. Operační program Doprava 2014-2020. Verze 1.9*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR

- Peková, J. (2011). *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR. 1. vydání*. Praha: Wolters Kluwer.
- Pelikánová, A., (2016). *Účetnictví, daně a financování pro nestátní neziskovky: 2. aktualizované vydání*. Praha: GRADA Publishing, a.s.
- Provazníková, R. (2015). *Financování měst, obcí a regionů. 3. aktualizované a rozšířené vydání*. Praha: GRADA Publishing, a.s.
- Rektořík, J., Hlaváč, J., a kol. (2012). *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. Praha: Ekopress, s.r.o.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C., Slack, B., (2013). *The Geography of Transport System. 3rd ed.* New York: Routledge
- Spiekermann K. Wegener M (2012). *Transport and communication and regional development: new potentials and challenges, in Capello R., Dentinho T. P. (eds) Networks, Space and Competitiveness: Evolving Challenges for Sustainable Growth*, EE Publishing
- Svobodová, H., Věžník, A., Hofmann, E., (2013). *Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky*. Brno: Masarykova univerzita.
- Šelešovský, J., (2006). *Finance, audit, kontrola, učební test. Průběžné vzdělávání úředníků ÚSC. 1. vydání*. Brno: Masarykova univerzita
- Viturka, M., a kol. (2010). *Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky*. Praha: PROTISK, s.r.o.
- Wokoun, R., (2003). *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. Praha: Oeconomica
- Zelený, L., (2007). *Osobní přeprava. 1. vydání*. Praha: ASPI

Internetové zdroje

Berkeley.edu (2018). *Robert Cervero, Biography*. Dostupné z:

<https://ced.berkeley.edu/ced/faculty-staff/robert-cervero>

BESIP (2018). *Základní informace*. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

Bezpečnější silnice (2017-2018). *Žádní mrtví na silnicích! Prosazujeme bezpečnější silnice*. Dostupné z: <https://bezpecnejsilnice.cz/>

Budějovice.idnes.cz (2013). *Asfalt na novém úseku D3 vydržel jen dva měsíce*.

Dostupné z: https://budejovice.idnes.cz/asfalt-na-novem-useku-d3-se-opravuje-d63-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130920_113209_budejovice-zpravy_khr

České dálnice (2018). *Mapa dálničních úseků v ČR*. Dostupné z:

<http://www.ceskedalnice.cz/image/zpoplatnene-velka.png>

Český statistický úřad (2018). *Dopravní infrastruktura – časové řady*. Dostupné z:

https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_infrastruktura_casove_rady

Deloitte Česká republika (2012). *Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR*. Dostupné z:

https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/survey/udrzitelne_stavebni_investice.pdf

DotaceEU.cz (2018). *Programy*. Dostupné z: [http://www.strukturalni-](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy)

[fondy.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy)

DotaceEU.cz (2018). *Regiony regionální politiky*. Dostupné z: [http://www.strukturalni-](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Informace-o-fondech/Regiony-regionalni-politiky-EU)

[fondy.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Informace-o-fondech/Regiony-regionalni-politiky-EU](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Informace-o-fondech/Regiony-regionalni-politiky-EU)

Dotační.info (2018). *Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony*. Dostupné z:

<http://www.dotacni.info/integrovaný-regionalni-operacni-program-2014-2020/konkurenceschopne-dostupne-a-bezpecne-regiony/>

Dotační program Jihočeského kraje (2017). *Soubory ke zpracování žádostí*. Dostupné z:

http://www.kraj-jihocesky.cz/1450/schvalene_dotace_granty_a_prispevky_od_11_2007.htm

EBSCO (2018). Grzyb, U., Trzepacz, P., (2012). *Investment in transport infrastructure as a crucial factor of entrepreneurship development in the new eu member states – the*

polish case. Dostupné z:

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=8&sid=fe355b31-3510-4b35-bbad-0aaef04fd3c%40pdc-v-sessmgr03>

E-cestujte.cz (2018). *Maďarsko autem*. Dostupné z: <http://e-cestujte.cz/madarsko-autem.htm>

Ecs-eurofinance.cz (2013). *O nás*. Dostupné z: <http://www.ecs-eurofinance.cz/o-nas.html>

Elektronické mýtné (2013). *Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupony?* Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakou-cast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

Enovation (2018). *Často kladené dotazy*. Dostupné z: <https://www.enovation.cz/casto-kladene-dotazy/>

Euroactiv.cz (2016). *Kvalita dopravní infrastruktury je v Česku nízká*. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/kvalita-dopravni-infrastruktury-je-v-cesku-nizka-na-vine-jsou-prutahy-v-povolovani-013365/>

European Commission (2018). *Intergrated Transport OP. Hungary*. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/atlas/programmes/2014-2020/hungary/2014hu16m1op003

Garanta-cz.eu (2018). *O nás*. Dostupné z: <https://www.garanta-cz.eu/o-nas>

Grantypo.cz (2018). *Dotační poradenství*. Dostupné z: <http://www.grantypo.cz/dotacni-poradenstvi/>

G-project.cz (2018). *O nás*. Dostupné z: <http://www.g-project.cz/spolecnost>

HU-GO.hu (2016). *O zavedení systému*. Dostupné z: <https://www.hu-go.hu/articles/article/a-rendszer-bevezetsrl>

Hospodářské noviny (2018). *Chcete dotace z EU? Ohlídejte si projekt i podmínky programů*. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66102220-chcete-dotace-z-eu-ohlidajte-si-projekt-i-podminky-programu>

Integrovaný regionální operační program (2015). *Dotační možnosti pro kraje*. Dostupné z: <http://strukturalni-fondy.cz/getmedia/159c166c-c7d2-4de1-8c64-7b8391f78905/Brozura-SC-IROP-pro-kraje-aktualizace-4-6-2015.pdf?ext=.pdf>

IROP (2018). *Silnice*. Dostupné z: <http://irop.mmr.cz/cs/Vyzvy/Detaily-temat/Silnice>

Jindřichohradecký deník (2016). *Muž přebíhal silnici k zastávce, srazilo ho auto*. Dostupné z: <https://jindrichohradecky.denik.cz/nehody/muz-prebihal-silnici-k-zastavce-srazilo-ho-auto-20160401.html>

Kormany.hu (2018). *Maďarsko nadprůměrně čerpá granty z Bruselu*. Dostupné z: <http://www.kormany.hu/hu/miniszterelnokseg/europai-unios-fejlesztesekert-felelos-allamtitkar/hirek/magyarorszag-az-unios-atlag-folott-van-a-tamogatasok-brusszeli-lehivasaban>

Kpprojekt.cz (2018). *O společnosti*. Dostupné z: <http://www.kpprojekt.cz/o-nas/>

Kraj-jihocesky.cz (2017). *Program rozvoje Jihočeského kraje 2014-2020*. Dostupné z: http://www.kraj-jihocesky.cz/1598/program_rozvoje_jihoceskeho_kraje_2014_8211_2020.htm

Kurzy.cz (2018). *Převody měn dle sazeb v daném období*. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?a=X&mena1=HUF&mena2=CZK&c=27421000000&d=1.8.2011&convert=P%F8eve%EF+m%ECnu>

Lergoconsult.cz (2018). *Profil společnosti*. Dostupné z: <http://www.legroconsult.cz/index.php?page=page&kid=16>

Maďarský statistický úřad (2018). *Délka silnic v Maďarsku*. Dostupné z: http://www.ksh.hu/szallitas_kozlekedes

Metodika celostátního sčítání dopravy (2016). Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/methodics/default.aspx>

Ministerstvo dopravy (2014). *Operační program doprava 2014-2020*. Dostupné z: <http://web.opd.cz/>

Ministerstvo financí České republiky, (2018). *Státní rozpočet 2018 v kostce. Kapesní příručka Ministerstva financí ČR*. Praha: Ministerstvo financí. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/o-ministerstvu/vzdelavani/rozpocet-v-kostce/statni-rozpocet-v-kostce-2018-31944>

Monitor.statnipokladna.cz (2018). *Přehled příjmů a výdajů Ministerstva dopravy*. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz>

OPPIK (2018). *Cesta k dotaci*. Dostupné z: <http://www.oppik.cz/cesta-k-dotaci>

Orbion.cz (2015). *Doprava v maďarsku*. Dostupné z: <http://madarsko.orbion.cz/stat/pruvodce/doprava-1070/>

Palyzat.gov.hu (2016). *Hodnotící zpráva o vývoji dopravní infrastruktury 2000-2011*. Dostupné z: https://www.palyzat.gov.hu/kozlekedesi_infrastruktura_fejlesztesek_ertekelese_2000_2011

Plprojekt.cz (2017). Dostupné z: <http://www.plprojekt.cz/>

Regioprojekt.cz (2005). *Prezentace firmy*. Dostupné z: http://www.regioprojekt.cz/cz/index.php?show_page=article&a1section=1.1

Rera.cz (2015). Dostupné z: <http://www.rera.cz/>

Roadmedia.cz (2015). *Srovnání cen dálnic se zahraničím*. Dostupné z: http://www.roadmedia.cz/wp-content/uploads/2015/10/letak_a5_web.pdf

ŘSD ČR (2015). *Organizace ŘSD*. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>

Ščítání dopravy 2016 (2016). Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

SFDI (2015). Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/>

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje (2012-2018). *O nás*. Dostupné z: <http://www.susjk.cz/cz/organizace/o-nas>

Statistické vyhodnocení nehodovosti pro zadané správní území v časové řadě (2016). Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/NehodyVCasoveRade/Search.aspx>

Svět okolo nás (2015). *Mapa Maďarska*. Dostupné z: <http://svet-okolo-nas.blog.cz/rubrika/madarsko>

Tolls.eu (2018). *Ceník dálničních známek v Maďarsku pro rok 2018*. Dostupné z: <https://www.tolls.eu/cs/hungary#elektronicka-znamka>

III Seznam tabulek, obrázků, grafů a zkratek

Tabulka 1: Infrastruktura silniční dopravy v km v ČR.....	9
Tabulka 2: Rozpočet příjmů SFDI 2018 v mil. Kč.....	14
Tabulka 3: Komparace operačních programů 2007-2013 a 2014-2020	17
Tabulka 4: Přehled alokace Operačního programu Doprava 2014-2020	21
Tabulka 5: Délka silnic a dálnic v Jihočeském kraji k 1. 7. 2017 v km	36
Tabulka 6: Výdaje ze státního rozpočtu dle ministerstev v mld. Kč	48
Tabulka 7: Výše příjmů pro MD s procentuálním vyjádřením z celkového SR.....	49
Tabulka 8: Souhrnný přehled čerpání jihočeského kraje – SFDI 2017 v mil. Kč	58
Tabulka 9: Celkové dotace SFDI pro Jihočeský kraj v roce 2017 v mil. Kč.....	58
Tabulka 10: Přehled čerpání ze SFDI Jihočeským krajem v letech 2015-2018	59
Tabulka 11: Přehled čerpání ze SFDI organizací SÚS JČK v letech 2015-2018.....	60
Tabulka 12: Prioritní osy OPD 2014-2020	62
Tabulka 13: Přehled výdajů OPD dle druhu infrastruktury v mld. Kč	62
Tabulka 14: Specifické cíle prioritní osy 1 z IROPu	64
Tabulka 15: Míra financování způsobilých výdajů podle typu příjemce	67
Tabulka 16: Pravidla pro financování od Jihočeského kraje	69
Tabulka 17: Rozbor dat projektu „Místní komunikace Rodvínov“	75
Tabulka 18: Ceník dálničních známek v Maďarsku pro rok 2018 v HUF a CZK.....	85
Tabulka 19: Ceník dálničních známek v ČR pro rok 2018 v Kč	85
Tabulka 20: Zdroje pro rozvoj DI v rámci OP v Maďarsku v mld. Kč	88

Seznam obrázků

Obrázek 1: Skladba 14 krajů (NUTS 3) do 8 regionů soudržnosti (NUTS 2).....	16
Obrázek 2: Druhy dotací.....	23
Obrázek 3: Obecný průběh žádosti o dotaci v operačním programu.....	27
Obrázek 4: Administrativní členění Jihočeského kraj	34
Obrázek 5: Intenzita dopravy na silnicích II. třídy	38
Obrázek 6: Statistické vyhodnocení nehodovosti na křižovatce silnice č. 34	40
Obrázek 7: Intenzita dopravy na silnici I. třídy z Jindřichova Hradce do Rodvínova....	40
Obrázek 8: Vzájemné vztahy, provázanost a peněžní toky zdrojů financování	47
Obrázek 9: Posun autobusové zastávky pomocí vybudování točny v obci	76
Obrázek 10: Billboard jako součást publicity projektu	79
Obrázek 11: Publicita projektu v Rodvínově umístěna u vybudované točny.....	79
Obrázek 12: Rozdělení Maďarska na tzv. Župy	83
Obrázek 13: Dálniční a silniční infrastruktura Maďarska	90
Obrázek 14: Dálniční síť v České republice	90
Obrázek 15: Dálnice M6 v Maďarsku	91

Seznam grafů

Graf 1: Příjmy SFDI 2007-2015	54
Graf 2: Výdaje SFDI 2007-2015 v mld. Kč.....	55
Graf 3: Skutečné výdaje SFDI dle účelu v mld. Kč.....	55
Graf 4: Skutečné výdaje SFDI dle příjemců v letech 2010-2015 v mld. Kč	56

Seznam zkratek

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
DI	Dopravní infrastruktura
DPH	Daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIB	Evropská investiční banka
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
HUF	Maďarský forint
IPRÚ	Integrované plány rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISPA	International Society for the Performing Arts
JčK	Jihočeský kraj
MD	Ministerstvo dopravy
MK	Místní komunikace
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OP	Operační programy
OPD	Operační program Doprava
PPP	Public Private Partnership
PO	Prioritní osa
PHARE	Poland and Hungary Aid for Restructuring of the Economy
ROP	Regionální operační program
ROP JZ	Regionální operační program Jihozápad
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SÚS JčK	Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VŘ	Výběrové řízení
TEN-T	Transevropská dopravní síť

IV Seznam příloh

Příloha 1: Akce realizované Jihočeským krajem z investic SFDI 2017

Příloha 2: Akce realizované SÚS JčK z investic SFDI 2017

Příloha 3: Fotodokumentace projektu „Místní komunikace Rodvínov“ z kapitoly 6.1

Příloha 4: Ukázka navrhovaných bezpečnostních prvků

V Přílohy

Příloha 1: Akce realizované Jihočeským krajem z investic SFDI 2017

SFDI 2017 žadatel/příjemce Jihočeský kraj - neinvestice								příloha č.1 k návrhu 568/RK/17	
závod	Název (identifikace silnice)	Délka v km	Staničení	Předpokládané fin.prostředky bez DPH	Předpokládané fin.prostředky vč.DPH	Vysoutěženo bez DPH	Vysoutěženo vč. DPH	Předpokládaná délka realizace jednolit.staveb (kalend.dny)	
ČB	1	III/1558 Bošilec - Lhota	1,155	1,775 - 2,930	1 821 802,89	2 204 381,50			5
	2	III/14317 Vrábče - Kroclov	2,255	0,010 - 2,265	6 839 849,46	8 276 217,85			22
	3	III/15414 Mezluží - Svěbohy	3,410	0,000 - 3,410	5 466 393,87	6 614 336,58			18
	4	II/105 Nová Ves - Chlumec	2,330	112,370 - 114,700	16 760 801,72	20 280 570,08			17
	5	III/14322 Branišov a III/14323 Branišov - Třebín	1,931	3,980 - 4,606 + 0,010 - 1,315	9 393 892,22	11 366 609,59			25
	6	III/14611 Ledenice - Třebotovice	2,114	2,870 - 3,342 + 4,409 - 4,744 + 6,183 - 7,490	5 767 808,02	6 979 047,70			13
	7	III/1438 Nová Ves - Lipanovice - Dobčice	5,066	5,863 - 10,090 + 10,130 - 10,969	11 804 878,50	14 283 902,99			15
	8	III/14321 a III/12253 Dubné	0,338	6,345 - 6,622 + 16,670 - 16,731	2 106 992,19	2 549 460,55			15
	9	III/14321 křiž.III/14539 - křiž.III/14321a u Křenovic	1,623	3,424 - 5,047	3 908 044,49	4 728 733,83			9
	10	III/12253 Vráž	0,735	14,119 - 14,854	2 069 758,72	2 504 408,05			5
	11	III/12230 odbočka Zalužice	1,745	0,005 - 1,750	3 108 992,96	3 761 881,48			6
	12	III/14316 odbočka Slavče a MK	1,476	0,000-1,330 + 0,000-0,14625		3 485 325,43	0,00	0,00	
	13	III/14317 Kroclov - Jamné	1,357	2,265-3,622		3 117 570,18	0,00	0,00	
		25,535		69 049 215,04	90 152 445,81	47 919 301,69	57 982 355,04	75	
ČK	1	III/1602 Hodslavský vrch-Mašín	6,120	3,347-9,467	9 873 831,60	11 947 336,24			30
	2	III/15536 křiž.III/155 - Velešín nádraží	4,745	0,000 - 4,745	13 344 849,91	16 147 268,39			30
	3	III/1584 Tichá-Cetviny	3,770	4,491-8,261	6 391 298,10	7 733 470,70			21
	4	III/1585 Bělá-Cetviny	6,209	3,559-9,768	10 514 500,42	12 722 545,51			21
	5	III/16312 Spáleníště - Pasečná	4,950	8,900 - 13,850	8 495 493,76	10 279 547,45			21
		25,794		48 619 973,79	58 830 168,29	33 601 661,39	40 658 010,28	75	
JH	1	III/13525 K.Řečice - Višňová - křiž.III/13522	6,146	0,577 - 6,723	10 036 747,84	12 144 465,01			20
	2	III/13524, křiž.I/23 - Záhoří	1,020	0,004 - 1,024	1 607 497,30	1 945 071,73			10
	3	III/408 křiž.III/409 - Velká Lhota	4,174	0,000 - 4,174	9 344 354,13	11 306 668,50			25
	4	III/1489 Plavsko - Stráž n.N.	1,539	9,220-10,759	1 985 690,24	2 402 685,19			10
	5	III/14811 Lásenice - Vydří	1,150	1,385 - 2,535	1 317 477,00	1 594 147,17			5
	6	III/451-Dačice-průtah	0,276	31,441 - 31,716	1 201 686,26	1 454 040,36			12
	7	III/1553 ,křiž.I/24-Ponědraž - křiž.III/1555	3,726	0,000 - 3,726	7 334 909,02	8 875 239,91			20
	8	III/41020 Chvalkovice - křiž.III/41023	1,072	8,650 - 9,722	1 630 053,84	1 972 365,15			8
	9	III/13412 průtah Popelín	0,440	0,000 - 0,440	1 035 352,40	1 252 776,40			5
	10	III/13412 průtah Bořetín	0,450	3,210 - 3,660	2 077 182,25	2 513 390,52			12
	11	III/13415, III/13412 průtah Palupín	0,865	5,351 - 6,036 + 4,745 - 4,925	3 086 324,45	3 734 452,58			15
	12	III/13415 Palupín - Strmilov	2,280	6,036 - 8,316	3 598 603,20	4 354 309,87			10
	13	III/1532 Pětina - Stříbřec	2,027	5,420 - 7,447	4 724 935,16	5 717 171,54			20
	14	III/4076 Dačice - Bltkov	1,601	0,000-1,601		6 458 377,67	0,00	0,00	
		24,465		48 980 813,18	62 536 867,28	32 554 591,13	39 391 055,27	85	

PI	1	III/1219 křiž.IV/121 - Vráž	4,853	1,456-3,406 + 5,100-7,318 + 8,500-9,14	10 124 129,09	12 250 196,20			15
	2	III/1384 Jamný	1,582	1,649 - 3,231	3 879 586,73	4 694 299,94			15
	3	III/00423 Radobyte - Bořice	2,004	3,431 - 5,435	4 627 369,16	5 599 116,68			20
	4	III/00425 křiž.IV - Paměťce náves	1,082	0,008 - 1,090	2 343 588,10	2 835 741,60			15
	5	III/1391 křiž.IV/139 - konec silnice	1,405	0,004 - 1,409	3 332 384,00	4 032 184,64			15
	6	III/12110 Cethonice - Ostrovice	4,186	2,172 - 5,694 + 5,705 - 6,369	7 678 298,77	9 290 741,51			20
	7	III/10536 Přleпов	2,610	0,030 - 2,640	4 457 702,08	5 393 819,52			20
	8	III/02032 Chvaletice	0,510	2,491 - 2,758 + 3,788-4,031	1 426 150,60	1 725 642,23			15
	9	III/1219 Pražská	0,570	17,405-17,975	1 402 009,15	1 696 431,07			12
	10	III/1401 Hradiště	0,446	0,614 - 1,060	1 640 221,50	1 984 668,02			12
	11	III/12120 Zbonín	3,740	0,005-3,745	6 502 724,74	7 868 296,94			20
		22,988		47 414 163,92	57 371 138,34	33 091 812,24	40 041 092,81	80	
PT	1	III/12258 křiž.IV/122 - křiž.MK	1,580	0,000 - 1,580	2 977 323,68	3 602 561,65			7
	2	III/14514 Stachy - Zadov a III/14516a Zadov	5,673	0,000 - 3,283 + 3,344 - 5,284 + 0,705 -	16 357 768,88	19 792 900,34			25
	3	III/1449 Vlachovo Březí - křiž. III/14418	4,020	0,000-0,195 + 0,269 - 2,104 + 2,454 - 4	8 782 258,40	10 626 532,66			15
	4	III/1431a Chroboly ČD	0,515	0,000 - 0,515	2 296 656,12	2 778 953,91			7
	5	III/17128 průtah Javorník , křiž.IV/14511	0,431	8,438-8,802 + 4,235-4,302	1 569 658,48	1 899 286,76			14
	6	IV/171 průtah Vrbice a Vacov	0,355	58,326-58,526 + 59,226 - 59,381	1 613 452,53	1 952 277,56			14
	7	III/14137 Křišťanovice	1,380	0,000-1,380	3 212 839,50	3 887 535,80			5
		13,954		36 809 957,59	44 540 048,68	25 708 096,27	31 106 796,49	50	

ST	1	III/17019 kříž.IV170 - Dobříš - Zálesí - kříž.IV171	4,180	0,005 - 1,545 + 3,820 - 6,460	7 821 581,57	9 464 113,70			25
	2	III/17222 hr.kraje - Mačice - Vojnice - Tažovice	5,862	0,000 - 5,862	8 660 703,75	10 479 451,54			20
	3	III/17221 kříž.III/17220 - Strašice - kříž.III/17222	5,388	0,000 - 5,388	8 297 821,67	10 040 364,22			20
	4	III/14217 Bavorov - Útěšov	2,205	0,005 - 2,210	4 484 194,88	5 425 875,80			15
	5	III/17210 Kozlov	0,810	5,550 - 6,360	2 564 264,68	3 102 760,26			15
	6	III/17225 Předmříž	0,432	1,138 - 1,570	2 137 450,64	2 586 315,27			10
	7	III/17211 Krejnice	0,340	3,988 - 4,328	1 185 676,80	1 434 668,93			10
	8	III/17224 kříž.III/17220 - Kváskovice	0,920	0,005 - 0,925	1 365 446,30	1 652 190,02			10
	9	III/17311 Chlum	2,005	0,020 - 1,300 + 1,600 - 2,325	3 577 951,73	4 329 321,59			20
	10	III/00427 Brusy	1,493	0,005 - 1,498	2 452 083,78	2 967 021,37			12
	11	III/00430 Hajská	1,605	0,005-1,610		3 582 847,87	0,00	0,00	
	12	III/1709 kříž.III/1701 - Kraselov	1,014	5,380-6,394		2 001 588,49	0,00	0,00	
		26,254		42 547 175,80	57 066 519,08	31 752 948,25	38 421 067,38	75	
TA	1	III/12422 Pojbuky - Bradáčov	2,046	0,000 - 2,046	8 894 095,86	10 761 855,99			20
	2	III/12823 hranice okresu JH - Trklásovice	3,964	2,944 - 4,398 + 5,290 - 7,800	8 289 854,88	10 030 724,40			20
	3	III/1208 kříž.IV120 - Kamenná Lhota	1,174	0,000 - 1,174	1 675 537,52	2 027 400,40			10
	4	III/12414 Pohrnání průtah	0,300	9,274 - 9,574	728 362,50	881 318,63			15
	5	III/13710 Mašice - Maršov (dokončení)	2,067	0,491 - 2,558	3 531 565,86	4 273 194,69			15
	6	III/1362 Víčeves průtah	0,636	1,126 - 1,762	1 806 885,78	2 186 331,79			10
	7	III/1362 kříž.IV136 - Víčeves	1,126	0,000 - 1,126	2 421 145,10	2 929 585,57			10
	8	III/12421 Rodná - Bradáčov	2,234	0,000 - 2,234	10 056 749,70	12 168 667,14			30
	9	III/1228 Stádlec	0,180	1,478-1,658		1 108 690,57	0,00	0,00	
	10	III/13711 Stádlec	0,350	1,966-2,316		1 755 678,06	0,00	0,00	
		14,077		37 404 197,20	48 123 447,24	25 740 395,72	31 145 878,82	65	
CELKEM			153,067	330 825 496,52	420 354 888,70	230 368 806,69	278 746 256,09	120	
					dotace SFDI	225 860 000,00			

Příloha 2: Akce realizované SÚS JČK z investic SFDI 2017

Závod	Název	Cena SUS (vč 21% DPH)	Vysoutěženo (vč 21% DPH)	Náklady včetně TDI a rezervy
CB	Rekonstrukce silnice III/15523 v průtahu obce Borovnice	7 071 515,16 Kč	6 951 029,96	7 500 000,00
	zahrnuta jiná investiční akce pro obec Borovnice v částce 324 146,73 Kč (částka zahrnuta ve sloupci Cena SUS a ve sloupci Vysoutěženo), která nebude součástí žádosti o dotaci ze SFDI 2017 a není součástí výpočtu ve sloupci podíl dotace od SFDI			
CK	Odvodnění komunikace III/15910 v průtahu obce Kájov	6 363 324,00 Kč	6 035 455,80	6 500 000,00
JH	Most evid. č. 12860-1 Hradiště	4 505 637,00 Kč	4 306 957,89	4 750 000,00
	Most ev.č. 152-007 přes M.Dyji před S.Hobzím	30 191 369,00 Kč	22 499 309,11	23 500 000,00
PI	Most ev.č. 140-012 u Ražic	4 597 554,30 Kč	4 411 510,79	4 800 000,00
	Most evid. č. 138-12 Chřešťovice	8 125 799,77 Kč	7 126 878,22	7 600 000,00
PT	Most ev. č. 14136-2 a 14136-3 Blažejovický mlýn	20 098 790,07 Kč	17 735 265,74	18 500 000,00
	Most ev. č. 167-013 přes luční potok u osady Račí	15 342 851,00 Kč	9 889 064,72	10 300 000,00
	Propustek III/12258 přes Vadkovský potok	4 200 000,00 Kč	4 757 165,72	5 200 000,00
	Propustek III/12268 Březovík přes Křemžský potok	2 163 744,00 Kč	2 833 641,53	3 100 000,00
	Most ev. č. 14515-1 přes Štašský potok u Zdikova	5 970 245,31 Kč	5 875 414,33	6 200 000,00
ST	Most ev. č. 12243-3 Vodňany	2 648 082,13 Kč	2 939 716,78	3 300 000,00
TA	Most ev.č. 125-002 Mladá Vožice	5 197 077,93 Kč	5 564 136,60	6 000 000,00

	Cena SUS (vč 21% DPH)	vysoutěženo (vč 21% DPH)	Náklady celkem (vč 21% DPH)	Dne 28.2.2017 sdělena částka poskytnuté dotace ze SFDI 2017, připadající na celý Jihočeský kraj ve výši 320,860 mil. Kč
SÚS JČK CELKEM	116 475 989,67 Kč	100 925 547,19 Kč	107 250 000,00 Kč	95 mil. Kč
JČK CELKEM	400 298 850,79	278 746 259,09		225,860 mil. Kč

Celkem podíl dotace

320,860 mil. Kč

Příloha 3: Fotodokumentace projektu „Místní komunikace Rodvínov“ z kapitoly 6.1

Letecký snímek před realizací točny s vyznačením původní zastávky s plánem přesunutí na místo ukazující šipka



Zdroj: Google Maps, vlastní úprava

Letecký snímek po realizaci točny a vybudování nové autobusové zastávky (černá šipka)



Zdroj: Mapy.cz

Snímek ze silnice I/23 s autobusovou zastávkou Rodvínov ve směru na J. Hradec



Snímek hlavního tahu z J. Hradce na Pelhřimov, kde je po pravé straně odbočka do obce Rodvínov. Naproti tomu se nachází nebezpečná autobusová zastávka.



Zdroj: Google Maps

Pohled na autobusové zastávky u silnice č. 23 z výšky



Zdroj: Mapy.cz

Pohled na místo před realizací točny a autobusové zastávky bez chodníků



Zdroj: Google Maps

Nově vybudovaná točna, autobusová zastávka a chodníky pro obyvatele obce Rodvínov



Zdroj: Jindřichohradecký deník

Průběh výstavby



Dokončená stavba



Dokončená stavba včetně bezbariérových chodníků



Zdroj: Webové stránky obecního úřadu Rodvínov

Původní stav MK na Matějovec



Zrekonstruovaná komunikace z Rodvínova na Matějovec vč. malé „výhybny“



Zdroj: Webové stránky obecního úřadu Rodvínov

Příloha 4: Ukázka navrhovaných bezpečnostních prvků

Zdvojená svodidla v nepřehledných a táhlých zatáčkách



Zdroj: Bezpecnejsilnice.cz, 2018

Bezpečnostní protismykový nástřik vozovky s optickou červenou barvou



Zdroj: Tvstav.cz