

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomiky**



**Diplomová práce**

**Využití a vliv dotačních projektů na železniční  
infrastrukturu**

**Bc. Barbora Levá**

© 2019 ČZU v Praze



# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Barbora Levá

Provoz a ekonomika

Název práce

Využití a vliv dotačních projektů na železniční infrastrukturu

Název anglicky

Use and impact of grant projects for railway infrastructure

---

### Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnotit, jaké využití a jaký vliv mají dotační programy EU na výstavbu na železnici. Dílčím cílem práce je v literární rešerši přiblížit druhy operačních programů, postup při podávání žádosti o dotaci, monitoring projektů během výstavby a po výstavbě (doba udržitelnosti projektu), nejvýznamnější projekty realizované z dotací EU v ČR. Dalším dílčím cílem práce je porovnat současné a předchozí programové období a zjistit, jaké mají lidé povědomí o modernizaci železnice z fondů EU.

### Metodika

V teoretické části práce budou po prostudování odborné literatury shrnuty informace o dotačních programech využitelných pro železniční infrastrukturu, o žádostech o dotaci a monitorování projektů po schválení žádosti. V praktické části bude použita metoda komparace operačních programů, zhodnocení využití finančních prostředků na modernizaci železnice. Také bude provedeno a vyhodnoceno dotazníkové šetření a povědomí a spokojenosti lidí s modernizací na železnici z fondů EU.

### Doporučený rozsah práce

60-80 stran

### Klíčová slova

dotace, operační program, investice, železnice, monitoring

---

### Doporučené zdroje informací

1. BUDÍK, Josef. Evropské strukturální fondy a jejich využívání. Vysoká škola finanční a správní o.p.s. v edici EUPRESS, 2009. 80 s. ISBN 978-80-7408-014-2.
2. CHVOJKOVÁ Anna, KVĚTOŇ Viktor a kol. Finanční prostředky fondů EU v programovém období 2007-2013. IREAS, Institut pro strukturální politiku o.p.s, Praha 2007. 183 s. ISBN 978-80-86684-43-7.
3. PALÁNOVÁ Irena a kol. Jak připravit projekty financované z evropských fondů v období 2007-2013 – praktická příručka pro školy. Národní ústav odborného vzdělávání, 1. Vydání, Praha 2008. 42 s. ISBN 978-80-87063-16-3.
4. Operační program doprava [online]. Dostupné z: <http://web.opd.cz/>
5. Správa železniční dopravní cesty [online]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>
6. Evropské strukturální a investiční fondy [online]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Uvodni-strana>
7. Publikace MD – Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
8. Ministerstvo dopravy [online]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/>

---

### Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – PEF

### Vedoucí práce

prof. Ing. Jaroslav Homolka, CSc.

### Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

---

Elektronicky schváleno dne 11. 10. 2017

**prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 1. 11. 2017

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 19. 03. 2019

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci na téma „Využití a vliv dotačních projektů na železniční infrastrukturu“ vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 27. března 2019 \_\_\_\_\_

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu práce prof. Ing. Jaroslavu Homolkovi, Csc. za poskytnuté rady a odborné vedení při zpracování diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala zaměstnancům Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, kteří mi poskytli rady, informace a podklady ke zpracování diplomové práce.

# Využití a vliv dotačních projektů na železniční infrastrukturu

## Abstrakt

Diplomová práce na téma Využití a vliv dotačních projektů na železniční infrastrukturu se zabývá možnostmi využití evropských dotačních programů na budování, rekonstrukci a modernizaci železniční infrastruktury. Část teoretická se zabývá vznikem EU a jejím rozpočtem, programy, které bylo a stále je možné využít pro spolufinancování železničních projektů. Nejvýznamnější z těchto programů jsou Operační program doprava 1 a 2 a CEF – Nástroj pro propojení Evropy. Tato část práce je sepsána s pomocí prostudované odborné literatury a internetových stránek, které se touto problematikou zabývají. Ve vlastní části práce je provedeno porovnání Operačních programů Doprava mezi sebou a současně probíhajících programů OPD 2 a CEF. Dále jsou zde přiblíženy 3 projekty, které realizovala z těchto programů Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – GSM-R Benešov – Votice, Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov (mimo) – Čáslav (mimo) a Rekonstrukce Negrelliho viaduktu. Poslední částí kapitoly Vlastní práce je vyhodnocení dotazníkového šetření na téma „Jaké mají lidé povědomí o spolufinancování Evropskou unií u významných projektů na železnici“.

## Klíčová slova

Dotace, operační program, investice, železnice, monitoring

# **Use and impact of grant projects for railway infrastructure**

## **Summary**

The thesis titled Use and impact of grant projects for railway infrastructure is about possibilities of use European grant projects to building, reconstruction and modernization of railway infrastructure. The first part of thesis is about European Union and European budget and programs to use for co-financing railway infrastructure projects. The most important from these programs are Operational Program of Transport and CEF – Connecting Europe Facilities. This part of the thesis was processed after study of professional literature and websites which are dealing with this topic. Practical part of the thesis is about comparison of Operational program of Transport 1 and 2 and comparison of Operational program of Transport 2 and CEF. Here are introduced 3 projects which are implemented Railway Infrastructure Administration, state organisation from these programs - GSM-R Benešov – Votice, Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov (mimo) – Čáslav (mimo) and Rekonstrukce Negrelliho viaduktu. The last part of chapter the practical part is evaluation of questionnaire on topic „What people know about co-financed projects of railway infrastructure“.

## **Key words**

Grant, operational program, investment, railway, monitoring



# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod.....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Cíl práce a metodika .....</b>	<b>13</b>
2.1	Cíl práce.....	13
2.2	Metodika.....	13
<b>3</b>	<b>Teoretická východiska.....</b>	<b>14</b>
3.1	Železniční doprava v ČR .....	14
3.1.1	Historie železniční dopravy .....	14
3.1.2	Nejdůležitější přepravci v ČR.....	15
3.1.3	Správa železniční dopravní cesty s.o.....	16
3.2	Dopravní politika v ČR .....	17
3.2.1	Financování sektoru dopravy.....	19
3.2.2	Železniční infrastruktura .....	19
3.3	Evropská unie.....	20
3.3.1	Vznik EU .....	20
3.3.2	Rozpočet EU.....	21
3.4	Evropské fondy .....	23
3.4.1	Období před vstupem do EU .....	24
3.4.2	Programová období.....	24
3.4.3	Programové období 2000 – 2006.....	24
3.4.4	Programové období 2007-2013 .....	25
3.4.5	Programové období 2014-2020 .....	27
3.5	SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury.....	29
3.6	Operační program doprava 2014-2020.....	30
3.6	Nástroj pro propojení Evropy – CEF (Connecting Europe Facility) .....	40

3.6.1	CEF v oblasti dopravy.....	41
3.6.2	Jak získat podporu .....	41
<b>4</b>	<b>Vlastní práce .....</b>	<b>44</b>
4.1	Porovnání OPD 1, OPD 2 a CEF .....	44
4.2	GSM-R Benešov – Votice .....	46
4.3	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov (mimo) – Čáslav (mimo) ..	50
4.4	Rekonstrukce Negrelliho viaduktu .....	54
4.5	Dotazníkové šetření .....	57
<b>5</b>	<b>Zhodnocení výsledků .....</b>	<b>73</b>
<b>6</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>75</b>
<b>7</b>	<b>Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>77</b>
<b>8</b>	<b>Přílohy .....</b>	<b>79</b>

## Seznam obrázků

Obrázek 1	Svršek koněspřežné dráhy u zastávky Bujanov .....	15
Obrázek 2	Mapa železničních koridorů .....	16
Obrázek 3	Organizační struktura SŽDC .....	17
Obrázek 4	Dopravně-politický cyklus .....	18
Obrázek 5	Schéma schvalování rozpočtu EU.....	22
Obrázek 6	Loga používaná pro publicitu .....	40
Obrázek 7	Logo CEF .....	43
Obrázek 8	Stožár a technický domek v zast. Bystřice u Benešova .....	50
Obrázek 9	Zastávka Horky u Čáslavi .....	54
Obrázek 10	Letecký snímek Negrelliho viaduktu .....	55
Obrázek 11	Vize budoucnosti.....	56

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Porovnání základních charakteristik OPD 2 a CEF.....	45
Tabulka 2 Financování projektu .....	46
Tabulka 3 Finanční čerpání dle činností a let po ukončení projektu.....	48
Tabulka 4 Porovnání nákladů dle Schvalovacího protokolu OPD a dle skutečnosti .....	49
Tabulka 5 Financování projektu .....	51
Tabulka 6 Porovnání nákladů dle Schvalovacího protokolu OPD 2 a skutečnosti.....	53
Tabulka 7 Financování projektu .....	55

## Seznam grafů

Graf 1 Otázka č. 1 .....	58
Graf 2 Otázka č. 2 .....	58
Graf 3 Otázka č. 3 .....	59
Graf 4 Otázka č. 4 .....	60
Graf 5 Otázka č. 5 .....	60
Graf 6 Otázka č. 6 .....	61
Graf 7 Otázka č. 7 .....	62
Graf 8 Otázka č. 8 .....	63
Graf 9 Otázka č. 9 .....	63
Graf 10 Otázka č. 10.....	64
Graf 11 Otázka č. 11.....	64
Graf 12 Otázka č. 12.....	65
Graf 13 Otázka č. 13.....	66
Graf 14 Otázka č. 14.....	67
Graf 15 Otázka č. 16.....	68
Graf 16 Otázka č. 17.....	69
Graf 17 Otázka č. 18.....	69
Graf 18 Otázka č. 19.....	70
Graf 19 Otázka č. 20.....	71
Graf 20 Otázka č. 21.....	72

# 1 Úvod

Tím, že vstoupila do Evropské unie, si Česká republika otevřela dveře i k možnosti získávání dotací z evropského rozpočtu. Tyto prostředky jsou shromážděny v tzv. strukturálních fondech a je možné je čerpat v rámci sedmiletého rámce rozpočtu EU. Aby bylo možné čerpat finanční prostředky efektivněji, jsou v České republice rozděleny do operačních programů, ze kterých si můžou podnikatelské i nepodnikatelské subjekty vybrat tak, aby to odpovídalo jejich záměrům. Nyní je čerpáno v rámci rozpočtového období 2014 – 2020. Tato práce s názvem Využití a vliv dotačních projektů na železniční infrastrukturu se však, jak napovídá název, zabývá hlavně fondy, které lze využít na rekonstrukci, modernizaci nebo výstavbu železniční infrastruktury. Před vstupem do Evropské unie získala Česká republika jako i jiné země podporu z programu ISPA. Následovalo první skoro 3 leté období, kdy ČR čerpala z prostředků EU – Operační program Infrastruktura a Fond soudržnosti. Poté už bylo čerpáno v rámci klasického sedmiletého rámce. Na železnici se čerpalo zejména v rámci Operačního programu Doprava. Také však byly využity prostředky z Operačního programu Životní prostředí, Operačního programu Praha, přeshraniční spolupráce a programu TEN-T. V právě probíhajícím období je čerpáno z Operačního programu Doprava 2, Operačního programu Životní prostředí, Integrovaného regionálního operačního programu a Nástroje pro propojení Evropy – CEF. Národní podíl na dotaci je financován prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Celý proces se začíná zveřejněním výzvy k operačnímu programu, zpracováním podkladů pro žádost a vytvoření žádosti. Poté následuje hodnotící a připomínkový řízení, které vyústí ve schválení/neschválení žádosti. Monitoring projektu probíhá po celou dobu výstavby i po celou dobu udržitelnosti, která je stanovena na 5 let.

## **2 Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl práce**

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnotit, jaké využití a jaký vliv mají dotační programy EU na výstavbu železniční infrastruktury. Dílčím cílem práce je v literární rešerši přiblížit Evropskou unii a její rozpočet, české dopravce a správce dráhy, dopravní politiku ČR, druhy operačních programů, postup při podávání žádosti o dotaci, monitoring projektů během výstavby a po výstavbě (doba udržitelnosti projektu), významné projekty realizované z dotací EU v ČR. Dalšími dílčími cíli práce je porovnat současný a předchozí nejvýznamnější program – Operační program Doprava 1 a 2 a CEF – nástroj pro propojení Evropy a zjistit, jaké mají lidé povědomí o modernizaci železnice z fondů EU.

### **2.2 Metodika**

V teoretické části práce budou po prostudování odborné literatury shrnuty informace o Evropské unii a jejím rozpočtu, dopravní politice ČR, správci železnice a železničních dopravcích, dotačních programech využitelných pro železniční infrastrukturu, o žádostech o dotaci a monitorování projektů po schválení žádosti. V praktické části bude použita metoda komparace operačních programů – konkrétně asi nejvýznamnějšího operačního programu využitelného pro dopravu – Operačního programu 1 a 2 a Nástroje pro propojení Evropy – CEF. Z každého výše vyjmenovaného programu bude vybrán projekt, který z něj byl spolufinancován. Podle prostudovaných materiálů o spolufinancování, bude projekt popsán a provedena analýza čerpání a komparace plánovaného a skutečného finančního čerpání. Také bude provedeno a vyhodnoceno dotazníkové šetření o povědomí a spokojenosti lidí s modernizací na železnici z fondů EU. Na základě poznatků z dotazníku bude zhodnoceno, jaký vliv mají evropské dotační fondy na železniční infrastrukturu.

### 3 Teoretická východiska

V této kapitole bude zpracováno téma dopravní politiky ČR, železniční dopravy a příspěvků ze strany Evropské unie do železniční infrastruktury.

#### 3.1 Železniční doprava v ČR

Železniční doprava tvoří společně s dopravou silniční páteř dopravního systému pro přepravu osob i zboží. Přestože má Česká republika jednu z nejhustších sítí železnic na světě, je její podíl na přepravních výkonech spíše podprůměrný. Přes ČR vedou 4 tranzitní železniční koridory.

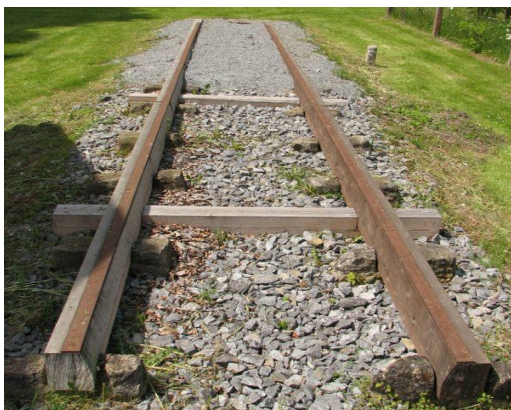
##### 3.1.1 Historie železniční dopravy

Počátek železniční dopravy na území ČR je zaznamenán v první třetině 19. století, kdy začala fungovat koněspřežná dráha na trati Linz – Summerau – Horní Dvořiště – České Budějovice. V roce 1872 nahradily koně parní lokomotivy. Hodně tratí na našem území bylo vybudováno již za monarchie. Po vzniku Československa dostaly naše dráhy název ČSD – Československé státní dráhy. V 50. a 60. letech 20. století byla podstatná část významných národních i mezinárodních drah elektrizována. V dnešní době také probíhá významná modernizace drah, aby bylo možné řadit se mezi mezinárodní standard. Jedná se hlavně o zvýšení traťové rychlosti, peronizaci stanic, traťovou třídu zatížení a technologické vybavení zlepšující bezpečnost a úroveň řízení provozu. Prioritou je hlavně zmodernizování čtyř tranzitních železničních koridorů. Po celou dobu provozování dráhy byl většinovým vlastníkem stát, ale síť byla vybudována převážně z peněz soukromých osob. V roce 1993 vznikla společnost České dráhy jako nástupce ČSD. V roce 2002 bylo rozděleno na České dráhy a.s. (nejvýznamnější dopravce v ČR) a SŽDC s.o. (garant provozování, provozuschopnosti a modernizace tratí).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> SŽDC s. o. *Historie železnice v ČR* [online]. Praha, 2012

**Obrázek 1 Svršek koněspřežné dráhy u zastávky Bujanov**



Zdroj: *Běžná kolej: Svršek na koněspřežné dráze České Budějovice - Linec* [online]. Praha, 2012.

### **3.1.2 Nejdůležitější přepravci v ČR**

Železniční přeprava v České republice se dělí na osobní a nákladní. Z osobní přepravy jsou zde tři hlavní přepravci:

- České dráhy - největší provozovatel drah v České republice. Rozdělení vlaků pro přepravu cestujících – osobní vlaky, spěšné vlaky, rychlíky a expresní vlaky (SC Pendolino, InterCity, EuroCity).
- RegioJet - součást společnosti Student Agency – i vlaky mají charakteristickou žlutou barvu. Tyto vlaky nabízejí levné a zároveň komfortní cestování. V dnešní době má společnost 96 vlaků, které mohou jezdit až 200 km/hod.
- LeoExpress - jedná se o nejmladšího dopravce na českém trhu, zahájil svou činnost v roce 2012. Tato společnost poskytuje svým cestujícím širokou škálu služeb (nákup jízdenek on-line, wi-fi zdarma, denní tisk, databáze filmů, obsluha během jízdy).<sup>2</sup>

Provozovatelem nákladní dopravy v ČR je ČD Cargo a.s. Vznikla jako dceřiná společnost ČD v roce 2007. Patří mezi pět největších železničních dopravců v rámci EU. Společnost má k dispozici více než 900 lokomotiv.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Go Euro. *Provozovatelé železniční dopravy* [online].

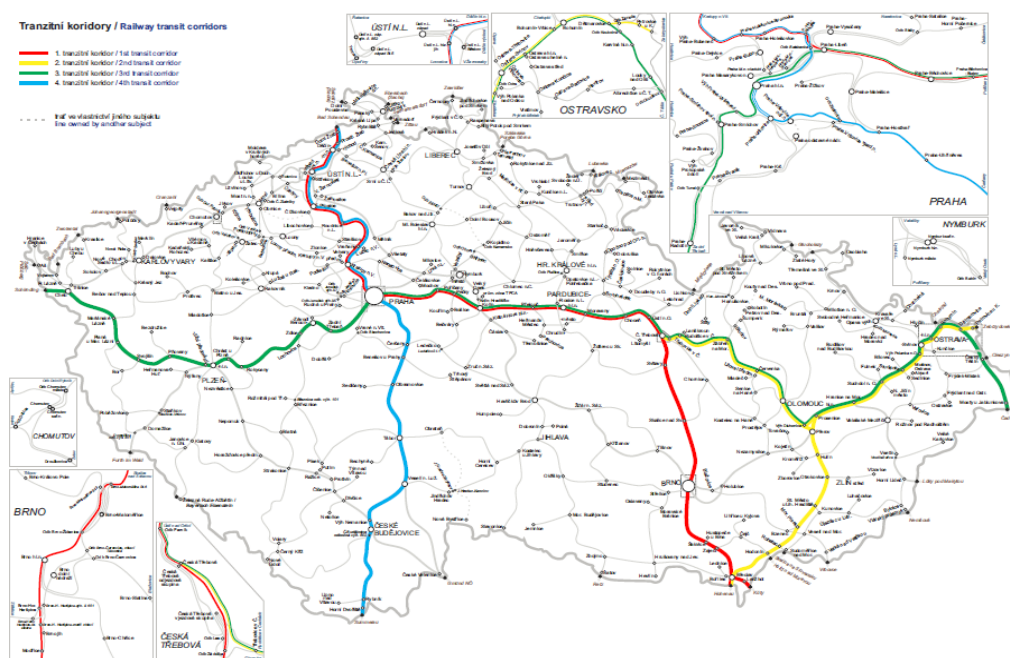
<sup>3</sup> ČD Cargo. *O společnosti* [online].

### 3.1.3 Správa železniční dopravní cesty s. o.

Vznikla v roce 2003 jako jedna část nástupnické organizace České dráhy s. o. Hospodaří s majetkem státu, zajišťuje provozování, provozuschopnost a modernizaci železniční dopravní cesty. Generálním ředitelem organizace je Bc. Jiří Svoboda, MBA.

K 31. 12. 2018 byla celková délka tratí na území ČR je 9 408 km, z toho koridorové tratě – 1 330 km, ostatní tratě na TEN-T – 1 266 km, tratě zařazené do evropského železničního systému – 2 283 km, regionální tratě – 4 493 km, vlečky – 34 km. Celková stavební délka kolejí je 15 356 km a počet výhybkových jednotek je 23 011. Počet železničních mostů je 6 751 a počet tunelů je 164.<sup>4</sup>

Obrázek 2 Mapa železničních koridorů

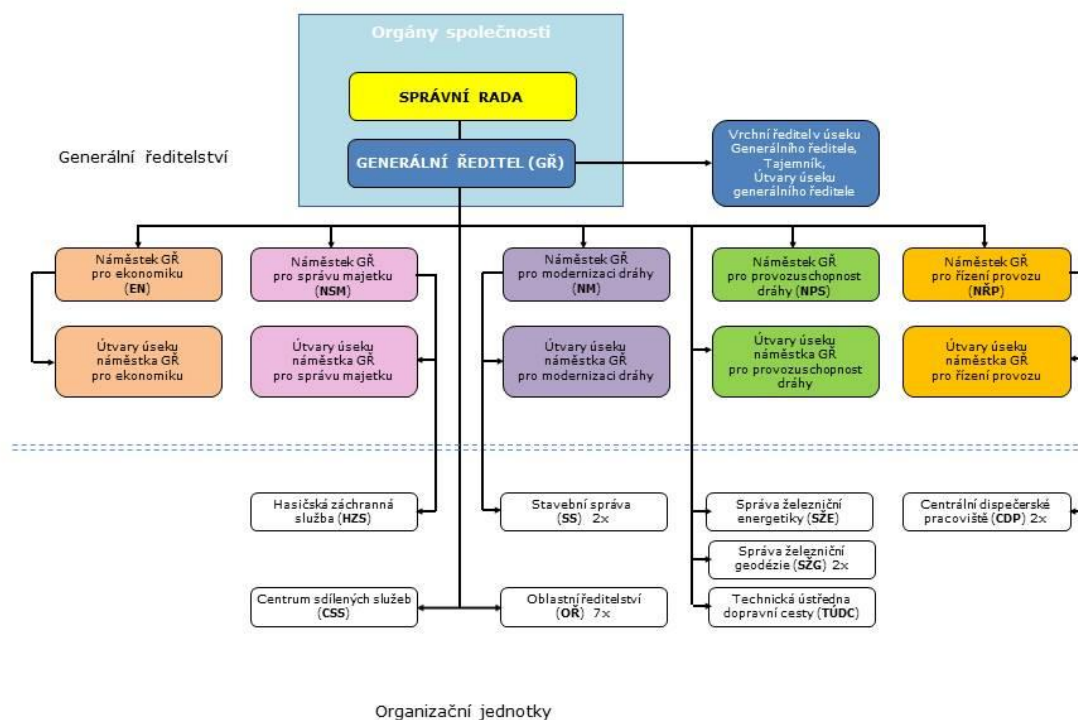


Zdroj: SŽDC s. o. *Železniční mapy ČR: Železniční tranzitní koridory* [online].

<sup>4</sup> SŽDC s.o. *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. 2018



Obrázek 3 Organizační struktura SŽDC

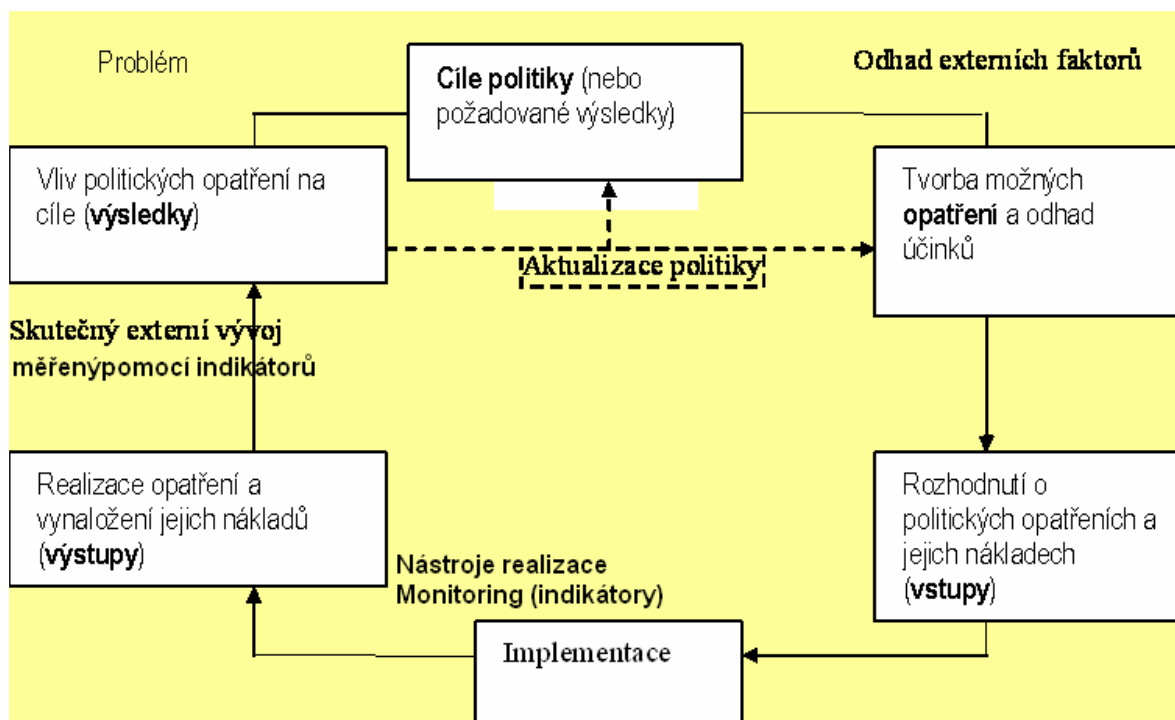


Zdroj: SŽDC s. o. *Organizační struktura SŽDC* [online].

### 3.2 Dopravní politika v ČR

Dopravní sektor je jedním z nejdůležitějších sektorů národního hospodářství. Jdou do něj velké investice, ale také významné příjmy. Je důležitý pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky. Dopravní politika pro současné období (2014 – 2020) s výhledem do roku 2050 je postavena na tzv. dopravně-politickém cyklu, který vystihuje následující schéma.

Obrázek 4 Dopravně-politický cyklus



Zdroj: Ministerstvo dopravy. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, MD ČR*, [online]. 2013, s. 5.

Nynější dopravní politika je postavená na analýze politiky v předchozím období a jejím doplnění. Základními cíli dopravní politiky jsou:

- Modernizace, rozvoj a zlepšení kvality silniční, železniční a vodní dopravy
- Harmonizace podmínek na trhu
- Omezení vlivů dopravy na životní prostředí
- Rozvoj transevropské dopravní sítě
- Zvýšení dopravní bezpečnosti
- Vymezení práv a povinností dopravních služeb
- Využití nejmodernějších technologií a navigačních systémů
- Snižování energetické náročnosti
- Výkonové zpoplatnění dopravy
- Provozní a technická interoperabilita

Důležitým dokumentem, který představuje novou evropskou dopravní politiku, je Bílá kniha – Cesta k jednotnému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu programu.<sup>5</sup>

### 3.2.1 Financování sektoru dopravy

Dost vysoká částka plyne z veřejných rozpočtů - mohl by být i samofinancovatelný (velká částka se do veřejných rozpočtů vrací ze spotřebních daní), tyto příjmy jsou však rozděleny i pro jiné finanční potřeby státu. Dalším zdrojem příjmů jsou dotace z evropských fondů. Ve Státním rozpočtu je tedy nutné zajistit dostatečný počet zdrojů pro předfinancování a kofinancování fondů EU. Budou proto přijata určitá opatření, např. stabilizování příjmů pro financování dopravní infrastruktury ve vztahu k SFDI alespoň na 43 mld. Kč, rozšíření výkonového zpoplatnění silnic I. třídy, podpora obměny vozového parku, úprava sazby mýtného. Z těchto zdrojů je nejdůležitější financování provozování, oprav a údržby. Pokud bychom tyto oblasti zanedbali, docházelo by ke znehodnocování investic. V dokumentu Dopravní sektorová strategie je řešena problematika toho, jak rozdělovat prostředky mezi rozvoj a údržbu.<sup>6</sup>

### 3.2.2 Železniční infrastruktura

Hlavní úkoly do budoucnosti:

- do konce roku 2018 dobudovat TŽK včetně železničních uzlů (s výjimkou uzlů Brno a Praha)
- do roku 2030 zmodernizovat tratě na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí dle Nařízení EU č. 913/2010
- do roku 2050 modernizace tratí na globální síti TEN-T
- napojení krajských měst na železniční síť do hlavních hospodářských center
- dostatečná kapacita pro nákladní dopravu pro napojení do hlavních průmyslových zón
- umožnění přípravy projektů vysokorychlostních tratí a tram-train systémů
- optimalizace ostatních železničních tratí
- elektrizace nových úseků

---

<sup>5</sup> Ministerstvo dopravy. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, MD ČR*, [online]. 2013, s. 6.

<sup>6</sup> Ministerstvo dopravy. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, MD ČR*, [online]. 2013, s. 42.

- vybavení železničních sítí a vozidel systémem ERTMS
- podpora přeshraničních projektů
- zredukovat tratě, které nejsou využívány pro pravidelnou dopravu<sup>7</sup>

### 3.3 Evropská unie

#### 3.3.1 Vznik EU

Již po první světové válce začaly na povrch vyplouvat myšlenky o sjednocení Evropy po vzoru Spojených států amerických, aby se zabránilo dalším ozbrojeným konfliktům. V tuto dobu však nebyla situace pro sjednocení příznivá a až po 2. světové válce byla tato myšlenka více rozvíjena.<sup>8</sup> Dalším důvodem bylo zlepšení ekonomické situace v zemích po válce. Prvním takovým aktem bylo založení Evropského společenství uhlí a oceli (ESUO) v roce 1952. Byl vytvořen společný trh 6 států (Německo, Francie, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko, Belgie) pro obchodování s těmito 2 zásadními komoditami. Toto společenství se osvědčilo, a tak v roce 1957 byly podepsány tzv. Římské smlouvy – Evropské hospodářské společenství (EHS) a Evropské společenství pro atomovou energii (EUROATOM). Po několika letech začala v EHS fungovat zóna volného obchodu a brzy na to celní unie. Postupem let vstupují do EHS noví členové a vznikají orgány jako např. Evropská rada. První zásadní aktualizaci Římských smluv přinesl Jednotný evropský akt roku 1986, který hlavně odstraňoval překážky pro budování společného trhu. V roce 1992 byla podepsána Maastrichtská smlouva a z původních 3 společenství byla založena Evropská unie. Spolupráce byla rozšířena o zahraniční a bezpečnostní spolupráci. V roce 2002 se v některých zemích EU začalo platit Eurem. V dnešní době se platí Eurem v 19 z 28 zemí EU. Postupně se EU rozšiřovala o další země. K největšímu rozšíření došlo v roce 2004, kdy do EU vstoupila i Česká republika spolu s dalšími 9 zeměmi. V roce 2007 byla podepsána Lisabonská smlouva (vstoupila v platnost až na konci roku 2009), která vedla hlavně k reformě v institucích EU a ke vzniku nových funkcí (stálý předseda Evropské rady, Vysoký představitel EU pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku). Posledním dosud vstupujícím členem do EU bylo v roce 2013

---

<sup>7</sup> Ministerstvo dopravy. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, MD ČR*, [online]. 2013, s. 51-52.

<sup>8</sup> TÝČ, Vladimír. *Základy práva Evropských společenství pro ekonomy*. 2000, s. 11.

Chorvatsko. Po ekonomické krizi roku 2008 a po rozhodnutí Velké Británie odejít z EU, vyvstává znovu myšlenka na reformu.<sup>9</sup>

### **3.3.2 Rozpočet EU**

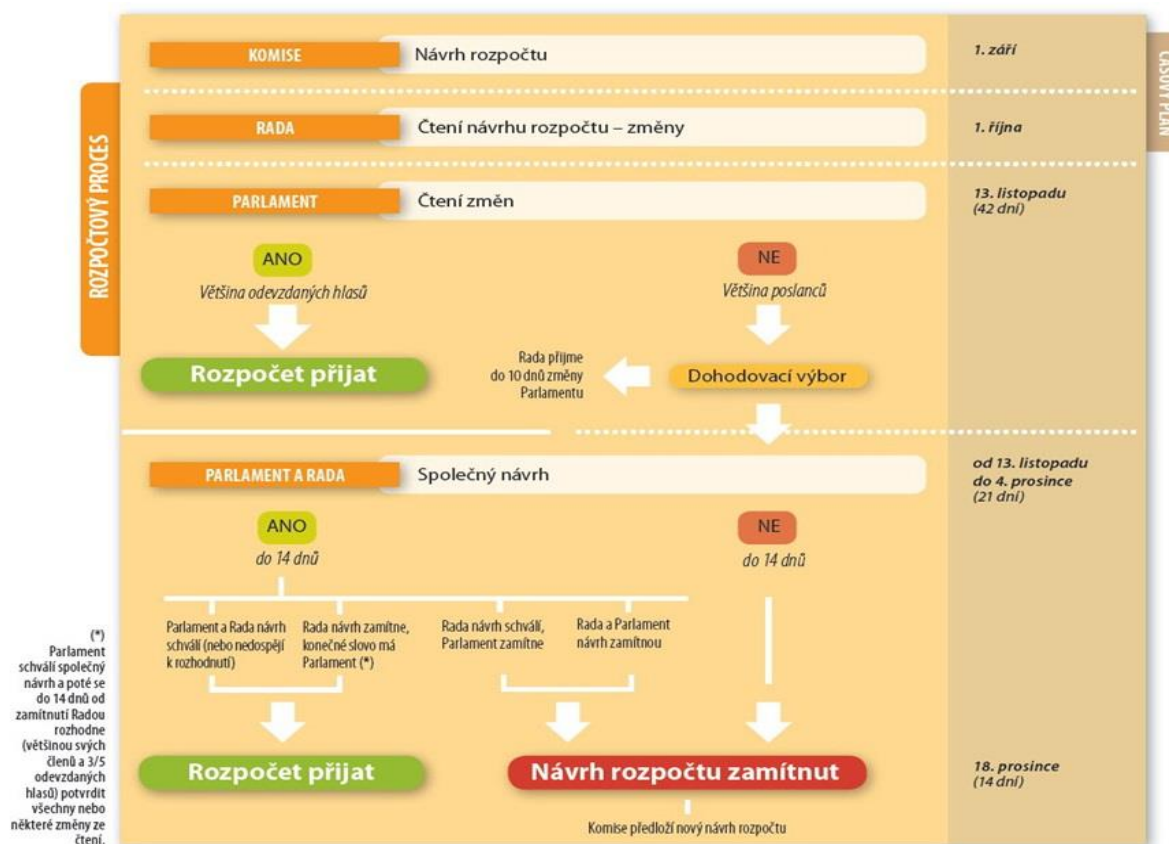
Rozpočet Evropské unie je dělen do 7- letých období – finančních rámců. Nyní jsme ve finančním rámci na období 2014-2020. Rozpočet EU je každoročně navrhován Evropskou komisí a schvaluje ho Evropský parlament a Rada EU. Musí být vždy vyrovnaný, tedy příjmy se rovnají výdajům a nesmí nikdy přesáhnout limity nastavené ve finančním rámci na jednotlivé roky. Dále také nesmí překročit limit vlastních zdrojů, který je 1, 23% HND EU. Rozpočet je sestavován na základě několika zásad uvedených v nařízení č.966/2012 Evropského parlamentu a Rady – zásada ročního rozpočtu, zásada transparentnosti, zásada univerzálnosti, zásada jednotnosti a správnosti, zásada vyrovnanosti, zásada specifikace, zásada zúčtovací jednotky a zásada řádného finančního řízení.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> INFO.cz. *Jak šel čas s evropskou integrací: Podívejte se na historické milníky, které vedly ke vzniku dnešní EU* [online]. EKB, 2018, 20. 2. 2018

<sup>10</sup> Ministerstvo financí ČR. *Rozpočet EU: Základní informace* [online]. 2015

Obrázek 5 Schéma schvalování rozpočtu EU



Zdroj: Ministerstvo financí ČR. *Rozpočet EU: Základní informace* [online]. 2015

Příjmy rozpočtu tvoří z většiny vlastní zdroje, které jsou doplněny dalšími zdroji. Vlastní zdroje jsou rozděleny na:

- tradiční vlastní zdroje - cla na dovozy do EU ze třetích zemí a dávky v rámci společného trhu s cukrem.
- zdroj DPH – jedná se o násobek sazby 0,30% na harmonizovaný vyměřovací základ DPH členského státu. Limitem je 50% HND státu.
- zdroj z hrubého národního důchodu – jedná se o zdroj k vyrovnání rozpočtu. Procento z HND členského státu. Jedná se o největší část příjmů do rozpočtu.<sup>11</sup>

Dalšími zdroji jsou např. úroky z opožděných splátek, pokuty, přebytky z předcházejícího roku, příspěvky třetích států do EU apod.

<sup>11</sup> Ministerstvo financí ČR. *Hospodaření EU: Vlastní zdroje* [online]. 2015

Výdaje z rozpočtu jsou rozděleny na 6 okruhů:

- Inteligentní růst podporující začlenění se dělí na dva okruhy – Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost (jedná se o programy EU zaměřené na konkurenceschopnost např. Horizont 2020 pro vědu a výzkum nebo CEF – nástroj pro propojení Evropy, ze kterého jsou financovány dopravní, energetické a telekomunikační projekty) a Hospodářská, sociální a územní soudržnost (výdaje na Politiku soudržnosti prostřednictvím tzv. ESI fondů – Evropské strukturální a investiční fondy).
- Udržitelný růst: přírodní zdroje – jedná se o výdaje především na Společnou zemědělskou politiku, která je dělena na I. a II. pilíř. V I. pilíři se jedná především o přímé platby zemědělcům a o podporu zemědělských trhů. Z II. pilíře jdou prostředky především na rozvoj venkova. V rámci této výdajové kapitoly jsou rozdělovány též prostředky na Společnou rybářskou politiku.
- Bezpečnost a občanství – jedná se o prostředky na podporu bezpečnosti a ochrany občanů.
- Globální Evropa – prostředky určené na podporu vztahů EU se zeměmi mimo EU, podporu kandidátských států a rozvojových zemí.
- Správa – výdaje určené na administrativní činnost unie.
- Náhrady – prostředky určené pro státy, které vstoupily do EU po dva roky, které jim kompenzují nárůst výdajů, které vznikly se vstupem do unie.<sup>12</sup>

### 3.4 Evropské fondy

Prostřednictvím fondů Evropské unie jsou snižovány ekonomické a sociální rozdíly mezi členskými zeměmi. Tyto fondy jsou financovány z peněz daňových poplatníků ze všech členských států. Čerpání z těchto prostředků probíhá v sedmiletých cyklech –

---

<sup>12</sup> Ministerstvo financí ČR. *Hospodaření EU: Víceletý finanční rámeček 2014 – 2020* [online]. 2015

programových obdobích a každá země z nich čerpá pomocí národních operačních programů.<sup>13</sup>Fondy, ze kterých je čerpáno na dopravní infrastrukturu, jsou:

- Evropský fond pro regionální rozvoj - fond se zaměřuje na podporu investičních projektů, mj. výstavbu silnic a železnic.
- Fond soudržnosti - také se nazývá Kohenzní fond, na rozdíl od strukturálních fondů je na podporu chudších států, nikoliv regionů. Jsou z něj také podporovány investiční projekty, ale zde s užším zaměřením na dopravní infrastrukturu (především transevropské sítě), ochranu životního prostředí a energetické zdroje.<sup>14</sup>

### 3.4.1 Období před vstupem do EU

Evropská unie poskytuje finanční prostředky státům, které se mají stát členy prostřednictvím programu ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession). Jedná se o příspěvek na projekty, které jsou technicky a finančně nezávislé v oblasti dopravy a životního prostředí. Česká republika využívala tento nástroj v letech 2000 – 2004. Tento nástroj byl podobný využívání podpory z Fondu soudržnosti, aby bylo možné po vstupu do unie plynule navázat. Česká republika využila celkovou alokaci přidělenou na železniční projekty ve výši 4,2 mld. Kč. Jednalo se o projekty „Modernizace traťového úseku Zábोří – Přelouč“, „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová“ a projekty na odstraňování škod, které způsobily povodně.<sup>15</sup>

### 3.4.2 Programová období

Dotace z evropských strukturálních fondů jsou čerpány v rámci sedmiletých cyklů, ke kterým jsou vydávány vždy nové programové dokumenty. V těch jsou definovány cíle a priority a také rozpočet na programové období. Zatím proběhla tři programová období – 2000-2006 (pro ČR 2004-2006), 2007-2013, 2014-2020.

### 3.4.3 Programové období 2000 – 2006

Pro Českou republiku se to týkalo pouze doby po vstupu do Evropské unie, tedy 2004 – 2006. Byly čerpány prostředky z Evropského fondu regionálního rozvoje pomocí Operačního programu Infrastruktura pro oblast dopravy a životního prostředí a z Fondu

---

<sup>13</sup> PALÁNOVÁ Irena a kol. *Jak připravit projekty financované z evropských fondů v období 2007-2013 – praktická příručka pro školy*. 2008, s. 6.

<sup>14</sup> Dotace EU. *Informace o fondech* [online].

<sup>15</sup> SŽDC s.o. *Historie 2000–2013: Předvstupní období – ISPA* [online].



soudržnosti. SŽDC získala z těchto Fondů více než 7,5 mld. Kč. Z OP Infrastruktura byly realizovány například „Zvýšení rychlosti v úseku Cheb – Františkovy Lázně“, Elektrizace traťového úseku včetně předelektrizačních úprav žst. Ostrava hlavní nádraží – žst. Ostrava Kunčice“. Z Fondu soudržnosti byla realizována např. „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“.<sup>16</sup>

#### **3.4.4 Programové období 2007-2013**

V tomto programovém období bylo na politiku soudržnosti vyčleněno 347 miliard EUR, z toho pro ČR 27 miliard EUR. Podmínky pro čerpání z rozpočtu jsou dány nařízeními Evropské unie a další pravidla jsou pak stanovena Národním strategickým referenčním rámcem. Česká republika musí plnit určité cíle a podmínky – atraktivní prostředí, konkurenceschopná ekonomika, vyvážený rozvoj území, otevřená, flexibilní a soudržná společnost. Cíle jsou naplňovány prostřednictvím operačních programů. Regionální politika má tři cíle:

1. Cíl konvergence – asi 730 mld. Kč
2. Cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost – asi 11,73 mld. Kč
3. Cíl Evropská územní spolupráce – asi 10,79 mld. Kč<sup>17</sup>

V tomto období je v České republice 26 operačních programů, které jsou rozděleny mezi tři cíle.

##### **Cíl konvergence**

Zde je 7 regionálních operačních programů pro regiony soudržnosti (NUTTS II.). Přidělená částka 4,66 mld. eur. Jedná se o 8 tematických operačních programů, které mají dohromady přidělenou částku 21,23 mld. eur. ČR čerpala dotace pro železniční infrastrukturu z těchto programů:

- OP Doprava – jeho hlavním cílem je zlepšení dopravní infrastruktury a propojení dopravy v rámci TEN-T (transevropské dopravní sítě). Program je financován z Fondu

---

<sup>16</sup> SŽDC s.o. *Historie 2000–2013: Období 2004-2006*[online]

<sup>17</sup> Dotace EU. *Evropské fondy v ČR: Programové období 2007-2013* [online].

soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj. Finanční prostředky na něj vyčleněny – 5,82 mld. EUR. Operační program tvoří 7 prioritních os.<sup>18</sup>

- OP Životní prostředí – zaměřuje se na zlepšení života obyvatelstva a na zlepšení životního prostředí. Program je financován z Fondu soudržnosti a z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Obsahuje osm prioritních os, které jsou dále specifikovány podle tzv. oblastí podpory.
- OP Technická pomoc – program je určen k zajištění efektivního řízení, kontroly, sledování a vyhodnocování realizace projektů na národní úrovni. OPTP doplňuje ostatní operační programy. Tento program je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Program tvoří osm prioritních os a podporuje tyto aktivity – monitoring, publicitu, administrativní a absorpční kapacitu, podporu řízení a koordinace.

#### Cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost

Tento cíl podporuje regiony, ve kterých není čerpáno z cíle Konvergence a týká se hlavního města Prahy. Tento cíl zahrnuje dva operační programy. Z Operačního programu Praha Adaptabilita byly čerpány finanční prostředky na vzdělávání školitelů.

#### Cíl Evropská územní spolupráce

Usiluje o mezinárodní a nadnárodní spolupráci regionů. Z tohoto cíle mohou čerpat všechny regiony a zahrnuje 9 operačních programů. V rámci tohoto cíle byla čerpána menší část prostředků v rámci Operačních programů ČR – Bavorsko (Výstavba přestupního terminálu Nové údolí“), ČR – Sasko („Lubahn, Realizace významných železničních zastávek na trati Liberec – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf“) a ČR – Polsko („Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“).<sup>19</sup>

Speciálním programem je Program TEN-T, který byl určen na rozvoj transevropských dopravních sítí. Prostředky z tohoto programu byly určeny všem státům EU. Maximální příspěvek byl 50% na studie a 10% na stavební práce. V České republice bylo z tohoto programu čerpáno především na přípravné a projektové dokumentace

---

<sup>18</sup> CHVOJKOVÁ, Anna, KVĚTOŇ Viktor a kol. *Finanční prostředky fondů EU v programovém období 2007-2013*. 2007, s. 32.

<sup>19</sup> Dotace EU. *Programové období 2007-2013: Operační programy* [online].

u projektů, kde se dále předpokládalo spolufinancovat výstavbu z Operačního programu doprava. SŽDC čerpala z tohoto programu asi 1,5 mld. Kč.

### **3.4.5 Programové období 2014-2020**

Na současné programové období byly České republice vyčleněny prostředky ve výši 23,9 mld. eur. Cílem tohoto programového období je, aby se co možná nejvíce naplňovala strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění – což je dlouhodobý záměr Evropské unie. Základním dokumentem o čerpání finančních prostředků z EU je Dohoda o partnerství. V ČR jsou nastavena společná pravidla pro pět fondů, které společně nesou název Evropské strukturální a investiční fondy (ESI). Jedná se o tyto fondy:

- Fond soudržnosti – 6,25 mld. eur
- Evropský fond pro regionální rozvoj – 11,94 mld. eur
- Evropský rybářský a národní fond – 0,03 mld. eur
- Evropský sociální fond – 3,43 mld. eur
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova – 2,3 mld. eur

V tomto období je možné čerpat z těchto programů:

- Národní operační programy
- Programy přeshraniční spolupráce
- Programy nadnárodní a mezinárodní spolupráce<sup>20</sup>

#### Národní operační programy

V tomto období je možné čerpat z 10 OP, z toho ze 4 je možné čerpat na železniční infrastrukturu - Operační program Doprava, Operační program Životní prostředí, Integrovaný regionální operační program a Technická pomoc.

- Operační program Doprava – oproti minulému období je kladen větší důraz na strategické ukotvení a více se soustředí na potřeby České republiky a její hlavní projekty. Také klade důraz na snižování negativních vlivů na životní prostředí. Operační program je zaměřen již pouze na silniční a železniční dopravu. Na tento program bylo přiděleno 4,62 mld. eur.

---

<sup>20</sup> Dotace EU. *Programové období 2014-2020: Programy* [online].

- Operační program Životní prostředí – Oproti minulému programovému období nejsou žádné zásadní změny. Na tento program bylo vyčleněno 2,6 mld. eur.
- Integrovaný regionální operační program – v tomto období na něj bylo vyčleněno 4,6 mld. eur. Je řízený Ministerstvem pro místní rozvoj. Jedná se o program určený k regionálnímu rozvoji, rozvoji infrastruktury, zlepšení veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje. Tento program je sloučením několika programů z minulého období. Tento program byl na železnici využit zatím pouze v případě projektů „Bezbariérový přístup v ŽST Prostřední Žleb a přístupový chodník k nástupišti“ a „Zavedení inteligentního informačního systému pro cestující“.
- Technická pomoc OPD – je řízený Ministerstvem pro místní rozvoj a jedná se hlavně o podporu řízení Dohody o partnerství a jednotný monitorovací systém.

#### Programy přeshraniční spolupráce

Jedná se o pět programů, které jsou na území ČR pod záštitou Ministerstva pro místní rozvoj. Jedná se o projekty realizované ve spolupráci se sousedním státem. Má to několik podmínek – společná příprava projektu, společná realizace projektu, společné financování projektu a společný personál.

- Interreg V-A Česká republika – Polsko
- Interreg V- A Slovenská republika – Česká republika
- Interreg V-A Rakousko – Česká republika
- Program přeshraniční spolupráce Česká republika – Svobodný stát Bavorsko  
Cíl EÚ S 2014-2020
- Program spolupráce Svobodný stát Sasko – Česká republika 2014-2020

#### Programy nadnárodní a mezinárodní spolupráce

První tři programy jsou programy nadnárodní spolupráce, další tři jsou programy spolupráce meziregionální. Každý z programů v sobě skrývá několik prioritních os s vymezenými okruhy spolupráce.

- Interreg Central Europe
- Interreg Danube
- Interreg europe
- ESPON 2020

- INTERACT III.
- URBACT III.

Speciálním nástrojem pro čerpání a nástupce programu TEN-T je Program CEF – Connecting Europe Facility (Nástroj pro propojení Evropy).

### 3.5 SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

Fond je zřízen na dobu neurčitou a jeho nadřízeným orgánem je Ministerstvo dopravy. Finanční prostředky jsou určeny na financování činností a akcí odpovídajících účelům SFDI a zařazených v rozpočtu pro daný rok a k poskytování příspěvků. Jedná se především o:

- Investiční výdaje – výstavba, rekonstrukce a modernizace dopravní infrastruktury, průzkumné a projektové práce, zavedení systémů elektronického mytného, majetkoprávní vypořádání
- Neinvestiční výdaje – údržba a oprava dopravní infrastruktury, příspěvky pro programy zaměřené na průzkum projektové práce a zvýšení bezpečnosti, financování provozu<sup>21</sup>

Finanční prostředky na investiční i neinvestiční akce jsou uvolňovány na základě smlouvy uzavřené s příjemcem a listinné nebo elektronické žádosti o uvolnění finančních prostředků. Pokud se předpokládá spolufinancování z EU, je potřeba pro uvolnění prostředků a předfinancování ještě navíc Rámcová smlouva, případně potvrzení z MD, že byla předložena žádost o spolufinancování a žádost o uvolnění finančních prostředků musí být na zvláštním formuláři pro OPD. V případě, že finanční prostředky nebudou použity pro účel, na který byly určeny, či budou porušeny další podmínky, budou stanoveny sankce.<sup>22</sup>

SFDI bude administrovat více jak 90% z celkových prostředků OPD 2014-2020. Na národním spolufinancování by se fond měl podílet asi 2,2 mld. EUR. SFDI byl Ministerstvem dopravy ustanoven za Zprostředkující subjekt OPD 2014-2020. Jeho

<sup>21</sup> SFDI. *Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury: Příloha č. 1 k Rozhodnutí ředitele č. 52/2015* [online]. Praha: 2015, s.8.

<sup>22</sup> SFDI. *Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury: Příloha č. 1 k Rozhodnutí ředitele č. 52/2015* [online]. Praha: 2015, s.10.

úkolem je zejména financování národního podílu, předfinancování nebo spolufinancování, zajištění výkonu supervize stavebních prací u projektů, které jsou spolufinancované z OPD, koordinace a plánování kontrol, poskytovat informace a výsledky monitoringů.<sup>23</sup>

### 3.6 Operační program doprava 2014-2020

Navazuje na operační program doprava z předcházejícího programového období (2007 – 2013), ale je doplněn o další podporované oblasti. Tento OP byl schválen Evropskou komisí 11. 5. 2015. Řídícím orgánem je Ministerstvo dopravy – konkrétně Odbor fondů EU (O430) a zprostředkujícím subjektem je Státní fond dopravní infrastruktury. Z hlediska finančního objemu přiděleného tomuto OP (4,56 mld. EUR – cca 123 mld. Kč) se jedná o jeden z největších programů. Hlavním cílem je Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách, jehož součástí je dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T, odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře, podporu udržitelné mobility s důrazem na města, zlepšení po stránce kvality a funkčnosti.

OP má čtyři prioritní osy (Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu; Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu; Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T; Technická pomoc), z toho 2 jsou využitelné pro železniční infrastrukturu. O podporu mohou žádat vlastníci/správci příslušné infrastruktury. Tento OP je financován ze dvou evropských fondů – Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj (dohromady tzv. ESI fondy).<sup>24</sup>

Při získávání dotace z ESI je důležité držet se několika základních kroků:

1. Projektový záměr – je důležité vypracovat podrobný projektový záměr. Tedy na co vlastně finance potřebujeme, jaký cíl projekt sleduje, na jakou skupinu je zaměřen, vypracovat podrobný finanční plán.
2. Vhodný program a oblast podpory – podle toho, jaký má projekt cíl, vybereme Operační program. Informace o programech lze nalézt v Programových dokumentech, kde jsou do podrobností popsány oblasti a cíle podpory a kdo může být žadatelem o podporu.

---

<sup>23</sup> SFDI. *Fondy EU: OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014–2020* [online].

<sup>24</sup> OPD. *Operační program doprava: Základní informace* [online].

3. Žádost o podporu – hlavní dokument, dle kterého se rozhoduje, zda bude podpora přidělena, či nikoliv. Existují různé příručky a metodiky, kterými je potřeba se řídit při vypracovávání žádosti. Žadatel musí vyčkat, než je otevřena výzva pro danou oblast podpory. Existuje tzv. harmonogram výzev, který je zveřejňován na stránkách řídicích orgánů. Žádosti je nutné podávat elektronicky přes systém MS 2014+.
4. Posouzení žádosti o podporu – žádosti posuzuje řídicí orgán nebo jím pověřený subjekt. Ve výzvě jsou určena hodnotící kritéria, dle kterých se žádosti posuzují. V současném programovém období došlo ke sjednocení postupu hodnocení napříč operačními programy. Nově je také možné podat proti hodnocení odvolání.
5. Realizace projektu – pokud je žadatel úspěšný, je s ním uzavřena smlouva, která stanoví pravidla pro realizaci projektu.
6. Žádost o platbu – finanční prostředky jsou získávány na základě ŽoP (Žádosti o platbu), která se provádí přes elektronický systém MS 2014+.
7. Vyhodnocení a vyúčtování – současně s podávanými žádostmi o platbu je třeba dokládat, že peníze, o které je žádáno jsou v souladu se smlouvou. To řídicí orgán zkontroluje, a pokud je vše v souladu, jsou finanční prostředky brzy připsány na účet. Pokud něco v souladu není, řídicí orgán přistoupí ke korekci.
8. Kontrola – kromě administrativní kontroly je třeba počítat i s tzv. kontrolou na místě – což znamená fyzický stav projektu. Po kontrole je vždy vystaven protokol, ve kterém jsou informace o výsledcích kontroly, nápravných opatření a případných sankcích. Kontroly mohou být hlášené nebo namátkové.
9. Publicita – pokud je projekt spolufinancován z fondů EU, je žadatel povinen plnit určité pokyny spojené s publicitou projektu. Ty jsou uvedeny v Pravidlech pro příjemce a žadatele. Jedná se hlavně o plakáty, billboardy, pamětní desky apod.
10. Udržitelnost projektu – nejčastěji uváděnou dobou pro udržitelnost projektu je 5 let, u vybraných projektů může jít pouze o 3 roky. Tato doba je vždy uvedena ve Smlouvě. Pokud projekt není udržen ve stavu, ke kterému se žadatelé o podporu zavázali, je udělena sankce.<sup>25</sup>

Žádosti o podporu se podávají na základě výzev ŘO OPD, které stanovují podmínky pro žadatele. Každá výzva je zadána do harmonogramu výzev, který je veřejně přístupný

---

<sup>25</sup> Dotace EU. *Jak získat dotaci: 10 kroků k získání dotace* [online].

na webu, alespoň 6 měsíců před ukončením příjmu žádostí o podporu. Jsou vyhlašovány výzvy průběžné (nesoutěžní výzvy, projekty si nekonkurují) a kolové (soutěžní typ výzvy, projekty jsou mezi sebou porovnávány).<sup>26</sup>

Máme dva typy žádostí o podporu – žádost na běžný (individuální) projekt a žádost na velký projekt. Pokud chceme žádat o podporu prostřednictvím systému IS KP14+, je nutné se zaregistrovat a prostudovat uživatelskou příručku k tomuto systému. Zakladatel žádosti o podporu je zároveň jejím správcem, který určuje kdo má k žádosti přístup a zároveň, jaká je jeho role na projektu. Delegovat pravomoc elektronického podpisu lze pouze na základě plné moci. Komunikace mezi žadatelem (příjemcem) a zástupcem Řídícího orgánu OPD probíhá prostřednictvím depeší v monitorovacím systému IS KP14+. Jsou dva typy depeší – uživatelské/interní (probíhá tak převážná část komunikace mezi žadatelem/příjemcem a ŘO OPD) a systémové depeše (informační zprávy od ŘO OPD, jsou automaticky generovány). Aby bylo možné smazat žádost, musí být ve stavu „Rozpracována“, ve stavu „Finalizována“ jí již smazat nelze. Po finalizaci žádosti je žádost podepsána signatářem, který má platný a zaregistrovaný elektronický podpis.

V žádosti o podporu je třeba vyplnit tyto informace:

- Identifikace operace – zde se vyplňují všechna základní data, která se k žádosti o podporu vztahují.
- Projekt – zde se vyplňují stručné informace o projektu, data fyzické realizace projektu, zda je jedná o projekt generující příjmy apod.
- Specifické cíle – jsou vybrány různé specifické cíle, jejichž procentuální podíl musí dát dohromady 100.
- Umístění – je určeno, kde bude projekt realizován a na jakou oblast bude mít dopad. Tato místa se nemusejí lišit.
- Popis projektu – uživatel vyplní všechny podstatné údaje týkající se žádosti o podporu. Údaje, které je nutné vyplňovat, jsou vždy určeny výzvou.
- Subjekty projektu – údaje o subjektech, které se k danému projektu vztahují, např. žadatelé/příjemci, partneři a dodavatelé.
- Osoby subjektu – zvolen subjekt a doplněny informace ke konkrétní osobě.

---

<sup>26</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 76-77.



- Adresy subjektu – oficiální adresa subjektu.
- Účty subjektu – k zvoleným subjektům jsou doplněny povinné datové položky vztahující se k jejich účtu.
- Etapy projektu - záložka se zobrazuje pouze za předpokladu, že je ve výzvě projekt označen jako etapový.
- Rozpočet – doplněny jednotlivé položky dle rozpočtu pro konkrétní projekt.
- Přehled zdrojů financování – rozložení rozpočtu na zdroje jeho financování.
- Finanční plán – plánování finančních prostředků pro Žádosti o platbu, nejdelší období mezi žádostmi o platbu jsou 3 měsíce.
- Indikátory – ŘO OPD ve výzvě udá, které indikátory je nutno v rámci projektů naplnit.
- Horizontální principy – jedná se o podporu rovných příležitostí a nediskriminace, podporu mezi muži a ženami, udržitelný rozvoj. U každého z těchto principů žadatel uvádí, zda je projekt na princip cíleně zaměřen, má pozitivní nebo neutrální vliv.
- Veřejné zakázky – k této záložce jsou ještě další podkapitoly (hodnocení a odvolání, veřejné zakázky - etapy, návrh/podnět na ÚOHS, údaje o smlouvě a dodatku). Vyplňují se zde údaje o způsobilých veřejných zakázkách a následně uzavřených smlouvách a dodatcích. Také se zde ukládají přílohy, jako jsou zadávací podmínky, protokol o otevírání obálek, posouzení splnění podmínek a hodnocení nabídek, nabídka vybraného zhotovitele, text námitek, rozhodnutí o námitkách, uzavřená smlouva, dodatky, návrh na ÚOHS, zahájení řízení.
- Příložené dokumenty k žádosti o podporu – vložení povinných příloh k žádosti, které jsou specifikovány v příslušné výzvě. Povinné přílohy k žádosti o podporu projektů železniční infrastruktury v současnosti jsou:
  - Rozpočet projektu
  - Harmonogram realizace projektu
  - Dokument k posouzení vlivů na životní prostředí
  - Dokument k ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000
  - Záměr projektu
  - Hodnocení ekonomické efektivnosti
  - Výpočet způsobilých výdajů a maximální nárok na kofinancování

- Výpočet indikátorů nebo slovní popis přínosů projektu k naplňování stanovených cílů
- Koncept fázování projektu – pouze v případě, že se jedná o přechodové období mezi operačními programy a projekt bude spolufinancován z obou.
- V těchto přílohách jsou rozpracovanější informace, které jsou uvedeny v těle žádosti.
- Čestná prohlášení - používá se v případě, že jsou požadována ve výzvě.<sup>27</sup>

Proces schvalování projektů se dělí na dvě části – hodnocení projektů a výběr projektů.

Proces hodnocení projektů zahrnuje tři fáze:

- Kontrolu přijatelnosti a formálních náležitostí
- Věcné hodnocení
- Analýzu rizik

Hodnocení projektů je buď jednokolové (všechny údaje potřebné pro hodnocení jsou předloženy najednou) nebo dvoukolové (nejprve předložena Předběžná žádost o podporu, pokud je vyhodnocena kladně, jsou předložena kompletní data). Každý projekt musí splňovat několik důležitých kritérií – účelnost, efektivnost, potřebnost, proveditelnost, hospodárnost, soulad s horizontálními principy.<sup>28</sup>

Proces výběru projektů je souborem činností, které se dějí od doby, kdy bylo ukončeno hodnocení projektu do vydání protokolu o poskytnutí podpory. Účelem výběru projektů je vybrat takové projekty, které přispějí k plnění finančních a věcných cílů operačního programu. Má dvě fáze:

- Výběr projektů
- Příprava a vydání/podepsání právního aktu o poskytnutí/převodu podpory

Žadatelé jsou oprávněni podat žádost o přezkoumání rozhodnutí nejpozději do 15 kalendářních dní od doručení oznámení o výsledku hodnocení nebo výběru. Tato žádost se podává prostřednictvím formuláře v systému ISKP14+.

---

<sup>27</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 92-101.

<sup>28</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 106.

V případě, že projekt vyžaduje změny nebo doplnění, je žádost vrácena žadateli k dopracování. Iniciátorem vrácení může být i žadatel.

Finanční prostředky mohou být žadateli poskytnuty pouze po vydání právního aktu o poskytnutí dotace. Těmito právními akty jsou:

- Rozhodnutí o poskytnutí dotace
- Rámcová smlouva o financování projektu spolufinancovaného z fondů EU a na základě Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI
- Schvalovací protokol<sup>29</sup>

Pokud v průběhu přípravy nebo realizace stavby dojde ke změnám, které jsou v rozporu s podanou žádostí o dotaci, je nutné podat žádost o změnu. Tyto žádosti musí být odůvodněné a musí v nich být vysvětleno, jak tato změna ovlivní projekt a jeho cíle. Do 25 dnů může řídicí orgán vznést připomínky, nejdéle však do 40 dnů musí tuto žádost potvrdit. Iniciátorem těchto změn může být žadatel, příjemce nebo řídicí orgán OPD. Tyto změny vyžadují uzavřít dodatek/změnu ke Schvalovacímu protokolu, či jiných právních aktů. Mezi podstatné změny projektu se řadí např. změna vlastnické struktury, prodloužení konečného termínu realizace, přidání indikátoru. Dále je také povinností příjemce dotace podávat žádost o změnu v případě tzv. nepodstatné změny, která předchází vždy žádosti o platbu, informaci o pokroku nebo zprávě o realizaci. Tyto změny projektu mají pouze informativní charakter, neovlivňují podstatu projektu ani jeho cíle. Mezi nepodstatné změny se řadí např. změna rozpočtu projektu, pokud nedochází ke změně celkové výše nákladů, změna identifikačních a kontaktních údajů příjemce. Příjemce je povinen informovat řídicí orgán o všech změnách i po ukončení projektu prostřednictvím zpráv o udržitelnosti (5 let od schválení závěrečné zprávy o realizaci). Pokud není změna schválena, je možné do 10 pracovních dní podat námitky.<sup>30</sup>

Žadatel může od žádosti kdykoliv odstoupit na základě prohlášení učiněného elektronicky v aplikaci IS KP14+. Odstoupit od žádosti lze pouze do vydání Schvalovacího protokolu. V případě odstoupení od schváleného projektu odstoupit

---

<sup>29</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 139

<sup>30</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 146-148.

na základě písemné žádosti podepsané statutárním zástupcem nebo prostřednictvím IS KP14+. Pokud již došlo k proplacení některé platby, je příjemce povinen tuto platbu vrátit.

#### Pravidla finanční podpory z fondů ESI

Základním prostředkem pro to, abychom zjistili, že projekt není samofinancovatelný, je zpracování finanční analýzy. Povinnost tohoto zpracování je pro všechny projekty vytvářející příjmy dle článku 61 Obecného nařízení. U ostatních projektů je tato povinnost vždy, když způsobilé výdaje překročí hranici 5 000 000 Kč.

Dalším důležitým krokem je zjištění maximální výše způsobilých výdajů. Způsob výpočtu výše tohoto příspěvku se liší v závislosti na tom, zda má projekt potenciál vytvářet příjmy dle článku 61. V případě, že projekt nevytváří tyto příjmy, bude výše příspěvku 85% z celkových způsobilých výdajů. Pokud však projekt příjmy vytváří, je nutné celkové způsobilé výdaje o tyto příjmy ponížít. U projektů, kde není možné příjmy určit, se u výdajů vykázaných Komisi odečtou čisté příjmy vytvářené do tří let od ukončení. Dále projekty, které vytvářejí čisté příjmy, ale nevztahuje se na ně článek 61, musí snížit způsobilé výdaje o tento čistý příjem nejpozději do závěrečné žádosti o platbu. V případě, že všechny výdaje nejsou způsobilé, rozdělí se příjmy poměrně mezi způsobilé a nezpůsobilé výdaje.

Dle článku 61 Obecného nařízení vytvářejí příjmy projekty, které zahrnují investici do infrastruktury, za jejíž používání se účtují poplatky uživatelům za prodej nebo pronájem pozemků či budov, či jiné poskytování služeb za úplatu. Tento článek se nevztahuje na projekty nevytvářející příjmy, projekty, které nepřesáhly celkové způsobilé výdaje 1 000 000 EUR, technickou pomoc, podporu malého rozsahu, podporu z finančních nástrojů, slučitelnou veřejnou podporu malým a středním podnikům, u které je v souvislosti s veřejnou podporou omezena intenzita nebo výše podpory, slučitelnou veřejnou podporu, v jejímž případě bylo provedeno individuální ověření potřeb financování v souladu s platnými pravidly pro veřejnou podporu. Potencionální čistý příjem předem určíme buď použitím procentuální sazby čistých příjmů, nebo výpočtem diskontovaného čistého příjmu z operace. Pokud je příjem počítán s použitím metody

diskontovaného čistého příjmu, má příjemce povinnost tyto příjmy sledovat a v období udržitelnosti projektu dokládat skutečně dosažené hodnoty příjmů.<sup>31</sup>

Příjmy však mohou vznikat i u projektů, které nespadají pod článek 61 - ať už svým finančním objemem nebo charakteristikou. Tyto příjmy nazýváme jiné peněžní příjmy. U projektů, kde způsobilé výdaje převyšují 50 000 EUR, je nutné jiné peněžní příjmy od těchto výdajů odečítat. Tyto příjmy jsou spočítány už v žádosti, nejpozději však při předložení závěrečné zprávy o realizaci. Tyto příjmy je nutné monitorovat.

Obecně platí, že způsobilý je takový výdaj, který je v souladu s právními předpisy, je v souladu s pravidly OPD, je přiměřený, vznikl a byl uhrazen příjemcem podpory od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2023, má vazbu na podporovaný region a je řádně identifikovatelný, prokazatelný a doložitelný. V odst. 3 čl. 69 nařízení EU č. 1303/2013 jsou vymezeny výdaje, které jsou vždy nezpůsobilé – úroky z dlužných částek, nákup zastavených a nezastavených pozemků přesahující částku 10 % celkových způsobilých výdajů (v případě opuštěných ploch 15%), daň z přidané hodnoty. Také to jsou výdaje, které nebyly vynaloženy v souladu s účelem programu, nevznikly v časovém rozmezí programu, nebyly uhrazeny v době způsobilosti programu, nejsou doloženy příslušnými doklady, nebyly předloženy za účelem spolufinancování, jsou v rozporu s předpisy.

Po ukončení projektu, v době jeho udržitelnosti, která trvá 5 let, je potřeba splňovat podmínky dle článku 71 Obecného nařízení. V tomto období nesmí dojít k zastavení nebo přemístění výrobní činnosti mimo programovou oblast, změně vlastnictví položky infrastruktury, která podniku či veřejnému subjektu poskytuje nepatřičnou výhodu, podstatné změně, která nepříznivě ovlivní povahu, cíle nebo prováděcí podmínky operace, která by mohla vést k ohrožení cílů původních.

Příjemci dotace jsou povinni vést daňovou evidenci dle zákona č. 586/1992 Sb. nebo účetnictví podle zákona o účetnictví č. 563/1991 Sb. Všechny vedené položky je nutné prokázat správnými doklady v případě kontrol a auditů.

Financování projektů probíhá prostřednictvím státního rozpočtu v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb. a vyhláškou 560/2006 Sb. Podpora v rámci OPD probíhá formou předfinancování přímo ze státního rozpočtu přes kapitolu Ministerstva dopravy

---

<sup>31</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operačního programu doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 164-165.

nebo prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Žádost o platbu je proplacena až po vydání právního aktu o poskytnutí podpory. Podpora je vyplácena převodem na účet, který je uveden v IS KP14+, tedy na účet investora. Finanční prostředky nelze zaslat přímo dodavateli. Tomu hradí až příjemce podpory na základě uzavřené smlouvy o dílo. V rámci jedné faktury lze platit pouze za jeden projekt a nesmí společně zahrnovat investiční i neinvestiční výdaje. Faktury musejí být označeny názvem projektu a jeho identifikačním číslem. Žádosti o platbu jsou příjemcem podávány v IS KP14+, musí být opatřena elektronickým podpisem a předkládá se dle předem určeného harmonogramu uvedením ve finančním plánu. Nedílnou součástí žádosti o platbu je i zpráva o realizaci projektu. Celková doba pro administraci nesmí překročit 40 dnů. Proplacení žádosti o platbu proběhne do 10 dnů od schválení žádosti. Částky podpory jsou propláceny v Kč. Platby mohou probíhat formou ex-post plateb, ex-ante plateb, kombinovaných plateb. O formě plateb rozhoduje řídicí orgán. K žádosti o platbu musí být přiloženy faktury, zjišťovací protokoly, kopie z výpisů z běžného účtu, kde je vidět zaplacení nárokovaných faktur, případně další dokumenty specifikované ve výzvě.<sup>32</sup>

Projekt je třeba monitorovat. Cílem monitorování je průběžné sledování projektu a plnění povinností příjemce. Je realizováno ve dvou časových úsecích:

- V průběhu realizace projektu prostřednictvím zpráv o realizaci (ZoR) a informací o pokroku (IoP).
- Po ukončení realizace projektu prostřednictvím zpráv o udržitelnosti (ZoU).

Monitorování projektu začíná dnem vydání právního aktu o poskytnutí podpory/Schvalovacího protokolu. Forma monitorovacích zpráv je elektronická a podává se prostřednictvím IS KP14+. Příjemce je odpovědný za přesnost, správnost, pravdivost a úplnost všech informací, které do systému vkládá. Příjemce předkládá tyto zprávy:

- Průběžnou zprávu o realizaci projektu
- Závěrečnou zprávu o realizaci projektu
- Závěrečnou zprávu o průběhu realizace celého projektu
- Informaci o pokroku v realizaci projektu
- Průběžnou zprávu o udržitelnosti projektu

---

<sup>32</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 191.

- Závěrečná zpráva o udržitelnosti projektu
- Informaci o změnách ve veřejných zakázkách<sup>33</sup>

Lhůta pro ověření těchto zpráv je 40 pracovních dnů. Pokud řídicí orgán zjistí ve zprávě nedostatky, vrátí ji příjemci k přepracování. Celková lhůta schvalování nesmí překročit 90 pracovních dní.

Monitorování realizační fáze zpráv začíná dnem vydání Schvalovacího protokolu a končí ukončením realizace aktivit projektu. Příjemce předkládá zprávu o realizaci s každou žádostí o podporu. Tato zpráva popisuje, které úkony jsou předmětem fakturace. Závěrečná zpráva o realizaci se předkládá společně se závěrečnou žádostí o platbu a pokrývá období od poslední schválené průběžné zprávy o realizaci po podání této zprávy. Závěrečná zpráva o realizaci za celé období realizace projektu pokrývá celou dobu realizace a je přeložena společně s poslední žádostí o platbu u projektů s ex-post a kombinovaným financováním nebo s vyúčtováním u ex-ante plateb. Informace o pokroku je pouze doplňkový nástroj, která je většinou sestavována na žádost řídicího orgánu.

Monitorování po ukončení projektu je povinné formou ročních zpráv o udržitelnosti projektu po dobu 5 let. Toto období je ukončeno závěrečnou zprávou o udržitelnosti projektu.

Aby bylo možné sledovat a vyhodnocovat plnění cílů projektu, je nutné u každého vybrat vhodné indikátory, které přispívají k plnění těchto cílů. Tyto indikátory jsou definovány v žádosti o podporu a ve Schvalovacím protokolu. Jejich plnění je závazné, a proto je příjemce povinen sledovat jejich plnění v průběhu realizace i v době udržitelnosti.

Poté, co je žadateli o dotaci vydán Schvalovací protokol, je povinen dávat najevo, že projekt je spolufinancován z ESI fondů. Znak Unie v souladu s technickými parametry s odkazem na ESI fondy musí být na každém relevantním dokumentu (smlouva o dílo, tisková zpráva apod.). Nejpozději do doby předložení první zprávy o realizaci musí příjemce informovat veřejnost o projektu a jeho spolufinancování z evropských fondů zveřejněním informací o projektu na webových stránkách příjemce a umístěním plakátu

---

<sup>33</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 201.

nebo dočasného billboardu na místě souvisejícím se stavbou a v prostorech snadno dostupných a viditelných pro veřejnost. Plakát nebo dočasný billboard jsou umístěny po celou dobu trvání projektu. Po dokončení projektu, nejpozději však do 3 měsíců od ukončení, je plakát nebo dočasný billboard nahrazen stálou pamětní deskou, která musí být na místě minimálně po dobu udržitelnosti projektu. Jiná publicita než výše uvedené prvky je považována za nepovinnou. Pokud je však realizována, musí být splňována pravidla OPD pro publicitu.

Obrázek 6 Loga používaná pro publicitu



Zdroj: OPD. *Dokumenty: Logolink ZS OPD 2014-2020*[online]. 2016

Kontroly jsou prováděny Státním fondem dopravní infrastruktury, Ministerstvem dopravy, Ministerstvem financí, Nejvyšším kontrolním úřadem, Evropskou komisí, Evropským účetním dvorem, Evropským úřadem pro boj proti podvodům, Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, orgány finanční správy. Kontroly jsou vykonávány formou, kontroly na místě, kontroly od stolu, monitorovací návštěvy nebo administrativního ověření. Nejčastější druhy kontrol jsou kontroly veřejných zakázek, kontroly před vydáním Schvalovacího protokolu, kontroly fyzické realizace a kontroly udržitelnosti projektu.<sup>34</sup>

Po ukončení projektu je povinností příjemce archivovat veškerou dokumentaci projektu související s projektem po dobu 10 let od ukončení realizace projektu. Tato doba se počítá od začátku následujícího kalendářního roku. Archivováno musí být přehledně a na dostupném místě.<sup>35</sup>

### 3.6 Nástroj pro propojení Evropy – CEF (Connecting Europe Facility)

Nástroj sloužící na poskytování finanční pomoci od Evropské unie na transevropské sítě – energetickou, telekomunikační a dopravní infrastrukturu. Tento nástroj byl zřízen pro období 2014 – 2020. Přes INEA (Výkonná agentura pro inovace a sítě) lze získat většinu prostředků z nástroje CEF.

<sup>34</sup> OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018, s. 249.

<sup>35</sup> BUDÍK, Josef. *Evropské strukturální fondy a jejich využívání*. 2009, s. 71.



### 3.6.1 CEF v oblasti dopravy

Je zaměřen na podporu investic do nové dopravní infrastruktury, případné obnovy a modernizaci stávající. Počítá se s dokončením hlavní sítě TEN-T do roku 2030 strukturované kolem devíti hlavních koridorů a do roku 2050 s dokončením globálních sítí se zlepšením přístupů do regionů. Tento nástroj se zaměřuje hlavně na přeshraniční projekty, na odstraňování úzkých míst a doplnění chybějících spojů. Do této oblasti podpory je alokováno 24,05 mld. EUR, z toho je agentura INEA zodpovědná za rozpočet ve výši 22,4 mld. EUR. Čerpání podpory z tohoto nástroje se musí řídit legislativními opatřeními - Nařízení (EU) 1316/2013 – nástroj CEF, Nařízení (EU) 1315/2013 – síť TEN-T, Nařízení (EU) 966/2012 – Finanční nařízení.<sup>36</sup>

Finanční prostředky alokované do tohoto nástroje jsou rozděleny do tzv. obálek – kohezní a obecné. Kohezní obálky jsou určeny pro jednotlivé státy, obecné obálky jsou pro žadatele ve všech členských státech EU. Výzvy probíhaly v letech 2014-2016 – v národní obálce ČR bylo 1,1 mld. EUR. Předpokládané výše prostředků, které půjdou na tyto projekty ze SFDI je 366 mld. EUR. Většina peněz je určen na podporu projektů z oblasti železniční infrastruktury. Do dubna 2019 trvá další výzva CEF, která je však pouze na projekty přeshraniční spolupráce.

### 3.6.2 Jak získat podporu

Po zpracování projektového záměru je nutné identifikovat příslušnou právě otevřenou výzvu. Dále je nutné prostudovat příslušné pokyny a zpracovat návrh. Žádost o podporu se zasílá on-line. V každé výzvě jsou upřesněny podmínky, které je nutné dodržovat po celou dobu projektu. Minimální velikost projektu je stanovena příslušnou výzvou, z praxe však víme, že se jedná většinou o studie nad půl milionu EUR a stavební práce nad 1 milion EUR. Spolufinancované výdaje nelze po uzavření Grantové dohody navýšit, což musí být zohledněno již v přípravě rozpočtu. Míra spolufinancování se stanovuje stejně jako u projektů spolufinancovaných z Fondu soudržnosti. Žádost o spolufinancování je nutné předkládat v angličtině a obsahuje části:

- Obecné informace o projektu
- Administrativní údaje

---

<sup>36</sup> SFDI. *NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY - CEF: Co to je CEF* [online].

- Soulad s evropskou politikou a legislativou (interoperabilita, životní prostředí, státní pomoc)
- Technický a finanční popis projektu
- Povinné přílohy (CBA analýza, účetní uzávěrka za poslední 2 roky, údaje ze Studie proveditelnosti, životní prostředí, potvrzení bankovního účtu, potvrzení typu příjemce, čestné prohlášení o bezúhonnosti, výpis z obchodního rejstříku).
- Rozpočet

Na základě kritérií jsou žádosti vyhodnoceny a žadatel je informován o výsledku. Žádost prochází třemi stupni hodnocení – formální kontrola INEA, expertní kontrola a kontrola výběrové komise složená ze zástupců DG Move, DG Regio, DG Envi a INEA. Pokud jsou kritéria splněna, je uzavřena Grantová dohoda.

Po uzavření Grantové dohody zašle INEA zálohu na první dva roky projektu ve výši cca 50% plánovaných výdajů na tyto roky. Dále vždy po předložení roční monitorovací zprávy, nejpozději však každé dva roky, podává SŽDC žádost o platbu za proběhlé vykazované období. Po ukončení akce předkládá SŽDC závěrečné vyúčtování.

Pokud dojde k nějakým změnám, je nutné rozlišit, jestli se jedná o změny podstatné, či nepodstatné. Nepodstatné změny nemění údaje a rozpočet uvedené v Grantové dohodě. Podstatné změny mění původní rozsah prací, či rozpočet aktivit, je nutné okamžitě nahlásit INEA. Změny jsou sledovány cca 2-3x ročně zástupci agentury INEA a v rámci pravidelného ročního monitoringu (ASR). ASR obsahuje především přehled plnění aktivit a milníků, jejich popis a změny, informace o výběrových řízeních a uzavřené způsobilé smlouvy dodatky, řízení rizik, informace o životním prostředí a publicitě, aktualizaci plánovaných nákladů a aktuální čerpání.

SŽDC má projekty zastoupeny ve 3 výzvách CEF, každá z výzev má jinou časovou způsobilost výdajů, kterou je nutné akceptovat.

I u programu CEF je nutné plnit prvky povinné publicity, stejně jako u OPD projektů. Obecně platí, že na všech informačních materiálech a dokumentech musí být logo CEF a informace, že projekt je spolufinancovaný z tohoto nástroje. Povinnými prvky publicity (pokud se jedná o stavební práce) jsou zde slavnostní zahájení/ukončení, informace v tisku

minimálně dvakrát za dobu trvání projektu, velkoplošný informační panel (billboard) a stálá pamětní deska po ukončení projektu.

Kontroly a audity mohou být prováděny mnoha orgány, jak národními (Ministerstvo dopravy, Státní fond dopravní infrastruktury, Ministerstvo financí, Národní kontrolní úřad), tak evropskými (DG Move, DG Regio, INEA, Evropský účetní dvůr). INEA provádí minimálně jednou za dva roky kontrolu projektů na místě.

Novým typem spolufinancování je tzv. CEF Blending Call, kde část je hrazena státem, část ze zdrojů CEF a část úvěrem z EIB (Evropské investiční banky). U těchto projektů je míra spolufinancování z CEF 20-40%. V tomto případě je žádost doplněna ještě informacemi pro EIB. Rok po podpisu Grantové dohody je nutné předložit agentuře INEA smlouvu o úvěru z EIB na cca 50% nákladů.

**Obrázek 7 Logo CEF**



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy**

Zdroj: *Pravidla publicity projektů spolufinancovaných z Connecting Europe Facility (CEF): Příloha č.2: Loga. 2018.*

## 4 Vlastní práce

### 4.1 Porovnání OPD 1, OPD 2 a CEF

OPD 1 a OPD 2 je v mnoha směrech velmi podobné, ale i zde se najdou rozdíly. Asi nejzákladnější rozdíl je v tom, že vše, co se děje kolem projektu OPD 2 se sleduje v informačním systému IS KP14+. Zde se vytváří žádost o dotaci, lze sledovat její schvalování, chodí depeše ohledně připomínek k žádosti i ohledně žádostí o doplnění a v tomto systému se i podávají žádosti o změnu, monitoring a žádosti o platbu. U OPD 1 se projektová žádost podávala prostřednictvím systému Benefit 7+, ale tím to končilo, monitorovací zprávy se zasílaly v šablonách v Excelu. V OPD 1 bylo možné podat žádost i na několik ukončených projektů, což v OPD 2 možné není. Změnilo se číslování příloh a některé přílohy se již nedokládají (např. projektová fiše, prohlášení žadatele), je uvedeno v „těle“ žádosti. Změnila se i forma obsahu žádostí. Také se změnil způsob monitorování projektu – v OPD 1 monitorovací šablony v Excelu, kde se po vydání Schvalovacího protokolu vyplnily důležité informace, které byly o projektu známy (harmonogram, výběrová řízení, uzavřené smlouvy) a poté se podávaly půlroční monitorovací zprávy, kde bylo obsaženo vše, co se odehrálo za předchozí pololetí. Následovala závěrečná zpráva, která byla obsáhlá a dokládaly se informace o celém projektu (popis, výdaje, kontroly, potvrzení indikátorů a ekonomického hodnocení, smlouvy, správci projektu apod.). A na konec jsou tady následné monitorovací zprávy, kterých je celkem 5 a informují o tom, jestli od dokončení projektu nedošlo k nějakým změnám a případně se zde dokládá vyhodnocení ekonomiky nebo indikátorů, pokud nebylo možné ověřit již v závěrečné zprávě. V OPD 2 se oproti tomu vyplňují monitorovací zprávy přímo v systému IS KP14+. Zpráva o realizaci se podává společně s žádostí o platbu nejpozději jednou za 3 měsíce a jsou v ní informace o průběhu stavby. Závěrečnou zprávu je nutné podat do 3 měsíců od proplacení poslední způsobilé faktury společně se závěrečnou žádostí o platbu a obsahuje popis prací za celé období, přehled výdajů, aktualizaci veřejných zakázek, informace o správci a kontroly. Ekonomika a indikátory musejí být ověřeny v následné monitorovací zprávě (je jich 5), nejpozději však v té poslední. Rozdíl je také v platbách – u OPD 1 probíhaly ex-post platby, u OPD 2 se jedná o ex-ante platby. Rozdílné v obou programech jsou také povinné prvky publicity – u obou programů jsou povinné billboardy, pamětní desky a zveřejnění informací o projektu na webových

stránkách SŽDC s.o.. V OPD 1 bylo navíc povinné slavnostní zahájení/ukončení stavby (u OPD 2 pouze u Velkých projektů) a každoročně inzerce v tisku.

CEF je však v mnoha ohledech odlišný. V OPD 1 a OPD 2 jsou po celé období trvání podpory stejná pravidla s drobnými aktualizacemi. CEF má stejná základní pravidla, ale u jednotlivých výzev se liší. V krátké tabulce uvádím porovnání programu OPD s jednou z výzev CEF (II. – v této výzvě bylo žádáno i o níže uvedený projekt Rekonstrukce Negrelliho viaduktu).

**Tabulka 1 Porovnání základních charakteristik OPD 2 a CEF**

Charakteristika	OPD 2	CEF – II. výzva
typ tratí	na všech tratích	tzv. Core network – hlavní síť
doba způsobilosti	2014 – 2020 (2023)	od podání žádosti do 2020/2023
velikost žádosti	velký projekt nad 75 mil. EUR (způsobilých)	nerozlišuje se
jazyk žádosti	čeština, v angličtině pouze velká žádost	angličtina
výzva	pouze jedna	většinou jedenkrát ročně
předložení žádosti	možné podat žádost do ukončení fyzické realizace projektu	pouze v termínu výzvy
hodnocení žádosti	hodnotící komise, u velké žádosti navíc JASPERS a Evropská komise	tři nezávislé hodnotitelé a výběrová komise
sledování důležitých termínů	pomocí zprávy o realizaci (nejpozději 1 krát za 3 měsíce)	podle aktivit a milníků
způsob plateb	ex-ante platby	zálohy a ex-post platby
Monitoring projektu	zpráva o realizaci (nejpozději 1 krát za 3 měsíce), závěrečná zpráva o realizaci	ASR (1 krát ročně)
publicita	metodika OPD 2, směrnice SŽDC č. 44	Metodika CEF

Zdroj: vlastní zpracování na základě informací o těchto programech

## 4.2 GSM-R Benešov – Votice

Projekt zahrnuje cca 19 km trati mezi Benešovem u Prahy a Voticemi. Jedná se o technologickou stavbu, jejíž hlavní náplní je výstavba základových radiostanic (BTS), které zajišťují šíření signálu GSM-R (sít' pro zajištění mobilní telekomunikační a datové komunikace pro potřeby železničního provozu). Společně s rozšířením této sítě došlo také k rozšíření odpovídající spojovací a řídicí části systému (vybavení kartami centrální části systému, uživatelské terminály, pozemní telekomunikační infrastruktura). Výstavba nových základových radiostanic zahrnuje výstavbu nového stožáru základové stanice s anténním systémem, výstavbu technologického domku, přístrojové skříně pro umístění elektroniky, pokládku kabelizace. Cílem projektu je pokrýt příslušný úsek tratě signálem GSM-R odpovídajícímu standardu EIRENE (Evropská integrovaná traťová rádiová sít') v kvalitě požadované pro zavedení zabezpečovacího systému ETCS L2.

### Tabulka 2 Financování projektu

Číslo projektu	CZ.1.01/1.2.00/15.0421
Zdroj financování EU	Fond soudržnosti
Národní spolufinancování	Státní fond dopravní infrastruktury
Příjemce	Správa železniční dopravní cesty s. o.
Celkové schválené investiční náklady	72 728 248 Kč
Celkové způsobilé náklady	66 037 222 Kč
Schválený příspěvek EU	56 131 638 Kč
Začátek realizace	8. 7. 2015
Ukončení realizace	8. 4. 2016
Schvalovatel projektu	ŘO OP Doprava – Ministerstvo dopravy ČR
Prioritní osa	1 – Modernizace železniční sítě TEN-T
Oblast podpory	1.2 – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat SŽDC s. o.

Žádost o spolufinancování z OPD 1 byla podána na MD 6. 1. 2015 a schválena byla 16. 7. 2015 podpisem Schvalovacího protokolu č. j. 8/2015-430-PPR/7 Ing. Danem Ťokem – ministrem dopravy. Předmětem spolufinancování byla realizace zakázky

(u technologických staveb zadáváno v režimu P+R – „vyprojektuj a postav“), výkon koordinátora BOZP v realizaci a povinná publicita OPD. Zhotovitelem projektu a realizace stavby byla společnost KAPSCH CarrierCom s.r.o. Monitorování projektu bylo prováděno jednou za půl roku v rámci pololetních monitorovacích zpráv a bylo ukončeno závěrečnou monitorovací zprávou. Obsahem pololetní monitorovací zprávy byly informace o výběrovém řízení, smlouvách o dílo a dodatcích, popis provedených prací za uplynulé období, popis prací na příští období, proběhlé kontroly, audity, zjištěné problémy nebo právní spory, evidence finančních změn na stavbě (v tomto případě žádná nenastala), provedená publicita projektu a aktualizovaný harmonogram projektu. V závěrečné monitorovací zprávě najdeme navíc ještě vyhodnocení dosažených cílů projektu, vyhodnocení dosažených hodnot fyzických indikátorů, potvrzení environmentálních kritérií, informace o kolaudaci stavby a o řízení provozu s údržby po ukončení projektu, vyhodnocení výdajů, porovnání vstupních údajů do ekonomického hodnocení se situací po ukončení projektu a vyhodnocení opatření přijatých k ochraně životního prostředí. Pokud některé z těchto údajů nejdou vyhodnotit v době předložení závěrečné monitorovací zprávy, jsou dokládány v následné monitorovací zprávě. Většinou se jedná o vyhodnocení fyzických indikátorů, či aktualizace ekonomického hodnocení, většinou přínosů projektu). Následná monitorovací zpráva se předkládá jednou ročně po dobu 5 let od schválení závěrečné monitorovací zprávy – do konce března. Zde se jednalo o celkem bezproblémový projekt, projekt negeneruje žádné příjmy, tedy mezera ve financování je 100% a bylo tedy možné spolufinancovat projekt v nejvyšší dostupné hranici spolufinancování, tedy 85%. Byly splněny cíle projektu, potvrzeny indikátory (Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu, Délka rekonstruovaných železničních tratí) kromě Hodnoty úspory času. Tento indikátor bude možné plně ověřit až po dokončení všech úseků., které jsou zahrnuty do studie proveditelnosti GSM-R. Byla též aktualizována finanční a ekonomická analýza. Ve finanční analýze byly uvažovány pouze investiční a provozní náklady infrastruktury. Bylo potvrzeno, že zařízení GSM-R nevytváří pro investora zisk. Výsledné cashflow nikdy nebylo kladné, tedy nebylo možné určit vnitřní výnosové procento, ale pouze čistou současnou hodnotu. Byla určena diskontní sazba 5% v souladu s „Aktualizací metodiky pro výpočet efektivnosti investic na SŽDC, s.o.. V ekonomické analýze byly uvažovány kromě investičních a provozních nákladů i úspora času a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Zde byla zvolena diskontní sazba 5,5% v souladu s Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů

železniční infrastruktury, MD ČR 2013 a vypočítána čistá současná hodnota, vnitřní výnosové procento a poměr nákladů a přínosů. I toto ekonomické hodnocení je stejně jako indikátor hodnota úspory času platné pro všechny projekty GSM-R ve studii proveditelnosti a je možné přesněji vyhodnotit až po dokončení těchto projektů.

**Tabulka 3 Finanční čerpání dle činností a let po ukončení projektu**

	2014	2015	2016	Celkem v Kč
Poplatky za plány/projekt	1 361 910	241 999,30	4 338 100,48	5 942 009,78
Nákup pozemků	---	---	2 500	2 500
Výstavba	---	19 158 213	39 596 363	58 754 576
Technická pomoc	---	---	411 448,05	411 448,05
Propagace	---	35 513	165 442,75	200 955,75
Dozor v průběhu výstavby	---	362 998,94	325 145,72	688 144,66
Celkové náklady	1 361 910	19 798 724,24	44 839 000	65 999 634,24

Zdroj: zpracování vlastní na základě dat SŽDC s.o.



**Tabulka 4 Porovnání nákladů dle Schvalovacího protokolu OPD a dle skutečnosti**

V CZK	Celkové náklady dle SP	Nezpůsobilé náklady dle SP	Způsobilé náklady dle SP	Skutečné celkové náklady	Skutečné nezpůsobilé náklady	Skutečné způsobilé náklady
Poplatky za plány/projekt	7 486 194	3 982 009	3 504 185	5 942 009,78	5 905 129,78	5 905 129,78
Nákup pozemků	37 000	0	37 000	2 500	2 500	0
Výstavba	59 991 041	40 000	59 951 041	58 754 576	39 596 363	19 158 213
Technická pomoc	388 000	293 000	95 000	411 448,05	411 448,05	0
Propagace	120 000	0	120 000	200 955,75	175 821	25 134,75
Dozor v průběhu výstavby	1 715 996	1 479 012	236 984	688 144,66	688 144,66	0
Celkové náklady	69 738 231	5 794 021	63 944 210	65 999 634,24	46 779 406,49	19 220 227,75

Zdroj: Zpracování vlastní na základě dat SŽDC s. o.

OPD 1 probíhalo mezi lety 2007-2013, jak je však vidět v tabulkách výše, způsobilost výdajů trvala až do roku 2015.

V rámci tohoto projektu byla splněna i povinná publicita, tedy instalace 2 ks billboardu (ve Voticích a Benešově), slavnostní ukončení a tisková zpráva, slavnostní ukončení na nádraží v Benešově a po ukončení byly billboardy nahrazeny 2 ks pamětních desek.

Obrázek 8 Stožár a technický domek v zast. Bystřice u Benešova



Zdroj: Fotografie SŽDC s. o.

#### **4.3 Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov (mimo) – Čáslav (mimo)**

Projekt se nachází v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav na celostátní trati zařazené do Evropského železničního systému TEN-T. Většinu prvků z této železniční tratě končí, nebo už skončila životnost a náklady na údržbu jsou poměrně vysoké. Modernizací bylo dosaženo požadované úrovně trati, snížily se náklady na provoz a údržbu. Rychlost v tomto úseku byla zvýšena na 100 – 130 km/hod pro běžné vlaky a 120-140 km/hod pro naklápací soupravy. Bylo modernizováno nástupiště v zastávce Horky, zrekonstruován 1 most, 10 propustků a železniční přejezdy v úseku byly zabezpečeny novými zabezpečovacími zařízeními. Bylo vyměněno, trakční vedení, železniční svršek a spodek, obnoveny drážní rozvody vn a nn, kabelizace, modernizováno traťové a staniční zabezpečovací zařízení. Pro cestující je přínos hlavně zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdní doby a snazší a bezpečnější přístup k vlakům.

**Tabulka 5 Financování projektu**

Číslo projektu	CZ.04.1.41/0.0/0.0/15_000/0000076
Zdroj financování EU	ESI fondy – Fond soudržnosti
Národní spolufinancování	Státní fond dopravní infrastruktury
Příjemce	Správa železniční dopravní cesty s. o.
Celkové schválené investiční náklady	861 406 401 Kč
Celkové způsobilé výdaje	834 257 296 Kč
Celkové způsobilé výdaje očištěné o příjmy dle čl. 61	816 821 318,51 Kč
Schválený příspěvek EU	694 298 120,73 Kč
Začátek realizace	21. 6. 2016
Ukončení realizace	28. 8. 2017
Schvalovatel projektu	ŘO OP Doprava – Ministerstvo dopravy ČR
Prioritní osa	1
Oblast podpory	1.1

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat SZDC s. o.

Žádost o spolufinancování z OPD 2 byla podána prostřednictvím systému MS 2014+ 28. 2. 2017 na MD a byla schválena 1. 6. 2017 podpisem Schvalovacího protokolu č. j.:33/2017-430-PPR/3 ministrem dopravy Ing. Danem Ťokem. Předmětem spolufinancování byly veřejné zakázky na projekt stavby vč. autorského dozoru projektanta, realizaci stavby, koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zajištění prvků publicity OPD 2. Zhotovitelem stavby se stala společnost EUROVIA CS, a.s. V žádosti o spolufinancování byl přiložen rozpočet, harmonogram, dokumenty k životnímu prostředí, záměr projektu, hodnocení ekonomické efektivity, výpočet způsobilosti výdajů a nárok na kofinancování, výpočet indikátorů. Do finanční analýzy projektu vstupovaly investiční náklady a náklady na údržbu a opravy železniční infrastruktury na dobu 30 let. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4%. Z toků byla vypracována tabulka cash flow a z ní spočítáno vnitřní výnosové procento a čistá současná hodnota. Do ekonomické analýzy vstupují investiční náklady, náklady železniční dopravy (na údržbu a opravu železniční infrastruktury, na provoz vlaků), přínosy z úspory času a přínosy ze zvýšení bezpečnosti. Z těchto finančních toků je zpracována tabulka cash flow, na základě které je vypočítána čistá současná hodnota, vnitřní výnosové procento a rentabilita nákladů. Při výpočtu čisté současné hodnoty je použita diskontní sazba 5% dle

Prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/207). Finanční toky jsou vztaženy k cenové úrovni roku 2016. Dále jsou provedeny analýzy rizik a citlivosti, ze které vychází i přepínací hodnota, tj. hodnota, která určuje, o kolik se mohou změnit investiční a provozní náklady a výkony osobní dopravy, aby byl projekt ještě ekonomicky efektivní. Také byla spočítána míra nedostatku financování. Tento projekt má plánované příjmy dle čl. 61 Obecného nařízení ve výši 17 435 977,49. O tuto částku byly poníženy celkové způsobilé výdaje a teprve z této částky bylo vypočítáno 85% evropské podpory. Po vydání SP je stavba monitorována jednou za čtvrt roku, kdy byla nejprve podána žádost o změnu, ve které se standardně měnil hlavně finanční plán – tedy kolik peněz potřebujeme načerpat na budoucí čtvrt roku ve způsobilých výdajích. Zde však také byla provedena změna kvůli novému přepočtu indikátoru, a to konkrétně indikátoru Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí. Následovala žádost o platbu a s tím spojená zpráva o realizaci. Byly zpracovány 4 žádosti o platbu a zprávy o realizaci, z toho jedna závěrečná. V běžné zprávě o realizaci byl uváděn popis projektu, který se vztahoval k předložené žádosti o platbu. Závěrečná zpráva o realizaci obsahovala popis celého projektu, informace o údržbě a zajištění provozu po ukončení projektu, o výdajích na projekt, splnění prvků publicity, informace o kontrolách a auditech, doplnění údajů k veřejným zakázkám. Úkony jako ověření ekonomického hodnocení, nebo indikátorů by mělo být až předmětem následných monitorovacích zpráv, které budou předloženy max. rok ode dne, kdy byla schválena závěrečná zpráva. U tohoto projektu ještě závěrečná zpráva schválena nebyla.

**Tabulka 6 Porovnání nákladů dle Schvalovacího protokolu OPD 2 a skutečnosti**

V CZK	Celkové náklady dle SP	Nezpůsobilé náklady dle SP	Způsobilé náklady dle SP	Skutečné celkové náklady	Skutečné nezpůsobilé náklady	Skutečné způsobilé náklady
Poplatky za plány/projekt	28 994 449	8 179 800	20 814 649	28 994 448,53	8 680 300	20 314 148,53
Nákup pozemků	539 600	184 000	355 600	93 643	93 643	0
Výstavba	740 419 941	503 717	739 916 224	720 045 745,03	17 830 954,59	690 039 532,44
Rezerva	71 959 123	0	71 959 123	0	0	0
Propagace	371 700	0	371 700	92 075	23 018,75	69 059,25
Dozor v průběhu výstavby	840 000	0	840 000	422 300	0	422 300
Technická pomoc	18 281 588	18 261 588	0	18 312 639,78	18 312 539,78	0
Celkové náklady	861 406 401	27 149 105	834 257 296	767 960 751,34	57 115 714,12	710 845 037,22

Zdroje: vlastní zpracování na základě dat SŽDC s. o.

V rámci tohoto projektu byly splněny prvky povinné publicity – tedy billboard, zveřejnění informací o projektu na webových stránkách SŽDC a po ukončení stavby nahradit billboard stálou pamětní deskou.

Obrázek 9 Zastávka Horky u Čáslavi



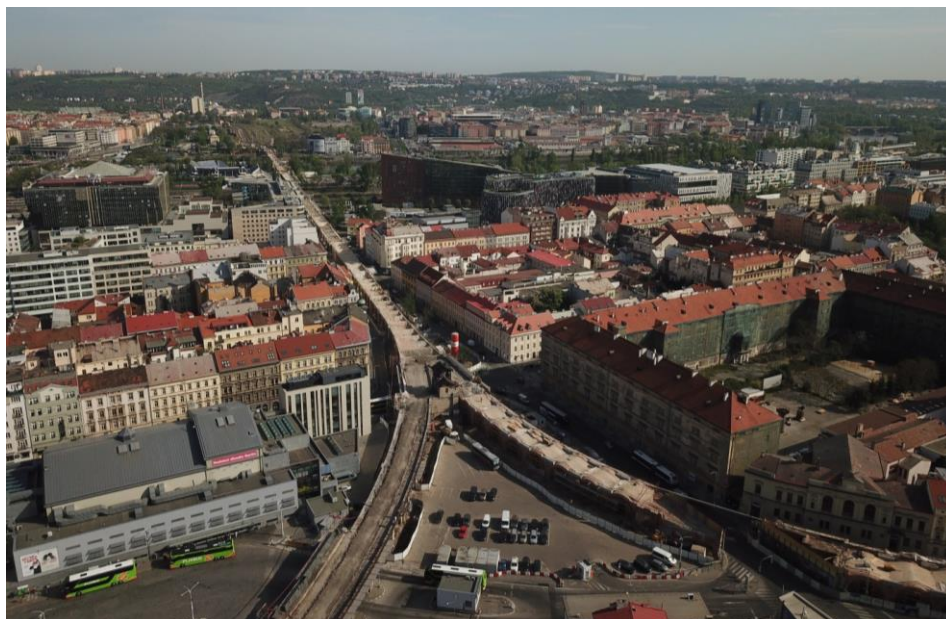
Zdroj: fotografie SŽDC s. o.

#### 4.4 Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Negrelliho viadukt se nachází v Praze a spojuje nádraží Bubny s nádražím Praha Masarykovo. Je to 2. nejstarší pražský most přes Vltavu a nejdelší železniční most v ČR.

Je zapsán ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek. Jmenuje se podle muže, jemuž je přisuzováno autorství projektu – po Aloisi Negrellim. Výstavba probíhala mezi lety 1846 – 1849, podílelo se na ní asi 3000 dělníků a náklady byly asi 1,5 mil. zlatých. V roce 1873 byl most rozšířen o větev, která umožňuje spojit Bubny a Libeň, aniž by se muselo zajíždět na Masarykovo nádraží. V průběhu 20. století došlo k několika přestavbám. Některé mostní otvory byly zazděny a využívány jako sklady, garáže a dílny. Během doby své existence odolal viadukt několika povodním. Současná délka mostu je asi 1430m včetně větve do Libně a má 99 kleneb. Most však již nesplňoval novodobé požadavky na volný schůdný a manipulační prostor a osovou vzdálenost kolejí, stávající rychlost byla pouze 30-50 km/h a zátěžovou třídu. Projekt stavby byl zpracován společností SUDOP Praha a.s.. Na stavbu bylo vydáno celkem 6 stavebních povolení v období od února 2015 do června 2017. Soutěž na zhotovení stavby byla vypsána v srpnu 2016 a smlouva podepsána 30. 3. 2017 se sdružením „Společnost Negrelliho viadukt“, jehož členy jsou HOCHTIEF CZ a. s., STRABAG Rail a. s. a AVERS s. r. o.

**Obrázek 10** Letecký snímek Negrelliho viaduktu



Zdroje: fotografie SŽDC s. o.

**Tabulka 7** Financování projektu

Číslo projektu	2015-CZ-TM-0214-W
Místo realizace	NUTS2, Praha
Zdroj financování EU	Fond soudržnosti
Národní spolufinancování	Státní fond dopravní infrastruktury
Příjemce	Správa železniční dopravní cesty s. o.
Číslo grantové dohody	INEA/CEF/TRAN/M2015/1138924
Celkové investiční náklady (předložené)	1 435 338 695 Kč
Celkové schválené způsobilé náklady	47 432 971 € (cca 1 281 686 323 Kč)
Max. výše příspěvku EU	36 646 712 € (990 230 804 Kč)
Začátek realizace	30. 3. 2017
Plánované dokončení realizace	31. 8. 2020

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat SŽDC s. o.

Účelem stavby je odstranění nevyhovujícího technického stavu. Bude dosaženo traťové rychlosti až 80 km/h, třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti GC. Bude též sníženo hlukové zatížení v bezprostřední blízkosti mostu. Stavba bude mít přímou vazbu na stavby plánované v budoucnu (rekonstrukce Praha Masarykovou nádraží a výstavba rychlodráhy Praha – Kladno). Během výstavby byla však zjištěna řada nových informací,

kteře nebyly zachyceny v projektové dokumentaci, byly tedy provedeny změny. Vize budoucnosti je taková, že v některých klenbách by se měly nacházet kavárny, obchody, galerie a jiné prostory pro společenská setkání.

Obrázek 11 Vize budoucnosti



Zdroj: vizualizace SŽDC s. o.

Jedná se o projekt financovaný z II. výzvy CEF, která byla vyhlášena 5. 11. 2015 a trvala do 23. 2. 2016, kdy byl nejpozdější termín pro předložení žádosti v anglickém jazyce. V této výzvě nebylo možné předložit ukončené projekty a stavební práce musely být minimálně za 1 000 000 EUR. Žádost byla podána 18. 2. 2016, INEA projekt schválila 30. 6. 2016 a Grantová dohoda byla uzavřena 3. 11. 2016. Kromě zhotovení stavby jsou dalšími způsobilými náklady pro spolufinancování koordinátor bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, geotechnický a pyrotechnický průzkum, průzkum všech prvků zdiva. Vyplacení finanční pomoci EU je podmíněno mj. také splněním právních předpisů EU na ochranu životního prostředí – směrnicí 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, směrnicí 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, směrnicí 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků, směrnicí 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin a směrnicí 2000/60/ES, kde je ustanovena činnost ES v oblasti vodní politiky. Posouzení plnění těchto směrnic a právního řádu ČR musejí být



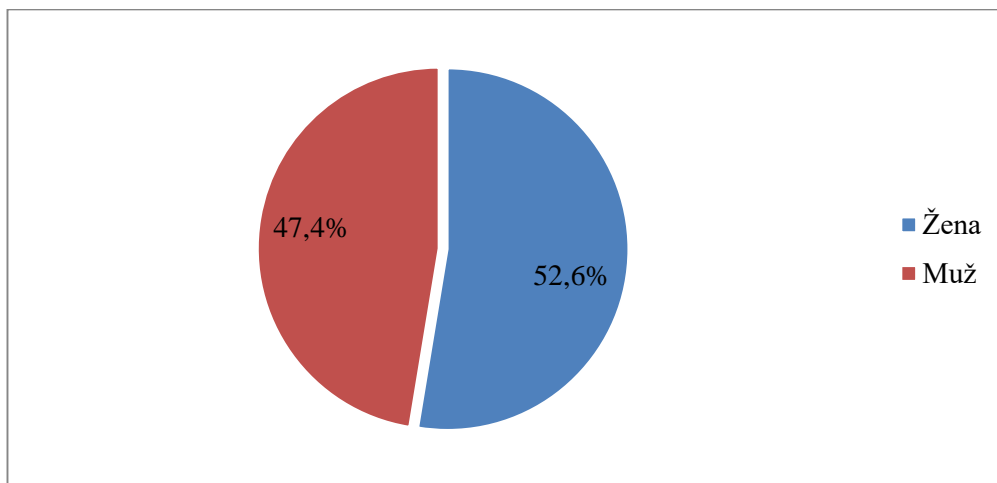
splněna ještě před zahájením fyzické realizace. Způsobilé práce na projektu jsou rozděleny do 6 aktivit. Jedná se o celky, které spolu nějakým způsobem souvisí, mají na sebe nějakou logickou návaznost. Tyto aktivity jsou vždy rozděleny do několika subaktivit, které více zpřesňují dané činnosti. Tyto činnosti jsou nadefinovány již v grantové dohodě a podrobně se monitorují v ročním monitorovacím hlášení. Dále jsou určeny termíny (milníky), ve kterých je třeba dané aktivity plnit, a pokud je harmonogram posunut, je třeba uvést podrobné důvody zpoždění. Roční monitorovací hlášení se zpracovává od ledna do cca konce března a je spojeno se žádostí o platbu. U tohoto projektu se v roce 2019 zpracovává druhé roční monitorovací hlášení. Kromě sledování plnění termínů obsahuje popis činností za uplynulé období, plán činností na další roky výstavby, hlášení případných problémů, přehled nákladů, informace o provedené publicitě, informace o splnění nařízení EU, veřejné zakázky, podepsané smlouvy a dodatky, případné audity a možná rizika projektu (technická a environmentální rizika, výkupy pozemků, výluky). Čerpání způsobilých nákladů se sleduje po aktivitách a v letech, není možné překročit hranici způsobilosti stanovenou v grantové dohodě.

#### **4.5 Dotazníkové šetření**

Poslední částí kapitoly Vlastní práce je dotazníkové šetření. Hlavním cílem této části je zjistit, jaké mají lidé povědomí o tom, že Evropská unie poskytuje České republice dotace do železniční infrastruktury ve významné výši. Dotazníky byly distribuovány elektronicky a přes sociální sítě. Dotazník má dvě základní části, a to základní informace o respondentech a povědomí o evropských fondech ve spojitosti s železniční infrastrukturou.

1) Jaké je Vaše pohlaví?

Graf 1 Otázka č. 1

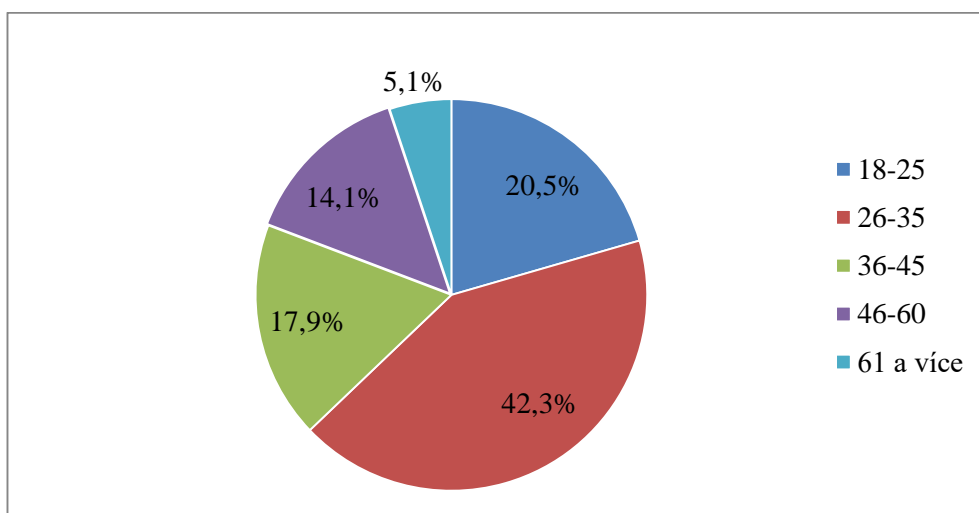


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Celkem získaných dotazníků bylo 78. V počtu respondentů byl poměr mezi ženami a muži celkem vyrovnaný. Jednalo se o 41 žen a 38 mužů.

2) Do jaké věkové kategorie patříte?

Graf 2 Otázka č. 2



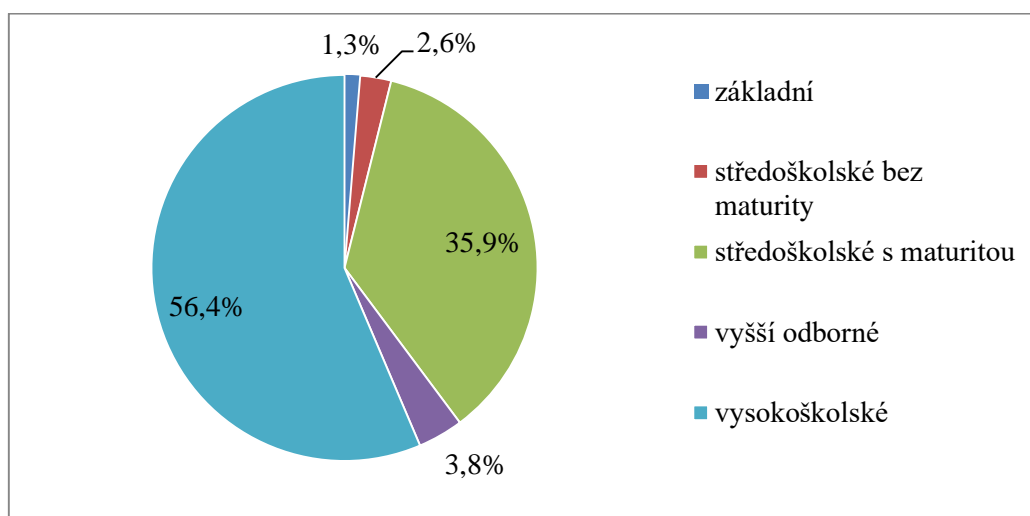
Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Nejčastěji na dotazník odpovídali lidé ve věku mezi 26-35 lety. Tuto skupinu tvoří 33 osob, což je 42,3% z celkově dotazovaných. Dále následují lidé ve věku 18-25 let

zastoupeni 16 respondenty, 36-45 let zastoupeni 14 respondenty, 46-60 let zastoupeni 11 respondenty a 61 a více let zastoupeni pouze 4 respondenty. Důvodem vyššího počtu osob do 35 let je pravděpodobně způsob šíření dotazníků elektronicky a pomocí sociálních sítí. V případě, že by byl dotazník dáván v tištěné podobě, byl by pravděpodobně větší podíl respondentů i u skupiny 61 a více.

3) Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

Graf 3 Otázka č. 3

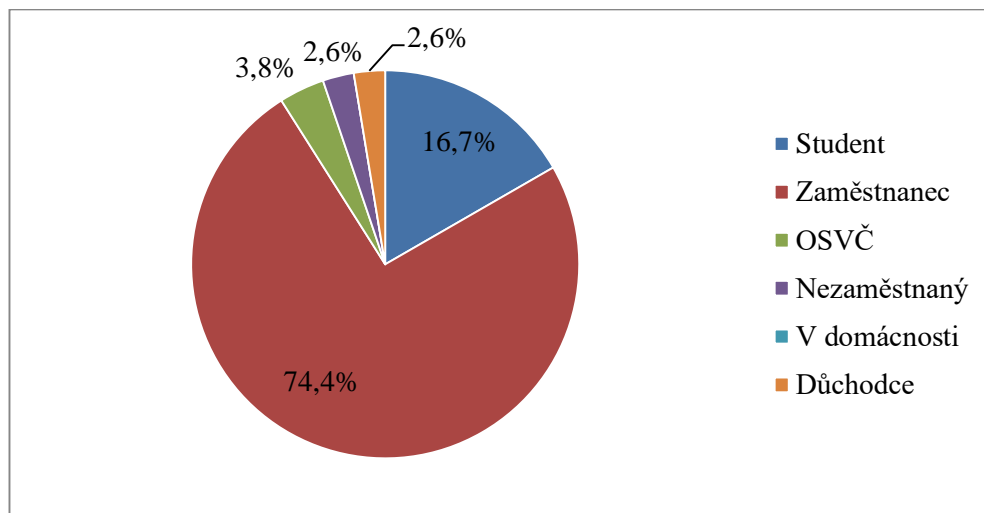


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Největší počet odpovědí byl od osob s vysokoškolským vzděláním, které zahrnovaly 56,4 % respondentů, tedy 44 osob. Další skupinou byly osoby se středoškolským vzděláním ukončeným maturitou – celkem 28. 3 osoby odpověděly, že mají vyšší odborné vzdělání, 2 osoby mají středoškolské vzdělání bez maturity a pouze 1 osoba ze všech dotazovaných má základní vzdělání.

#### 4) Jaké je Vaše ekonomické postavení?

Graf 4 Otázka č. 4

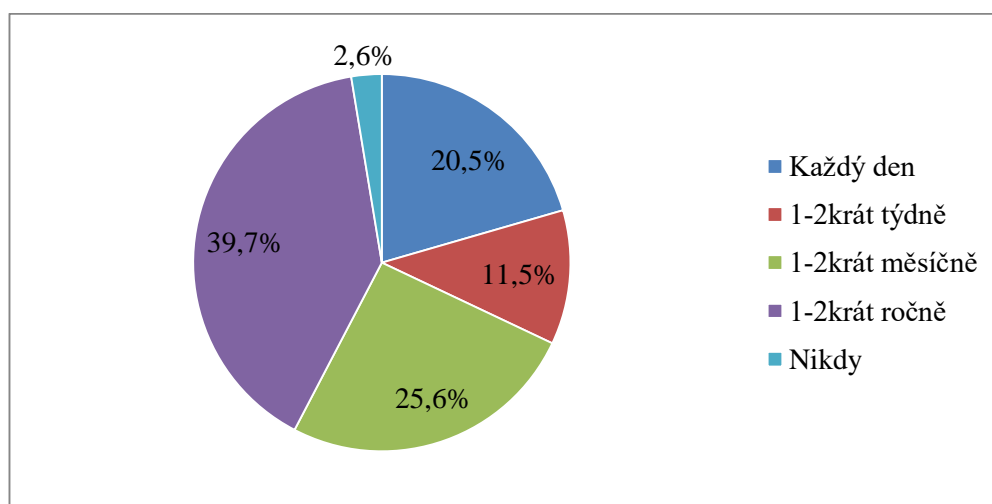


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Skoro tři čtvrtiny z dotazovaných uvedli, že jsou zaměstnaní – celkem 58 osob. Dalších 13 byly studenti, 3 podnikatelé, 2 nezaměstnaní, 2 důchodci a žádná žena v domácnosti.

#### 5) Jak často jezdíte vlakem?

Graf 5 Otázka č. 5



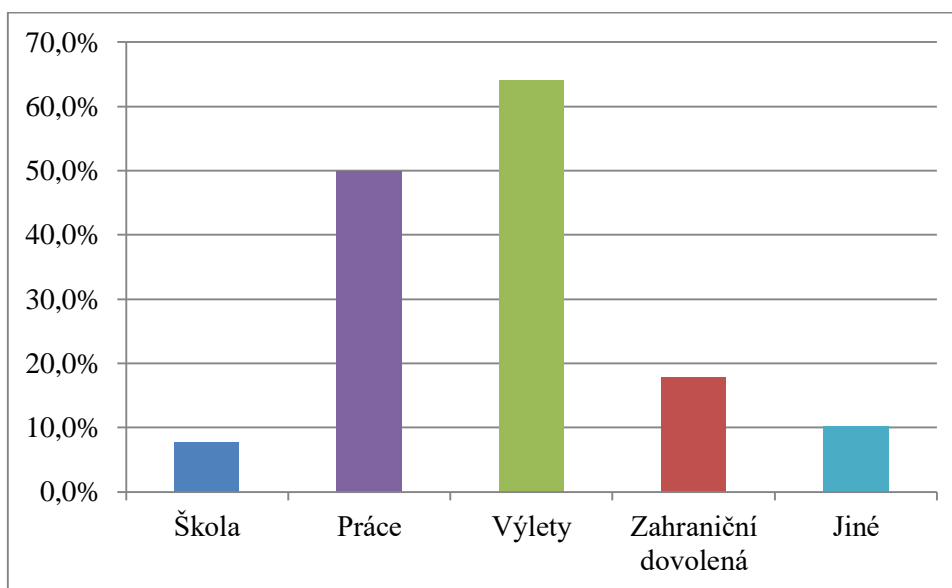
Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Jelikož se dotazník vztahuje k určitému povědomí občanů o tom, v jakém stavu je železniční infrastruktura a že Evropa přispívá na její rozvoj, prvním dotazem bylo,

jak často jezdí dotazovaní vlakem. Pokud jezdí často, mají větší šanci zaznamenat změny. Nejvíce zastoupena byla skupina jezdící vlakem 1-2 krát ročně – 31 osob, 20 respondentů jezdí 1-2 krát měsíčně, 16 osob každý den a 9 osob 1-2 krát týdně. Pouze 2 lidé ze všech dotazovaných odpověděli, že vlak jako dopravní prostředek nevyužívají.

6) Jaké jsou důvody Vašeho cestování vlakem?

Graf 6 Otázka č. 6

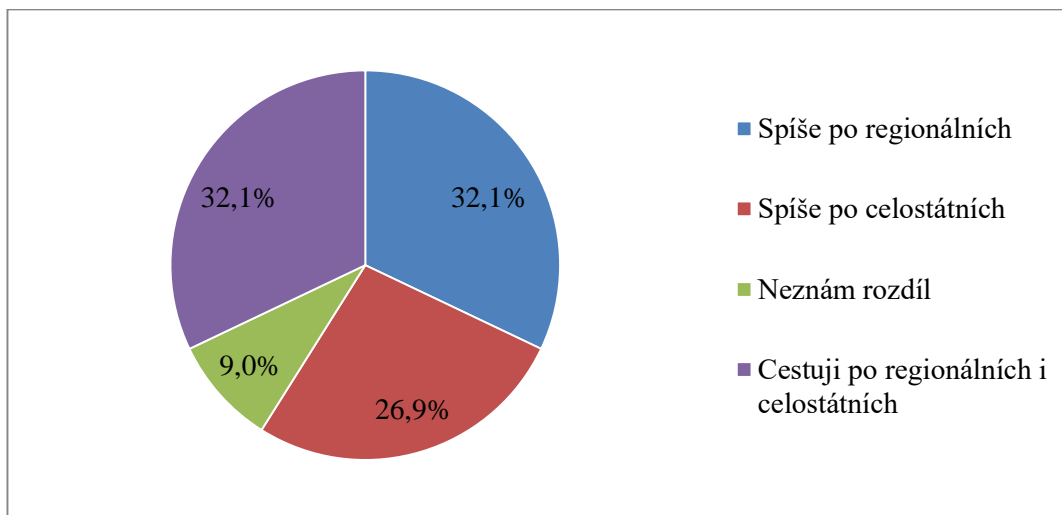


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Cílem této otázky bylo zjistit, kam lidé cestují nejčastěji. Pokud je důvodem cestování vlakem hlavně práce, či škola, lidé cestují stále po stejné trati a v každodenní rutině zaznamenají pouze změny na příslušné trati. Pokud někdo vlakem cestuje na výlety, či dovolené, má širší přehled o tom, kde se co mění. Na tuto otázku byla možnost vybrat více odpovědí. Nejvíce respondentů odpovědělo, že vlakem podniká různé výlety, celkem 50 osob. 39 osob zodpovědělo, že vlak používají jako dopravní prostředek do zaměstnání, 14 osob jezdí vlakem na zahraniční dovolené a 6 osob do školy. Jinými důvody pro cestování byly návštěva rodiny, za sportem a pro radost.

7) Cestujete po regionálních, nebo celostátních vlakových tratích?

Graf 7 Otázka č. 7

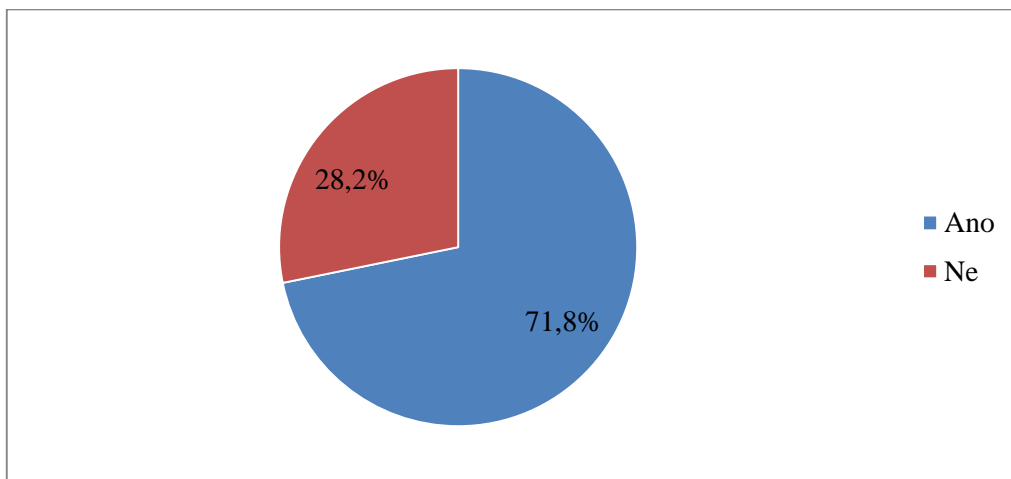


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Touto otázkou jsem chtěla zjistit, po kterých tratích respondenti převážně cestují. Žádosti o dotace Evropské unie jsou převážně na tratě celostátní. Celostátní dráha je ta, která slouží celostátní a mezinárodní veřejné železniční dopravě a je tak označena. Regionální dráha je místního nebo regionálního významu a je zaústěna do jiné regionální dráhy nebo do dráhy celostátní. 25 respondentů odpovědělo, že jezdí jak po celostátních, tak po regionálních tratích. Stejný počet osob odpověděl, že jezdí spíše po regionálních tratích, 21 po celostátních a 7 osob nezná rozdíl mezi tratěmi.

8) Znáte rozdíl mezi ČD a.s. a SŽDC s. o.?

**Graf 8 Otázka č. 8**

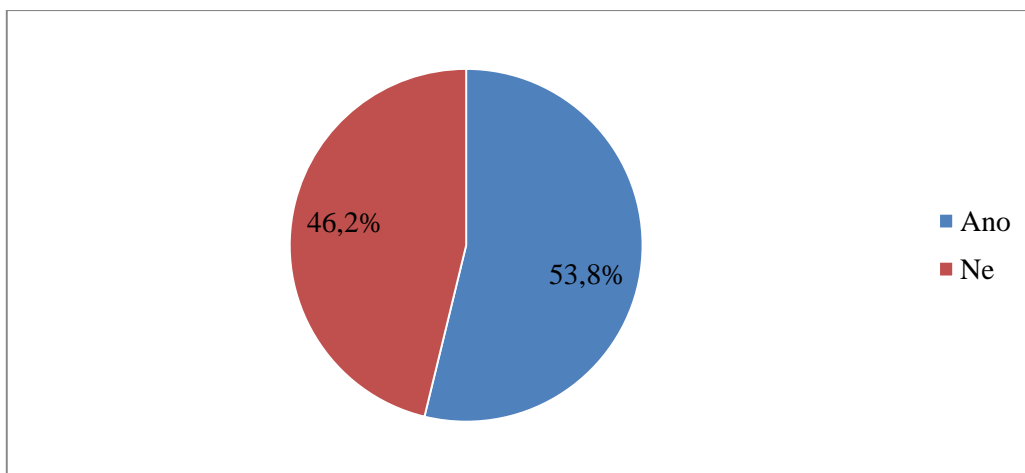


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

V roce 2002 byla společnost České dráhy rozdělena na České dráhy a. s., což je nejvýznamnější český železniční dopravce a Správu železniční dopravní cesty, s. o., která zajišťuje provozování, provozuschopnost a modernizaci železnice. Tuto změnu zaznamenalo 56 ze 78 dotazovaných. Zbylých 22 osob odpovědělo, že mezi těmito organizacemi nezná rozdíl.

9) Znáte z médií SŽDC s. o. a významné železniční projekty?

**Graf 9 Otázka č. 9**



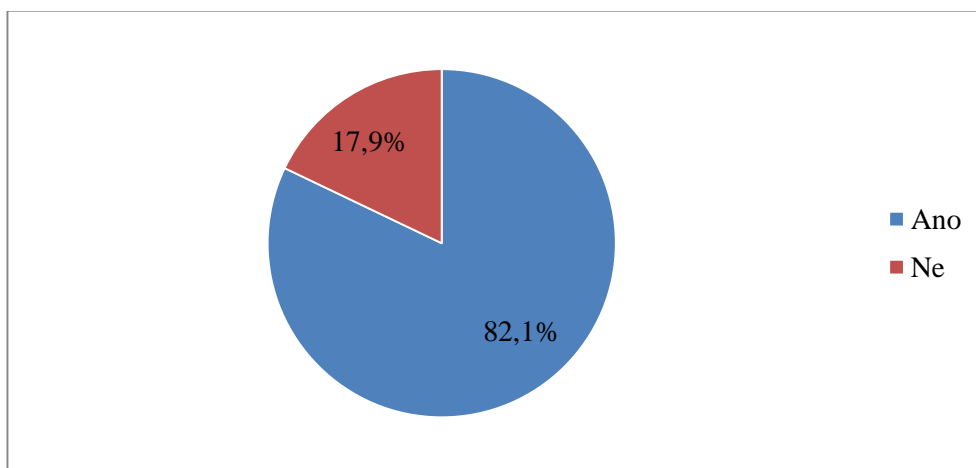
Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

V současné době se SŽDC s. o. v médiích objevuje poměrně často - veřejné soutěže, posílená publicita organizace. O něco více než polovina dotazovaných (42) zodpověděla,

že v médiích název organizace zaznamenala, 36 osob odpovědělo záporně.

10) Víte, že Evropská unie významně přispívá na rozvoj železniční infrastruktury?

**Graf 10 Otázka č. 10**

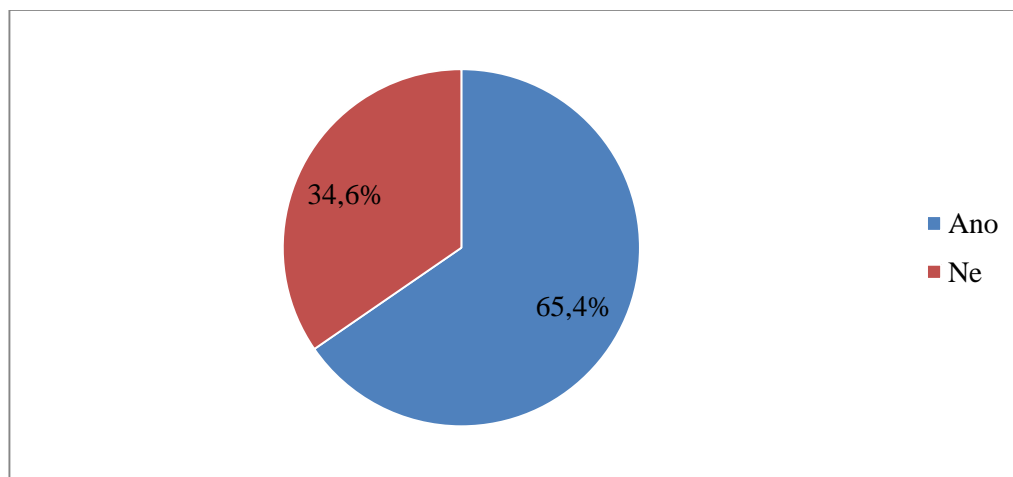


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Více než tři čtvrtiny z dotazovaných ví, že Evropská unie přispívá na rozvoj infrastruktury, přesněji 64 osob. Zbýlých 14 odpovědělo záporně.

11) Znáte pojmy jako Strukturální fondy, Operační program nebo CEF?

**Graf 11 Otázka č. 11**



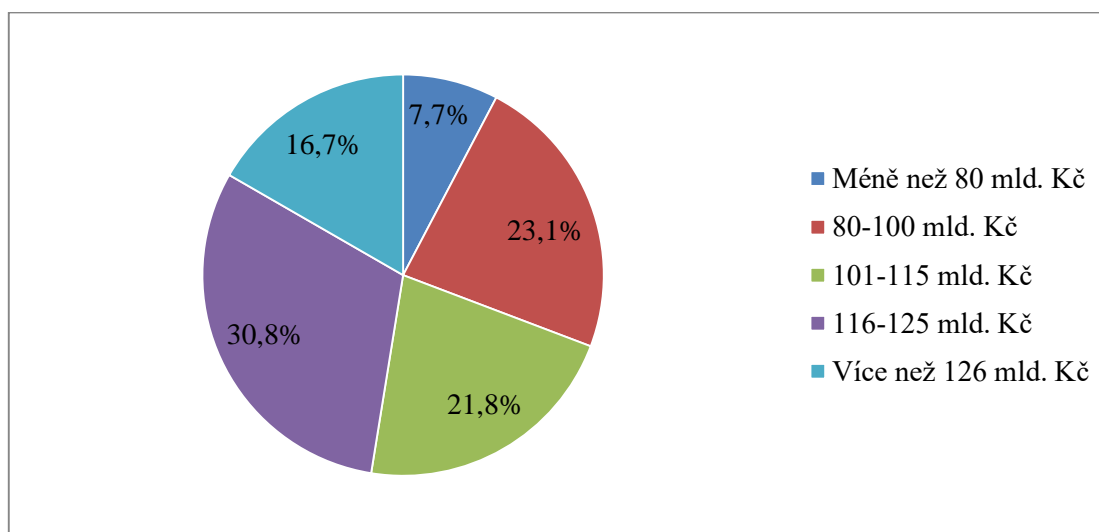


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Dvě třetiny respondentů odpovědělo, že pojmy Strukturální fondy, Operační program a CEF již někdy slyšelo. 27 osob odpovědělo záporně.

12) Víte, kolik peněz v Kč je přibližně investováno do dopravy prostřednictvím Operačního programu doprava pro období 2014 – 2020?

Graf 12 Otázka č. 12

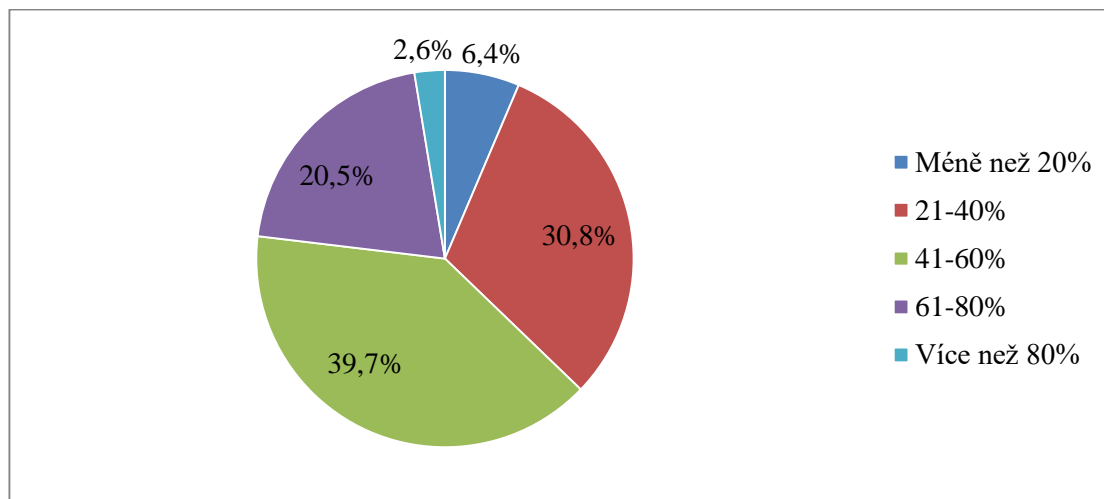


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

V předchozích dotazech více dotazovaných zodpovědělo, že ví o tom, že Evropská unie významně přispívá na železniční infrastrukturu a znají i pojmy jako Strukturální fondy, Operační program, či CEF. V této otázce měli zodpovědět, kolik Evropská unie přibližně přispívá do sektoru dopravy prostřednictvím Operačního programu doprava. Správnou odpovědí je asi 123 mld. Kč. Rozpětí 116-125 mld. Kč, které obsahovalo správnou odpověď, zvolilo 24 dotazovaných. 18 dotazovaných zvolilo možnost 80-100 mld. Kč, 17 vybralo možnost 101-115 mld. Kč, 13 osob zvolilo možnost více než 126 mld. Kč a 6 osob si myslelo, že příspěvek je nižší než 80 mld. Kč.

13) Prostředky na železniční infrastrukturu jsou čerpány z Prioritní osy 1: infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu. Máte představu, kolik procent z celkové alokace je možné v rámci této prioritní osy čerpat?

Graf 13 Otázka č. 13

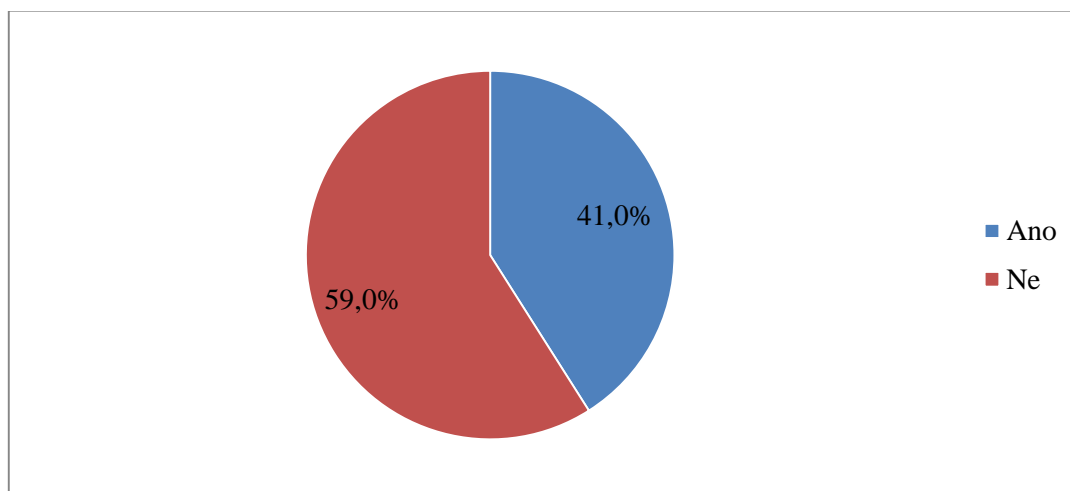


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Peněžní prostředky na železnici jsou čerpány z Operačního programu doprava z Prioritní osy 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu. Z celkové alokace Operačního programu je do ní přiděleno asi 51% prostředků. Rozmezí, které zahrnuje tuto odpověď je 41-60% a zvolilo ho 31 dotazovaných. Druhou nejvíce zastoupenou odpovědí bylo 21-40%. Tak odpovědělo 24 dotazovaných. 16 respondentů odpovědělo, že přidělené prostředky dosahují výše 61-80%. 5 osob myslelo, že se jedná o menší část než 20% a pouze 2 osoby, že se jedná o více jak 80% z celkové alokace.

14) Znáte nějaký projekt na železnici, který byl realizován z OPD2 nebo CEF?

Graf 14 Otázka č. 14



Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

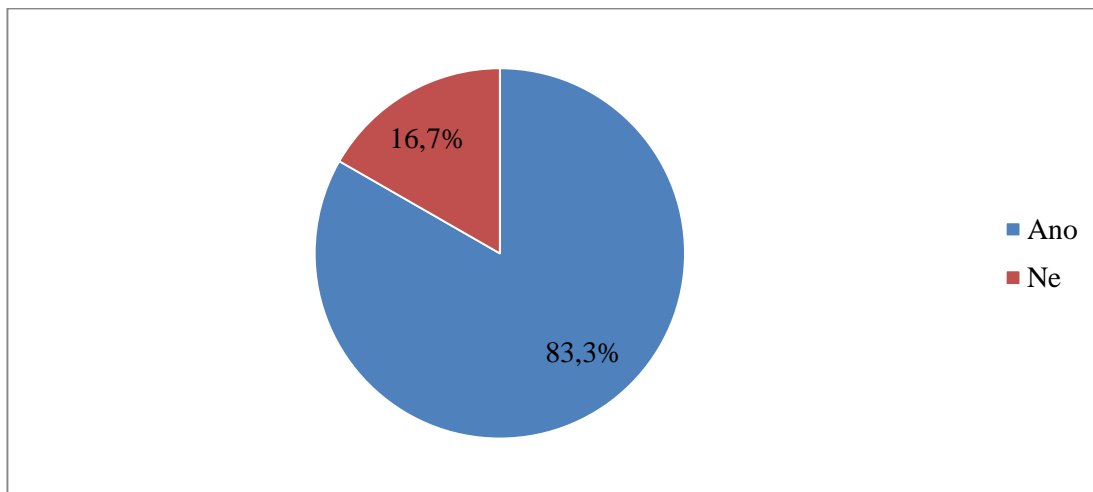
41% zastoupených 32 dotazovanými zná konkrétní projekt, který byl realizován z Operačního programu doprava 2 nebo CEF. 46 osob takový projekt nezná.

15) Pokud ano, jaký?

Dotazovaní nejčastěji uvedli projekt Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, celkem pětkrát. Tento projekt je spolufinancován prostřednictvím CEF. Čtyřikrát byla zastoupena i stavba Modernizace trati Rokycany – Plzeň, na které se nachází často médii zmiňovaný Ejpovický tunel. Tato stavba byla částečně spolufinancována z OPD1 a částečně z OPD 2. Také čtyřikrát byla zastoupena stavba Modernizace trati Sudoměřice – Votice, která je spolufinancována prostřednictvím OPD 2. Dále byly vyplněny stavby Uzel Plzeň – 2. a 3. stavba, Výstavba zastávky Havířov nemocnice, stavby GSM-R a ETCS, TNS Horní Cerekev, Rekonstrukce staniční části v Karlových Varech, Rekonstrukce žst. Česká Lípa, Rekonstrukce žst. Hanušovice, Revitalizace trati Louny – Lovosice, Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr, Zvýšení traťové rychlosti Nymburk – Mladá Boleslav II. stavba, stavby III. a IV. tranzitního železničního koridoru.

16) Všimli jste si někdy nějakého propagačního plakátu, billboardu, pamětní desky, které by oznamovali, že je stavba spolufinancovaná z evropských zdrojů?

Graf 15 Otázka č. 16

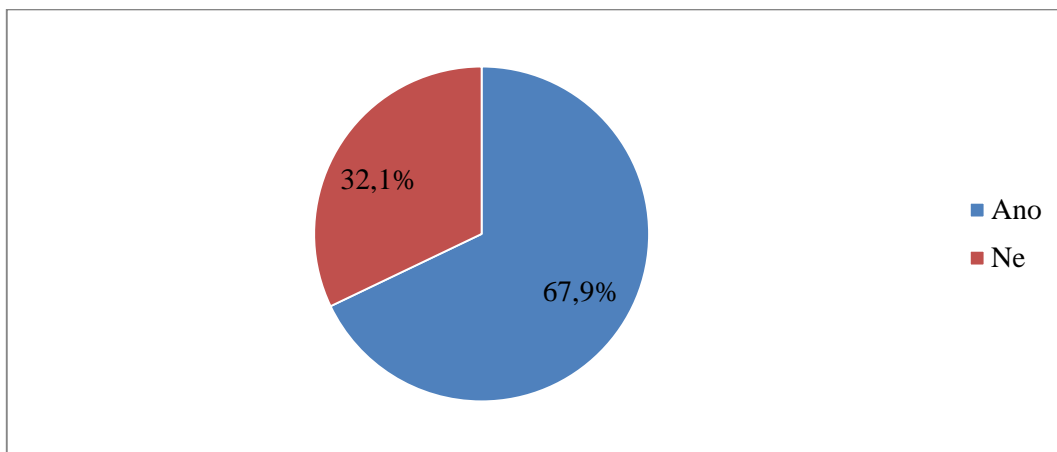


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

V rámci toho, že Evropská unie přispívá na výstavbu infrastruktury, je nutné plnit předepsanou publicitu. Během realizace stavby stojí na viditelných a veřejnosti přístupných místech billboardy, které podávají nezákladnější informace o stavbě jako je název stavby, investor, zhotovitel, co je hlavní náplní projektu a z čeho je financován. Tento billboard je po dokončení výstavby nahrazen stálou pamětní deskou, která musí být umístěna nejméně po dobu 5 let. 65 osob, které tvoří 83,3 % z celkově dotazovaných, zodpovědělo, že si těchto prvků všimají. Zbýlých 13 odpovědělo záporně.

17) Všimli jste si někdy upozornění na spolufinancování z EU v médiích?

Graf 16 Otázka č. 17

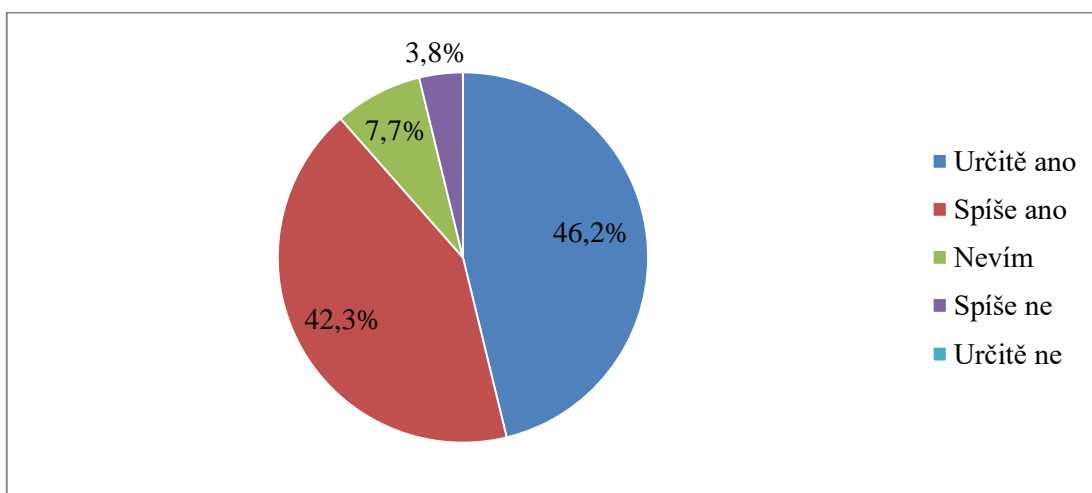


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

V médiích (především krajského významu) se objevují informace o probíhajících železničních stavbách. Správně by v každé takové zprávě měla být uvedena informace, že je projekt spolufinancován Evropskou unií. 53 osob tvořících 67,9% ze všech dotazovaných odpovědělo, že si této informace všímají. Zbýlých 25 respondentů odpovědělo záporně.

18) Myslíte si, že finanční dotace EU přispívají ke zlepšení stavu českých železničních tratí?

Graf 17 Otázka č. 18

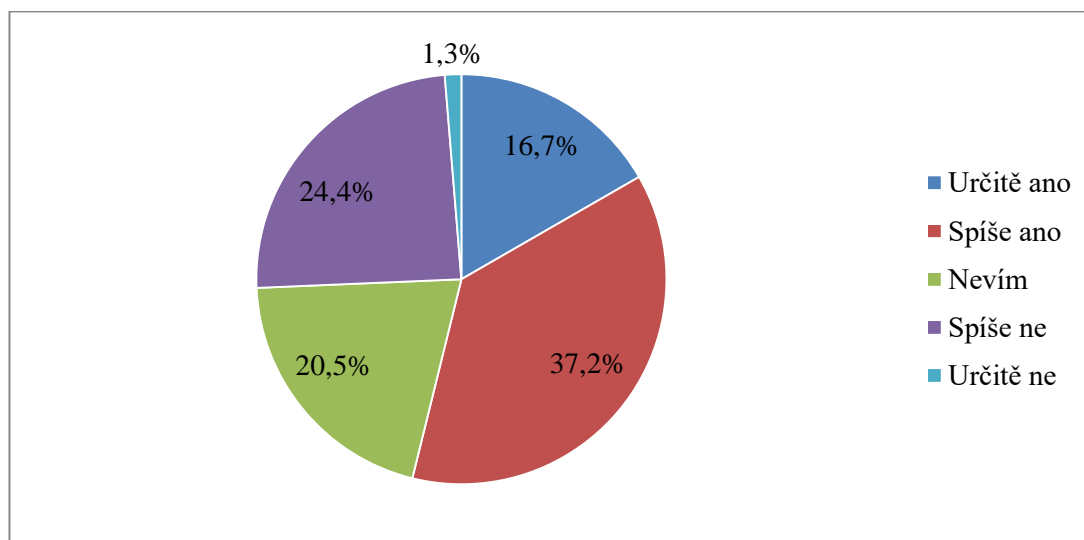


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

69 osob si myslí, že finanční prostředky z Evropské unie přispívají ke zlepšení stavu českých železničních tratí (36 odpovědí určitě ano, 33 odpovědí spíše ano). 6 osob zvolilo odpověď nevím a 3 osoby zvolili odpověď spíše ne. Nikdo neodpověděl určitě ne.

19) Myslíte si, že jsou tyto finanční prostředky využívány efektivně?

Graf 18 Otázka č. 19

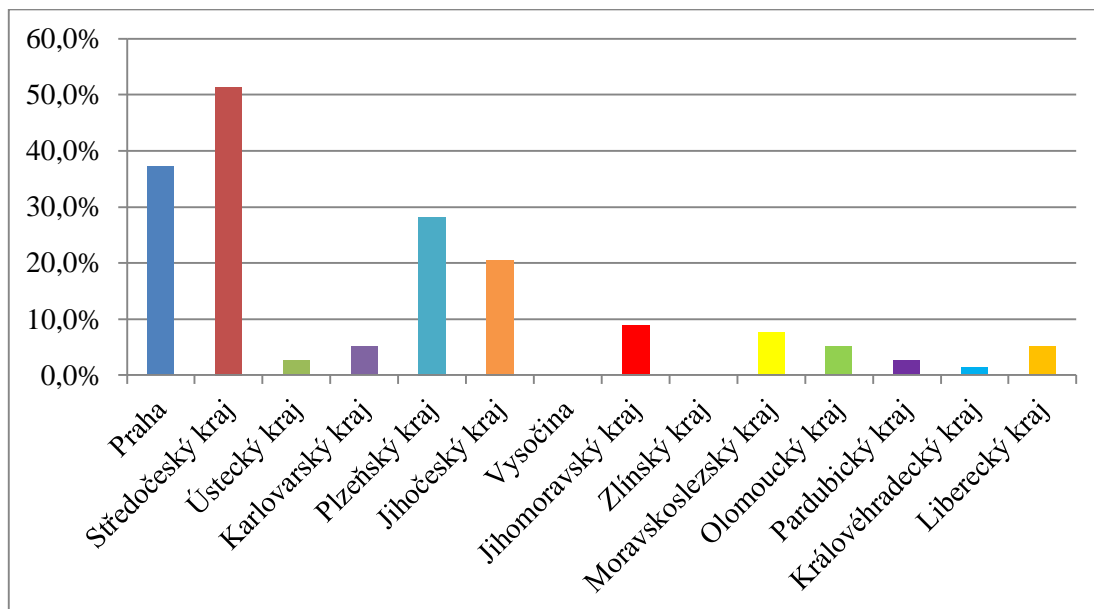


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Tato otázka měla za úkol zjistit, jestli si lidé myslí, že jsou prostředky využívány efektivně a na správných místech, kde je opravdu rekonstrukce, či modernizace potřebná. 29 dotazovaných zvolilo možnost spíše ano, 19 osob vybralo možnost spíše ne, 16 respondentů odpovědělo nevím, 13 osob zvolilo odpověď určitě ano a 1 člověk odpověděl určitě ne.

20) V jakém kraji je dle Vás nejvíce vidět výstavba železniční infrastruktury?

Graf 19 Otázka č. 20

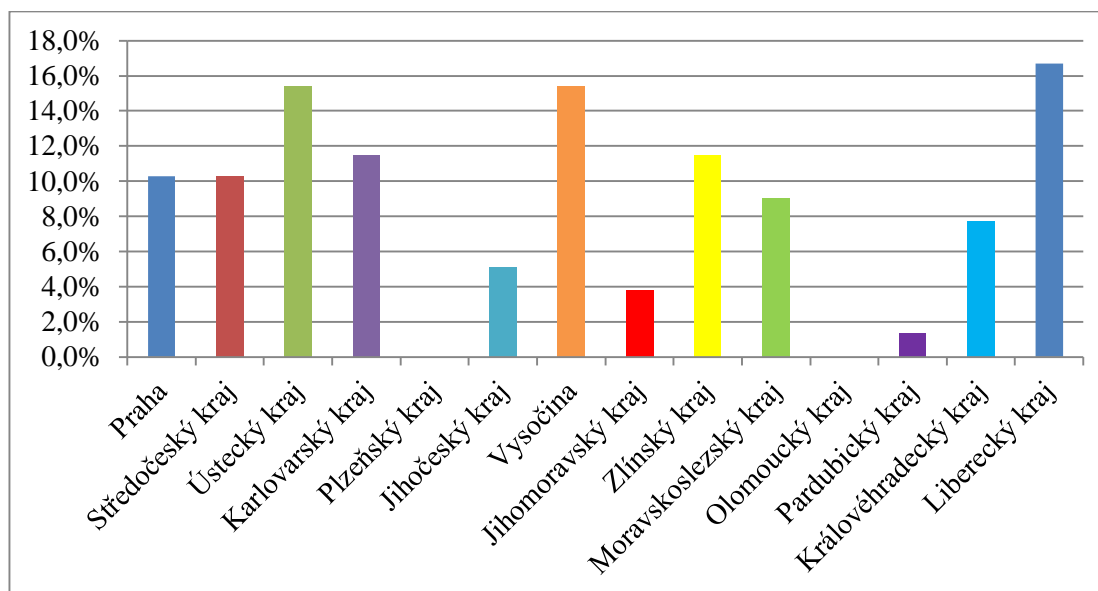


Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Železniční infrastruktura je nejvíce rozšiřována v kraji Středočeském, Jihomoravském a hlavním městě Praha. Středočeský kraj zvolilo nejvíce dotazovaných – celkem 40. Praha získala 29 hlasů, Plzeňský kraj 22 hlasů, Jihočeský kraj 15 hlasů, Jihomoravský kraj 7 hlasů, Moravskoslezský kraj 6 hlasů, Olomoucký, Liberecký a Karlovarský kraj 4 hlasy, Pardubický a Ústecký kraj 2 hlasy, Královéhradecký kraj 1 hlas. Kraj Vysočina a Zlínský kraj nebyly zvoleny ani jednou.

21) V jakém kraji je dle Vás nejméně vidět výstavba železniční infrastruktury?

Graf 20 Otázka č. 21



Zdroj: vlastní zpracování na základě výsledků dotazníku

Oproti tomu nejméně je železniční infrastruktura rozšiřována ve Zlínském, Libereckém a Královéhradeckém kraji. Liberecký kraj zvolilo 13 osob, Ústecký kraj a kraj Vysočina získaly po 12 hlasech. 9 hlasů získal Karlovarský a Zlínský kraj, 8 hlasů kraj Středočeský a hlavní město Praha, 7 hlasů kraj Moravskoslezský, 6 hlasů Královéhradecký kraj, Jihočeský kraj 4 hlasy, Jihomoravský kraj 3 hlasy a Pardubický kraj 1 hlas. Olomoucký a Plzeňský kraj nezvolil nikdo.



## 5 Zhodnocení výsledků

V současném rozpočtovém období bylo dosud schváleno z Operačního programu Doprava 2 77 projektů podporujících výstavbu na železniční infrastrukturu, z výzev CEF 23 projektů, z Integrovaného regionálního operačního programu 1 projekt a nyní se nově uvažuje čerpat na rekonstrukci nádražních budov z Operačního programu Životní prostředí. V Operačním programu Doprava 2 všechny operace spojené s čerpáním dotace probíhají v systému MS 2014+, což je oproti minulému rozpočtovému období výhodou. Typy základních procesů jsou pořád stejné (sestavení žádosti o dotaci, její podání, kontrola, vypořádání připomínek, schválení žádosti o dotaci, monitoring po dobu výstavby, žádosti o platbu, monitoring po dobu udržitelnosti), ale průběh těchto procesů byl změněn.

Každý projekt na železniční infrastrukturu má svoje opodstatnění a důležitost, ať se jedná o stavbu technologického významu (GSM-R Benešov – Votice), zvýšení rychlosti v daném úseku (Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav), či rekonstrukci mostu, který je již železniční památkou a velké slovo zde má i Národní památkový ústav (Rekonstrukce Negrelliho viaduktu). Cílem provedeného dotazníkového šetření bylo, jaké mají lidé povědomí o příspěvku Evropské unie, který je využíván na rozvoj železniční infrastruktury. První částí dotazníku byly dotazy, které měly získat základní údaje o respondentovi, tedy jaké je jeho pohlaví, do jaké věkové kategorie patří, informace o vzdělání a jeho ekonomické postavení. Dále zde byly otázky týkající se cestování vlakem. Pouze 2 z dotazovaných zodpověděli, že vlakem v podstatě nikdy necestují. Všichni ostatní cestují aspoň občas. Většina z dotazovaných cestuje vlakem především na výlety nebo do práce. Lidé takto cestují jak po drahách celostátních, tak i regionálních. Překvapujícím zjištěním bylo, že více než čtvrtina z dotazovaných neví, že Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a České dráhy, akciová společnost jsou dvě odlišné společnosti. Z médií zná SŽDC s. o. pouze 53,8 % dotazovaných, a to především z poslední doby, kdy se tato organizace snaží více prezentovat sebe a stavby, které jako investorská společnost buduje. 82,1% z celkového počtu dotazovaných ví, že Evropská unie přispívá na rozvoj železniční infrastruktury, ale pouze 65,4 % zná aspoň jeden z pojmů (strukturální fondy, Operační program, CEF). Správnou výši prostředků alokovaných do Operačního programu Doprava odhadlo nebo vědělo pouze 30,8 %, více je 50% z dotazovaných se domnívalo, že se jedná o částku nižší. Do Prioritní osy 1: Infrastruktury pro železniční a další udržitelnou dopravu je z celkového objemu přiděleno

asi 51%. Rozmezí, ve kterém se toto procento pohybuje, zvolilo 39,7% dotazovaných. 59% lidí znalo nějaký projekt, který se spolufinancuje Evropskou unií – nejvíc byly voleny mediálně známé stavby Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, Modernizace trati Rokycany – Plzeň, Modernizace trati Sudoměřice – Votice. Většina z dotazovaných, kteří cestují vlakem, si všimlo aspoň někdy billboardů, či pamětních desek, které informují o spolufinancování Evropskou unií, o cca 15% osob méně si informace o spolufinancování všimá v médiích. Pouze 3 dotazovaní zvolili možnost spíše ne při otázce, jestli finanční dotace EU přispívají ke zlepšení stavu českých železničních tratí. Odpovědi na otázku ohledně efektivnosti využití těchto prostředků již byly trochu rozporuplné, ale skoro 54% si myslí, že ano. Hlavní město Praha, Středočeský kraj a Jihomoravský kraj jsou kraje, kde probíhala asi nejsilnější výstavba – Středočeský kraj a Praha byly voleny nejčastěji, tam lidé tipovali, či věděli správně. V otázce, v jakém kraji je výstavba nejméně vidět, si však tak jistí nebyli a odpovědi jsou roztroušené po více krajích. Pokud to shrneme, asi 80% lidí ví, že Evropská unie přispívá i do rozvoje dopravy a dopravních cest v České republice, ale už jen asi 30% tuší, v jakém přibližně finančním objemu. Necelých 60% zná aspoň nějaký železniční projekt. Překvapivě si asi 80% osob cestujících vlakem všimá různých prvků publicity oznamujících spolufinancování Evropskou unií, ale v médiích to vnímají méně. Někteří pochybují o efektivitě využívání prostředků – staví se především na hlavních tratích, regionální dráhy bývají často opomíjené.

## 6 Závěr

Hlavním cílem práce bylo zjistit, jaké využití a vliv mají dotační programy Evropské unie na železniční infrastrukturu. Evropské prostředky jsou v České republice využívány hlavně prostřednictvím Operačních programů a v případě železniční infrastruktury zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava. Očekává se, že finanční prostředky přidělené pro výstavbu železniční infrastruktury z Operačního programu Doprava 2 budou vyčerpány ještě před koncem rozpočtového období 2014-2020. To je rozdíl oproti Operačnímu programu Doprava 1, kdy se čerpalo ještě v roce 2015, aby byly přidělené prostředky vyčerpány. Dalším dotačním programem je CEF (Nástroj pro propojení Evropy). Ten by společně s úvěrem od Evropské investiční banky mohl sloužit jako překlenovací nástroj, než bude k dispozici čerpání z Operačního programu Doprava 3. Závisí to však na druhu a množství vypsaní výzev CEF. Dílčím cílem práce bylo v literární rešerši podat informace o Evropské unii a jejím rozpočtu, dopravci a správci dráhy, Dopravní politice české republiky, popsat druhy Operačních programů, ze kterých je možné čerpat na rozvoj železniční infrastruktury, jakým způsobem sestavit a podat žádost a po schválení ji monitorovat do konce výstavby a v době udržitelnosti projektu. V části vlastní práce byly porovnány Operační program Doprava 1 a 2. Mezi těmito Operačními programy došlo ke změnám v činnostech, kdy některé byly pro žadatele usnadněním práce, jiné komplikací. Největší změna je pravděpodobně v tom, že OPD2 používá jednotný systém pro podání žádosti o dotaci, žádosti o platbu a monitoring. Liší se též typy plateb. Poté byl porovnán OPD 2 a CEF, kde největším rozdílem je způsob plateb, jazyk komunikace a používaná měna. Představeny byly 3 projekty – z OPD 1 projekt GSM-R Benešov – Votice, z OPD 2 projekt Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav, z CEF projekt Rekonstrukce Negrelliho viaduktu. U každého projektu bylo uvedeno, čeho se týká, z čeho je financován, jaké jsou výdaje, jak probíhá u každého programu proces podání žádosti, schválení a monitorování. Posledním úkolem bylo zjistit za pomoci dotazníkového šetření, jaké mají lidé povědomí o využívání evropských dotačních fondů na výstavbu železniční infrastruktury. Asi 80% osob ví, že Evropská unie přispívá finančními prostředky, ale většina si myslí, že příspěvek je nižší než skutečnost. Bez finanční podpory Evropské unie by v dnešní době nebyl zrekonstruován, či zmodernizován takový počet tratí v tak krátkém čase. Stavby by se spíše odkládaly do budoucna. Protichůdným názorem je, že finanční dotace z Evropské unie jsou dobré, ale tím, že z nich nelze čerpat na každý projekt, dochází k neefektivitě. Občas jsou z nich

financovány stavby, které na rozdíl od jiných nejsou potřebné, ale lze na ně využít prostředky z Evropské unie, a proto jsou upřednostňovány.

## 7 Seznam použitých zdrojů

*Běžná kolej: Svršek na koněspřežné dráze České Budějovice - Linec* [online]. Praha, 2012, 2012 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice/zeleznici-svrsek/bezna-kolej-1.html>

BUDÍK, Josef. *Evropské strukturální fondy a jejich využívání*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2009. 80 s. ISBN 978-80-7408-014-2.

ČD Cargo. *O společnosti* [online]. [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: [https://www.cdcargo.cz/cs\\_CZ/o-spolecnosti?inheritRedirect=true](https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/o-spolecnosti?inheritRedirect=true)

Dotace EU. *Evropské fondy v ČR: Programové období 2007-2013* [online]. [cit. 2018-12-05]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>

Dotace EU. *Informace o fondech* [online]. [cit. 2018-12-05]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>

Dotace EU. *Jak získat dotaci: 10 kroků k získání dotace* [online]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Jak-ziskat-dotaci/10-kroku-k-ziskani-dotace>

Dotace EU. *Programové období 2007-2013: Operační programy* [online]. [cit. 2018-12-10]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013>

Dotace EU. *Programové období 2014-2020: Programy* [online]. [cit. 2018-12-10]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy>

Go Euro. *Provozovatelé železniční dopravy* [online]. [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://www.goeuro.cz/vlaky/dopravci/>

*Historie železnice v ČR* [online]. Praha, 2012, 2012 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>

CHVOJKOVÁ, Anna, KVĚTOŇ, Viktor a kol. *Finanční prostředky fondů EU v programovém období 2007-2013*. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku, 2007. 183 s. ISBN 978-80-86684-43-7.

INFO.cz.: *Jak šel čas s evropskou integrací: Podívejte se na historické milníky, které vedly ke vzniku dnešní EU* [online]. EKB, 2018, 20. 2. 2018 [cit. 2019-01-15]. Dostupné z: <https://www.info.cz/historie-vznik-eu-wiki>

Ministerstvo dopravy. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, MD ČR*, [online]. 2013 [cit. 2019-01-15]. 89 s. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>

Ministerstvo financí ČR. *Hospodaření EU: Víceletý finanční rámec 2014 – 2020* [online]. 2015 [cit. 2019-01-17]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/hospodareni-eu/vicelety-financni-ramec/vicelety-financni-ramec-2014--2020-20232>

Ministerstvo financí ČR. *Hospodaření EU: Vlastní zdroje* [online]. 2015 [cit. 2019-01-17]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/hospodareni-eu/vlastni-zdroje>

Ministerstvo financí ČR. *Rozpočet EU: Základní informace* [online]. 2015 [cit. 2019-01-17]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/hospodareni-eu/rozpocet-eu/zakladni-informace>

OPD. *Dokumenty: Logolink ZS OPD 2014-2020*[online]. 2016 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: [http://web.opd.cz/doc\\_folder/loga/](http://web.opd.cz/doc_folder/loga/)

OPD. *Operační program doprava: Základní informace* [online]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <http://web.opd.cz/zakladni-informace/>

OPD. *Pravidla pro žadatele a příjemce Operační program doprava 2014 – 2020, verze 1.5, 3. 4. 2017, MD ČR: VERZE 1.9 24. DUBEN 2018* [online]. 2018 [cit. 2018-12-30]. Dostupné z: [http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2018/11/PPZP\\_1-9\\_final\\_podpis.pdf](http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2018/11/PPZP_1-9_final_podpis.pdf)

PALÁNOVÁ Irena a kol. *Jak připravit projekty financované z evropských fondů v období 2007-2013 – praktická příručka pro školy*. Národní ústav odborného vzdělávání, 1. vydání, Praha 2008. 42 s. ISBN 978-80-87063-16-3.

*Pravidla publicity projektů spolufinancovaných z Connecting Europe Facility (CEF): Příloha č.2: Loga*. 2018.

SFDI. *NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY - CEF: Co to je CEF* [online]. [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/fondy-eu/nastroj-pro-propojeni-evropy-cef/>

SFDI. *Fondy EU: OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014–2020* [online]. [cit. 2018-12-10]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/fondy-eu/operacni-program-doprava-20142020/>

SFDI. *Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury: Příloha č. 1 k Rozhodnutí ředitele č. 52/2015* [online]. Praha: 2015 [cit. 2018-12-10]. Dostupné z: [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2015/2015\\_pravidla\\_financovani.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2015/2015_pravidla_financovani.pdf)

SŽDC s.o. *Historie 2000–2013: Předvstupní období – ISPA* [online]. [cit. 2018-12-05]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/modernizace-drahy/szdc-a-fondy-eu/historie-20002013.html>

SŽDC s.o. *Organizační struktura SŽDC* [online]. [cit. 2019-02-18]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura.html>

SŽDC s.o. *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. 2018 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: [https://www.http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr.htmlcdcargo.cz/cs\\_CZ/o-spolecnosti?inheritRedirect=true](https://www.http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr.htmlcdcargo.cz/cs_CZ/o-spolecnosti?inheritRedirect=true)

SŽDC s.o. *Železniční mapy ČR: Železniční tranzitní koridory* [online]. [cit. 2019-02-18]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznici-mapy-cr.html>

TÝČ, Vladimír. *Základy práva Evropských společenství pro ekonomy*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde, 2000. 279 s. ISBN 80-7201-213-4.

## 8 Přílohy

Příloha 1 Dotazník .....	80
--------------------------	----

## Příloha 1 Dotazník

1. Jaké je Vaše pohlaví?
  - a. Muž
  - b. Žena
2. Do jaké věkové kategorie patříte?
  - a. 18-25
  - b. 26-35
  - c. 36-45
  - d. 46-60
  - e. 61 a více
3. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?
  - a. Základní
  - b. Středoškolské bez maturity
  - c. Středoškolské s maturitou
  - d. Vyšší odborné
  - e. Vysokoškolské
4. Jaké je Vaše ekonomické postavení?
  - a. Student
  - b. Zaměstnanec
  - c. OSVČ
  - d. Nezaměstnaný
  - e. V domácnosti
  - f. Důchodce
5. Jak často jezdíte vlakem?
  - a. Každý den
  - b. 1-2krát týdně
  - c. 1-2krát měsíčně
  - d. 1-2krát ročně
  - e. Nikdy
6. Důvody Vašeho cestování vlakem?
  - a. Škola
  - b. Práce
  - c. Výlety
  - d. Zahraniční dovolená
7. Cestujete po regionálních nebo celostátních vlakových tratích?
  - a. Spíše po regionálních



- b. Spíše po celostátních
  - c. Nepoznám rozdíl
8. Znáte rozdíl mezi ČD a.s. a SŽDC s. o.?
- a. Ano
  - b. Ne
9. Víte, že Evropská unie významně přispívá na rozvoj železniční infrastruktury?
- a. Ano
  - b. Ne
10. Znáte pojmy jako Strukturální fondy, operační program, nebo CEF?
- a. Ano
  - b. Ne
11. Víte, kolik peněz v Kč je přibližně investováno do dopravy prostřednictvím Operačního programu Doprava pro období 2014-2020?
- a. Méně než 80 mld. Kč
  - b. 80-100 mld. Kč
  - c. 101-115 mld. Kč
  - d. 116 – 125 mld. Kč
  - e. Více než 126 mld. Kč
12. Prostředky na železniční infrastrukturu jsou čerpány z Prioritní osy 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu. Máte představu, kolik procent z celkové alokace je možné v rámci této prioritní osy čerpat?
- a. Méně než 20%
  - b. 21-40%
  - c. 41-60%
  - d. 61-80%
  - e. Více než 80%
13. Znáte nějaký projekt na železnici, který byl realizován z OPD2 nebo CEF?
- a. Ano
  - b. Ne
14. Pokud ano, jaký?
15. Všimli jste si při cestování vlakem nějakého propagačního plakátu, billboardu, pamětní desky, které by oznamovali, že je stavba spolufinancovaná z evropských zdrojů?
- a. Ano
  - b. Ne
16. Všimli jste si někdy upozornění na spolufinancování z EU v médiích?
- a. Ano

- b. Ne
17. Znáte z médií SŽDC s. o. a významné železniční projekty?
- a. Ano
  - b. Ne
18. Myslíte si, že finanční dotace EU přispívají ke zlepšení stavu českých železničních tratí?
- a. Určitě ano
  - b. Spíše ano
  - c. Nevím
  - d. Spíše ne
  - e. Určitě ne
19. Myslíte si, že jsou tyto finanční prostředky využívány efektivně?
- a. Určitě ano
  - b. Spíše ano
  - c. Nevím
  - d. Spíše ne
  - e. Určitě ne
20. V jakém kraji je dle Vás nejvíce vidět výstavba železniční infrastruktury?
- a. Praha
  - b. Středočeský kraj
  - c. Ústecký kraj
  - d. Karlovarský kraj
  - e. Plzeňský kraj
  - f. Jihočeský kraj
  - g. Vysočina
  - h. Jihomoravský kraj
  - i. Zlínský kraj
  - j. Moravskoslezský kraj
  - k. Olomoucký kraj
  - l. Pardubický kraj
  - m. Královéhradecký kraj
  - n. Liberecký kraj
  - o. Jiná odpověď
21. V jakém kraji je dle Vás nejméně vidět výstavba železniční infrastruktury?
- a. Praha
  - b. Středočeský kraj
  - c. Ústecký kraj

- d. Karlovarský kraj
- e. Plzeňský kraj
- f. Jihočeský kraj
- g. Vysočina
- h. Jihomoravský kraj
- i. Zlínský kraj
- j. Moravskoslezský kraj
- k. Olomoucký kraj
- l. Pardubický kraj
- m. Královéhradecký kraj
- n. Liberecký kraj
- o. Jiná odpověď

Zdroj: vlastní zpracování