

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Diplomová práce

**Využití evropských fondů na příkladu vybraného
operačního programu – Operační program Doprava**

Bc. Václav Falta

© 2020 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Václav Falta

Hospodářská politika a správa
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Využití evropských fondů v ČR na příkladu vybraného operačního programu – Operační program Doprava

Název anglicky

The use of financial resources EU on the example of a selected operational program – Operational Program Transport

Cíle práce

Hlavním cílem práce je vyhodnotit Operační program doprava v současném programovém období z hlediska struktury, čerpání finančních prostředků z evropských strukturálních fondů a úrovně plnění stanovených cílů v podmínkách České republiky.

Hlavní cíl je dekomponován do vedlejších cílů:

1. Přiblížit význam dopravy pro rozvoj vnitřního trhu EU a propojenost s politikou soudržnosti.
2. Charakterizovat společnou dopravní politiku a její vývoj s přihlédnutím k zapojení finančních nástrojů ze strukturálních fondů EU.
3. Na příkladu Operačního programu doprava identifikovat východiska – rozvojové potřeby a cíle v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury v České republice.
4. Analyzovat a vyhodnotit z hlediska čerpání finančních prostředků a úrovně plnění stanovených cílů Operační program doprava v současném programovém období.

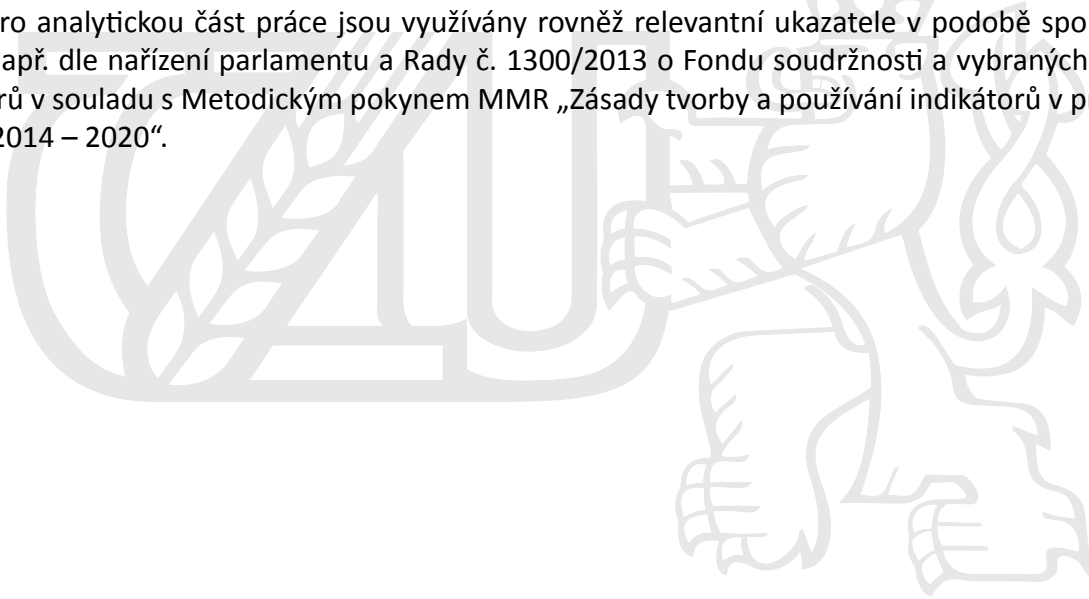
Metodika

Zvolená metodika a jednotlivé metody vycházejí z určených cílů této diplomové práce.

Použité metody:

1. Deskripce – popis historického vývoje a současného stavu
2. Komparace – porovnání stavu mezi jednotlivými státy EU včetně porovnání dosažené úrovně ČR k průměru EU, srovnávání ukazatelů.
3. Horizontální analýza – analýza trendů, vývoj ukazatelů v čase
4. Vertikální analýza – analýza struktury OPD v jednotlivých programových obdobích

Pro zpracování diplomové práce jsou nastudovány a využívány veřejně dostupné zdroje informací. Především se jedná o internetové stránky Operačního programu Doprava, Evropských strukturálních a investičních fondů a Evropské komise, dále strategické dokumenty a zprávy o čerpání a plnění implementačního plánu. Pro analytickou část práce jsou využívány rovněž relevantní ukazatele v podobě společných indikátorů např. dle nařízení parlamentu a Rady č. 1300/2013 o Fondu soudržnosti a vybraných specifických indikátorů v souladu s Metodickým pokynem MMR „Zásady tvorby a používání indikátorů v programovém období 2014 – 2020“.



Doporučený rozsah práce

70 stran

Klíčová slova

Evropská unie, Vnitřní trh, Strukturální fondy EU, Politika soudržnosti, Fond Soudržnosti, Operační program, Doprava, Přeprava, Dopravní cesta, Dopravní síť, TEN-T, Financování dopravní infrastruktury.

Doporučené zdroje informací

- [1] BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Doprava a společnost, Ekonomické aspekty udržitelné dopravy, 1. vydání. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum 2009, ISBN 978-80-246-1610
 - [2] BOHÁČKOVÁ, I., HRABÁNKOVÁ, M. Strukturální politika Evropské unie., 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, ISBN 978-80-7400-111-6
 - [3] FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. Společné politiky EU. Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, ISBN 978-80-7179-939-9
 - [4] ADAMEC, V. Doprava, zdraví a životní prostředí. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, ISBN 978-80-247-2156-9
 - [5] FIALA, P., PITROVÁ, M. Evropská unie. 2. vydání Praha: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, ISBN 978-80-7325-180-2
 - [6] EUROPEAN COMMISSION. Directorate-General for Mobility and Transport. Transport in the European Union – current trends and issues in figures [online]. European Commission, 2018 [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>>
 - [7] EVROPSKÁ KOMISE, Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje [online]. Brusel 2011 [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru---vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>>
-

Předběžný termín obhajoby

2020/21 ZS – PEF (únor 2021)

Vedoucí práce

prof. Ing. Ivana Boháčková, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Konzultant

xxx

Elektronicky schváleno dne 25. 11. 2020

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 25. 11. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 30. 11. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci " Využití evropských fondů na příkladu vybraného operačního programu – Operační program Doprava" jsem vypracoval 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 autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucí diplomové práce prof. Ing. Ivaně Boháčkové, CSc., za bezmeznou trpělivost, vstřícnost a cenné rady při odborném vedení mé práce.

Využití evropských fondů na příkladu vybraného operačního programu – Operační program Doprava

Abstrakt

Diplomová práce se věnuje využití evropských fondů v České republice na příkladu Operačního programu Doprava. Ve své první části se diplomová práce nejprve zabývá významem dopravy pro rozvoj vnitřního trhu Evropské unie a propojeností evropské dopravní politiky s politikou soudržnosti. Dalším cílem literární rešerše je charakterizovat společnou dopravní a strukturální politiku a její společný vývoj s přihlédnutím k zapojení finančních nástrojů ze strukturálních fondů EU. V neposlední řadě pak práce reflektuje stav dopravní infrastruktury v rámci EU a její možný budoucí rozvoj.

Druhá část práce se zabývá Operačním programem Doprava. V této části práce je přiblížen historický kontext jednotlivých programových období, jejich potřeb a cílů definovaných ve strategických dokumentech. Jsou analyzovány a konkretizovány potřeby České republiky v oblasti dopravní infrastruktury, projektová aktivita, s důrazem na zapojení strukturálních fondů EU. V neposlední řadě je vyhodnocena úroveň čerpání a plnění stanovených cílů Operačního programu Doprava v současném programovém období.

Klíčová slova: Evropská unie, Strukturální fondy EU, Fond soudržnosti, Operační program, Doprava, Přeprava, Dopravní cesta, Dopravní síť, TEN-T, Financování dopravní infrastruktury.

The use of financial resources EU on the example of a selected operational program – Operational Program Transport

Abstract

The diploma thesis looks at the use of European funds in the Czech Republic using the example of the Operational Programme Transport. In its first part, the thesis first looks at the importance of transport for the development of the European Union's internal market and the interconnectedness of European transport policy with cohesion policy. Another goal of the literary search is to characterise the common transport and structural policy and its common evolution, taking into account the involvement of financial instruments from the EU structural funds. Last but not least, the work reflects the state of transport infrastructure within the EU and its possible future development.

The second part of the diploma thesis deals with the Transport Operational Programme. This part of the thesis outlines the historical context of each programming period, its needs and its objectives as defined in the strategy papers. The needs of the Czech Republic in the area of transport infrastructure, project activity, with emphasis on the involvement of EU structural funds, are analysed and specified. Last but not least, the level of uptake and achievement of the operational programme transport objectives set in the current programming period is evaluated.

Keywords: European Union, EU Structural Funds, Cohesion Fund, Operational Program, Transport, Transportation, Transport Route, Transport Network, TEN-T, Financing of transport infrastructure.

Obsah

1 Úvod.....	14
2 Cíl práce a metodika	16
2.1 Cíl práce	16
2.2 Metodika	16
3 Význam dopravy pro rozvoj vnitřního trhu Evropské unie, propojenost s politikou soudržnosti.....	18
3.1 Společná dopravní politika EU v současném a budoucím období.....	23
3.1.1 Charakteristika dopravy EU.....	24
3.1.2 Současný stav rozvoje dopravní infrastruktury EU	27
3.1.3 Charakter současné společné dopravní politiky.....	31
3.1.4 Budoucí rozvoj dopravní infrastruktury	34
3.2 Význam politiky soudržnosti pro rozvoj dopravní infrastruktury EU.....	35
3.2.1 Aktivita politiky soudržnosti v dopravě – věcná orientace.....	35
3.2.2 Finanční aspekty politiky soudržnosti v dopravě	36
4 Aplikace politiky soudržnosti v oblasti dopravy v ČR – Operační program Doprava.....	38
4.1 Operační program Doprava v historickém kontextu	38
4.1.1 Programové období 2007–2013 a Operační program Doprava – OPD	40
východiska, potřeby, cíle	40
4.1.2 Programové období 2014–2020 a OPD II – východiska – rozvojové	
potřeby, cíle	48
4.2 Analýza naplňování cílů OP Doprava II	55
4.2.1 Analýza potřeb v oblasti dopravy (co ČR potřebuje a soulad OP Doprava	
s cíli EU v rámci SDP)	55
4.2.2 Projektová aktivita	67
4.2.3 Analýza výstupů a výsledků, dopadů a efektivnosti (relevantní ukazatele)	
.....	69
4.2.4 Finanční aspekty	71
4.2.4.1 Získané prostředky od EU v rámci politiky soudržnosti.....	73
4.2.4.2 Čerpání podle věcného obsahu (prioritních os).....	75
5 Závěr.....	80
6 Seznam použitých zdrojů	84
7 Přílohy	88

Seznam grafů

Graf 1: Délka dopravních sítí (v km).....	27
Graf 2: Dokončenost silniční sítě TEN-T (v %).....	28
Graf 3: Dokončenost železniční sítě TEN-T (v %).....	28
Graf 4: Dokončenost vysokorychlostních železničních tratí TEN-T (v %).....	29
Graf 5: Dokončenost vodních tras TEN-T (v %).....	30
Graf 6: Kvalita cest dle světového obchodního fóra (2019).....	30
Graf 7: Poměrné zastoupení strukturálních fondů v rozpočtu EU (v %).....	36
Graf 8: Rozdělení finančních prostředků evropských fondů mezi příjemce (v %).....	37
Graf 9: Alokace TC 7 dle programů a fondů v mil. EUR.....	51
Graf 10: Nutné zajištění mandatorních výdajů v národních zdrojích (v mld. Kč).....	72
Graf 11: Alokace zdrojů pro ČR podle ESI fondů.....	73
Graf 12: Poměrný podíl alokace zdrojů pro ČR podle ESI fondů (v %).....	74
Graf 13: Alokace zdrojů pro jednotlivé operační programy v ČR.....	74
Graf 14: Poměrné zastoupení ESI fondů v rámci OPD II.....	75
Graf 15: Poměr alokovaných prostředků na jednotlivých PO v rámci OPD II.....	77
Graf 16: Procentuální plnění finančních indikátorů prioritních os OPD II.....	77
Graf 17: Vývoj čerpání OPD II po jednotlivých kvartálech (%).....	79

Seznam obrázků

Obrázek 1: Přepavní výkony osobní dopravy (v osbkm).....	24
Obrázek 2: Přepavní výkony nákladní dopravy (v tkm).....	25
Obrázek 3: Poměry využití jednotlivých druhů vnitrostátní dopravy.....	26
Obrázek 4: Porovnání přírůstku přepravního výkonu (v %).....	26

Seznam tabulek

Tabulka 1: Rozdělení celkové alokace OPD I dle prioritních os.....	47
Tabulka 2: SWOT analýza druhů dopravy.....	57
Tabulka 3: Shrnutí hlavních potřeb EU a ČR dle druhu dopravy.....	62
Tabulka 4: Porovnání hlavních potřeb EU a ČR dle přidružených cílů.....	65
Tabulka 5: Projektová aktivita OPD II.....	67
Tabulka 6: Přehled plnění vybraných indikátorů.....	70
Tabulka 7: Rozdělení celkové alokace OPD II dle prioritních os.....	76
Tabulka 8: Plnění výkonnostního rámce OPD II v mil. Kč.....	78

Seznam použitých zkratk

AT	Rakousko
BE	Belgie
BG	Bulharsko
CEF	Nástroj pro propojení Evropy
CF	Fond soudržnosti
CY	Kypr

CZ	Česká republika
ČR	Česká republika
DE	Německo
DK	Dánsko
DoP	Dohoda o partnerství
DP ČR	Dopravní politika České republiky
DP ČR 2020	Dopravní politika České republiky
DSS	Dopravní sektorové strategie
EE	Estonsko
EFSI	Evropský fond pro strategické investice
EHS	Evropské hospodářské společenství
EK	Evropská komise
EL	Řecko
ERDF, EFRR	Evropská fond regionálního rozvoje
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy
ES	Španělsko
ESIF, ESI	Evropský strukturální a investiční fond
EU	Evropská unie
EU-27	Evropská unie – číslo udává počet zemí
EUR	Euro
EÚS	Evropská územní spolupráce
FI	Finsko
FR	Francie
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
HND	Hrubý národní důchod
HR	Chorvatsko
HU	Maďarsko
IAD	Individuální autobusová doprava
ICT	Informační a komunikační technologie
IE	Irsko
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-Accession
IT	Itálie

ITS	Inteligentní dopravní systém
K+R	Kiss and Ride, forma kombinované přepravy
LT	Lotyšsko
LU	Lucembursko
LV	Litva
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Místní hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MT	Malta
NL	Holandsko
NSRR	Národní strategie regionálního rozvoje
NUTS	Územní statistická jednotka
OP Infrastruktura	Operační program Infrastruktura
OPD	Operační program Doprava
OPD I	Operační program Doprava v programovém období 2007 – 2013
OPDII	Operační program Doprava v programovém období 2014 – 2020
OPPIK	Operační program Podnikání a inovace
OPPPR	Operační program Praha – pól růstu
OPR	Operační program Rybářství
OPTP	Operační program Technická pomoc
OPVVV	Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání
OPZ	Operační program Zaměstnanost
OPŽP	Operační program Životní prostředí
osbkm	Osobokilometr
PHARE	Poland and Hungary Aid for Restructuring of the Economy
PRV	Program rozvoje venkova
P+R	Park end Ride, forma kombinované přepravy
P1	Prioritní osa (pořadové číslo prioritní osy)
PL	Polsko
PO1	Prioritní osa v aktuálním programovém období (pořadové č. prior. osy)
PT	Portugalsko
RO	Rumunsko
SC1	specifický cíl (pořadové číslo cíle)
SRN	Spolková republika Německo

SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SE	Švédsko
TC1	Tematický cíl (pořadové číslo cíle)
TEN-T	Transevropská dopravní síť
tkm	Tunokilometr
UK	Velká Británie
VRT	Vysokorychlostní železnice/vysokorychlostní železniční síť.
ŽP	Životní prostředí

1 Úvod

Výstavba dopravních sítí, její úroveň a kvalita do značné míry odráží úroveň a vyspělost civilizace, či obecněji lidského společenství. S pokročilou organizací lidské společnosti, s rozvojem hlavních sídel jako center obchodu a služeb je neodmyslitelně spojen rozvoj a význam dopravních staveb a cest. Ať už se jedná o stavbu prvních dopravních tras sloužících pro obchod a vojenské zásobování v období antického Říma nebo o nově budovanou transevropskou dopravní síť TEN-T, vždy se jedná o „páteř“ pokročilé společnosti, která je oporou pokroku a rozvoje. Pokud má Evropská unie jako dobrovolné společenství vzájemně odlišných národů uspět v konkurenčním prostředí dnešního globalizovaného světa, je kvalitní dopravní infrastruktura nezbytností.

Ekonomické teorie definují chování člověka prostřednictvím prostého popisu „uspokojování potřeb“ jedinců. Za primární potřebu je možné považovat uskutečňování pohybu. Dopravou je ovlivněn každý den v životě člověka a dále prostupuje i do ostatních oblastí vědeckého bádání a poznání. Sociologické, případně socio-ekonomické aspekty dopravy popisuje např. Brůhová-Foltýnová ve své knize *Doprava a Společnost, Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. [1] Dopravu označuje z environmentálního hlediska za v současnosti nejvýznamnějšího znečišťovatele, z hlediska produkce skleníkových plynů a dalších emisí, které mají přímý negativní dopad na lidské zdraví. Ekonomové se konkrétně tuto problematiku snaží kvantifikovat a zabývají se tzv. internalizací externalit z dopravy. [2] Na dopravu je tedy nutné pohlížet jako na komplexní soubor problémů, otázek a možných řešení mající široký dopad na celou společnost.

Seskupení národů, kterému dnes říkáme Evropská unie, si prošlo dlouhým historickým vývojem a integračním procesem, který stále není dokončen. Nejzákladnější myšlenky jako je volný pohyb osob, zboží a služeb jsou ovlivňovány novými druhy výzev vyplývajících ze samotné existence člověka a jeho způsobu začleňování se do přirozeného prostředí. Z hlediska vzrůstající potřeby pohybu (přepravy) je tak nutné hledat cesty, které znamenají mírnější zásah do přirozeného prostředí vedoucí k udržitelnému způsobu života. K zajištění naší budoucnosti.

Tato práce se bude nejprve zabývat významem dopravy pro rozvoj vnitřního trhu Evropské unie a propojeností evropské dopravní politiky s politikou soudržnosti. Dalším cílem literární rešerše je charakterizovat společnou dopravní a strukturální politiku a její společný vývoj s přihlédnutím k zapojení finančních nástrojů ze strukturálních fondů EU.

V neposlední řadě pak reflektuje stav dopravní infrastruktury v rámci EU a její možný budoucí rozvoj.

Druhá část práce se bude již konkrétněji zabývat Operačním programem Doprava. V této části práce bude přiblížen historický kontext jednotlivých programových období, jejich potřeb a cílů definovaných ve strategických dokumentech. Budou analyzovány a konkretizovány potřeby České republiky v oblasti dopravní infrastruktury, projektová aktivita, s důrazem na zapojení strukturálních fondů EU. V neposlední řadě bude vyhodnocena úroveň čerpání a plnění stanovených cílů Operačního programu Doprava v současném programovém období. V České republice bude zhodnocení současného OPD II východiskem pro tvorbu nového Operačního programu Doprava pro nadcházející období. Především analytická část této práce tak nabízí představu o současném stavu dopravní infrastruktury a dlouhodobých potřebách České republiky v této oblasti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem práce je vyhodnotit Operační program Doprava v současném programovém období z hlediska struktury, čerpání finančních prostředků z evropských strukturálních fondů a úrovně plnění stanovených cílů v podmínkách České republiky.

Hlavní cíl je dekomponován do vedlejších cílů:

1. Přiblížit význam dopravy pro rozvoj vnitřního trhu EU a propojenost s politikou soudržnosti.
2. Charakterizovat společnou dopravní politiku a její vývoj s přihlédnutím k zapojení finančních nástrojů ze strukturálních fondů EU.
3. Na příkladu Operačního programu Doprava identifikovat východiska – rozvojové potřeby a cíle v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury v České republice.
4. Analyzovat a vyhodnotit z hlediska čerpání finančních prostředků a úrovně plnění stanovených cílů Operační program Doprava v současném programovém období.

2.2 Metodika

Zvolená metodika a jednotlivé metody vycházejí z určených cílů této diplomové práce.

Použité metody:

1. Deskripce – popis historického vývoje a současného stavu.
2. Komparace – porovnání stavu mezi jednotlivými státy EU včetně porovnání dosažené úrovně ČR k průměru EU, srovnávání ukazatelů.
3. Horizontální analýza – analýza trendů, vývoj ukazatelů v čase.
4. Vertikální analýza – analýza struktury OPD v jednotlivých programových obdobích.

Pro zpracování diplomové práce jsou nastudovány a využívány veřejně dostupné zdroje informací. Především se jedná o internetové stránky Operačního programu Doprava, Evropských strukturálních a investičních fondů a Evropské komise, dále strategické

dokumenty a zprávy o čerpání a plnění implementačního plánu. Pro analytickou část práce jsou využívány rovněž relevantní ukazatele v podobě společných indikátorů např. dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1300/2013 o Fondu soudržnosti a vybraných specifických indikátorů v souladu s Metodickým pokynem MMR „Zásady tvorby a používání indikátorů v programovém období 2014 – 2020“.

3 Význam dopravy pro rozvoj vnitřního trhu Evropské unie, propojenost s politikou soudržnosti

Z pohledu Evropské unie je doprava jedním ze základních pilířů k uskutečňování a rozvoji nejzákladnějších myšlenek a hodnot evropského společenství. A to tak fundamentálních, jakým je např. svobodný pohyb osob, zboží a služeb vyplývající z **Římské smlouvy** z roku 1957. [3] Počátky formování společné dopravní politiky lze tedy dohledat již v zakládajícím dokumentu Evropského hospodářského společenství, kde byla oblast dopravy věnována samostatná hlava IV a v článcích 74–84 tento dokument stanovoval základní zásady dopravní politiky a její obsah.

Mezi nejvýznamnější cíle v tomto období v oblasti dopravy lze považovat snahu o zamezení preferencí konkrétního odvětví dopravy, zavedení společných pravidel mezinárodní dopravy, liberalizace dopravních služeb na vnitřních hranicích EHS, zabránění diskriminaci dopravců založené na státní příslušnosti, zajištění volného přístupu k poskytování dopravních služeb pro dopravce z členských zemí na území členského státu (tzv. kabotáž), zpracování rámcových opatření zajišťujících v oblasti dopravy bezpečnost a rovné soutěžní podmínky. V tomto počátečním období ovšem většina členských států upřednostňovala před komunitarizací především řešení vlastních vnitrostátních dopravních systémů a proto bylo dosaženo pouze dílčích úspěchů. Byla zavedena jistá bezpečnostní a sociální opatření (např. maximální pracovní doba řidičů za den/týden), sblížovaly se podmínky konkurence v jednotlivých zemích, byl umožněn vstup do sektoru dopravců z jiných členských zemí a odstraněny určité formy diskriminace (např. diskriminace dopravců z titulu státní příslušnosti). [4]

Obdobně se v počátcích evropského integračního procesu vyvíjela i politika strukturální. Z pohledu ekonomického se členské státy soustředily především na snahu vybudovat celní unii, jako předstupeň později vzniklého jednotného vnitřního trhu, jehož vývoj není doposud dokončen. Byla založena **Evropská investiční banka** pro podporu hospodářského růstu Společenství vytvářením nových finančních zdrojů a **Evropský sociální fond**, který měl zajišťovat lepší podmínky pro zaměstnávání a tím dosahovat zlepšení životní úrovně pracovníků. I když strukturální politika ve vztahu k regionům ještě nebyla vyhraněná, [5] „mezi tehdejšími šesti členskými zeměmi (Belgické království,

Spolková republika Německo, Francouzská republika, Italská republika, Lucemburské velkovévodství a nizozemské království) v podstatě neexistovaly žádné významnější územní ekonomické difference. Ekonomická výkonnost regionů byla, s výjimkou regionů jižní Itálie pokládána za vyrovnanou.“ [5], [6] lze v souvislosti s počátky strukturální politiky zmínit několik ustanovení Smlouvy o EHS:

- *„Posláním společenství je vytvořením společného trhu a postupným odstraňováním rozdílů mezi hospodářskými politikami členských států podporovat harmonický rozvoj hospodářských činností ve Společenství, nepřetržitý a vyvážený růst, vyšší stabilitu, rychlejší zvyšování životní úrovně a užší kontakty mezi členskými státy.“* (Část první, čl. 2)
- *„Úkolem Evropské investiční banky je přispívat k vyrovnanému a plynulému rozvoji společného trhu v zájmu Společenství prostřednictvím kapitálových trhů a z jejich vlastních zdrojů. Za tímto účelem napomáhá neziskovým poskytováním půjček a záruk financování následujících projektů ze všech odvětvích hospodářství:*
 - a) *Projektů na rozvíjení méně rozvinutých regionů,*
 - b) *Projektů na modernizaci nebo reorganizaci podniků nebo vytvoření nových činností, které vyžaduje postupné vytváření společného trhu a které díky svému rozsahu nebo povaze nemohou být plně pokryty různými způsoby financování existujícími v každém z členských států,*
 - c) *Projektů společného zájmu pro více členských států, které díky svému rozsahu nebo povaze nemohou být plně pokryty různými způsoby financování existujícími v každém z členských států.“* (Část třetí, hlava IV., čl. 130) [5]

O regionálním pohledu lze tedy mluvit spíše v souladu s úkoly evropské investiční banky. Další aktivity směřovaly spíše k vytvoření společné zemědělské politiky, kdy byl v roce 1962 zřízen **Evropský zemědělský záruční a podpůrný fond**, dále k dobudování celní unie (1968) a na pokračování budování jednotného vnitřního trhu. Dalším krokem měla být Hospodářská a měnová unie.

Novým impulsem k budování společné regionální politiky byl vstup nových členských států (Velké Británie, Irsko a Dánsko), který vedl k rozrůzněním politických postojů, a větší disproporcionalitě a diferenciaci regionů. Nerovnoměrnosti přesně popsané a formulované v tzv. **Thomsonově zprávě** („Zpráva o regionálních problémech

v rozšířeném Společenství“, kterou předložila komise Radě 4. května 1973), byly natolik významné, že bylo třeba zvážit zavedení nového finančního nástroje, ve kterém by se měli finanční prostředky shromažďovat a posléze přerozdělovat do ekonomicky slabších regionů. Tímto nástrojem byl **Evropský fond regionálního rozvoje** (*European Regional Development Fund – ERDF*).

„Celá 70. léta jsou tedy charakterizována snahou zasadit regionální politiku mezi politiky řízené evropskými institucemi, charakterizovat ji společnými cíli (prioritami), přístupy, nástroji a v neposlední řadě v rámci koheze spolufinancovat ze společných zdrojů. Tento cíl byl do praxe zaveden prostřednictvím regionálních programů, které měli za úkol poskytnout mimo jiné i relevantní sociálně-ekonomické analýzy v oblasti financování prostřednictvím založeného ERDF).“ [5]

Vstupem Řecka do EHS se ještě více zvýraznily tlaky na podporu rozvoje odlehlých regionů s nedostatečnou úrovní infrastruktury. Nedostatečný pokrok v prvních 30 letech vývoje společné dopravní politiky dokonce donutil Evropský parlament v roce 1983 k podání žaloby z důvodu nečinnosti na Radu, které Evropský soudní dvůr vyhověl o dva roky později. Radě bylo vytčeno, že brzdí vytváření volného trhu, a byla jí uložena povinnost nápravy svého závažného pochybení. [4]

První radikální mezník z hlediska rozvoje společné dopravní politiky i strukturální politiky představuje „**Jednotný evropský akt**“. Vznik fungujícího vnitřního trhu předpokládal realizaci opatření vedoucích k odbourání kontrol na vnitřních hranicích mezi členskými zeměmi a harmonizaci norem v nejrůznějších oblastech, jako záruku volného pohybu všech statků a služeb. Členské státy předaly část svých kompetencí evropským orgánům a posílily tak kompetence Evropského parlamentu a Evropské komise. Posílilo se také postavení všech vytvořených strukturálních fondů především Evropského fondu regionálního rozvoje, jako nástrojů finanční podpory Společenství jednotlivým členskými státy. Římská smlouva byla aktem revidována a doplněna o nové články týkající se politiky soudržnosti. [5]

„...k podpoře celkového harmonického vývoje Společenství rozvíjí a uskutečňuje aktivity vedoucí k posilování své ekonomické a sociální soudržnosti. Společenství se zaměřuje zvláště na zmenšování nerovnoměrností mezi různými regiony a zaostalosti regionů, jimž se dostává nejmenší podpory...“ (Hlava V, čl. 130A) [5]

Strukturální fondy měly do roku 1993 představovat 25 % rozpočtu Společenství. Pro zajištění spravedlnosti přerozdělování prostředků byly stanoveny speciální územní statistické jednotky NUTS (*Nomenclature Unit of Territorial statistics*) dle velikosti tak, aby byly jednotlivé oblasti mezi sebou porovnatelné. Samotné financování bylo pak navázáno na jednotlivé specifické a jasně definované cíle. (Přehled cílů v jednotlivých obdobích až do roku 2020 je uveden v **Příloze č. 1**. Cíle, ze kterých bylo možno získat prostředky na budování dopravní infrastruktury, jsou zvýrazněny tučně.). Rozvíjí se také postup a ukotvuje princip programování v oblasti poskytování finanční podpory jednotlivých států od Společenství. Vytvářejí se první akty ustanovující politiku soudržnosti do legislativního rámce Společenství. [7]

Další mezník představuje **Maastrichtská smlouva** a vznik **Evropské Unie**. Hlava I – Společná ustanovení, čl. A smlouvy o EU uvádí:

„Unie je založena na Evropských společenstvích doplněných politikami a formami spolupráce stanovenými touto smlouvou. Její posláním je utvářet vztahy mezi členskými státy a mezi národy na základě soudržnosti a solidarity.“ [5]

Podle Hlavy XIV. – Hospodářská a sociální soudržnost, čl. 130a se Společenství „...především zaměří na snižování rozdílů mezi úrovní rozvoje různých regionů a zaostalosti nejvíce znevýhodněných regionů včetně venkovských oblastí...“ [5] Což mělo být dosahováno především prostřednictvím strukturálních fondů.

V oblasti dopravy byla vydána první **Bílá kniha** (1992), která znamenala první koncepční dokument společné dopravní politiky. Z pohledu ekonomického byl vznik jednotného vnitřního trhu, nutně podmíněn sjednocením a integrací konceptu dopravní politiky všech členských zemí. V souladu s touto první Bílou knihou byl podporován počáteční rozvoj jednotného multimodálního (kombinujícího všechny druhy dopravy) dopravního systému a s ním spojených investic do tzv. **Transevropských dopravních sítí**, které by měly přispět k rozvoji vnitřního trhu zlepšením kvality, bezpečnosti a efektivnosti dopravní infrastruktury.[4] Článek 4, Nařízení Evropské Unie a rady EU č. 1315/2013 přímo uvádí cíle definované transevropské dopravní sítě [8]:

„Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření účinného a udržitelného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu začlenění.“ [8]

TEN-T podle tohoto nařízení vykazují evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívají k plnění stanovených cílů v kategorii soudržnosti prostřednictvím:

- i. *„dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, včetně odlehlých, nejvzdálenějších, ostrovních, okrajových a horských regionů i řídce osídlených oblastí;*
- ii. *snížování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi členskými státy;*
- iii. *propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou na straně druhé, a to v osobní i nákladní dopravě;*
- iv. *dopravní infrastruktury, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí všech evropských regionů;“ [8]*

Rozvoj Transevropských dopravních sítí bude podrobněji rozveden v dalších částech práce. V prvních koncepčních dokumentech také nalézáme zmínky o nutnosti rozvoje dopravy v souladu s koncepcí trvale udržitelného rozvoje a s ohledem na životní prostředí. Posilují se snahy o definování externích nákladů plynoucích z dopravy a zatěžujících životní prostředí. Velkým a do značné míry stále přetrvávajícím problémem, je cenová neatraktivnost ekologičtější železniční dopravy proti cenově dostupné, ale životní prostředí silně zatěžující silniční dopravě. Především při přepravě zboží na delší vzdálenosti by tedy měla být posilována atraktivnost železniční dopravy např. projektem výstavby vysokorychlostních železničních sítí na významných dopravních koridorech v rámci budování transevropských dopravních sítí TEN-T. [4]

Novým finančním nástrojem pro podporu budování hospodářské a měnové unie a podporu územní soudržnosti, který rovněž dle čl. 130c *„poskytne příspěvky na projekty ve sféře životního prostředí a transevropských sítí v oblasti dopravní infrastruktury“* se stal **Fond soudržnosti**, který představoval samostatný nástroj stojící mimo strukturální fondy. [5]

V roce 2001 byla přijata **Bílá kniha, Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout**, která představovala ambiciózní plán obsahující cca 60 opatření, která měla vést k vyváženosti přepravních výkonů jednotlivých druhů dopravy, zlepšení úrovně železniční dopravy, větší snaze o prosazení vnitrostátní říční a námořní dopravy a strategický rámec budoucího rozvoje koncepce letecké dopravy. Evropská komise se dále zabývala například nutností internalizace externích nákladů a snížení ekologické

náročnosti. Bylo dosaženo jistých úspěchů, především se jednalo o vznik řady transevropských dopravních sítí, zajištění podmínek otevřené soutěže a zavedení politiky Jednotného evropského nebe. Přes tyto úspěchy nadále zůstávají zásadní problémy vzhledem k rozvoji regionů a dopadu externalit z dopravy na životní prostředí, na kterých je třeba dále pracovat a které jsou součástí aktuálních politik. [4], [9]

Společná dopravní a strukturální regionální politika vč. politiky soudržnosti mají velmi podobný a propojený vývoj. Tak jako není možný život bez pohybu, nebyl by možný hospodářský a ekonomický rozvoj bez pohybu zboží a služeb. Rozvoj dopravního odvětví a dopravní infrastruktury podporující zajištění spolupráce mezi jednotlivými regiony EU bude obsahem následujících kapitol.

3.1 Společná dopravní politika EU v současném a budoucím období

Společná dopravní politika musí řešit všechny výzvy, kterým je toto odvětví vystaveno a které budou dále rozvedeny, např. minimalizace externích nákladů, kongescí, dobudování infrastruktury, bezpečnost dopravy.

Doprava podporuje vznik pracovních míst, a tím i hospodářský růst. V EU představuje sektor dopravy jedno z klíčových odvětví hospodářství: v roce 2017 představoval s přibližně 675 mld. EUR cca 5 % z celkové hrubé přidané hodnoty evropského hospodářství. Tento údaj však představuje pouze činnosti společností, jejichž hlavní činností je poskytování dopravních služeb. Zaměstnanost v odvětví dopravy a skladování představovala (včetně poštovních a kurýrních činností) v roce 2017 přibližně 5,3 % (11,7 miliónů osob) z celkové pracovní síly EU-28. Přičemž přibližně 52 % pracovalo v dopravě silniční, železniční (vč. potrubní), 3 % ve vodní dopravě (námořní a vnitrozemské vodní cesty), 4 % v letecké dopravě. Logistice a skladování se věnovalo přibližně 27 % zaměstnanců. Zbývajících 15 % bylo zaměstnáno v poštovních a kurýrních činnostech. [10]

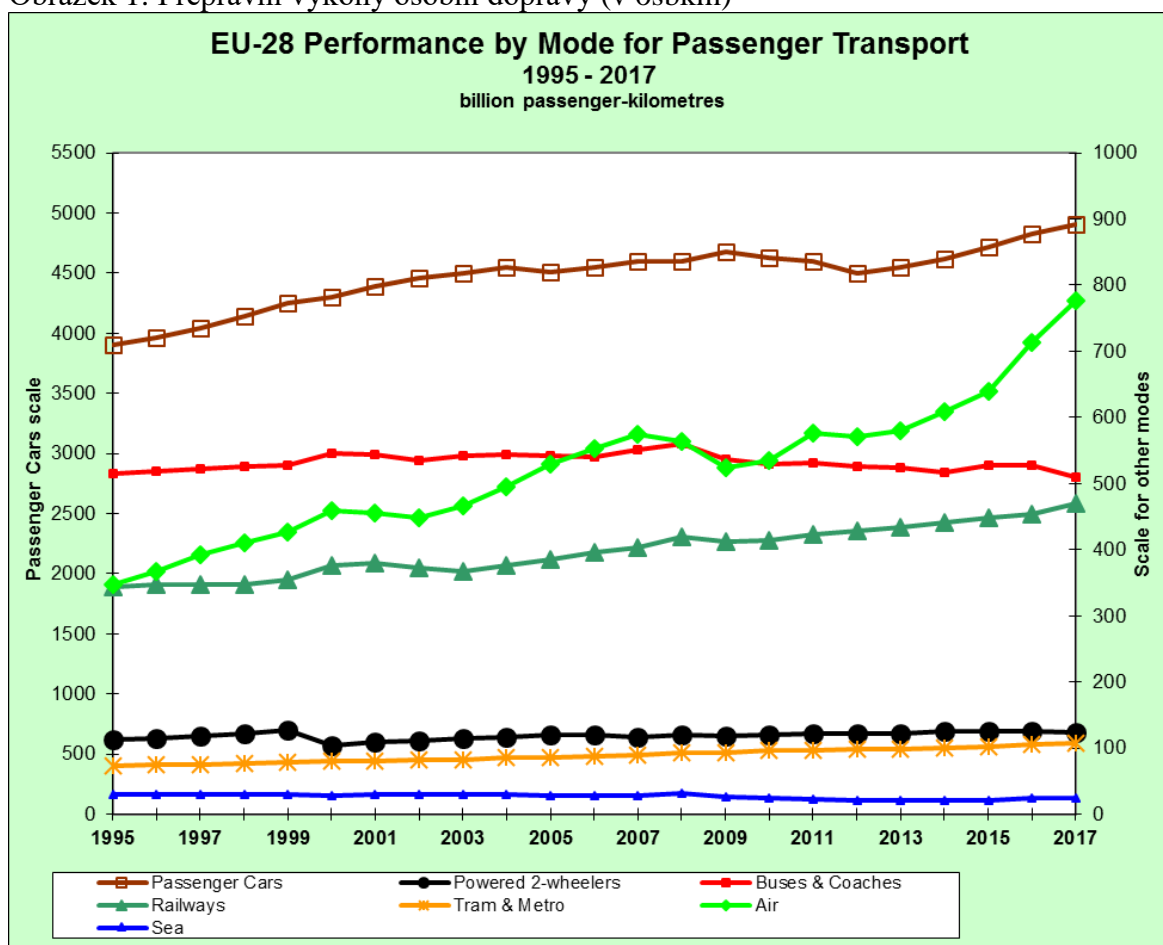
Důležité je toto odvětví rovněž pro mezinárodní obchod: např. v roce 2016 se na dopravu vztahovalo 17,2 % celkového vývozu služeb EU. [11]

Nejprve si ale určíme množství zátěže, které je třeba dopravní infrastrukturou přenést, současný stav a kvalitu dopravní infrastruktury v EU.

3.1.1 Charakteristika dopravy EU

Dopravu lze popsat pomocí různých ukazatelů. Nejprve se zaměříme na ukazatele komerčního charakteru, které v oblasti osobní přepravy vyjadřujeme v tzv. osobokilometrech (osbkm) představujících přepravu jedné osoby na vzdálenost jednoho km. Analogicky pro přepravu zboží využíváme jednotku tunokilometr (tkm). [4] Výkony osobní a nákladní dopravy v závislosti na jednotlivých dopravních prostředcích a čase vyjádříme graficky (Obrázek 1). [8]

Obrázek 1: Přepravní výkony osobní dopravy (v osbkm)



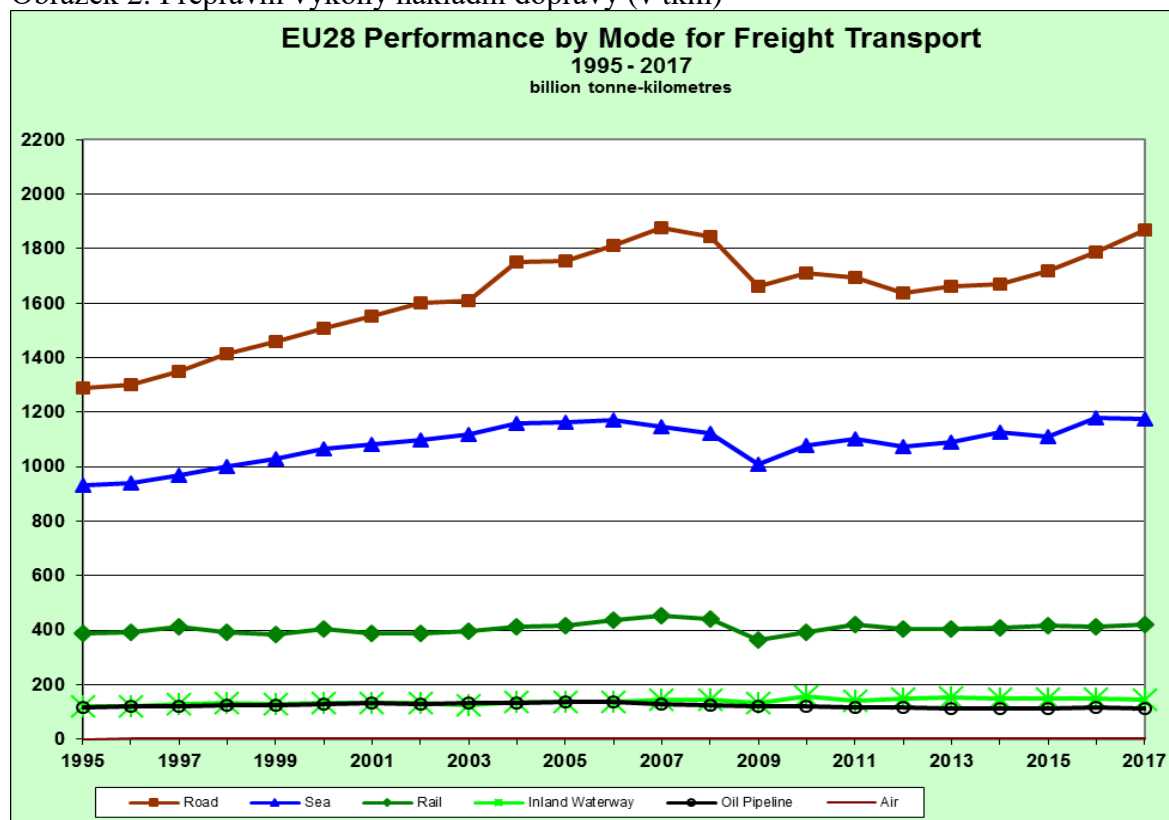
Zdroj: [10], [11]

Celkový vnitrostátní přepravní výkon osobní dopravy EU-28 v roce 2017 byl odhadnut přibližně na 6 913,3 miliardy osbkm, což představuje v průměru 13 505 km na osobu. Osobní automobily se na tomto celkovém podílu podílely 70,9 %, letecká doprava 11,2 %, autobusy a autokary 7,4 % a železnice 6,8 %. Motocykly přispěli 1,8 %,

tramvaje a metro 1,6 %. Nejmenší objem osobní přepravy představuje námořní doprava 0,4%.

Z grafu (Obrázek 1) je patrný pozvolný nárůst osobní automobilové přepravy a velmi strmý nárůst osobní letecké přepravy. Růst v osobní přepravě zaznamenává i doprava železniční. Naopak pokles lze zaznamenat ve vodní dopravě.

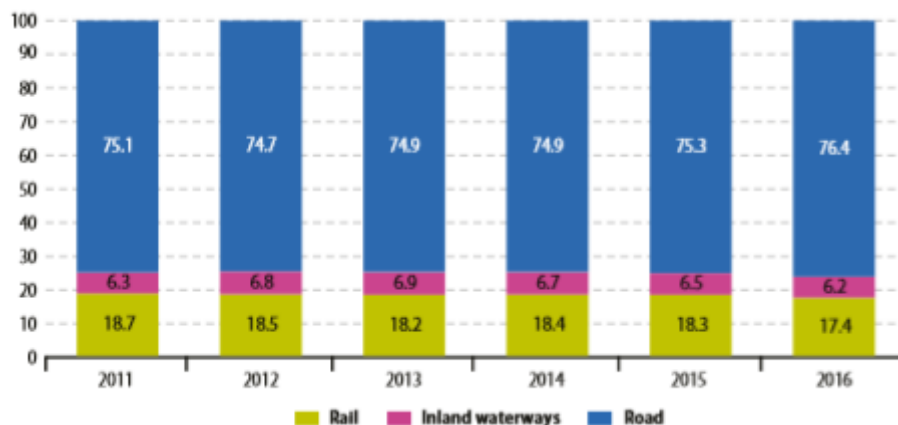
Obrázek 2: Převážní výkony nákladní dopravy (v tkm)



Zdroj: [10], [12]

V nákladní dopravě (Obrázek 2) se celková přepravní činnost EU-28 odhaduje na 3 731 mld tkm. Z toho celkového podílu tvořila silniční doprava 50,1 %, námořní doprava činila 31,5 %, železniční 11,3 %, vnitrozemské vodní cesty 3,9 %, ropovody 3,1 %, letecká doprava uvnitř EU představovala pouze 0,1 % z celkového počtu. Pokud bychom se omezili pouze na tři nejzákladnější druhy vnitrozemské dopravy na kontinentu (silniční, vnitrozemskou vodní, železniční, Obrázek 3), představuje silniční doprava dlouhodobě přibližně 75 % takto definovaného přepravního výkonu EU-28, následována železniční dopravou cca 18 % a nejméně významným druhem dopravy je vnitrozemská vodní přeprava 6 %. Patrné je i snižování podílu železniční dopravy, což je považováno za nepříznivý trend.

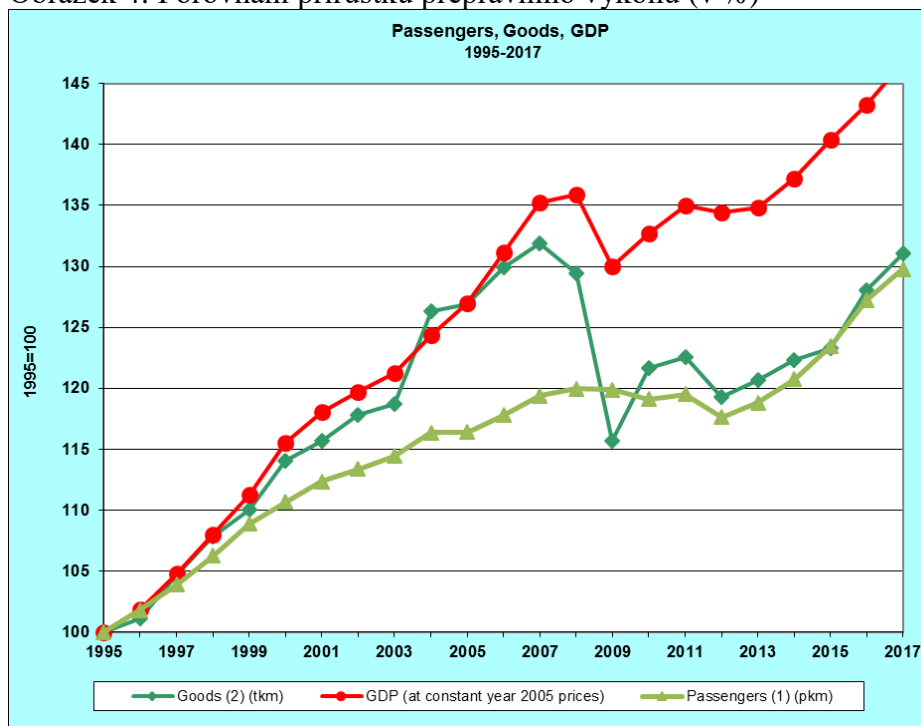
Obrázek 3: Poměry využití jednotlivých druhů vnitrostátní dopravy



Zdroj: [11]

Následující graf (Obrázek 4) představuje pro porovnání růst přírůstek osobní a nákladní dopravy. V grafu je uveden i růst HDP vyjádřený v běžných cenách roku 2005.

Obrázek 4: Porovnání přírůstku přepravního výkonu (v %)

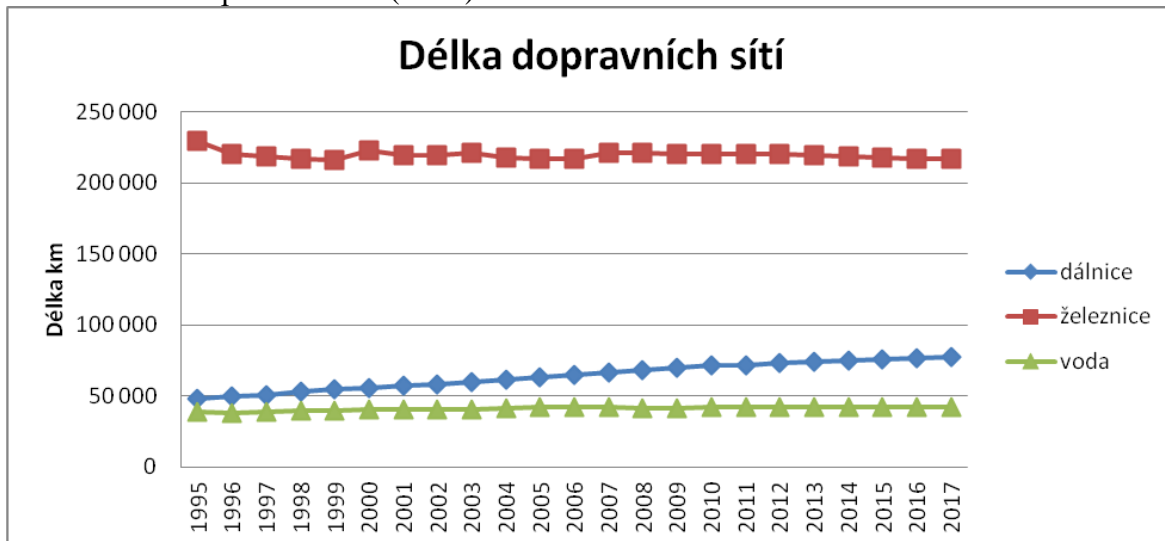


Zdroj: [10], [12]

Dalším typem jsou ukazatele provozně-technické. Tím je především celková délka hlavních dopravních sítí, dle jednotlivých druhů dopravy. Následující graf (Graf 1) představuje progresivní změnu délky dopravní sítě v čase od roku 1995 v závislosti na použitém druhu dopravy. V roce 2017 činila délka dálkově významné dálniční sítě

77 396 km, železniční síť bez vysokorychlostních železnic 217 235 km a vnitrostátních vodních cest 42 224 km.

Graf 1: Délka dopravních sítí (v km)



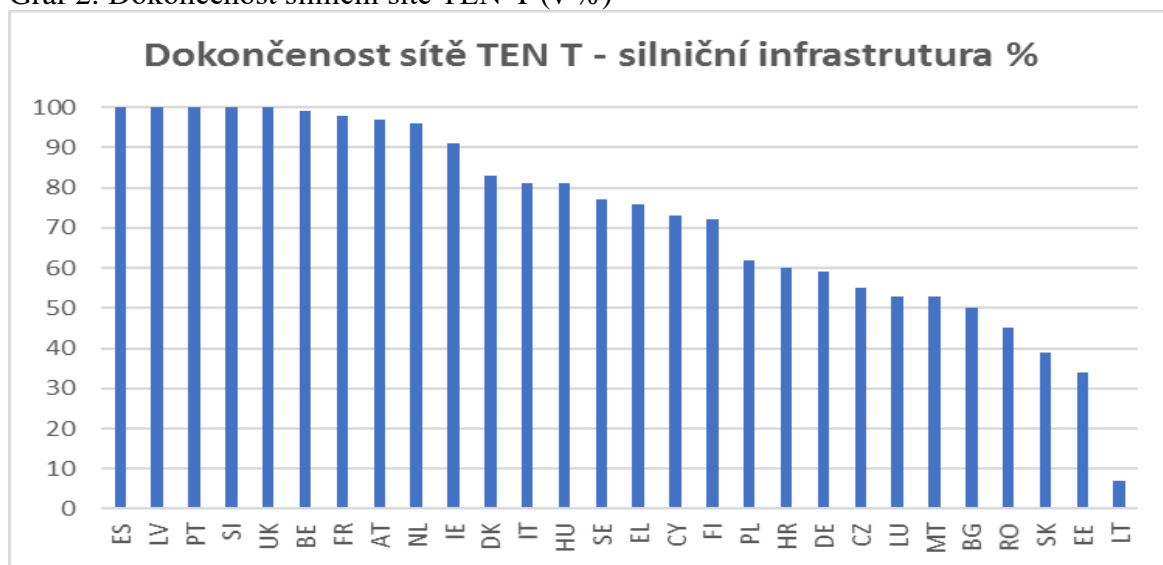
Zdroj: Vlastní zpracování dle [10], [12].

Z grafu můžeme vysledovat, že ve všech odvětvích kromě ekologicky šetrné železniční dopravy dochází k nárůstu délky sítí, což představuje nepříznivý stav vzhledem k požadavku rozvoje ekologicky šetrnějších druhů dopravy. Dokončenost dopravních sítí v Evropské unii bude předmětem následující kapitoly.

3.1.2 Současný stav rozvoje dopravní infrastruktury EU

Stav současného rozvoje dopravní infrastruktury lze demonstrovat na příkladu dokončení páteřní infrastruktury TEN-T, jak je definována nařízením č. 1315/2013. [8] Následující data jsou vztahována (není-li uvedeno jinak) k roku 2016 a představují délky dopravní sítě na konci příslušného roku ve srovnání s celkovou délkou, včetně plánovaných úseků a úseků, které mají být modernizovány, přičemž základní síť má být dokončena do roku 2030. [13] Grafické ztvárnění kompletního dopravního systému TEN-T obsahuje **Příloha č. 2**.

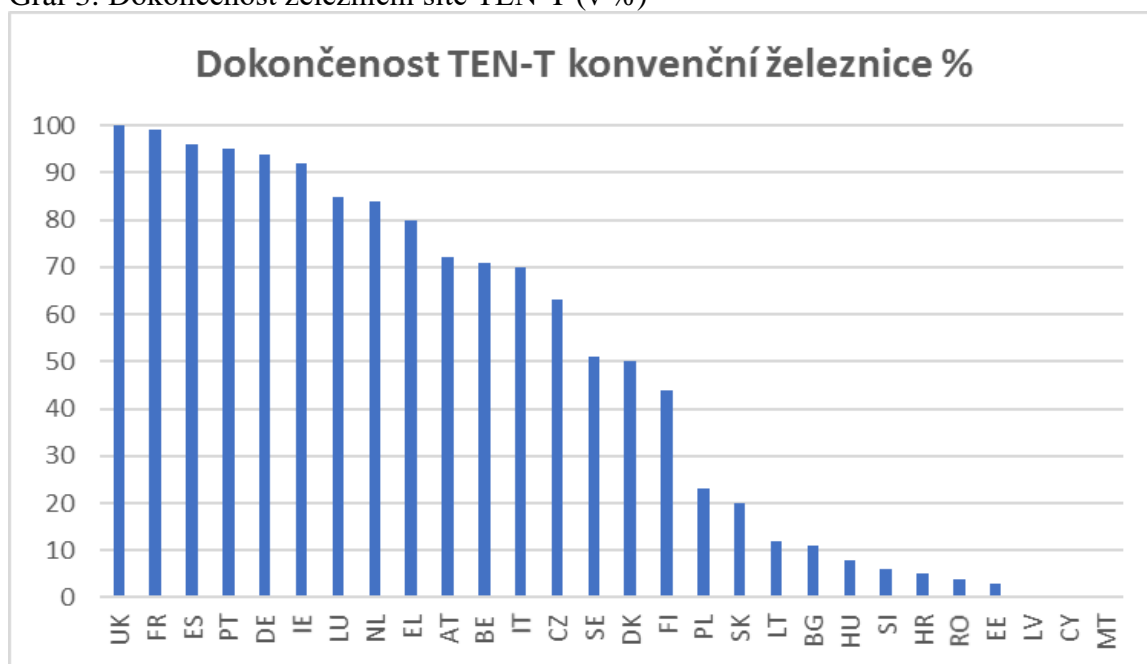
Graf 2: Dokončenost silniční sítě TEN-T (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [13].

Silniční infrastruktura v EU (Graf 2) je dokončena v průměru ze 72,9 % (EU-28, 2016), přičemž kompletní síť má dokončeno pět států (ES, LV, PT, SI, UK). Nejvíce zaostávajícími zeměmi jsou dva pobaltské státy Litva 7 % a Estonsko 34 %, dále Rumunsko 45 % s Bulharskem 50 %, které představují poslední vlnu rozšíření. Mezi zaostávající státy se řadí i s 39 % Slovensko. Česká republika má dokončenu lehce přes polovinu plánovaných tras 55 %.

Graf 3: Dokončenost železniční sítě TEN-T (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [14]

Kompletně dokončenou železniční infrastrukturu bez vysokorychlostních tratí (Graf 3) měla v roce 2016 pouze Velká Británie následovaná Francií s 99 %. Následují čtyři členské státy, ve kterých dokončenost přesáhla 90 % dokončenosti (ES, PT, DE, IE). Nejméně rozvinutá infrastruktura v tomto odvětví je Litvě 0 %, Estonsku 3 %, Rumunsku 4 %, Chorvatsku 5 %, Slovinsku 6 % a v Maďarsku 8 %. Železniční infrastruktura bez zahrnutí vysokorychlostních tratí je dokončena v průměru z 51,5 % (EU-26, bez CY, MT).

Vysokorychlostní tratě (Graf 4) představují samostatně se rozvíjející a pro vnitřní trh významný obor, neboť právě v rychlé dálkové dopravě je spatřován největší potenciál pro převzetí významného přepravního výkonu z dálkové silniční dopravy. Dokončená síť VRT je v Belgii, Finsku a Holandsku. Z více než poloviny jsou VRT vybudovány ve Velké Británii 81 %, Německu 58 % a Řecku 55 %, následovány jsou čtyřmi státy, ve kterých se rovněž s budováním VRT započalo, Francií 47 %, Španělskem a Itálií shodně s 41 %, a Rakouskem.

Ostatní státy uvedené v nařízení č. 1315/2013 bohužel ještě nedisponují žádnou přepravní kapacitou v oblasti VRT (CZ, DK, EE, HU, LT, PL, PT, RO, SE, SI).

Graf 4: Dokončenost vysokorychlostních železničních tratí TEN-T (v %)

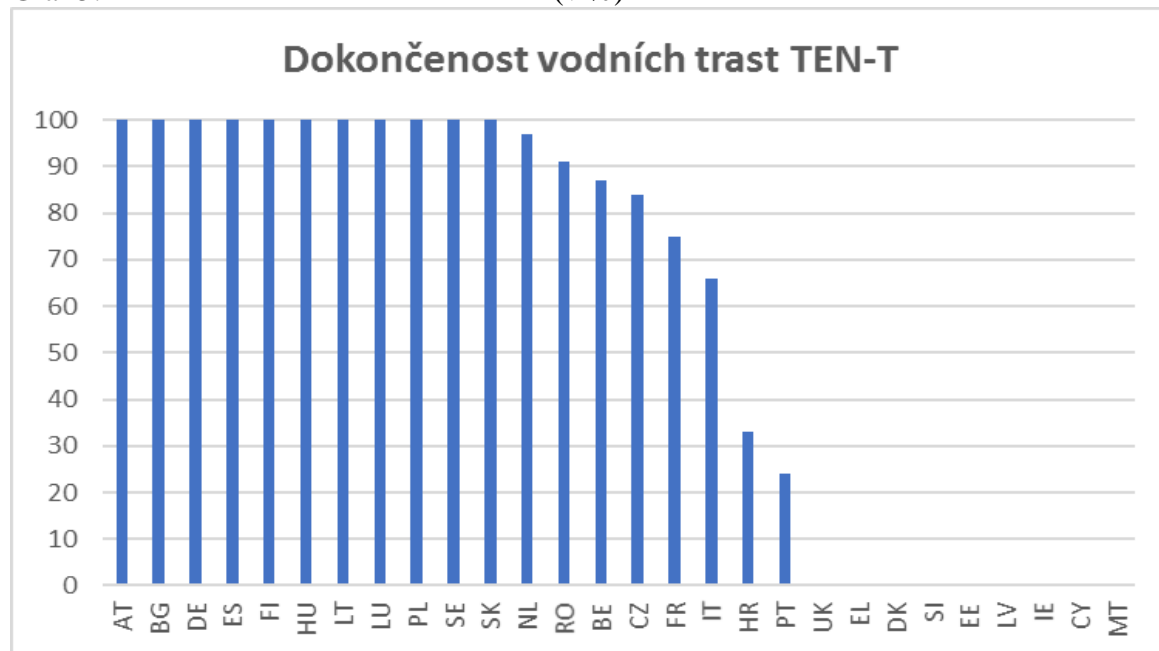


Zdroj: Vlastní zpracování dle [15]

Nejvíce rozvinutou oblastí z hlediska dokončenosti délky tras jsou vodní cesty. Délka vodních cest (viz Graf 5) dosahuje v průměru 87,2 % (EU19). Lehce pod touto hodnotou se nachází Česká republika 87 %. Kompletně zbudované vodní trasy mají státy

AT, BG, DE, ES, FI, HU, LT, LU, PL, SE, SK. Nadprůměrný stav vykazuje Holandsko 97 % a Rumunsko 91 %. Naopak nejméně rozvinuté je Chorvatsko 33 % a Portugalsko 24 %.

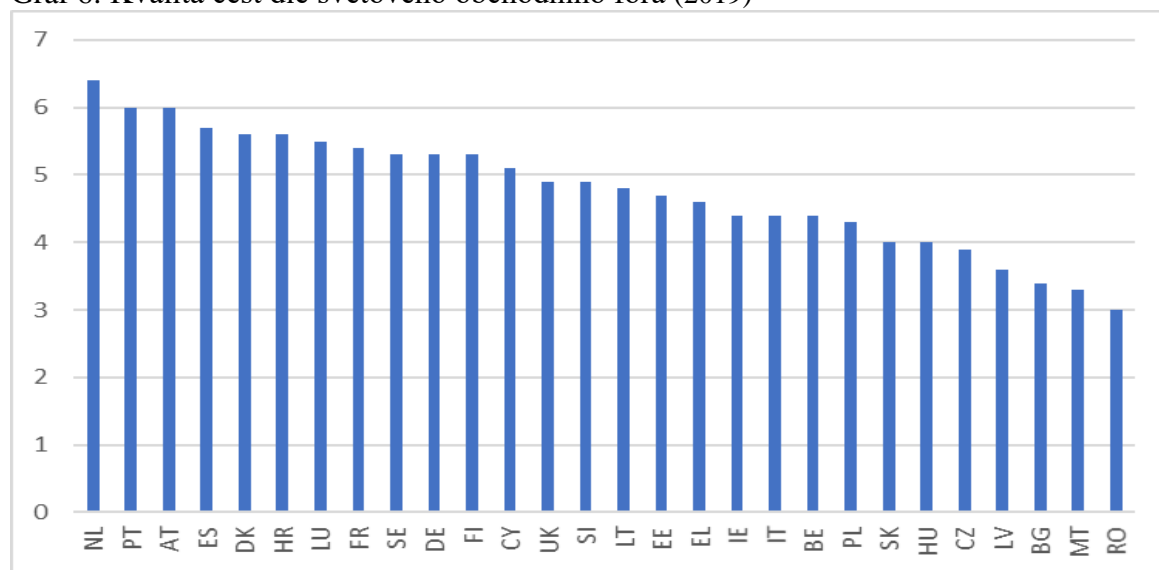
Graf 5: Dokončenost vodních tras TEN-T (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [16]

Vypělost a celkovou úroveň dopravní infrastruktury představuje hodnota ukazatele kvality dopravních (viz Graf 6) cest každoročně sestavovaný u příležitosti Světového obchodního fóra.

Graf 6: Kvalita cest dle světového obchodního fóra (2019)



Zdroj: vlastní zpracování dle [17]

Průměrná hodnota EU-28 na škále od 1 do 7 je hodnota 4,78 což přibližně odpovídá úrovni v pobaltských státech např. Lotyšsku 4,8. Nejlepší hodnoty dosahuje Holandsko 6,24, Portugalsko 6 a Rakousko shodně 6,0 což je zhruba na úrovni Japonska 6,1. Pro porovnání hodnota tohoto indexu u jiných vyspělých ekonomik dosahuje např. v USA 5,5, v Číně 4,6 a v Rusku 3,5.

Z uvedených hodnot je patrné, že Velká Británie ještě před odchodem z EU měla kompletně dokončenu základní silniční a železniční síť a patřila k jedněm z nejvíce pokročilých států v rozvoji VRT. V obou převládajících druzích dopravy (silniční a železniční) se daří také Portugalsku a mezi nejvíce rozvinuté z hlediska dopravní sítě se řadí i Holandsko. U nejmladších členů EU je patrné zaostávání a sledovaných ukazatelů se pohybují na nejnižším stupni rozvoje. Rozvoj těchto regionů je hlavním smyslem regionální politiky a politiky soudržnosti.

3.1.3 Charakter současné společné dopravní politiky

Formování společné dopravní politiky v souvislosti s rozvojem strukturální regionální politiky a politiky soudržnosti bylo popsáno v úvodní části. Nejvýznamnější strategický dokument současné společné dopravní politiky pro období 2012–2020 s výhledem na rok 2050 představuje Bílá kniha **Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)**. Dokument představuje novou dopravní politiku EU pro období 2012–2020 s výhledem do roku 2050, která má za cíl podpořit rozvoj jednotného evropského trhu především rozvojem dopravní infrastruktury pro dálkové dopravní proudy. Bílá kniha mimo jiné uvádí:

„Infrastruktura utváří mobilitu. Bez podpory příslušných sítí a větší inteligence při jejich využívání nebude možné dosáhnout velkých změn v dopravě. Celkově mají investice do dopravní infrastruktury kladný dopad na hospodářský růst, vytvářejí blahobyt a pracovní příležitosti a posilují obchod, zeměpisnou přístupnost a mobilitu občanů. Je třeba je plánovat tak, aby jejich pozitivní dopad na hospodářský růst byl co nejvyšší a negativní dopad na životní prostředí co nejnižší.

Přetížení dopravy je velkým problémem, obzvláště v silniční a letecké dopravě a ohrožuje přístupnost. Vedle toho je dopravní infrastruktura ve východní a západní části EU nerovnoměrně rozvinutá a je třeba ji dovést na stejnou úroveň. Na veřejné zdroje

financování infrastruktury je vyvíjen zvýšený tlak a je zapotřebí zaujmout nový přístup k financování a stanovování cen.“ [18]

I přes některé úspěchy dopravní politiky vycházející z Bílé knihy z roku 2001, především vytvořením úspěšné aktivity jednotného evropského nebe, zvyšováním bezpečnosti na všech druzích dopravy nebo postupující otevírání trhů, stále vyvstává problém s udržitelností stávajícího dopravního systému. Vzhledem k tomu, že většina přepravy je uskutečňována prostředky využívající fosilní paliva (96% závislost na ropě), stalo se cílem Evropské komise snížení energetické závislosti dopravy na ropě.

„V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy.“ [18]

Bílá kniha tedy vytyčila deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém využívající zdrojů tak, aby bylo možné dosáhnout referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 % [18]:

1. Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů

(1) *Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.*

(2) *Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %; ve stejné lhůtě by rovněž měly být sníženy emise CO₂ z námořních lodních paliv EU o 40 % (případně o 50 %, pokud je to proveditelné).*

2. Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy

(3) *30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.*

(4) *Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních*

síti a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.

- (5) *Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.*
- (6) *Propojit do roku 2050 všechna letiště na hlavní síti na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, že všechny hlavní mořské přístavy jsou napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.*

3. Zvyšování účinnosti dopravy a využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů

- (7) *Zavést modernizovanou infrastrukturu uspořádání letového provozu (SESAR12) v Evropě do roku 2020 a dokončit společný evropský letecký prostor. Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy (ERTMS13, ITS14, SSN a LRIT15, RIS16). Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo).*
- (8) *Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy.*
- (9) *Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.*
- (10) *Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic., [18]*

Právě na tuto Bílou knihu navázalo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU politikou transevropských dopravních sítí TEN-T. Hlavní předpoklady TEN-T jsou:

- *dokončení základní sítě do roku 2030, strukturované kolem devíti multimodálních koridorů základní sítě.*

- *dokončení komplexní sítě do roku 2050 s cílem usnadnit přístup do všech evropských regionů*

Posílení finančních nástrojů k dosažení těchto cílů představuje nově zřízený **Nástroj pro propojení Evropy (CEF)**. Kromě podpory investic do úplně nové dopravní infrastruktury tento nástroj podporuje i modernizaci stávající dopravní infrastruktury. Kromě příhraničních projektů a projektů zaměřených na odstranění nedostatečných nebo chybějících propojení hlavní sítě TEN-T, propojení komplexní sítě TEN-T, podporuje i vytváření moderních systémů řízení provozu a programy zaměřené na inovace s cílem zlepšit využívání dopravní infrastruktury s ohledem na životní prostředí, energetickou účinnost a bezpečnost. Celkový rozpočet na dopravu CEF na období 2014–2020 činí 24,05 miliardy EUR a fond stojí stranou strukturálních evropských fondů. Poskytovatelem pomoci z tohoto nástroje pro koncové subjekty je přímo EU a nikoli zprostředkovaně jednotlivé státy. [19]

3.1.4 Budoucí rozvoj dopravní infrastruktury

Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, plánovaná infrastruktura ještě není dokončena. Základní síť má být dokončena až v roce 2030 a komplexní do roku 2050. Teprve dokončení komplexní sítě bude zároveň představovat i dokončení jednotného evropského trhu. V současném období ale vyvstávají další nové nároky na rozvoj dopravní infrastruktury.

V současnosti probíhají jednání o revizi TEN-T, které ještě nejsou u konce. Výsledkem by mělo být doporučení aktualizace potřeb s ohledem na odchod Velké Británie z EU, nízkouhlíkovou politiku a především celkovou bezpečnost. V rámci návrhu rozpočtu na období 2021-2027 navrhla Evropská komise přizpůsobení programu CEF. Přes probíhající jednání jsou známy již některé priority pro odvětví dopravy na toto období, na kterých se shoduje Evropský parlament i Rada:

- *Pokročit v práci na evropské dopravní síti a zároveň pomoci EU při přechodu na propojenou, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a bezpečnou mobilitu;*
- *Dekarbonizace přepravy, např. vytvořením evropské sítě poplatkové infrastruktury pro alternativní paliva a upřednostňováním druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí;*

- *Investovat do dopravních projektů nabízejících vysokou přidanou hodnotu v zemích soudržnosti prostřednictvím vyhrazeného rozpočtu;*
- *V souvislosti s akčním plánem pro vojenskou mobilitu: přizpůsobit úseky dopravní sítě pro civilně-vojenské dvojí použití (například technické požadavky na rozměry a kapacitu) pomocí vyhrazeného rozpočtu. [20]*

Z uvedeného je patrný nový, doposud neuplatňovaný směr dopravní politiky a politiky TEN-T, kterým je možnost pohybu vojenských sil po této dopravní infrastruktuře, který byl definován v akčním plánu pro vojenskou mobilitu, a kterému brání mnohé technické a právní překážky. K překonání překážek má podle návrhu napomoci CEF spolufinancováním projektů v oblasti dopravní infrastruktury s využitím civilně-vojenským. [20]

3.2 Význam politiky soudržnosti pro rozvoj dopravní infrastruktury EU

Iniciativa politiky soudržnosti a regionální politiky obecně je pro rozvoj dopravní infrastruktury zásadní, neboť z finančních nástrojů na uplatňování těchto politik je rozvoj dopravní infrastruktury ve velké míře financován. Rozvinutý dopravní systém je předpoklad pro odbourávání disparit a nevyváženého růstu jednotlivých regionů. Propojení všech částí Evropy kvalitním dopravním systémem je základní předpoklad k fungování vnitřního trhu a podporuje hospodářský výsledek celé Evropské unie. Následující část práce se bude věnovat aktuálním finančním rámcům a nástrojům EU.

3.2.1 Aktivita politiky soudržnosti v dopravě – věcná orientace

Síť TEN-T roce 2017 čítá přes 217 000 km železnic, 77 000 km dálnic, 42 000 km vnitrozemských vodních cest, 329 klíčových námořních přístavů a 325 letišť. Následuje několik programů a iniciativ, které poskytují finanční zdroje projektům realizujícím síť TEN-T [21]:

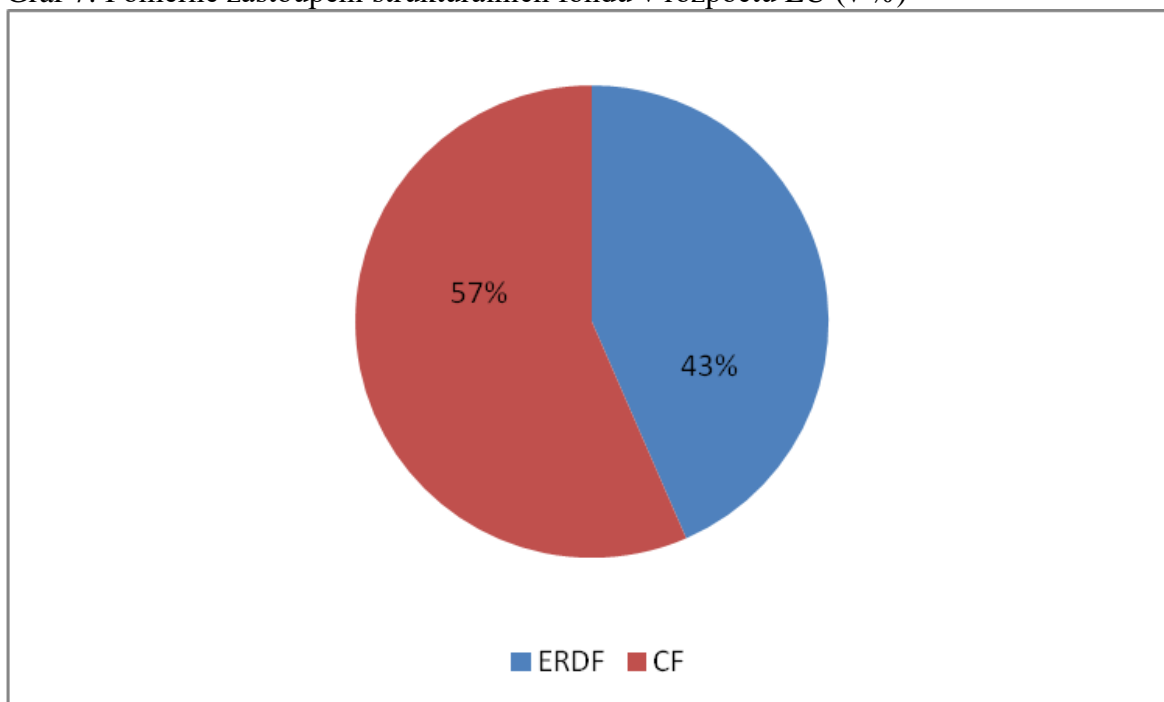
- **Nástroj pro propojení Evropy (CEF)** – finanční podpora pro strategické investice do dopravy, energetiky a digitální infrastruktury.
- **Evropský fond pro strategické investice (EFSD)** – finanční záruky pro podporu investic v klíčových odvětvích
- **Horizont 2020** – financování výzkumných a vývojových projektů s cílem etablování laboratorních výsledků na trhu.

- **Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF), zejména:**
 - Fond soudržnosti (CF) – podpora projektů udržitelného rozvoje v 15 členských státech pro zajištění snížení hospodářských a sociálních rozdílů
 - „Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) – pro řešení nerovností mezi jednotlivými regiony s cílem posílit hospodářskou a sociální soudržnost

3.2.2 Finanční aspekty politiky soudržnosti v dopravě

Z uvedených finančních nástrojů se zaměříme na evropské strukturální a investiční fondy zejména Fond soudržnosti (CF) a Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF) .

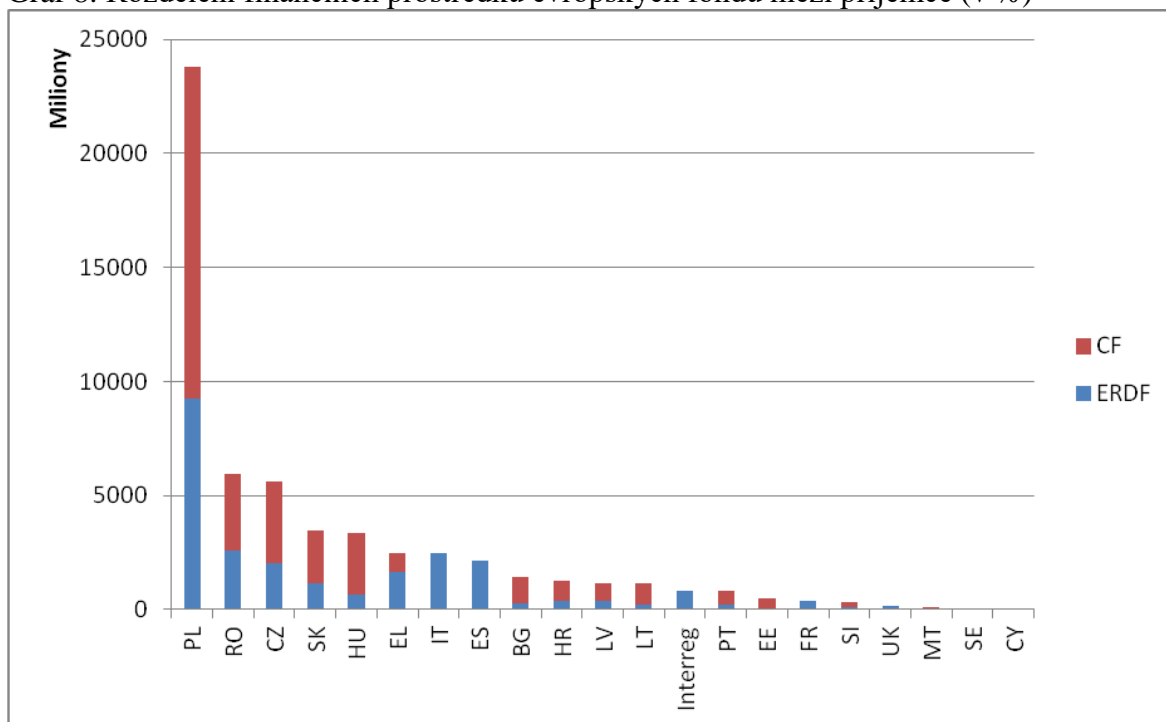
Graf 7: Poměrné zastoupení strukturálních fondů v rozpočtu EU (v %)



Zdroj: vlastní zpracování dle [22].

V celkovém objemu finančních prostředků očištěných o národní zdroje tyto fondy pro rozvoj dopravní infrastruktury v období 2014 až 2020 v rámci rozpočtu EU disponují částkou 57 481 748 370 EUR. Nejvíce s poměrem 56,6 % je zastoupen Fond soudržnosti, na němž je alokováno 32 507 477 441 EUR. Evropský fond regionálního rozvoje představuje 43,4 % s alokovanou částkou 24 974 270 929 EUR (Graf 7). Přerozdělení finančních prostředků mezi jednotlivé státy je znázorněno na následujícím grafu (Graf 8):

Graf 8: Rozdělení finančních prostředků evropských fondů mezi příjemce (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [20].

Největším příjemcem je Polsko, které má alokovány zdroje ve výši 23 mld. EU, což představuje téměř 41,5 % rozpočtu. Přes 5 mld. EUR mají státy Rumunsko a Česká Republika, které se tak řadí mezi největší příjemce těchto zdrojů dohromady s 20,1 % celkové částky. Některé státy (IT, ES, INTERREG, SE, UK) využívají k financování dopravní infrastruktury pouze Fond soudržnosti, naopak Kypr a Estonsko pouze ERDF. Nejméně finančních prostředků na dopravní infrastrukturu a energie je alokováno pro Kypr, Švédsko a Maltu, dohromady 0,3 % rozpočtu.

4 Aplikace politiky soudržnosti v oblasti dopravy v ČR – Operační program Doprava

Čerpání finančních prostředků z finančních nástrojů evropské politiky soudržnosti zprostředkovávají evropské strukturální a investiční fondy a další finanční nástroje představené v přechozích kapitolách. Česká republika čerpá tyto zdroje mimo jiné prostřednictvím tzv. Operačních programů, které v návaznosti na strategické dokumenty definují rozvojové potřeby, rozdělují tyto zdroje do předem určených oblastí podpory a pomocí jednotlivých výzev rovněž administrují redistribuci. Jedním ze stabilně největších operačních programů v ČR je Operační program Doprava. V následující části bude na struktuře operačních programů představen vývoj OPD od předvstupních fází až po současnost. Společně s vývojem programových dokumentů je nastíněna rovněž úroveň rozvoje implementační struktury a strategického přístupu. Od globálních cílů po specifické cíle operačního programu v jednotlivých programových obdobích.

Analytická část se rovněž zabývá potřebami ČR v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury, které jsou v rámci strategického přístupu reflektovány strategickými dokumenty a finančním zabezpečením rozvoje dopravní infrastruktury v ČR se zapojením zdrojů ze strukturálních fondů EU.

4.1 Operační program Doprava v historickém kontextu

Česká republika čerpala finanční prostředky z fondů EU pro podporu výstavby dopravní infrastruktury ještě před svým vstupem do EU. V tzv. „předvstupním“ období byla podpora ze strany EU poskytována částečně prostřednictvím programu **PHARE** a především čerpáním finančních prostředků z nástroje **ISPA**. [23]

Svým vstupem do EU 1. května 2004 vstoupila ČR přesně do poloviny právě probíhajícího programového období 2000–2006 (viz. Příloha č. 1) a bylo tak umožněno čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj. Od tohoto data byly již schválené projekty v rámci nástroje ISPA administrovány podle pravidel **Fondu soudržnosti**. Celkem alokace zdrojů činila 614 mil EUR a v tomto období bylo financováno 9 investičních projektů a 2 projekty technické pomoci. [23]

Prvním českým programem ve smyslu zajištění programového rámce pro čerpání finančních prostředků z nástrojů EU byl **Operační program infrastruktura** (dále jen OP Infrastruktura). Jeho realizace probíhala ve zkráceném období od r. 2004 do r. 2006 (2008) a na stavby dopravní infrastruktury využíval finanční prostředky z ERDF. Aplikací v rámci evropských struktur již ustáleného principu programování a v návaznosti na předcházející strategické dokumenty byl v programovém dokumentu OP Infrastruktura stanoven globální cíl, z něj rozvinuty specifické cíle a upřesněny priority operačního programu. Globálním cílem OP Infrastruktura byla „ochrana a zlepšování stavu životního prostředí a rozvoj a zkvalitňování dopravní infrastruktury při respektování principů udržitelného rozvoje s důrazem na naplňování standardů EU.“ [24]

V návaznosti na předem nastavené prioritní osy Národního rozvojového plánu a na vymezení obsahu operačních programů usnesením Vlády č. 401/2002 a ve shodě s politikami Společenství byly stanoveny následující Specifické cíle (a priority) [24]:

- SC1: „zlepšení parametrů dopravní infrastruktury celostátního a nadregionálního významu a zajištění souladu se standardy EU a dalšími relevantními parametry;“
- SC2: „zlepšení životních podmínek v ČR redukcí negativních vlivů dopravy na životní prostředí.“
- SC3: „kvalitativní zlepšení dílčích složek životního prostředí.“

Priority OP Infrastruktura[24]:

- P1: „Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu“
- P2: „Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí“
- P3: „Zlepšování environmentální infrastruktury“
- P4: „Technická pomoc“

Struktura jednotlivých specifických cílů, priorit a navržených opatření OP Infrastruktura a jejich vzájemná návaznost je přehledně zobrazena na schématu v **Příloze č. 3**. Nejrelevantnější z pohledu využití zdrojů v oblasti dopravní infrastruktury lze označit Priority 1, 2 a 4. Priorita 4 Technická pomoc sloužila k zajištění řízení programu a jeho propagaci. Na samotné stavby dopravní infrastruktury bylo v rámci Priorit 1 a 2 alokováno celkem 98,9 mil. EUR což v době schválení OP Infrastruktura představovalo 3,142 mld. Kč. [24]

Celkem se v rámci prvního programového období podařilo podpořit 36 investičních projektů. Vzhledem k omezeným časovým možnostem lze ovšem považovat ukotvení principů a celkovou úroveň zvládnutí administrativní náročnosti čerpání prostředků z fondů Evropské unie za výrazný úspěch pro ČR. [24]

4.1.1 Programové období 2007–2013 a Operační program Doprava – OPD východiska, potřeby, cíle

Se vzrůstajícími zkušenostmi s principy programování a s ukotvením obecných postupů čerpání zdrojů ze strukturálních fondů, mohl vzniknout propracovanější dokument **OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA NA LÉTA 2007–2013** – dále OPD. Tento dokument pro programové období 2007–2013 reagoval na doporučení Evropské komise předložit za Českou republiku nový operační program, který by zahrnoval rozvojové priority sektoru doprava s možností spolufinancování ze strukturálních fondů EU v rámci programového cíle „Konvergence“ a FS a navazoval tak na předchozí programové období. V rámci cíle „konvergence“ mohly být čerpány finanční zdroje pro regiony odpovídající úrovni NUTS II, jejichž HDP bylo nižší než 75 % průměru HDP EU-25 na obyvatele měřeno paritou kupní síly. Z FS mohly čerpat členské státy, jejichž HND bylo nižší než 90 % průměru HND EU-25 na obyvatele měřeno paritou kupní síly. [24]

Jako dokument byl OP Doprava vytvořen v souladu s obecnými nařízeními, s nařízeními EK a Rady k FS a ERDF, Lisabonskou strategií a **Bílou knihou EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas Rozhodnout**, která z hlediska potřeb ČR obsahovala především tyto nejdůležitější obecné zásady [25] [26]:

- *Revitalizaci železnic;*
- *Zlepšení kvality v sektoru silniční dopravy včetně zlepšení bezpečnosti dopravy;*
- *Podporu vnitrozemské vodní dopravy;*
- *Dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a ochranou životního prostředí;*
- *Přenesení intermodality do praxe;*
- *Budování transevropské dopravní sítě;*
- *Rozvoj vysoce kvalitní městské dopravy;*
- *Orientování výzkumu a technologie na potřeby čisté a efektivní dopravy.*

Při zdůraznění strategických dokumentů EU především **Lisabonské strategie a Strategickými obecnými zásadami společenství, 2007–2013** (SOZS) můžeme vyzdvihnout další obecné zásady tvořící východiska pro řešení problémů v oblasti dopravy v ČR v daném programovém období [23], [26]:

- *Uplatnění přednosti 30 projektů evropského zájmu (dle rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, z toho se území ČR týkají 3 projekty);*
- *Realizace vedlejších propojení navazujících na hlavní sítě;*
- *Vytvoření přístupné železniční sítě v celé EU, včetně zavedení interoperability, zavedení ERTMS nejen do dopravní infrastruktury, ale i do vlakových souprav;*
- *Podpora dopravních sítí z hlediska životního prostředí (budování vnějších okruhů, zvyšování bezpečnosti na křižovatkách, opatření pro zabezpečení přístupu osobám se zdravotním postižením atd.);*
- *Zlepšování propojitelnosti vnitrozemských oblastí k transevropské síti (TEN-T);*
- *Podpora opatření pro zajištění bezpečnosti v silniční dopravě.*

OP Doprava byl vytvářen souběžně a v souladu s **Národním strategickým a rozvojovým rámcem pro roky 2007 až 2013** (NSRR) podle principu partnerství. Zásady politiky soudržnosti v souladu se strategickými dokumenty EU na úrovni České republiky tedy rozpracovává NSRR a dále také **Dopravní politika České republiky pro léta 2005 až 2013**. Pro zvolené strategie OPD byl základním východiskem globální cíl obsažený v NSRR:

- *Globálním cílem je přeměna socioekonomického prostředí ČR v souladu s principy udržitelného rozvoje tak, aby ČR byla přitažlivým místem pro realizaci investic, práci a život obyvatel. Prostřednictvím trvalého posilování konkurenceschopnosti bude dosahováno udržitelného růstu s cílem dosáhnout hospodářské úrovně EU-25. ČR bude usilovat o růst zaměstnanosti a o vyvážený a harmonický rozvoj regionů, který povede ke zvyšování úrovně kvality života obyvatelstva. [23], [27]*

Dosažení globálního cíle NSRR bylo odvislé od rozvoje tzv. „faktorů konkurenceschopnosti“, které zároveň NSRR vyjadřují strategické cíle NSRR:

- *Konkurenceschopná česká ekonomika*
 - *otevřené podnikatelské prostředí (systém),*
 - *moderní struktura ekonomiky (progresivní průmyslová odvětví, sofistikované služby, aplikační inovační centra),*
 - *moderní systém výzkumu a vývoje a inovačních aktivit, jehož výstupy jsou využívány v podnikatelské sféře (technologická centra, póly excellence),*
 - *uplatnění progresivních technologií a moderních forem řízení (růst produktivity).*

Výše uvedené faktory se projeví v růstu produktivity práce a dalších výrobních faktorů, v posílení výroby s vyšší přidanou hodnotou, v posílení konkurenceschopnosti podniků na zahraničních trzích a v přechodu na znalostní ekonomiku (změna stávající strategie „low road“ na „high road“).

- *Otevřená, flexibilní a soudržná společnost*
 - *Inkluzivní a pružný trh práce s kvalifikovanou a flexibilní pracovní silou, který jen schopen využívat příležitostí generovaných na globální a evropské úrovni,*
 - *společnost, která pružně a soustavně zvyšuje svůj vzdělanostní potenciál (celoživotní učení) a nabývá charakteru znalostní společnosti, přizpůsobené potřebám moderní ekonomiky,*
 - *společnost, která usiluje o prevenci svých vnitřních problémů, dokáže je aktivně řešit (mobilita pracovní síly, migrace, stárnutí) a garantuje rovnost příležitostí mužů a žen a skupin ohrožených sociálním vyloučením,*
 - *efektivní systém správy veřejných záležitostí.*
- *Atraktivní prostředí*
 - *ochrana a zlepšování životního prostředí, péče a využívání krajinného potenciálu, prevence rizik,*
 - *rozvoj environmentální infrastruktury,*
 - *dostupnost území, existence dopravních a komunikačních spojení a napojení.*
- *Vyvážený rozvoj území*

- *harmonický rozvoj území ČR a snižování existujících disparit (řešení strukturálních problémů),*
- *stimulace rozvojového potenciálu regionů,*
- *posilování role měst jako center růstu a rozvoje regionů,*
- *řešení vnitřních problémů měst (regenerace urbánních oblastí - panelová sídliště, brownfields apod.),*
- *udržitelný rozvoj venkovských oblastí (podpora nových ekonomických aktivit). [23], [27]*

Oblast dopravy byla určena jako klíčová pro splnění specifického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“ a jeho prioritu „**Zlepšení dostupnosti dopravou**“, která tak utvořila **globální cíl OPD** se shodným názvem „**Zlepšení dostupnosti dopravou**“. Globálního cíle mělo být dosaženo v oblasti železniční, silniční v majetku státu, vnitrozemské vodní, multimodální a městské dopravy. Potřeby v jednotlivých odvětvích dopravy upřesňoval již zmíněný dokument Dopravní politika České republiky pro léta 2005 až 2013.

Z hlediska rozvoje **železniční infrastruktury** bylo dle dopravní politiky nejnnutnější řešit následující problémové oblasti:

- *Zlepšit údržbu dopravní infrastruktury navýšením finančních prostředků na údržbu;*
- *Zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje;*
- *Optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů doprav a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit tři druhy dálkových tahů:*
 - *Tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou. Nákladní doprava nebude vyloučena zcela. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně).*
 - *Tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to včetně*

vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno).

- *Vysokorychlostní tratě, v případě kterých je třeba sledovat aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti);*
- *Dokončit modernizaci tranzitních koridorů (III. a IV. národní koridor, tj. dokončení evropských prioritních projektů č. 22 a 23); modernizovat rozhodující železniční uzly, propojení I., III., a IV. tranzitního železničního koridoru v pražském železničním uzlu;*
- *Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť zpracováním koncepce nápravy špatného stavu dalších páteřních tratí nadregionálního významu včetně výběru optimální varianty a zajistit na nich územní ochranu případných stavebních počinů;*
- *Posilovat přeshraniční vazby;*
- *Rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např. síť TEN-T, AGC, AGTC) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučené parametry;*
- *Pokračovat v programu elektrizace tratí;*
- *Na ostatních tratích celostátních a významných regionálních (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit uvedení do normového stavu, podporovat rozvoj systémů lehké železnice a propojení železničního a tramvajového provozu (tram-train);*
- *Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků, a to v souladu s celoevropskými trendy;*
- *Provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. [23] [26];*

Z uvedených priorit je patrné, že hustota sítí železniční infrastruktury v ČR je dostatečná. Prioritami tedy v zásadě není budování nové infrastruktury, ale především zásadní modernizace stávajících sítí, především hlavních dopravních koridorů na síti TEN-

T a zejména těch tahů, které jsou zařazeny do seznamu 30 prioritních evropských koridorů definovaných v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES.

V **silniční infrastruktuře** chybělo v době zpracování OPD I dobudovat většinu délky páteřních sítí. V provozu bylo jen 44 % z délky plánované sítě (59 % dálnic a 31 % rychlostních silnic), přičemž 10 % délky bylo v realizaci (15 % sítě silnic a 5 % sítě rychlostních silnic) a 8 % v přípravě k realizaci. Velkým problémem bylo také zhoršování technického stavu komunikací a mostů zapříčiněné nedostatečným finančním pokrytím prostředků na údržbu a opravy komunikací. Negativní vliv na životní prostředí představovali také kongesce z dopravy při absenci obchvatů měst. DP ČR tak stanovila potřeby pro silniční infrastrukturu následovně:

- *Zlepšit údržbu dopravní infrastruktury navýšením finančních prostředků na údržbu;*
- *Zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje;*
- *Pokračovat ve výstavbě úseků sítě TEN-T v ČR;*
- *Napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu;*
- *Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty);*
- *Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech;*
- *Orientovat se na vývoj systémů, které umožní sdělovat dočasné místní zvláštnosti nebo místně platící dopravní regulace přímo do vozidla. [23], [26]*

Rovněž při rozvoji silniční infrastruktury tak mělo být hlavní úsilí směřováno na rozvoj projektů spadajících mezi 30 prioritních evropských koridorů definovaných v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, dále na výstavbu a dobudování pražského městského okruhu, budování obchvatů měst a obcí a výstavbu dalších ekologických opatření. Pouze pro dostavbu plánované sítě dálnic a rychlostních komunikací byla odhadována potřeba 400 mld. Kč (160 mld. Kč na dálnice). Zvýšená pozornost měla být věnována také zlepšení stavu stávajících komunikací. [23]

Z hlediska přepravního výkonu představuje využití vnitrozemské **vodní infrastruktury** okrajovou možnost. Přesto v rámci přistoupení ČR k EU byla zařazena do sítě TEN-T vodní cesta na Labi od Pardubic po státní hranici s SRN a Vltava od Třebenic po soutok s Labem. DP ČR proto navrhovala následující opatření pro zlepšení splavnosti vodních cest a atraktivnosti regionálních vodních toků pro rekreační účely:

- *Řešit problémy splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu;*
- *Připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě);*
- *Zajistit dovybavení vodních cest a přístavů o prvky protipovodňové ochrany;*
- *Zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.). [23], [26]*

Další z oblastí zájmu DP ČR byla infrastruktura **městské hromadné dopravy**. Ta byla v době přípravy OPD provozována ve 105 městech různými druhy doprav. S ohledem na budoucí předpoklad (zvýšení atraktivnosti hromadné dopravy oproti dopravě individuální, což by mělo vést ke zlepšení životního prostředí a bezpečnosti dopravy), byl podporován trend zřizování integrovaných dopravních systému propojujících více územně samosprávných celků. [23], [26]

V souladu s prioritami **Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 až 2013** a dalšími strategickými dokumenty bylo s ohledem na zjištěné potřeby vytvořeno 6 specifických cílů [23]:

- SC1: „Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T“;
- SC2: „Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T“;
- SC3: „Zlepšení železniční na síti mimo TEN-T“;
- SC4: „Zlepšení silniční dopravy na silnicích mimo TEN-T“;
- SC5: „Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“;

- SC6: „Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy“.

Realizace jednotlivých specifických cílů měli zajišťovat příslušné prioritní osy, které vycházeli z priorit obsažených v DP ČR. Poslední prioritní osa byla určena pro podporu řízení programu jako Technická pomoc. Názvy prioritních os korespondovaly se specifickými cíli [23]:

- P1: „Modernizace železniční sítě TEN-T“;
- P2: „Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T“;
- P3: „Modernizace železniční sítě mimo TEN-T“;
- P4: „Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T“;
- P5: „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“;
- P6: „Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy“;
- P7: „Technická pomoc“.

Operační program Doprava byl z hlediska přidělených prostředků v daném programovém období největším operačním programem. Jeho alokace činila 5,821 mld. EUR tedy přibližně 22 % všech prostředků pro ČR v daném programovém období. Rozdělení přidělených finančních prostředků na jednotlivé prioritní osy znázorňuje následující tabulka (Tabulka 1):

Tabulka 1: Rozdělení celkové alokace OPD I dle prioritních os

Prioritní osa	EUR	celková alokace OPD I v %
P1	2 196 706 382	37,7
P2	1 372 796 400	23,6
P3	613 403 953	10,5
P4	1 116 496 958	19,2
P5	360 039 431	6,2
P6	101 355 852	1,7
P7	60 691 387	1,0
Celkem	5 821 490 363	100

Zdroj: [28]

Z uvedeného je patrná již zmíněná preference projektů TEN-T a tendence zlepšování kvality komunikací I. třídy. Předpokládaný značný počet podpořených projektů vedl k reorganizaci řídicí struktury operačního programu. Došlo k přesunu kompetencí řídicího

orgánu z Ministerstva pro místní rozvoj (OP Infrastruktura) na Ministerstvo dopravy (OPD I). Z hlediska vyhodnocení funkčnosti operačního programu byl nově zaveden systém hodnocení konkrétních indikátorů. Každému indikátoru byla stanovena počáteční a konečná hodnota, stanoveny byly rovněž termíny průběžného hodnocení a závěrečného vyhodnocení. Příklad a vyhodnocení několika vybraných indikátorů je obsahem analytické části práce zabývající se aktuálním programovým obdobím.

4.1.2 Programové období 2014–2020 a OPD II – východiska – rozvojové potřeby, cíle

Již v roce 2010 započaly první přípravy na programové období 2014–2020. Ze zkušeností z předešlých programových období bylo zřejmé, že nedostatky ve strategických dokumentech a neexistence taktických přístupů k jednotlivým oblastem vede k oslabení účinnosti investovaných zdrojů z EU. Charakteristickým prvkem celého procesu přípravy se tak stal důrazný tlak na uplatňování strategického přístupu a kvalitu strategického řízení od nutnosti tvorby propracovaných strategií až po přípravu a realizaci samotných operačních programů. Cílem těchto snah bylo zjednodušení a zefektivnění čerpání evropských fondů. Zaměření každého operačního programu a jeho nastavení tedy muselo vycházet ze strategického dokumentu, musely být zpracovány studie a analýzy potřeb v jednotlivých oblastech s výhledem na celé programové období a musel být nastaven systém hodnocení a průběžného vyhodnocování plnění stanovených strategických cílů pomocí předem definovaných relevantních ukazatelů. Na úrovni EU došlo také k několika významným změnám v implementační struktuře. [29]

Doposud samostatně stojící fondy EZFRV (Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova) a ENRF (Evropský námořní a rybářský fond) byly integrovány společně s ostatními strukturálními fondy pod jednotný rámec do tzv. ESI fondů (Evropských strukturálních a investičních fondů). Čerpání prostředků z ESI fondů bylo podmíněno plněním hlavních cílů definovaných strategií **Evropa 2020** [29]:

- *Zvýšit zaměstnanost u osob ve věku 20 až 64 let ze současných 69 % na nejméně 75 %.*
- *Dosáhnout cíle investovat do výzkumu a vývoje 3 % HDP, zejména zlepšováním podmínek pro investice soukromého sektoru do výzkumu a vývoje, a vytvořit nový ukazatel pro sledování inovací.*

- *Snížit emise skleníkových plynů oproti úrovním roku 1990 nejméně o 20 % nebo, pokud budou podmínky příznivé, o 30 %; zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie v naší konečné spotřebě energie na 20 % a zvýšit energetickou účinnost o 20 %.*
- *Snížit podíl dětí, které předčasně ukončují školní docházku, ze současných 15 % na 10 % a zvýšit podíl obyvatel ve věku od 30 do 34 let, kteří mají ukončené terciární vzdělání, z 31 % nejméně na 40 %.*
- *Snížit o 25 % počet Evropanů, kteří žijí pod vnitrostátní hranicí chudoby, což vyvede z chudoby přes 20 milionů lidí. [29], [30]*

Došlo rovněž k redukci cílů EU ze tří na dva:

- *Cíl 1 – Investice pro růst a zaměstnanost;*
- *Cíl 2 – Evropská územní spolupráce.*

Národní strategický rozvojový rámec NSRR z předchozího období byl nahrazen novým základním zastřešujícím strategickým dokumentem s názvem „**Dohoda o partnerství**“, ve kterém bylo upřesněno základní nastavení čerpání ESI fondů a definovány hlavní strategické cíle pro celou ČR:

- *„Vytvoření kvalitního podnikatelského prostředí, které podpoří konkurenceschopnost ČR na evropském i globálním trhu, povede k zakládání nových podniků, zvýší inovační schopnost stávajících podniků a posílí atraktivitu ČR pro domácí a zahraniční investory.*
- *Zajištění inkluzivní společnosti vytvářející podmínky pro plnohodnotné uplatnění všech skupin obyvatelstva, zvýšení zaměstnanosti s důrazem na snížení počtu vyloučených skupin obyvatel a podpora kvalitních podmínek pro život obyvatel.“ [29], [31]*

V souladu s hlavními strategickými cíli byly na základě identifikovaných problémů definovány obecné hlavní priority pro ČR:

- *Účinné a efektivní služby zaměstnanosti, které přispějí ke zvýšení zaměstnanosti zejména ohrožených skupin.*
- *Kvalitní vzdělávací systém (celoživotní učení) produkující kvalifikovanou a adaptabilní pracovní sílu.*
- *Výzkumný a inovační systém založený na kvalitním výzkumu propojeném s aplikační sférou a směřujícím ke komerčně využitelným výsledkům.*

- *Podniky využívající výsledků VaV, konkurenceschopné na globálním trhu a přispívající k nízkouhlíkovému hospodářství.*
- ***Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.***
- *Transparentní a efektivní veřejná správa s nízkou mírou administrativní a regulační zátěže a účinně reagující na mimořádné události.*
- *Sociální systém začleňující sociálně vyloučené skupiny a působící preventivně proti chudobě.*
- *Ochrana životního prostředí a krajiny a přizpůsobení se změně klimatu. [31]*

„Dohoda o partnerství“ mezi EU a ČR byla Evropskou komisí schválena 26. srpna 2014, poslední aktualizovaná verze byla schválena Evropskou komisí dne 29. dubna 2019. V rámci dohody o partnerství byly vyspecifikovány jednotlivé operační programy a naznačena přibližná alokace zdrojů. Pro OPD II činí přidělená alokace 4 559 769 999 EUR, což představuje 18,8 % všech prostředků pro ČR v současném programovém období. [31]

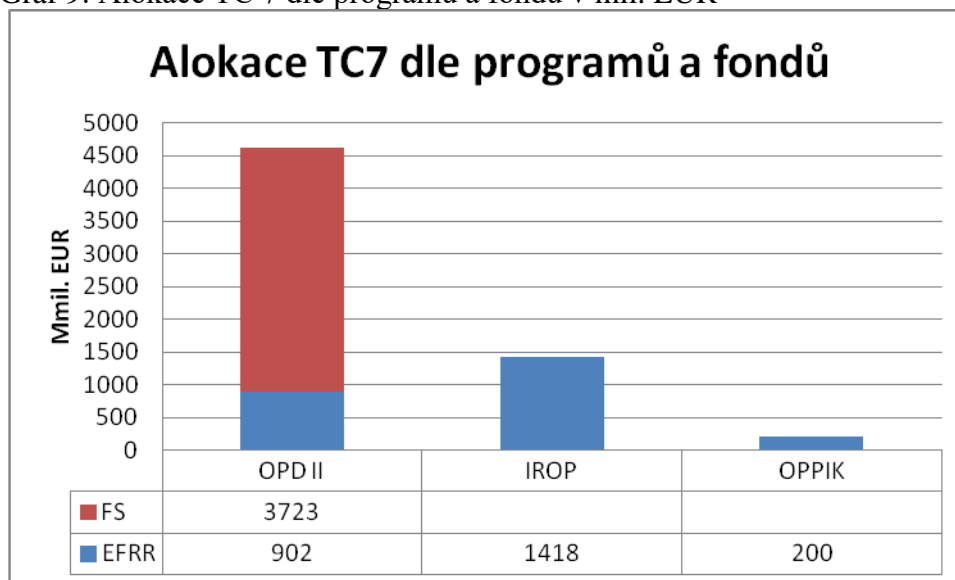
Strategický přístup se v rámci EU projevil rovněž definováním jedenácti tematických cílů (TC), na jejichž naplnění se mají ESI fondy zaměřovat:

- TC1: *„Posilování výzkumu, technologického rozvoje a inovací“;*
- TC2: *„Zlepšení přístupu k ICT, využití a kvality ICT“;*
- TC3: *„Zvyšování konkurenceschopnosti malých a středních podniků“;*
- TC4: *„Podpora posunu směrem k nízkouhlíkovému hospodářství ve všech odvětvích“;*
- TC5: *„Podpora přizpůsobení se změně klimatu, předcházení rizikům a jejich řízení“;*
- TC6: *„Zachování a ochrana životního prostředí a podpora účinného využívání zdrojů“;*
- TC7: *„Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“;*
- TC8: *„Podpora udržitelné a kvalitní zaměstnanosti a podpora mobility pracovních sil“;*
- TC9: *„Podpora sociálního začleňování a boj proti chudobě a diskriminaci“;*

- TC10: „Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání, včetně odborné přípravy pro získávání dovedností a do celoživotního učení“;
- TC11: „Zvyšování institucionální kapacity veřejných orgánů a zúčastněných subjektů a zlepšování účinnosti veřejné správy“. [31]

Jednotlivé operační programy musí svým zaměřením a náplní podle Dohody o partnerství a v souladu se strategií Evropa 2020 závazně přispívat k naplňování těchto tematických cílů. Z pohledu dopravy je nejdůležitějším tematickým cílem **TC 7 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách**. Na naplnění tohoto cíle se kromě OPD II (100 %) podílí svou částí i IROP (30,55 %) a OP PIK (4,61 %) přičemž celková alokace zdrojů činí 6 242 761 019 EUR. Rozdělení alokace k naplnění TC7 dle programu a fondů znázorňuje následující graf (Graf 9):

Graf 9: Alokace TC 7 dle programů a fondů v mil. EUR



Zdroj: Vlastní zpracování dle [29].

V návaznosti na zkušenosti z minulých programových období v souladu s novou Dopravní politikou a dalšími navazujícími strategickými dokumenty byly v oblasti dopravy v rámci TC7 identifikovány jednotlivé problémové oblasti (východiska) a z nich vyplývající potřeby rozvoje, na které navazuje podpora z ESI fondů realizací konkrétních operačních programů (není-li uvedeno v závorce jinak, jedná se o podporu v rámci OPD II) [29], [31]:

- Nedokončená páteřní dopravní síť tvořená TEN-T;

- *Výstavba a modernizace železničních tratí páteřní sítě včetně železničních uzlů s důrazem na TEN-T, zajištění interoperability a zavádění nových technologií (ERMTS);*
- *Investice do vnitrozemských vodních cest TEN-T;*
- *Výstavba a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy páteřní sítě s důrazem na TEN -T včetně zavádění ITS;*
- *Rozvoj infrastruktury pro využití alternativních paliv v automobilové dopravě;*
- **Nedostatečné napojení některých území na páteřní infrastrukturu;**
 - *Výstavba a modernizace železničních tratí celostátního významu mimo páteřní síť (mimo TEN-T);*
 - *Výstavba a modernizace dálnic, rychlostních silnic a dálnic I. třídy mimo páteřní síť (mimo TEN-T) včetně zavádění ITS;*
 - *Výstavba a modernizace vybraných (úseků) silnic II. tříd, zcela výjimečně silnic III. tříd, navazujících na TEN-T (IROP);*
- **Nedostatečně rozvinutá multimodalita;**
 - *Modernizace a výstavba terminálů multimodální dopravy na TEN-T;*
- **Nedostatečné infrastrukturní podmínky pro rozvoj měst a aglomerací;**
 - *Výstavba a modernizace infrastruktury drážních systémů a městské a příměstské dopravy;*
 - *Modernizace vozového parku veřejné hromadné dopravy;*
 - *Výstavba a modernizace přestupních terminálů osobní dopravy, zavedení ITS ve veřejné hromadné dopravě (IROP);*
 - *Modernizace vozového parku veřejné hromadné dopravy (IROP);*
 - *Zvyšování bezpečnosti dopravy (IROP);*
 - *Zavedení infrastruktury pro městskou nemotorovou (zejména cyklistickou) dopravu (IROP);*
- **Nedostatečná modernost a kapacita přenosové soustavy;**
 - *Posílení a modernizace přenosové soustavy (OP PIK).*

Na základě této identifikace potřeb byly pro každý TC dále definovány i hlavní výsledky, kterých má být zapojením ESI fondů dosaženo. Konkrétně zapojením prostředků

z EFRR mělo být v rámci TC7 dosaženo následujících pokroků ve smyslu pozitivního trendu [31]:

- Rozšířená a zkvalitněná infrastruktura mimo TEN-T a rozvoj udržitelné dopravy;
 - Rozvoj silniční dopravní sítě celostátního významu mimo TEN-T, včetně ITS,
 - Zvýšení dostupnosti center osídlení nižších řádů zlepšením jejich napojení na TEN-T (silniční síť krajského významu),
 - Rozvoj nízkouhlíkových integrovaných systémů hromadné dopravy jak na úrovni měst, tak aglomerací, jejímž základem je kolejová doprava, včetně modernizace vozového parku veřejné hromadné dopravy s důrazem na snížení produkce emisí a snížení energetické náročnosti, rozvoj dopravy v klidu a cyklo dopravy,
 - Zvýšení podílu využití alternativních energií v silniční hromadné dopravě,
 - Posílení energetické bezpečnosti energetické přenosové soustavy.

Obdobně mělo být zapojením FS dosaženo následujících pozitivních trendů:

- Rozšířená a zkvalitněná infrastruktura TEN-T a podpořitelny rozvoj udržitelné dopravy;
 - Rozvoj sítě TEN-T (železniční, silniční) a rozvoj ITS a infrastruktury pro využívání alternativních paliv v rámci silniční TEN-T a ve městech;
 - Rozvoj železniční sítě mimo TEN-T;
 - Vytvoření podmínek pro uplatnění multimodality v dopravě přednostně na síti TEN-T a zajištění interoperability české železnice přednostně na síti TEN-T, zvýšení bezpečnosti železničního provozu mimo síť TEN-T;
 - Rozvoj nízkouhlíkových integrovaných systémů hromadné dopravy jak na úrovni měst, tak aglomerací, jejímž základem je kolejová doprava, včetně modernizace vozového parku veřejné hromadné dopravy s důrazem na snížení produkce emisí a energetické náročnosti.

Operační program doprava v programovém období 2014–2020 byl jako nový strategický dokument schválen EK dne 11. 5. 2015. Národní východiska tvořila **Dopravní politika ČR pro období 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050** a zpřesňující dokumenty **Dopravní sektorová strategie** a **Dopravní sektorové strategie II. fáze**. Oproti předcházejícímu programovému období došlo k pozměnění struktury, integraci věcných prioritních os a redukci jejich počtu o polovinu. Realizovány jsou tři věcné prioritní osy (PO1, PO2, PO3) a jedna prioritní osa zaměřená na podporu vlastní realizace programu (PO4) [32]:

- PO1: „*Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu*“;
- PO2: „*Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu*“;
- PO3: „*Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T*“;
- PO4: „*Technická pomoc*“.

Jednotlivé prioritní osy jsou dále rozvedeny v odpovídajících specifických cílech (SC). Pro prioritní osu **PO1** se jedná o:

- SC 1.1: *Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy;*
- SC 1.2: *Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy;*
- SC 1.3: *Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy;*
- SC 1.4: *Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci;*
- SC 1.5: *Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku.*

Prioritní osa **PO2** je rozvedena do následujících specifických cílů:

- SC 2.1: *Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS;*
- SC 2.2: *Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti;*

- SC 2.3: *Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu.*

Prioritní osa **PO3** obsahuje jeden specifický cíl:

- SC 3.1: *Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T.*

Poslední prioritní osa **PO4** obsahuje rovněž jediný specifický cíl:

- SC 4.1: *Podpora zajištění implementace OP Doprava.*

Specifický cíl SC 1.2 byl aktualizací strategického dokumentu OPD II z roku 2017 pro nesplnění podmínek pro jeho implementaci zrušen. Analýza naplňování představených cílů v současném programovém období je předmětem následující kapitoly.

4.2 Analýza naplňování cílů OP Doprava II

V předchozí kapitole bylo představeno rozčlenění OPD II na prioritní a specifické cíle, které představují východiska, identifikované rozvojové potřeby a cíle. Naplňování těchto cílů, realizace jednotlivých projektů, představuje naplňování potřeb v oblasti dopravy v ČR. V obecné rovině se těchto cílů dotýká i následující analytická část ve smyslu identifikace a rekapitulace potřeb v oblasti dopravy v ČR včetně souladu s vnějšími východisky udávanými strategickými dokumenty EU. Upřesněna je také multimodální doprava a smysluplné zapojení jednotlivých druhů dopravy v rámci zajištění udržitelnosti v podmínkách České republiky. Neméně podstatná část je věnována průběhu aktuálního programového období po věcné i finanční stránce.

4.2.1 Analýza potřeb v oblasti dopravy (co ČR potřebuje a soulad OP Doprava s cíli EU v rámci SDP)

Poloha České republiky v samotném srdci Evropy evokuje příznivé předpoklady pro kvalitní dopravní dostupnost. Ve skutečnosti je tento zdánlivě příznivý potenciál limitován geografickými podmínkami. Hlavní přepravní trasy z Evropy do Ruska vedou polskými nížinami a ze západní Evropy na Balkánský poloostrov terénem podél Dunaje. Transzitní trasy procházející přes ČR jsou již nižšího významu. Kvalita dopravní infrastruktury

je jedním z faktorů, který přímo ovlivňuje konkurenceschopnost ČR. Důsledkem nedostatečného rozvoje dopravní infrastruktury by tak byly velmi negativní dopady na konkurenceschopnost ČR a vznik periferie uprostřed Evropy. [33]

Z hlediska soudržnosti regionů je rovněž třeba zajistit srovnatelnou kvalitu dopravní infrastruktury ve všech regionech. Nedostatky lze identifikovat v nedokončenosti mezinárodních tras na síti TEN-T, na trasách spojujících kraje s těmito nadřazenými sítěmi i v rámci napojení jednotlivých velkých měst na krajská centra. Dopravní politika ČR 2014–2020 s výhledem do roku 2050 (dále jen DP ČR 2020) například identifikuje 5 krajů (Jihočeský, Karlovarský a západní část Ústeckého, Liberecký, Plzeňský), které dosud nejsou dostatečně napojeny na nadřazenou síť silniční nebo železniční infrastruktury. [33]

Na TEN-T chybí alternativní propojení uzlů Praha a Ostrava (úsek D35 od Opatovic nad Labem po Mohelnici), které by odlehčilo přetížené D1. Dále není dokončen silniční okruh kolem Prahy, který by umožnil přesun především tranzitní dopravy z hlavního města. Letiště Václava Havla není propojeno kvalitní železniční sítí s centrem Prahy a dále regionální železniční dopravou s třemi největšími městy Středočeského kraje (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram). Vzhledem k tomu, že trh v letecké dopravě v ČR stále nelze označovat jako nasycený, je v rozvoji letecké dopravy významný potenciál, který je třeba podpořit vhodnou infrastrukturou. Na Moravě chybí kapacitně vyhovující páteřní železniční osa (Brno – Přerov) včetně realizace nového uzlu v Brně. Z hlediska využití vodní dopravy není spolehlivá splavnost Labsko-vltavské vodní cesty. [33]

Zásadní nedostatky spatřuje DP ČR 2020 také v některých krajích, především ve spojení některých významných sídelních útvarů mezi sebou nebo s centry. V Libereckém kraji to je propojení centra s významnými městy (Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Semily). Na Vysočině nejsou kvalitně propojena zejména centra Třebíč a Žďár nad Sázavou. Ve Zlínském kraji to jsou Valašské Meziříčí a Vsetín. Chybí dokončení vyhovujícího spojení Ostravy s Opavou a Krnovem a Ostravy s Jablunkovem, v případě železniční infrastruktury není dostatečná kapacita ve směru Ostrava – Kunčice – Frýdek Místek – Český Těšín. V Jihomoravském kraji Znojmo – Vyškov. [33]

Z uvedeného je zřejmá potřeba modernizovat stávající stav dopravní infrastruktury. Zajistit kvalitní dostupnost všech regionů tak, aby stav infrastruktury nevyvolával nežádoucí disparity mezi regiony a nebyl příčinou ekonomických ztrát.

Z hlediska udržitelnosti dopravy vzniká silná potřeba rozvíjet multimodální formy dopravy, zahrnující více dopravních módů, a podobně jako v mnoha jiných evropských státech rozvíjet systém veřejné logistiky. Podporovat vznik veřejných logistických center jako veřejnou službu státu cílenou především na malé a střední podniky, které mnohdy samy nemají možnost ucelený logistický systém vytvořit. Cílem by mělo být optimalizovat přepravní proces snížením podílu silniční dopravy a převedením na jiné šetrnější k životnímu prostředí, za současného zvýšení dostupnosti služeb širšímu spektru objednatelů. Je tedy třeba postupovat v souladu s principem komodality, využívat v přepravním řetězci více druhů doprav a logicky je uspořádat tak, aby byla využita jejich pozitiva a odstraněny negativní vlivy především na životní prostředí. Následující tabulka obsahuje stručnou SWOT analýzu jednotlivých druhů doprav (Tabulka 2), jejich pozitiva, negativa, příležitosti a hrozby: [33]

Tabulka 2: SWOT analýza druhů dopravy

SWOT analýza dopravy dle dopravního módu		
Silniční doprava	silné stránky	slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> - rychlost přepravy - mobilita - flexibilita - vysoká dostupnost cílů - vysoká spolehlivost - příjmy z mýta a dálničních kuponů 	<ul style="list-style-type: none"> - velké dopady na ŽP (hluk, prašnost, emise, fragmentace ekosystémů) - energetická náročnost provozu - nedokončená infrastruktura - podfinancovaná údržba a správa - zastaralé návrhové parametry silnic - bezpečnostní rizika (nehodovost) - stárnoucí vozový park
	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> - lepší využití ICT vedoucí k odstranění kongescí a snížení nehodovosti - kvalitní a pravidelná údržba vč. oprav - dobudování infrastruktury - rozvoj služeb dle potřeb uživatelů - využívání alternativních paliv a energií, zpoplatnění externalit - rozvoj kombinované dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatek finančních zdrojů na údržbu a rozvoj infrastruktury zvyšování cen paliv - zvyšování počtu kongescí a snižování spolehlivosti - veřejné vnímání o negativních dopadech na ŽP (i po splnění náročných normových požadavků) - regulace provozu

Železniční doprava	silné stránky	slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> - nižší negativní vliv na ŽP (v porovnání se silniční dopravou) - nízká nehodovost - pozitivní vývoj ve veřejné osobní dopravě - uplatnění v integrovaných systémech - růst výkonů kombinované dopravy - nízká náročnost na zábor území 	<ul style="list-style-type: none"> - špatná pružnost - hlučnost - zastaralost vozového parku - přístup k zákazníkovi - limitování kapacitou a traťovou rychlostí - nedostatečná atraktivnost služeb - fragmentace ekosystémů
	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> - vyšší využívání ekologičtějšího druhu dopravy - zvýšení přepravních proudů dálkové, příměstské i regionální osobní dopravy - zvýšení využití nákladní odpravy na větší vzdálenosti - zavádění kombinované dopravy - zavádění interoperability - zavádění rychlých spojení 	<ul style="list-style-type: none"> - konkurence flexibilnější silniční dopravy - nedostatek finančních zdrojů na údržbu, rozvoj a modernizaci infrastruktury včetně obnovy vozového parku. - neujasněná politická koncepce ohledně neefektivních regionálních tratí
Vodní doprava	silné stránky	slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> - šetrnost k ŽP, turistická atraktivita - vysoká kapacita dopravní cesty - efektivnost (při stabilních podmínkách) - z velké části dokončenost vodních tras na Labi a Vltavě 	<ul style="list-style-type: none"> - negativní vnímání částí veřejnosti - závislost na plavebních podmínkách - nízká rychlost - nedostatečná přístavní síť - omezená splavnost
	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> - zajištění spolehlivé splavnosti vodní cesty - širší využití pro nákladní přepravu - rozvoj rekreační plavby 	<ul style="list-style-type: none"> - omezení rozsahu investic vedoucí k zastavení rozvoje dopravní infrastruktury a lodního parku - nedokončení příprav staveb z důvodu negativního vnímání vlivu staveb na ŽP

Letecká doprava	silné stránky	slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> - rychlost přepravy - bezpečnost přepravy - komfort a kvalita služeb - kvalitní infrastruktura vč. vybavení - navázání podpůrných služby 	<ul style="list-style-type: none"> - energetická náročnost - negativní vlivy na ŽP - dostupnost letišť - časové ztráty při dopravě na a z letiště - nutnost bezpečnostních procedur - nedostatečné napojení Letiště Václava Havla
	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> - rozvoj infrastruktury (zvýšení kapacity stávajících, rozvoj nízkonákladových) - modernizace technologií - modernizace parku letadel - napojení Letiště Václava Havla návaznou železniční sítí 	<ul style="list-style-type: none"> - špatná ekonomická situace - zvýšená bezpečnostní rizika - růst cen a nedostatek paliv
Intermodální doprava	silné stránky	slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> - efektivita a ekonomie provozu - ekologicky šetrnější způsob přepravy - zlepšená dělba přepravní práce 	<ul style="list-style-type: none"> - vysoké náklady na stavbu terminálů a veřejných logistických center - nevyjasněná podpora z veřejných rozpočtů
	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> - rozvoj služeb ve veřejných logistických centrech - aktivní podpora státu při budování infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> - nezájem o služby - zaostávání realizace rozvojových projektů - nerovné podmínky při přístupu na trh

Zdroj: Vlastní zpracování dle [34], [35]

Vzhledem k dopadům na životní prostředí je příznivější alternativou oproti silniční dopravě využívání dopravy železniční. I když je z hlediska podílu přepravních výkonů k ostatním druhům dopravy nákladní železniční doprava v ČR srovnatelná se státy EU-15, má v našich podmínkách klesající trend využití, zatímco v EU mírně stoupá. Rozdíl je právě ve využívání a rozvoji multimodální dopravy. V absenci parametricky vyhovujících

terminálů multimodální dopravy a jejich napojení na logistická centra. Stávající poměrně hustá síť soukromých logistických center je totiž ve značné míře napojena pouze na silniční síť. Výstavba a rozvoj veřejných multimodálních terminálů představuje možnost, jak zajistit příznivé konkurenční prostředí s kladnými dopady na kvalitu a šíři služeb. [33]

Železniční nákladní doprava potřebuje pro své optimální využití zajištění dostatečně silných přepravních proudů, které nejsou limitovány traťovou rychlostí, kvalitou infrastruktury a kapacitou stávající dopravní cesty. Pro využití svého potenciálu v přepravě expresních zásilek do vzdálenosti cca 1000 km, je nutné vybudovat kvalitní vysokorychlostní tratě s přímým napojením na letiště s mezinárodním významem. V důsledku by tak mohla být uvolněna přepravní kapacita pro leteckou mezikontinentální přepravu. [33]

Silniční nákladní doprava je vhodná jako doplněk k železniční dopravě, zajišťující plošnou obsluhu konkrétního území, či při svozu a rozvozu zásilek. Takto může být silniční nákladní doprava vhodně začleněna do systému multimodální dopravy, přičemž jsou odpovídajícím způsobem snižovány dopady na životní prostředí. Také silniční infrastruktura má své limity především v nedokončené infrastruktuře. V kapacitně nevyhovujících místech se tvoří kongesce, které jsou jedním ze zdrojů emisí z dopravy. [33]

Vodní nákladní doprava v současnosti nemá výrazný podíl na přepravních výkonech, přitom obecně představuje kapacitně výhodnou a ekologičtější formu přepravy. Nízké využívání v ČR by mohlo vést k utlumování rozvoje dopravní infrastruktury vodních cest, a tím k celkové degradaci tohoto druhu dopravy v ČR. Přitom při zajištění stabilních plavebních podmínek může být také vodní doprava začleněna do pravidelných linek kombinované dopravy a příznivě ovlivňovat ceny v železniční a silniční dopravě vzhledem ke koncovému spotřebiteli. [33]

Jedním z důležitých úkolů veřejné správy na úrovni státu, krajů i obcí je také zajištění dopravní obslužnosti území. Stejně jako u železniční nákladní dopravy je ekologičnost a efektivnost osobní železniční dopravy determinována počtem přepravených osob. Při vyšších přepravních proudech je železniční osobní doprava ekologičtější i méně nákladná. Proto je její zjevný potenciál především na regionální úrovni a jako spojení významných center. Pro obsluhu malých obcí a měst s nízkým přepravním potenciálem je výhodnější autobusová doprava. Naopak ve velkých městech a v regionech s hustým

osídlením představuje železniční osobní doprava rozrůstající se segment s vysokým potenciálem zajistit nejrychlejší způsob spojení. Absenci napojení na kvalitní a kapacitně vyhovující železniční infrastrukturu je nutné nahrazovat autobusovou veřejnou dopravou na některých páteřních linkách příměstské, regionální i dálkové dopravy. Což v důsledku opět negativně ovlivňuje životní prostředí a udržitelnost dopravy jako celku. Užitečným prvkem pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti v rámci celkového systému může být vodní doprava. V místech velkých řek s širokými koryty a při nedostatku vyhovujících mostních objektů, může vodní doprava tvořit vhodnou alternativu významně zkracující cestovní dobu. V našich podmínkách se jedná převážně o dolní Labe a střední a dolní Vltavu. Vhodným příkladem je zahrnutí vodní dopravy do integrovaného dopravního systému MHD v Praze. [33]

Mezi silniční dopravu lze zařadit i individuální automobilovou dopravu (IAD). V hustě zalidněných oblastech představuje IAD problém, jelikož se jedná o způsob přepravy, který generuje značné externí náklady. Východiskem je začlenění IAD do multimodálního systému skrze terminály veřejné dopravy. Z hlediska kapacity je výhodné budovat systémy P+R a K+R v příměstských oblastech s dobrou dostupností železniční osobní dopravy, aby nedocházelo k saturaci dopravních proudů na vstupech do měst. Problém s IAD se výrazně projevuje již u měst velikostní kategorie 15–40 tis. obyvatel, u kterých nelze ekonomicky odůvodnit zavedení systému MHD s nepřetržitou obsluhou (max. v patnáctiminutových intervalech), ale docházka je již příliš časově náročná. [33]

Následující tabulka (Tabulka 3) obsahuje stručné shrnutí hlavních potřeb EU vycházejících z dopravních politik a strategických dokumentů v porovnání s nejdůležitějšími potřebami v ČR v jednotlivých oblastech dle druhu dopravy:

Tabulka 3: Shrnutí hlavních potřeb EU a ČR dle druhu dopravy

Shrnutí hlavních potřeb EU a ČR dle druhu dopravy		
	EU	ČR
Silniční doprava	<ul style="list-style-type: none"> - Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050 	<ul style="list-style-type: none"> - Pokračovat v přípravě všech úseků TEN-T v ČR a akcelarovat jejich realizaci - Zefektivnit dosavadní systém údržby dopravní infrastruktury, zajistit její zkvalitnění a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury - Postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu - Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty) - Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech - Pokračovat v přípravě a realizaci staveb pro zkvalitnění napojení průmyslových zón a oblastí rozvojových investic

Železniční doprava	<ul style="list-style-type: none"> - Do roku 2030 převedení 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50 % - Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050 - Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy - Dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050 - Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici - Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť 	<ul style="list-style-type: none"> - Dle finančních možností a připravenosti dokončovat modernizaci tranzitních koridorů - Pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů včetně propojení v železničních uzlech - Přípravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť - Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích - Podporovat rozvoj příhraničních projektů železniční dopravy tam, kde je předpoklad silných přepravních proudů - Zabezpečit rozvoj kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy - Pokračovat v přípravě železničního spojení Letiště Václava Havla
Vodní doprava	<ul style="list-style-type: none"> - Do roku 2030 převedení 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu a do roku 2050 více než 50 % - Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání; rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů, vytvoření multimodálních služeb 	<ul style="list-style-type: none"> - Řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu - Podpora nových projektů rozvoje sítě vodních cest

Letecká doprava	<ul style="list-style-type: none"> - Do roku 2030 převedení 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50 % a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety - Zavedení modernizované infrastruktury uspořádání letového provozu v Evropě do roku 2020 a dokončení společného evropského vzdušného prostoru 	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu - Efektivní využití letištní kapacity a vyšší propustnost letištní infrastruktury
Multimodální doprava	<ul style="list-style-type: none"> - do roku 2030 plné zprovoznění celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T. Součástí sítě jsou rovněž bimodální a trimodální terminály. 	<ul style="list-style-type: none"> - Hledat logistická řešení s cílem podpořit multimodalitu přeprav - podpora nových projektů z veřejných zdrojů v oblasti kombinované a multimodální dopravy a logistiky - zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům

Zdroj: Vlastní zpracování dle [33], [34]

Udržitelnost dopravy je nevyhnutelně spojena s ekologičností. Základní snahou všech koncepcí je převedení významného výkonu silniční přepravy na jiné druhy dopravy, čímž je dosahováno snížení emisní zátěže. Aktivně se také prosazuje obnova vozového parku a zavedení emisně méně náročných způsobů pohonu. Ekonomická náročnost nejběžnějších externalit z dopravy (náklady na kongesci, dopravní nehody, znečištění ovzduší, hluk a globální oteplování) je odhadována na 2,6 % HDP. Kongescím se dá aktivně předcházet. Největší důraz je v tomto smyslu kladen na zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS), které mají významný potenciál v oblasti diagnostiky, plánování omezení na dopravní infrastruktuře, k minimalizaci rizika vzniku

kongescí i v možnosti krizového řízení. Důležitou externalitou spojenou s kongescemi je počet usmrcených a těžce zraněných osob v silničním provozu. Pokud se má ČR v bezpečnosti provozu přiblížit průměru EU, je nutné snížit počet úmrtí o 60 % oproti roku 2009 a těžce zraněných o 40 % oproti roku 2009. [33]

Hlavní potřeby ČR v porovnání s EU v oblasti bezpečnosti, zavádění ITS a převedení silniční dopravy na ekologičtější formy dopravy jsou shrnuty v následující tabulce (Tabulka 4):

Tabulka 4: Porovnání hlavních potřeb EU a ČR dle přidružených cílů

Porovnání hlavních potřeb EU a ČR dle přidružených cílů		
Oblast	EU	ČR
Snížení vlivu na životní prostředí, převedením dopravy z konvenčně poháněné silniční dopravy	<ul style="list-style-type: none"> - Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě - Převedení silniční přepravy na jiné druhy dopravy - Snížení používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě - Zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ - Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Podpořit zlepšení stavu vozového parku v ČR s cílem dosáhnout v roce 2020 10 % podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě a snížení emisí z dopravy - Zajistit náhradou fosilních pohonných hmot obnovitelnými zdroji energie v dopravě snížení emisí CO₂ - Vytvořit podmínky pro rozvoj elektromobility

<p>Bezpečnost</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě 	<ul style="list-style-type: none"> - Urychlit výstavbu obchvatů obcí - V rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu. - Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy - Využití možností družicových systémů pro lokalizaci a upozornění řidičů - V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu
<p>Zavádění ITS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy - Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (GALILEO) - Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> - Zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti - Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy - Zajištění implementace globálních navigačních družicových systémů v dopravě, především evropského - Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice

Zdroj: Vlastní zpracování dle [34], [35]

4.2.2 Projektová aktivita

Celkem bylo v programovém období 2014–2020 do uvažovaného data uskutečněno 70 výzev. Nejvíce výzev (67,14 %) bylo uskutečněno v prioritní ose 1. Následuje prioritní osa 2 s 27,14 %, prioritní osa 3 (4,29 %) a prioritní osa 4 (1,43 %). První dvě prioritní osy, které svým zaměřením cílí na podporu investic na dopravní síti TEN-T v oblasti železniční a silniční dopravy tedy dohromady představují 94,29 % vyhlášených výzev. Obdobně je tomu v případě počtu podaných žádostí. Stav podaných žádostí vyjadřuje následující tabulka (Tabulka 5) [36]:

Tabulka 5: Projektová aktivita OPD II

Stav žádostí	PO1	PO2	PO3	PO4	Celkem
Celkový počet výzev	47	19	3	1	70
Celkový počet podaných žádostí	339	95	29	3	466
Celkový počet velkých projektů	5	2	0	0	7
Celkový počet fázovaných projektů	18	6	2	0	26
Počet vyřazených projektů	93	18	0	0	111
Počet žádostí s vdaným právním aktem - schválených žádostí	117	40	28	3	188
Počet žádostí s vdaným právním aktem - schválených žádostí- VP	3	2	0	0	5
Míra úspěšnosti podaných žádostí (počet právních aktů/počet žádostí)	34,51327	42,10526	96,55172	100	40,34335
Počet fyzicky ukončených projektů	57	14	12	0	83

Zdroj: Vlastní zpracování dle [36].

Z tabulky 5 je zřejmé, že celkem bylo za hodnocené období podáno 466 žádostí. Největšího počtu dosahuje PO1 (72,75 %), následuje PO2 (20,39 %), PO3 (6,22 %) a PO4 (0,64 %). Z celkového počtu bylo schváleno celkem 188 projektů o finančním objemu 90 963 mil. Kč, což představuje úspěšnost podaných žádostí v rámci celého programu 40,34 %. V operacích s právním aktem ke konci roku 2019 bylo zasmluvněno 82,49 % hlavní alokace. Fyzicky ukončeno bylo ke konci roku 2019 celkem 83 projektů.

V rámci PO1 „*Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu*“ bylo v hodnoceném období podáno celkem 339 žádostí o objemu 81 570 mil Kč (cca 145 %

hlavní alokace). Vyřazeno bylo z důvodu věcných nebo jiných připomínek celkem 93 žádostí (27,43 %). Vydaný právní akt o poskytnutí podpory mělo 117 žádostí o objemu 47 813 mil. Kč. Úspěšnost předkládaných projektů v rámci PO1 se tedy pohybovala na úrovni 34,51 %.

Investice do silniční infrastruktury na síti TEN-T představuje prioritou PO2 „*Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu*“. V rámci této priority bylo podáno celkem 95 žádostí o podporu o objemu 45 173 mil. Kč (148,83 % hlavní alokace), přičemž 18 (18,95 %) bylo vyřazeno. Podpořených žádostí s vydaným právním aktem bylo celkem 40 o objemu 30 784 mil. Kč, což představuje úspěšnost poddaných žádostí 42,1 %.

Výstavba a investice do nových komunikací nižších tříd ležících mimo TEN-T jsou podporovány v rámci prioritní osy PO3 „*Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T*“. V této prioritní ose bylo podáno celkem 29 žádostí a 28 z nich o objemu 11 015 mil Kč bylo schváleno, což představuje velmi vysokou míru úspěšnosti (96,55 %).

Prioritní osa PO4 „*Technická pomoc*“ čítá jedinou vyhlášenou výzvu na počátku programového období k zajištění propagace o činnosti programu, v rámci které byly schváleny všechny tři doposud navržené projekty o objemu 1 351 mil. Kč předložené již v roce 2016. Úspěšnost podaných žádostí je tedy 100 %.

Z hlediska úspěšnosti poddaných žádostí je nutné podotknout, že některé doposud neschválené projekty pouze čekají na vydání právního aktu, nebyly zamítnuty a mohou tedy ovlivňovat hodnoty v tabulce 5. Formálním hodnocením projde 98–100 % projektů. Úroveň pokroku je rovněž sledována příslušným indikátorem *80210 Míra úspěšnosti projektových žádostí*, který v roce 2019 vykazuje hodnotu plnění 71,2 % (cílová hodnota pro rok 2023 je stanovena na 92 %).

Hodnocené období rovněž obsahuje celkem 26 tzv. fázovaných projektů. Jedná se o projekty, které jsou financovány, a jejich realizace probíhá ve více programových obdobích. Z těchto fázovaných projektů je schváleno řídicím orgánem celkem 6 velkých projektů (hodnota podpory přesahuje 50 mil. EUR). Nejvíce fázovaných projektů (18) obsahuje PO1 (69,23 %), následuje PO2 s 6 projekty (23,08 %) a PO3 se 2 projekty (7,69 %). Ke konci roku 2019 bylo ve stavu fyzicky dokončených 25 fázovaných projektů. Evropskou komisí jsou prozatím kompletně schváleny 4 velké projekty. Jedná se o projekty „Rekonstrukce žst. Olomouc, fáze II“, „Modernizace trati Rokycany – Plzeň,

fáze II“, „I/11 Nebory – Oldřichovice – Bystřice, II. fáze“ a „Pořízení nových železničních jednotek do majetku Jihomoravského kraje“.

4.2.3 Analýza výstupů a výsledků, dopadů a efektivnosti (relevantní ukazatele)

Hodnocení reálných dopadů a efektivnosti v oblasti dopravní infrastruktury je poměrně složitý problém, jelikož výsledný efekt na dopravní síti může být patrný se značným zpožděním oproti samotné realizaci. Rovněž je třeba sledovat dlouhodobý vývoj dopravních proudů a zpětně určovat trendy tohoto vývoje. V současné době tedy lze sledovat dopady jednotlivých projektů z minulých programových období. Pro potřeby sledování úrovně dosaženého pokroku v čerpání a realizaci operačních programů v aktuálním programovém období, zjišťování rizik ve smyslu nedočerpání přidělené alokace a tím způsobené neefektivnosti vynaložených prostředků je nutné důsledně uplatňovat strategický přístup.

Rozvoj strategického přístupu znamenal zavedení relevantních ukazatelů, které mají sloužit pro hodnocení plnění stanovených cílů prioritních os a specifických cílů operačního programu, a pomocí kterých se vyjadřuje výkonnost a efektivnost čerpání finančních zdrojů z Evropské unie. Každý jednotlivý indikátor má stanovenou výchozí hodnotu a cílovou hodnotu, která představuje milník v roce 2023 v souladu s pravidlem $n+3$. [37]

K průběžnému vyhodnocení plnění OPD II sloužila hodnota indikátorů stanovená jako milník v roce 2018. Ve všech prioritních osách a na všech indikátorech, pro které byl stanoven milník v roce 2018 pro průběžné hodnocení, byla úroveň indikátoru splněna na více než 100 %. Nesplnění milníku hrozilo pouze v případě indikátoru 70201 – Délka rekonstruovaných tratí TEN-T – GSM-R/ETCS, kde došlo revizí programového dokumentu v roce 2018 ke snížení hodnoty tohoto milníku z 290 km na 167,4 km, čímž bylo zajištěno splnění hodnoty indikátoru na úrovni 132,6 % hodnoty milníku 2018. Jednalo se o výstupový indikátor, který sleduje délku železničních tratí, které jsou vybaveny kompatibilním systémem řízení železniční dopravy splňujícím technické specifikace dle směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 208/57/ES ze dne 17. června 2008 ve znění pozdějších předpisů a přispívají tak k zajištění plnění závazku interoperability. Původní cílová hodnota vycházela z odhadu připravenosti potencionálních projektů v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS. Při revizi programu OPD II v roce 2018 se tedy projevila nepřesnost původních odhadů. [36], [37], [38]

Celkem se plnění závazků OPD II v současnosti sleduje na 55 indikátorech, další dva indikátory byly vyřazeny v souvislosti s vyřazením specifického cíle SC1.2 z OPD II. V následující tabulce (Tabulka 6) jsou představeny vybrané základní ukazatele pro tři věcné prioritní osy:

Tabulka 6: Přehled plnění vybraných indikátorů

Prioritní osa	Kód indikátoru	Název indikátoru	Měrná jednotka	Dosažená hodnota	Závazky	Cílová hodnota (2023)	Procento plnění (2023)	Plnění v závazcích (2023)
PO1	70100 C/12	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	224,5	343,29	140	160,36	245,21
PO1	70201	Délka modernizovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS	km	493,71	761,32	930	53,09	81,86
PO2	72200 C/13	Celková délka nově postavených silnic	km	27,52	101,58	75	36,69	135,44
PO2	72300 C/14	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	54,77	88,66	68	80,54	130,38
PO3	72200 C/13	Celková délka nově postavených silnic	km	33,37	85,15	28	119,18	304,11
PO3	72302	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TEN-T	km	21,61	21,61	12	180,08	180,08

Zdroj: Vlastní zpracování dle [36], [38]

Vzhledem k velkému počtu indikátorů, bylo pro Tabulku 6 vybráno 6 indikátorů, které jsou průběžně sledovány v rámci čtvrtletních zpráv o implementaci dohody o partnerství v současném programovém období. Z vybraných indikátorů jsou 4 tzv. společné indikátory (Common indicators), které určila EK pro porovnání napříč členskými státy EU dle nařízení parlamentu a Rady č. 1300/2013 o Fondu soudržnosti. Indikátory prioritních os PO1, PO2 sledují dosaženou efektivnost z vynaložených prostředků z Fondu soudržnosti a indikátory v PO3 na prostředky z EFRR, které jsou zacíleny na méně rozvinuté regiony. [36]

Z uvedené tabulky (Tabulka 6) je zřejmá úroveň plnění výkonnostního rámce OPD II, kdy největšího pokroku je dosahováno na PO3 *Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T*, kde dosažené procento plnění cílové hodnoty stanovené pro rok 2023 indikátoru 72302 *Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TEN-T* je na úrovni 180,1 % a v závazcích příjemců dokonce na úrovni 245,21 %. V tomto indikátoru je sledována délka silnic I. třídy vystavěných v místech, kde doposud žádná komunikace nebyla, nebo upravených stávajících komunikací, kterým se úpravou zvýšila kapacita natolik, že mohla být komunikace přeřazena na vyšší klasifikační stupeň (zvýší se její dopravní význam).

Naopak nejnižší hodnota indikátoru je na PO2 *Silniční infrastruktura na síti TEN-T* a to u indikátoru 72200 *Celková délka nově postavených silnic*, kde je dosažená cílová hodnota pouze na úrovni 36,69 % cílové hodnoty. V závazcích příjemců podpory se ovšem dostáváme nad předpokládaný milník v roce 2023 s hodnotou představující 135,4 % cílové hodnoty.

Z uvedeného je patrné, že nejlepších výsledků z hlediska věcných cílů je dosahováno při podpoře výstavby v oblasti železniční infrastruktury a na silniční infrastruktuře mimo síť TEN-T. Zároveň tabulka ukazuje velkou výkonnostní rezervu na PO3, kdy v jednom z indikátorů je v závazcích příjemců predikce plnění na úrovni trojnásobku cílové hodnoty programu.

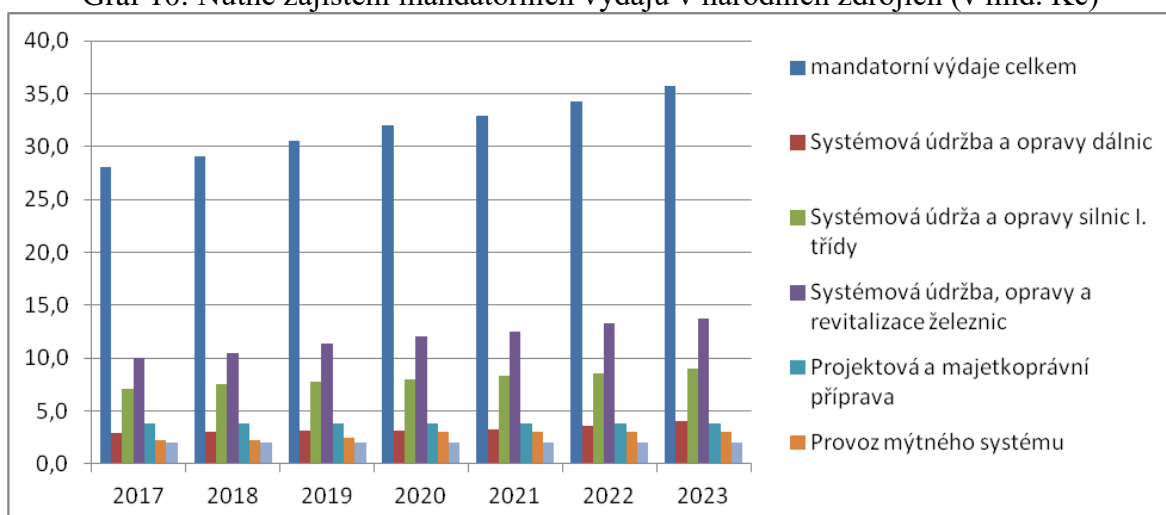
4.2.4 Finanční aspekty

Následující část práce se zaměřuje na finanční aspekty politiky soudržnosti v dopravě v aktuálním programovém období se zaměřením na zdroje financování z EU určených pro Českou republiku. Rozvoj dopravní infrastruktury a údržba stávající infrastruktury v ČR se dlouhodobě potýká s nestabilitou finančních rámců, která je dána především závazností schváleného státního rozpočtu v jednoletém období. Střednědobé a výhledové finanční rámce již nejsou závazné a je tedy velice obtížné predikovat budoucí vývoj. Často se tak stává, že jsou i významné stavby dopravní infrastruktury kofinancované z prostředků EU zahajovány i v případech, kdy není zajištěna jednoznačná jistota finančního pokrytí. Přitom sektor dopravy v rámci procesu internalizace externalit vytváří dostatek zdrojů k samofinancování. Příkladem může být kromě výkonového a časového zpoplatnění za využívání dopravní cesty (mýta) též výběr daně z minerálních olejů. Tato daň je více

než ze 70 % hrazena uživateli silniční dopravy, přičemž pouze 9,1 % celkové vybrané částky se vrací zpět do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který zajišťuje financování a kofinancování dopravní infrastruktury. Zbývající prostředky jsou přerozděleny k využití na jiné rozpočtové priority státu. V rámci stabilizace zdrojů pro financování rozvoje a údržby dopravní infrastruktury predikuje SFDI nutnost zajištění roční úrovně národních zdrojů ve výši 43 mld. Kč v cenách roku 2012, z nichž by 3,8 mld. Kč mělo být využíváno na majetkoprávní a projektovou přípravu staveb. V aktualizovaném dokumentu DSS II. fáze z roku 2017, který reaguje na rozšíření akcí financovaných ze SFDI a kde je započtena inflace, se pro zajištění plnění dopravních strategií uvažuje již s nezbytným zajištěním objemu národních zdrojů ve výši 86 mld. Kč/rok. [33], [34], [35]

K prevenci znehodnocení vložených investic do nové dopravní infrastruktury je rovněž nutné zajistit dostatek zdrojů na systémovou údržbu a opravy. Pro stabilizaci národních zdrojů by tedy bylo vhodné navýšit část zdrojů daně z minerálních olejů pro SFDI na 25 % nebo navázání částky investiční státní dotace na podporu rozvoje dopravní infrastruktury na výkon hospodářství, kdy DSS II pracuje s návrhem hodnoty 0,3 % HDP. V následujícím grafu (Graf 10) je znázorněna ideální představa stabilizovaných mandatorních výdajů na systémovou údržbu a opravy v ČR ve stálých cenách z roku 2016, který představuje jeden ze základních požadavků DSS po aktualizaci v roce 2017 pro současné programové období:

Graf 10: Nutné zajištění mandatorních výdajů v národních zdrojích (v mld. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [34], [35]

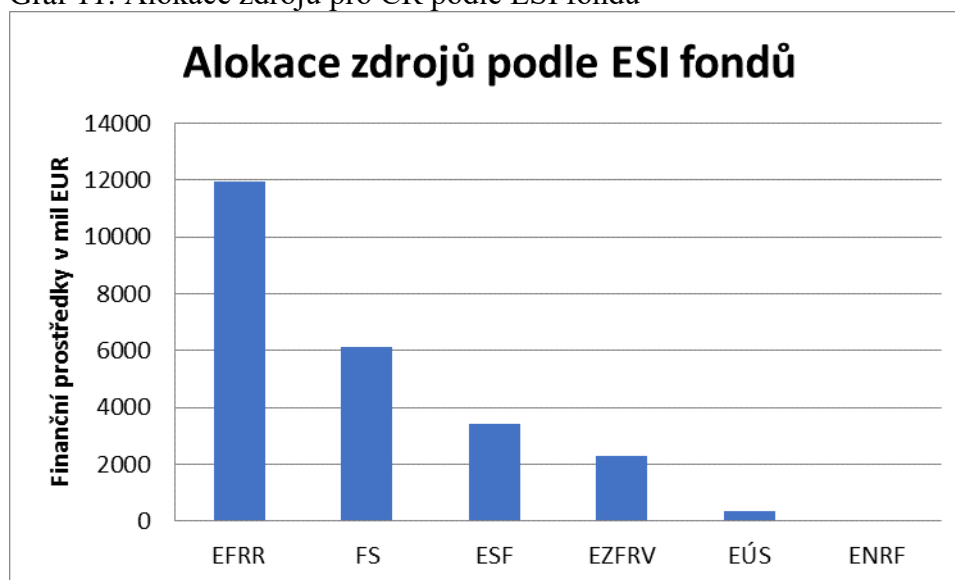
Velkým rizikem pro rozvoj dopravní infrastruktury je i politické vnímání konkrétních projektů při změně politické reprezentace a neochota pokračovat v rozpracovaných projektech. Přitom dopravní politiky jsou výsledkem dlouhodobého procesu určování nutných investičních priorit, které jsou nezávislé na politickém přesvědčení či ideologii. [33]

Za současné situace je pro ČR využití finančních zdrojů z EU pro udržitelný rozvoj dopravní infrastruktury, významné snižování vlivu dopravy na životní prostředí, udržitelnost dopravy obecně a rozvoj vnitřního trhu EU klíčové, neboť představuje relativně stabilní zdroj příjmů v rámci daného programového období. Objem finančních prostředků získaných z EU bude předmětem následující části práce.

4.2.4.1 Získané prostředky od EU v rámci politiky soudržnosti

Prostředky EU v rámci politiky soudržnosti jsou pro ČR alokovány v rámci dříve představených strukturální a investičních fondů (ESI fondů). V programovém období 2014–2020 bylo pro ČR alokováno z pěti finančních nástrojů celkem 24 204 689 227 EUR. Přehled zdrojů a jejich rozčlenění podle jednotlivých ESI fondů je znázorněn na následujícím grafu (Graf 11):

Graf 11: Alokace zdrojů pro ČR podle ESI fondů

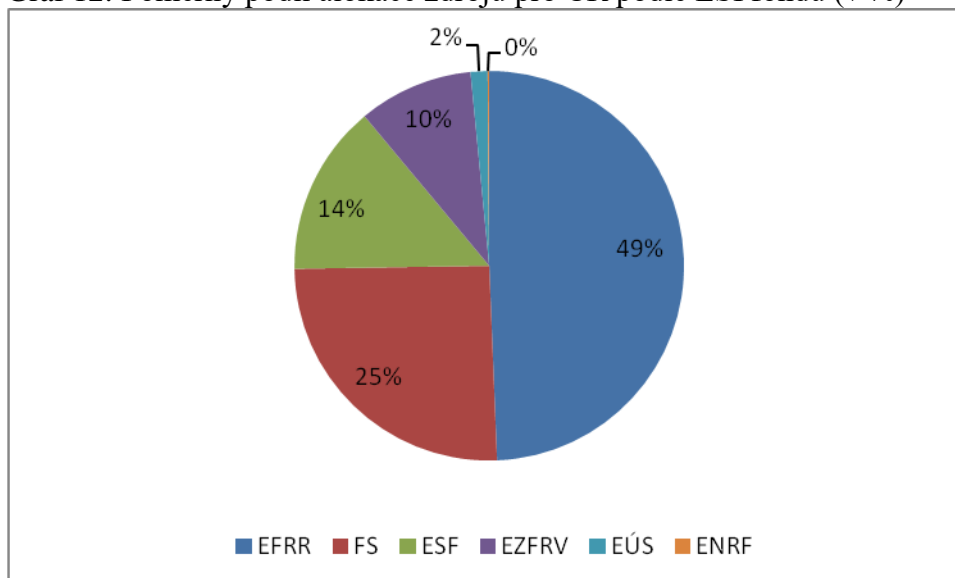


Zdroj: Vlastní zpracování dle [31]

Téměř polovinu všech alokovaných zdrojů pro ČR (49,4 %) představuje EFRR. Pokud se zaměříme pouze na hlavní finanční nástroje pro dopravní politiku, kterými jsou

FS a EFRR zjistíme, že celkem činí alokace na těchto dvou fondech téměř tři čtvrtiny (74,7 %) všech zdrojů určených pro ČR v současném programovém období. Poměrné zastoupení všech fondů je znázorněno na následujícím grafu (Graf 12):

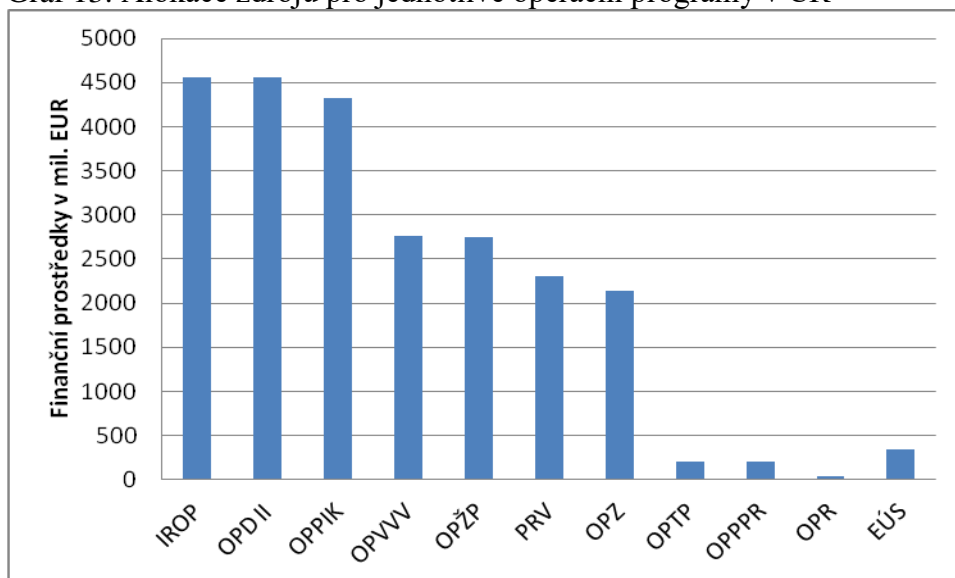
Graf 12: Poměrný podíl alokace zdrojů pro ČR podle ESI fondů (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [31]

Dohoda o partnerství rovněž obsahuje rozčlenění prostředků na jednotlivé operační programy (Graf 13), ze kterého je zřejmé, že OPD II je opět z hlediska přidělených prostředků jedním z nejvýznamnějších operačních programů v ČR:

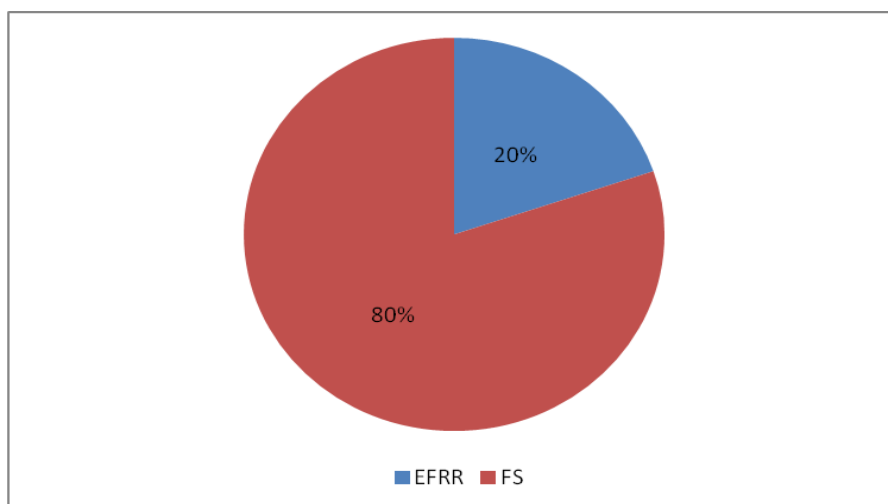
Graf 13: Alokace zdrojů pro jednotlivé operační programy v ČR



Zdroj: Vlastní zpracování dle [31]

Pro OPD II činí přidělená alokace 4 559 769 999 EUR, což představuje 18,8 % všech prostředků pro ČR v současném programovém období. Největší podíl přidělených prostředků získává OPD II z FS 3,657 mil. EUR a dále je doplněn prostředky z ERDF 0,902 mil. EUR. Poměrné zastoupení fondů v rámci OPD II je znázorněno na následujícím grafu (Graf 14):

Graf 14: Poměrné zastoupení ESI fondů v rámci OPD II



Zdroj: Vlastní zpracování dle [31], [32]

4.2.4.2 Čerpání podle věcného obsahu (prioritních os)

Operační program doprava je v programovém období 2014–2020 rozčleněn na 3 věcné prioritní osy (PO1, PO2, PO3) a jednu prioritní osu zaměřenou na technickou pomoc (PO4). V rámci tematického cíle TC7 „Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“, je v OPD II odůvodněna podpora ze čtyř evropských investičních priorit:

7i - *Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T).*

7ii - *Rozvoj a zlepšování nízkouhlikových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou, regionální a místní mobilitu.*

7iii - *Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku.*

7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciálních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů. [32]

Investiční priorita 7i je naplňována investicemi v prioritní ose PO2. Obdobně investiční priorita 7iii je naplňována investicemi v prioritní ose PO1 a 7b v prioritní ose PO3. Zbývající evropská investiční priorita 7ii je naplňována ze dvou prioritních os OPD II (PO1 a PO2).

Následující tabulka (Tabulka 7) obsahuje alokaci prostředků na jednotlivé prioritní osy. U každé prioritní osy jsou uvedeny prostředky z Evropské unie, fond, ze kterého je čerpáno, příspěvek České republiky a celková alokace zdrojů v EUR, která rovněž představuje cílovou hodnotu finančních výsledkových indikátorů (milníků) stanovených pro rok 2023 u všech třech věcných prioritních os:

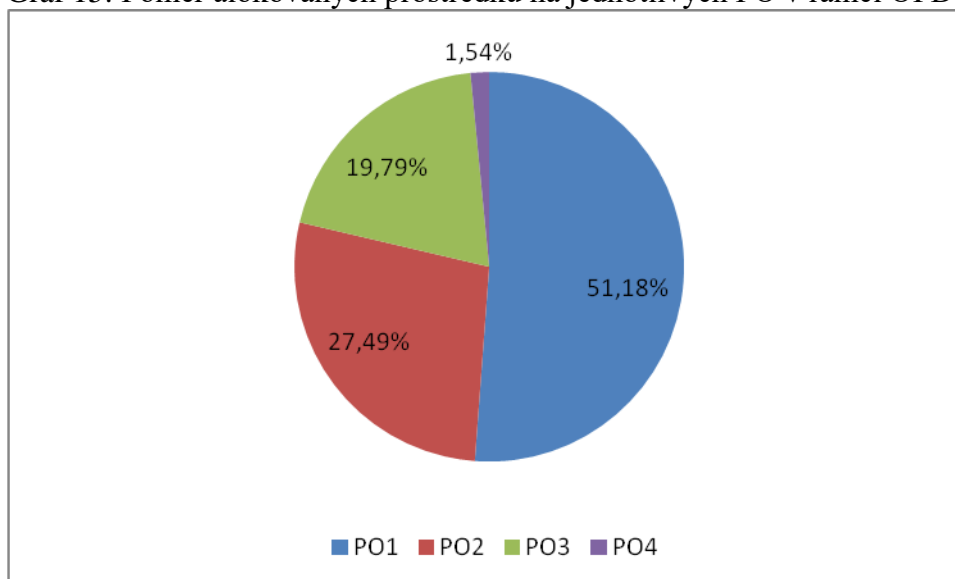
Tabulka 7: Rozdělení celkové alokace OPD II dle prioritních os

Prioritní osa	Prostředky EU v EUR	Příspěvek ČR v EUR	Celková alokace zdrojů v EUR	Fond
PO1	2 333 727 876	411 834 332	2 745 562 208	FS
PO2	1 253 288 442	221 168 549	1 474 456 991	FS
PO3	902 317 139	159 232 437	1 061 549 576	EFRR
PO4	70 436 542	12 429 978	82 866 520	FS
Celkem FS	3 657 452 860	645 432 859	4 302 885 719	
Celkem EFRR	902 317 139	159 232 437	1 061 549 576	
Celkem OPD II	4 559 769 999	804 665 296	5 364 435 295	

Zdroj: Vlastní zpracování dle [37], [38]

Z uvedené tabulky (Tabulka 7) je zřejmé rozdělení finanční podpory do jednotlivých oblastí. Nejvíce zdrojů je soustředěno na PO1 (51,18 %), následuje PO2 s 27,49 %, PO3 s 19,79 % a PO4 s 1,6 %. První dvě prioritní osy, ze kterých je financován rozvoj dopravních sítí TEN-T představují tedy 77,67 % celkové alokace finančních zdrojů. Národní příspěvek představuje přibližně 15 %, z čehož vyplývá, že Evropská unie se podílí přibližně 85 % na plnění prioritních cílů OPD II. Rozdělení prostředků na jednotlivé prioritní osy jsou rovněž přehledně znázorněny na následujícím grafu (Graf 15):

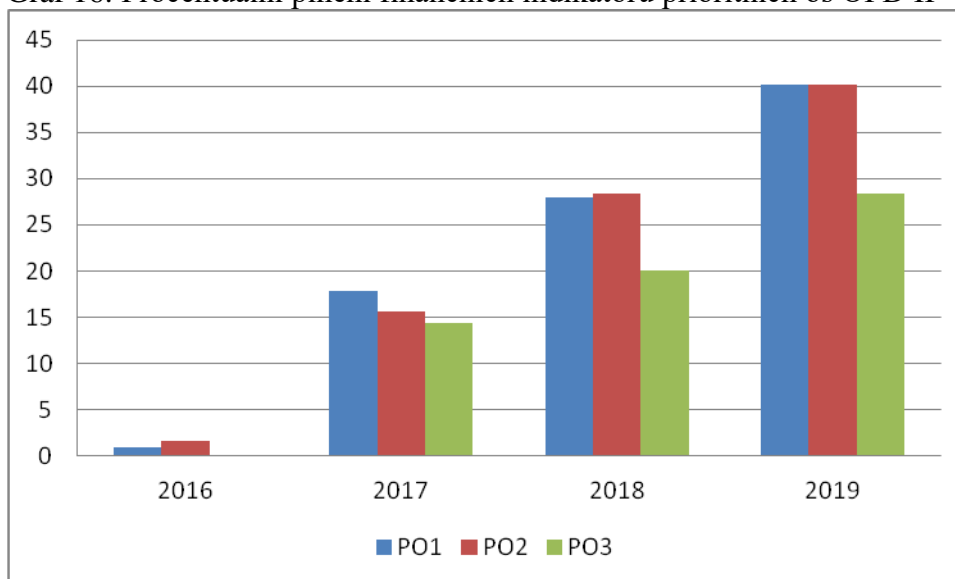
Graf 15: Poměr alokovaných prostředků na jednotlivých PO v rámci OPD II



Zdroj: Vlastní zpracování dle [37], [38]

V Tabulce 7 je uvedena celková hodnota alokace na konci programového období respektive po započtení pravidla n+3 v roce 2023, která představuje cílové hodnoty finančních indikátorů *FIN_MT Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky* pro jednotlivé věcné prioritní osy. V následujícím grafu (Graf 16) je znázorněno procentuální plnění těchto indikátorů po jednotlivých letech, zobrazeny jsou hodnoty od roku 2016, jelikož k prvním změnám došlo ve třetím kvartálu tohoto roku:

Graf 16: Procentuální plnění finančních indikátorů prioritních os OPD II



Zdroj: Vlastní zpracování dle [37], [38]

Je zřejmé, že z hlediska plnění tohoto indikátoru je PO1 a PO2 ke konci roku 2019 na srovnatelné úrovni čítající cca 40 % cílové hodnoty. Hodnota indikátoru pro PO3 je na úrovni 28,35 % certifikovaných prostředků EU celkové hlavní alokace.

V následující tabulce (Tabulka 8) je rozebrán stav čerpání v mil. Kč. Jedná se o rozdělení hlavní alokace finančních prostředků na jednotlivé prioritní osy a úroveň čerpání těchto prostředků ke konci roku 2019 rozdělených dle jednotlivých kategorií podle finančního stavu žádosti:

Tabulka 8: Plnění výkonnostního rámce OPD II v mil. Kč

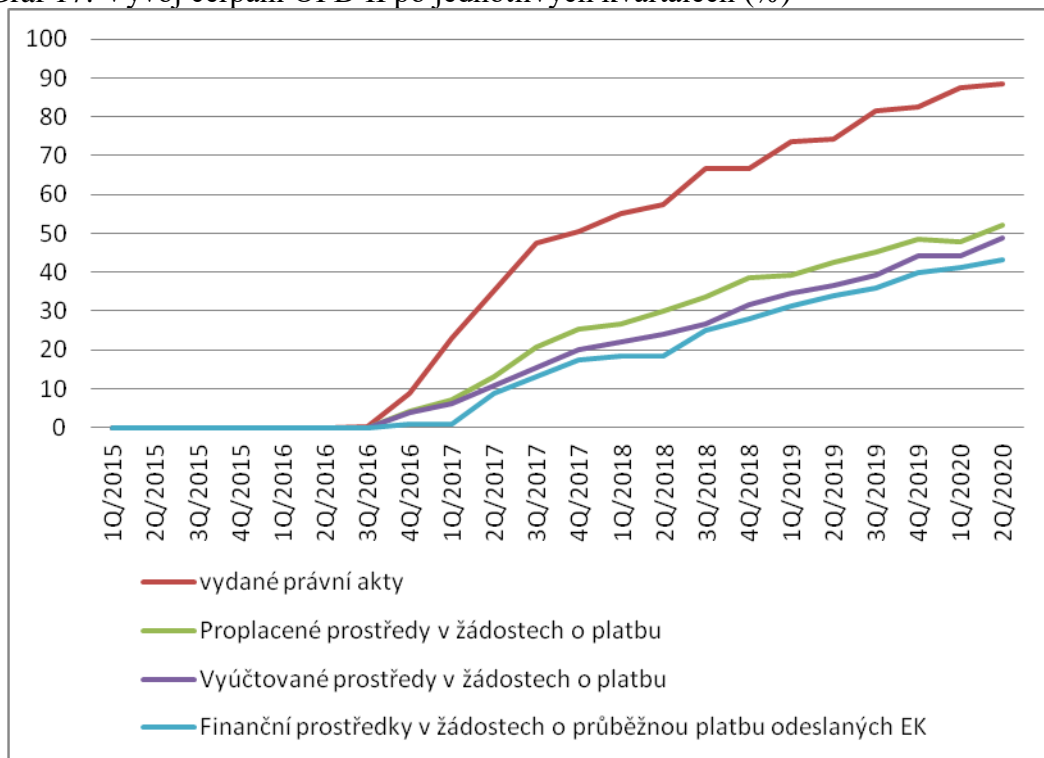
Prioritní osa	celková hlavní alokace	Operace s právním aktem	Proplacené	Vyúčtované	Autorizované
PO1	56 266	47 813	28 501	26 328	26 102
PO2	30 353	30 784	16 646	14 892	13 978
PO3	21 842	1 1015	8 110	7 251	7 190
PO4	1 804	1 351	354	373	354
Celkem	110 265	90 963	53 611	48 844	47 624

Zdroj: Vlastní zpracování dle [38]

Z Tabulky 8 je zřejmé, že celková hlavní alokace pro období do konce roku 2019 představuje 110 265 mil. Kč. Neobsahuje výkonnostní rezervu, která byla splněním milníku v roce 2018 připočtena v následujícím období a čítá 7,2 mld. Kč. Projekty s vydaným právním aktem, tedy ty, kterým bylo potvrzeno financování, mají objem finančních prostředků ve výši 90 963 mil Kč, což představuje 82,62 % celkové hlavní alokace. Vyúčtovány byly prostředky nepřesahující 50 % hlavní alokace. Nejvíce pokročilý z hlediska čerpání se jeví PO2, kde projekty s právním aktem již převyšují celkovou hlavní alokaci o cca 1,5 %. Nejmenší úroveň čerpání zaznamenává PO4 s 19,62 % přidělené hlavní alokace dané prioritní osy.

Pro lepší představu o průběhu čerpání je v následujícím grafu (Graf 17) vyjádřen vývoj čerpání po jednotlivých kvartálech. V současnosti je ve vydaných právních aktech (2Q/2020) 88,54 % celkové přidělené alokace a platebním certifikačním orgánem jsou certifikovány prostředky ve výši 56 438 mil. Kč, které představují 43,3 % celkové alokace.

Graf 17: Vývoj čerpání OPD II po jednotlivých kvartálech (%)



Zdroj: Vlastní zpracování dle [39]

Operační program doprava v současném programovém období není z hlediska stavu čerpání považován za rizikový a nemělo by tedy hrozit nedočerpání finančních prostředků, které jsou pro dané období alokovány z fondů EU.

5 Závěr

Tato práce nejprve identifikovala dopravu jako jednu z klíčových oblastí pro zajištění konkurenceschopnosti a trvale udržitelného rozvoje všech států Evropské unie. Popsala v historické dimenzi snahu o vybudování jednotného vnitřního trhu, který stále nebyl dokončen a přiblížila společný vývoj dopravní a strukturální politiky vč. politiky soudržnosti. Od počátečního prosazování vlastních národních zájmů ke spolupráci vedoucí k hlubší integraci a odstraňování disparit méně pokročilých regionů.

Stěžejní k dosažení cílů v oblasti dopravy je dobudování transevropských dopravních sítí TEN-T. Přes dosavadní snahu je v EU dobudováno 87,2 % vodních tras, 72,9 % silniční sítě a 51,5 % železničních tratí (bez zapojení VRT). Pro odstraňování disparit v rámci jednotlivých regionů je ovšem třeba i dostatečná propojenost regionálních sítí s TEN-T a vyvážená údržba stávajících sítí tak, aby nedocházelo ke znehodnocování vložených prostředků.

Česká republika je z hlediska alokovaných finančních prostředků ze dvou klíčových nástrojů pro dopravní infrastrukturu (EFRR a FS) třetím největším příjemcem hned po Polsku a Rumunsku. V aktuálním programovém období 2014–2020 tyto dva fondy představují téměř tři čtvrtiny všech zdrojů, které má ČR k dispozici z Evropských strukturálních a investičních fondů. Operační program Doprava, který těchto zdrojů užívá je stabilně jedním z největších operačních programů v ČR představující přibližně jednu pětinu přidělené alokace. Analýzou OPD se konkrétněji zabývala druhá část práce.

Cíle OPD v jednotlivých programových obdobích v ČR jsou od počátku velmi podobné a ve vzájemné shodě s cíli EU. Postupně se rozvíjela a měnila struktura a podrobnost propracování vč. identifikace konkrétních rozvojových opatření (projektů). Velmi kladně lze hodnotit uplatňování strategického přístupu, který znamenal posun v konkretizaci a identifikaci potřeb, především vznik Dopravních sektorových strategií, které jako strategický a koncepční dokument budou jistě využívány i v dalších programových obdobích.

Současný stav dopravní infrastruktury v České republice ve všech dopravních módech vybízí k urputnější aktivitě v oblasti dobudování dopravní sítě TEN-T, jejíž hlavní síť by měla být dobudována do roku 2030 a zbývající část tzv. globální síť do roku 2050. Jedná se o stěžejní závazek v oblasti dopravy a dopravní politiky České republiky vůči EU

a ČR má tak v této oblasti zásadní nedostatek. Na dokončení hlavní sítě TEN-T tedy zbývá necelých deset let.

Na představených datech je ilustrován fakt, že v České republice se stále nedaří dostatečně rychle budovat především silniční síť TEN-T, která je hotova z 55 % a skládá se z mezinárodně významných dálničních tahů. Tento problém má v podmínkách ČR i svou historickou dimenzi. Zatímco stavba první komunikace moderního „dálničního typu“ v Evropě byla zahájena v Itálii v roce 1923 a např. zprovoznění první dálnice v Německu se uskutečnilo v roce 1932, v ČR budování dálnic nabírá zpoždění nejprve s druhou světovou válkou a později s přesunem výrobních kapacit na jiné priority komunistického režimu. Ke zprovoznění prvního úseku D1 mezi Prahou a Mirošovicemi na českém území tak dochází až v roce 1971. Dalším faktorem, který historicky ovlivnil rychlost výstavby, bylo i rozdělení republiky na dva samostatné státy, kterým došlo k dalšímu přehodnocování priorit a tedy opoždění realizačních fází projektů. [40] Důležitým dlouhodobým problémem je rovněž stabilita financování. Vstup do EU tak představoval pro ČR z hlediska zajištění dostatečné úrovně finančního krytí pro páteří dopravní infrastrukturu významnou příležitost. Prioritním záměrem ČR tak je bezproblémový průběh a kompletní vyčerpání všech dostupných zdrojů pro financování rozvoje dopravní infrastruktury alokovaných z nástrojů EU v rámci dopravní politiky a politiky soudržnosti.

Z hlediska silniční dopravní infrastruktury je tedy třeba dobudovat hlavní síť TEN-T a napojení přidružené dopravní sítě tak, aby důležitá regionální centra měla lepší návaznost na síť TEN-T, a aby nevznikaly disparity u regionů, které přímé napojení zatím nemají. Jedná se především o jižní a severovýchodní části země, a nedokončené úseky dálnic. Dobudování D35 je důležité i z hlediska převedení části dopravní zátěže z přetížené D1. Z hlediska dálniční sítě rovněž chybí dobudování silničního okruhu kolem Prahy, které by ulevilo hlavnímu městu. Pro rozvoj hlavního města je rovněž důležité železniční napojení Letiště Václava Havla. [41]

Zdánlivě významného pokroku se z hlediska délky dálnic podařilo dosáhnout pomocí restrukturalizace dělení silnic podle dopravního významu. V roce 2016 byly změnou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích přeřazeny pod kategorii dálnice některé komunikace dříve označované jako „rychlostí“, které však byly budovány v parametrech odpovídající dopravnímu významu dálnic. Typickým příkladem takové komunikace je dnešní D35 (dříve R35) ani ta ale není dobudována ve své kompletní uvažované délce.

Jednalo se ovšem pouze o administrativní změnu. Reálná výstavba dálnic je v podmínkách ČR nadále problematická, zdoluhavá a kritizovaná, čímž je ohrožováno plnění stanovených cílů a čerpání prostředků z EU.

Z hlediska věcných cílů je dosahováno značného pokroku při budování silniční sítě mimo TEN-T. Je to vyvoláno silnou potřebou budování obchvatů, které převádějí tranzitní dopravu z center měst a odstraňují dopravně problematické a nebezpečné úseky na komunikacích s nižším „regionálním“ významem. Bez těchto staveb by mohlo docházet k znehodnocování investic vložených do TEN-T, protože by neexistovalo kvalitativně adekvátní a kapacitně vyhovující napojení. Rovněž se jedná o důsledek podfinancování údržby stávající dopravní infrastruktury.

Paradoxně nejvíce dokončená z hlediska délky sítě TEN-T je v ČR vodní cesta, která je hotova z 87,2 %, což zároveň odpovídá stavu dokončení TEN-T v tomto dopravním módu v celé EU. I když má vodní doprava v ČR minimální podíl na celkovém přepravním výkonu a specifický cíl SC 1.2, který měl řešit podporu vnitrostátní vodní přepravy, byl z OPD II vyškrtnut, vzbuzuje velkou pozornost především projekt Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). V současnosti však tento projekt součástí TEN-T není. Dopravní politika ČR pro současné programové období předpokládala pouze vyhodnocení studie proveditelnosti, která byla v nedávné době předložena vládě a EK tlačila na zainteresované státy, aby vyslovili jednoznačné stanovisko v rámci projektů příhraniční spolupráce. Vzhledem k prezentovanému aktuálnímu stavu dopravních tras TEN-T v ČR se ovšem jedná o projekt, který by ČR výrazně finančně zatížil.

Z hlediska udržitelnosti dopravy je nutné častější využívání těch druhů dopravy, které méně zatěžují životní prostředí. EU tedy stanovila cíle pro přesun části přepravního výkonu k roku 2030. Největší potenciál v ČR má v této oblasti železnice. Zároveň se jedná o oblast, kde se rovněž daří naplňovat strategické cíle příslušných dokumentů. ČR má v porovnání s EU dostatečnou hustou železniční síť (TEN-T je dokončena ze dvou třetin), problémem v železniční dopravě je především zastaralost zabezpečovacích technologií, v porovnání s EU nízká přepravní rychlost, celková absence VRT umožňující rychlou dálkovou dopravu a nepříznivý klesající trend využívání železniční dopravy s porovnáním se silniční dopravou. Tento trend je třeba změnit například budováním nových veřejných přepravních terminálů, či důslednější podporou multimodální (kombinované) dopravy. Pro udržitelnost silniční dopravní infrastruktury musí být pozornost věnována také

implementaci ITS, jejichž využití je v ČR zatím v počátcích a představuje zahrnutí dopravně telematických přístrojů a informačních platforem pro řidiče. V budoucnu ale mohou přinášet příležitost pro zcela nový způsob využívání dopravních sítí představující významný posun k autonomnímu způsobu řízení (bez zapojení člověka), informačních systémů, které přímo komunikují s vozidlem.

Operační program Doprava v programovém období 2014–2020 není z hlediska čerpání prostředků EU považován za rizikový a nemělo by tedy dojít k jeho nedočerpání. Samotným vyčerpáním přidělených prostředků ze strukturálních fondů ale nedochází k uspokojování všech potřeb. Výzvou pro ČR v novém programovém období bude především dokončení páteřních tahů TEN-T v silniční dopravě.

6 Seznam použitých zdrojů

- [1] BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, *Doprava a společnost, Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*, 1. vydání. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum 2009, ISBN 978-80-246-1610
- [2] ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, ISBN 978-80-247-2156-9
- [3] EUROPEAN COMMISSION. Directorate-General for Mobility and Transport. *Transport in the European Union – current trends and issues in figures* [online]. European Commission, 2019 [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>>
- [4] FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU. Historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, ISBN 978-80-7179-939-9
- [5] BOHÁČKOVÁ, I., HRABÁNKOVÁ, M. *Strukturální politika Evropské unie.*, 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, ISBN 978-80-7400-111-6
- [6] FIALA, P., PITROVÁ, M. *Evropská unie*. 2. vydání Praha: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, ISBN 978-80-7325-180-2
- [7] EUROSKOP.CZ. *Regionální politika* [online]. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.euroskop.cz/8948/sekce/regionalni-politika/>>
- [8] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, *Úřední věstník EU*, L 348/1 [on-line]. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0002.01/DOC_1>
- [9] EUROSKOP.CZ. *Dopravní politika* [online]. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.euroskop.cz/8949/sekce/doprava/>>
- [10] EUROPEAN COMMISSION. Directorate-General for Mobility and Transport. *EU transport in figures, Statistical pocketbook* [online]. European Commission, 2019 [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>>
- [11] EUROPEAN COMMISSION. Directorate-General for Mobility and Transport. *Transport in the European Union – current trends and issues in figures* [online]. European Commission, 2018 [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>>
- [12] EUROPEAN COMMISSION. *Statistical pocketbook 2019 | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, 2019. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en>

- [13] EUROPEAN COMMISSION. *Completion of TEN-T Road Core Network | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, 2019. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en>
- [14] EUROPEAN COMMISSION. *Completion of TEN-T Conventional Rail Core Network | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-rail-conventional_en>
- [15] EUROPEAN COMMISSION. *Completion of TEN-T High Speed Rail Core Network | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-rail-hs_en>
- [16] EUROPEAN COMMISSION. *Completion of TEN-T Inland Waterways Core Network | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-inland-waterways_en>
- [17] SCHWAB, K., 2019. *The Global Competitiveness Report 2019 [Insight Report, online]*. WEF, Geneva [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf>
- [18] EVROPSKÁ KOMISE, *Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Brusel 2011 [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru---vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>>
- [19] EUR-Lex - 52018PC0438 - EN - EUR-Lex. *EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language* [online]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52018PC0438>>
- [20] EUROPEAN COMMISSION. *Connecting Europe Facility | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, 2019. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/cef_en>
- [21] EUROPEAN COMMISSION. *Infrastructure and Investment | Mobility and Transport*. [online]. European Commission, 2019. [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en>
- [22] EUROPEAN COMMISSION. *Open Data Portal for the European Structural Investment Funds - European Commission | Data | European Structural and*

- Investment Funds*. [online]. European Commission, [cit. 3. 2. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7#>>
- [23] MINISTERSTVO DOPRAVY. *OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA NA LÉTA 2007-2013* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<http://opd1.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=1132>>
- [24] ČESKÁ REPUBLIKA, MINISTERSTVO DOPRAVY, MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ. *Operační program infrastruktura* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW <<http://opd1.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=57>>
- [25] COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *White Paper – European transport policy for 2010 – time to decide* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf>
- [26] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 až 2013* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf>
- [27] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *NÁRODNÍ STRATEGICKÝ ROZVOJOVÝ RÁMEC ČR 2007-2013* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://www.kraj-lbc.cz/public/orlk/nsrr_3navrh2_1af96ba06c.pdf>
- [28] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Operační program Doprava – základní informace* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<http://opd1.opd.cz/cz/Zakladni-informace>>
- [29] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Evropské strukturální a investiční fondy 2014 – 2020 v kostce, 2015* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://www.mmr.cz/getmedia/dda4e489-df77-4be3-b09d-bb9fec5b6323/ESI_fondy_v_kostce_ISBN-web.pdf>
- [30] EVROPSKÁ KOMISE. *SDĚLENÍ KOMISE EVROPA 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění*, KOM(2010) 2020 v konečném znění [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC2020&from=CS>>
- [31] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *DOHODA O PARTNERSTVÍ PRO PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 201-2020, 5. ve znění 5. revize schválené Evropskou komisí dne 29. dubna 2019* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <[https://dotaceu.cz/getmedia/3e0f0610-a55a-494d-883d-fd80afe90674/Dohoda-o-partnerstvi-\(5-revize,-duben-2019\).pdf.aspx?ext=.pdf](https://dotaceu.cz/getmedia/3e0f0610-a55a-494d-883d-fd80afe90674/Dohoda-o-partnerstvi-(5-revize,-duben-2019).pdf.aspx?ext=.pdf)>
- [32] MINISTERSTVO DOPRAVY. *OPERAČNÍ PROGRAM V RÁMCI CÍLE „INVESTICE PRO RŮST A ZAMĚSTNANOST Operační program doprava, revize 20. 6. 2018* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW:

- <<https://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?ucode=8c45f776-7711-4c45-9d17-182bfe210c1b>>
- [33] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014—2020.pdf.aspx>>
- [34] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní sektorová strategie. Aktualizace 2017* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://www.dopravnistrategie.cz/images/projekt/ke-stazeni/Aktualizace2017/III_DSS-Aktualizace2017_Materil_PoZZ.pdf>
- [35] ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní sektorová strategie, II. fáze.* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://www.dopravnistrategie.cz/images/projekt/ke-stazeni/DSS2_SouhrnyDokument.pdf>
- [36] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Výroční zpráva o provádění pro cíl Investice pro růst a zaměstnanost.* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?ucode=1a648325-c80d-41ae-b4d2-e1738b84577b>>
- [37] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Příručka INDIKÁTORY pro monitoring a hodnocení Operačního programu doprava.* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?ucode=d5c1e67a-486b-43cf-a5fc-cece2083bfbb>>
- [38] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Čtvrtletní zpráva o implementaci ESI fondů v České republice v programovém období 2014-2020* [online]. [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <https://dotaceeu.cz/getmedia/de996ce1-19f4-4b30-8f5a-d0376713121e/Ctvrtletni-zprava-o-implementaci-DoP-2014-2020_el-verze_7.pdf.aspx?ext=.pdf>
- [39] DOTACEEU.CZ. *DotaceEU – statistika čerpání fondů EU* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj 2020 [cit. 2. 10. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://dotaceeu.cz/cs/statistiky-a-analyzy/cerpani-v-obdobi-2014-2020>>
- [40] POSPÍŠIL, K. *Silnice a dálnice I, Pozemní komunikace, pomocný text k přednáškám*, UPa, DFJP, 2004
- [41] MINISTERSTVO DOPRAVY. *OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA NA LÉTA 2021-2027* [online]. [cit. 15. 11. 2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?ucode=1a357c38-c9ed-46cf-bc99-dc1423b6e731>>

7 Přílohy

Příloha č. 1 – Přehled cílů

Období	Orientace – cíle
Do roku 1975	<i>Národní regionální politiky</i>
	Diferencované přístupy, opatření i financování podle uvážení národních vlád
1975 – 1889	Regionální rozvojové programy
	Vznik vazby rozvoje regionů s rozvojem Společenství
	Institucionální doporučení orientace regionální politiky
	- vytváření nebo udržení pracovních míst
	- budování nebo zlepšování infrastruktury
	Finanční podpora Společenství těch programů, které jsou v souladu se zájmy společenství
1989-1993	V zájmu celého Společenství jsou stanoveny institucionálně tzv. <i>prioritní cíle</i>
	Cíl 1 - Podpora rozvoje a strukturální adaptace regionů s opoždujícím se rozvojem
	Cíl 2 - Přestavba regionů, příhraničních regionů nebo částí regionů (včetně regionů s problematickým trhem práce a městských oblastí s vysokou koncentrací obyvatel), které jsou těžce postiženy úpadkem průmyslu
	Cíl 3 - Boj s dlouhodobou nezaměstnaností
	Cíl 4 - Usnadnění začlenění mladých lidí do pracovního života
	Cíl 5 - S ohledem na reformu Společné agrární politiky
	Cíl 5a - Urychlené přizpůsobení agrárních struktur
	Cíl 5b - Podpora rozvoje venkovských oblastí
	Společenství finančně podporuje programy, které jsou v souladu s cíli, a to prostřednictvím strukturálních fondů, EIB a ostatních zdrojů.
	1994-1995
Cíl 1 - Rozvoj a strukturální přizpůsobení zaostávajících regionů	
Cíl 2 - Přestavba regionů nebo jejich částí, které jsou těžce postiženy zaostáváním rozvoje průmyslu	
Cíl 3 - Boj s dlouhodobou nezaměstnaností a usnadnění začlenění mladých osob a osob ohrožených vyloučením z trhu práce do pracovního života. Podpora rovných šancí pro muže a ženy na pracovním trhu.	
Cíl 4 - Usnadnění adaptace pracovních sil na proces změn v průmyslu a na změny výrobních systémů	
Cíl 5 - Podpora rozvoje venkova	
Cíl 5a - Přizpůsobení agrárních struktur v rámci SZP, modernizace a restrukturalizace rybářství	
Cíl 5b - Rozvoj a strukturální adaptace venkovských oblastí	
Cíl 6 - Podpora rozvoje a strukturální adaptace v oblastech s extrémně nízkou hustotou osídlení	
Nadále latí finanční podpora těch programů členských zemí, které jsou v souladu s cíli	

2000-2006	Dochází k zúžení prioritních cílů na 3, aby docházelo ke koncentraci jak finančních prostředků, tak aktivit, a aby byly odstraněny duplicity
	Cíl 1 - Podpora rozvoje a strukturální adaptace zaostávajících regionů
	Cíl 2 - Hospodářská a sociální konverze oblastí, které čelí strukturálním obtížím
	Cíl 3 - Adaptace a modernizace politik a systémů vzdělávání, odborné přípravy a zaměstnanosti
2007-2013	Změna v dimenzi stanovení priorit Společenství s ohledem na Lisabonskou strategii a závěry summitu v Göteborgu
	Cíl – Konvergence
	Cíl - Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost
	Cíl - Evropská uzemní spolupráce
2014 – 2020	Důraznější uplatňování strategií a integrovaných nástrojů
	Cíl - Investice pro růst a zaměstnanost
	Cíl - Evropská uzemní spolupráce

Zdroj:[5]

Příloha č. 2: Mapy TEN-T dle jednotlivých dopravních módů vedoucí přes území ČR:

1) Vnitrostátní vodní doprava



Zdroj:[8]

2) Železniční nákladní doprava



Zdroj:[8]

3) Železniční osobní doprava:



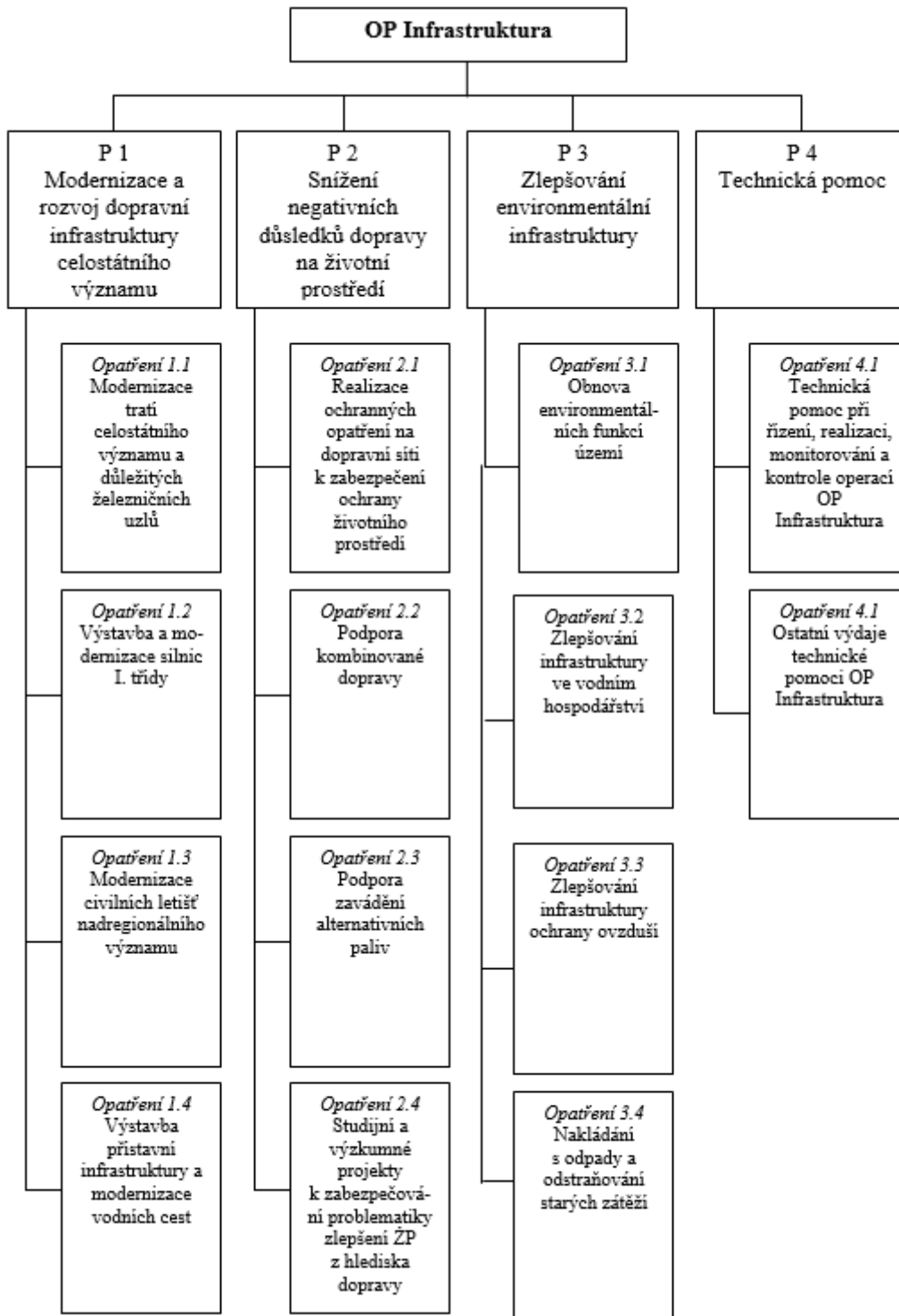
Zdroj:[8]

4) Silniční doprava



Zdroj:[8]

Příloha č. 3: Schéma OP Infrastruktura:



Zdroj:[24]