

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta financí a účetnictví

Katedra veřejných financí

Studijní obor: Finance



Evropské strukturální a investiční fondy

Autor diplomové práce: Bc. Kamila Petrážová

Vedoucí diplomové práce: Ing. Lucie Sedmíhradská, Ph.D.

Rok obhajoby: 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma „Evropské strukturální a investiční fondy“ jsem vypracovala samostatně a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem řádně označila a uvedla v příloženém seznamu.

V Praze dne

.....

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala doc. Ing. Lucii Sedmihradské, Ph.D., vedoucí diplomové práce, za její odborné vedení, ochotu a cenné rady při zpracování této práce.

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá tématem evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2007-2013 v oblasti podpory dopravy. Hlavním cílem je poskytnout ucelený obraz o problematice strukturální politiky EU a na příkladu podpory dopravy v České republice nabídnout bližší pohled na rozdělení zdrojů mezi regiony soudržnosti a porovnání tohoto rozdělení s prioritami zmíněnými v souvisejících dokumentech. Bylo zjištěno, že multimodální přepravě byly v porovnání s ostatními druhy projektů věnovány nízké zdroje z EU i přes její deklarovanou důležitost. Dále bylo zjištěno, že nejvíce zdrojů bylo přiděleno regionu soudržnosti Jihozápad a naopak nejméně při přepočtení na jednoho obyvatele jich obdržel region soudržnosti Jihovýchod.

Klíčová slova

Evropské strukturální a investiční fondy, programové období 2007-2013, železnice, cyklostezky, veřejná doprava, multimodální doprava, silnice

Annotation

This master thesis is focused on the topic of the European structural and investment funds in the programming period 2007-2013 in the field of transport support. The main aim is to provide comprehensive picture of the distribution of resources between cohesion regions, and comparing this division with the priorities mentioned in the related. It was found that despite its declared importance projects supporting multimodal transport received low EU resources compared to the other types of projects. In addition, it was found that most of the resources were allocated to the Southwest Cohesion Region and, on the other hand, at least in terms of per capita, they received in the South East Cohesion Region.

Key words

European structural and investment funds, programming period 2007-2013, Railways, cycle routes, public transport, multimodal transport, roads

Obsah

1	Úvod	7
2	Strukturální politika Evropské Unie	9
2.1	Vývoj strukturální politiky od roku 1957 do současnosti	9
2.1.1.	Období 1957-1973	10
2.1.2.	Období 1974-1988	12
2.1.3.	Období 1989-1999	13
2.1.4.	Období po roce 2000	15
2.2	Principy strukturální politiky	15
2.3	Cíle strukturální politiky	16
2.4	Financování strukturální politiky z rozpočtu EU	19
2.5	Čerpání zdrojů z Evropských fondů v ČR	20
2.5.1	Průběh čerpání dotace	21
2.6	Předvstupní nástroje pomoci	22
2.7	Čistá pozice ČR ve vztahu k rozpočtu EU: 2004-2016.....	24
2.7.1	Čerpání z fondů v programovém období 2007-2013	25
3	Podpora dopravy v programovém období 2007-2013	27
3.1	OP Doprava	29
3.1.1	Prioritní osy OP Doprava	30
3.1.2	Finanční alokace	32
3.2	Regionální operační programy	33
3.3	OP Praha Konkurenceschopnost	36
4	Analýza vybraných dopravních projektů	37
4.1	Představení dokumentu v Excelu	37
4.1.1	Vybrané dopravní projekty	37
4.2	Časová struktura projektů dle data podpisu smlouvy	39
4.3	Složení subjektů čerpajících dotace	41
4.4	Rozdělení dotací dle NUTS 2	42

4.5	Dělení dle druhu podporovaného projektu.....	44
4.5.1	Cyklistická doprava.....	45
4.5.2	Multimodální přeprava.....	47
4.5.3	Vzdělávání	48
4.5.4	Integrovaná záchranná služba	48
4.5.5	Letecká doprava	49
4.5.6	Parkoviště P+R.....	50
4.5.7	Železniční doprava	51
4.5.8	Silniční doprava	56
4.5.9	Veřejná doprava	65
4.6	Přehled vybraných druhů projektů napříč regiony soudržnosti	70
5	Závěr	73
6	Seznam použité literatury a pramenů	76
7	Seznam grafů, tabulek a obrázků.....	81

Úvod

Prostředky plynoucí ze strukturálních a investičních fondů Evropské unie (EU) do jejich členských zemí v rámci strukturální politiky se pohybují v řádech stovek miliard EUR na programové období, které jsou dále přerozdělovány mezi jednotlivé státy. Tyto zdroje mohou pomoci méně vyspělým členům k jejich rozvoji a ke zmenšení nerovností mezi regiony. K dosažení tohoto cíle je potřeba, aby byly prostředky směřovány do regionů a projektů, které jsou považovány za prioritní.

Hlavním cílem této práce je poskytnout ucelený obraz o problematice strukturální politiky EU a na příkladu podpory dopravy z evropských zdrojů v programovém období 2007-2013 v České republice nabídnout bližší pohled na rozdělení zdrojů mezi regiony soudržnosti, příjemce zdrojů a druhy dopravy a porovnání tohoto rozdělení s prioritami zmíněnými v souvisejících dokumentech.

Dílčím cílem práce je popsání vývoje strukturální politiky od roku 1957 do současnosti, jejích principů a cílů a v neposlední řadě jejího financování. Druhým dílčím cílem je popsání čerpání zdrojů z EU v České republice (ČR). Dalším dílčím cílem je shrnutí základních poznatků z dostupných dokumentů na podporu dopravy v programovém období 2007-2013. Posledním dílčím cílem je analýza a vyhodnocení dostupných dat o relevantních projektech z oblasti dopravy ve sledovaném programovém období.

Pro splnění prvních tří dílčích cílů jsem použila metodu obsahové analýzy odborné literatury a relevantních internetových zdrojů, především dokumentů dostupných na internetových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Pro splnění posledního dílčího cíle jsem využila metodu analýzy dat a následné zhodnocení výsledků.

Data potřebná pro splnění čtvrtého cíle byla čerpána ze souboru ve formátu Excel, ve kterém se nachází přehled uskutečněných projektů v programovém období 2007-2013 v České republice k 30.6 2016. Zmíněný soubor je dostupný na stránkách Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Práce je rozdělena do tří kapitol. První kapitola je věnována vývoji strukturální politiky, jejím cílům, principům a jejímu financování. Dále je zde popsán průběh čerpání dotací

v České republice včetně před-vstupních nástrojů pomoci nebo celkové čisté pozice ČR ve vztahu k EU.

V druhé kapitole jsou popsány operační programy, prioritní osy regionálních operačních programů a strategické dokumenty, které mají souvislost s podporou dopravy v programovém období 2007-2013 včetně jejich finanční alokace.

Poslední kapitola se zabývá analýzou vybraných dopravních projektů z hlediska časové struktury projektů dle data podpisu smlouvy, složení subjektů čerpající dotace, rozdělení dotací dle NUTS 2 a dělení dle druhu podporovaného projektu a hodnocení zjištěných výsledků.

1 Strukturální politika Evropské Unie

Strukturální politika Evropské unie (EU) je významným nástrojem pomáhajícím při řešení problémů nerovností mezi regiony a snižování sociálního napětí z nich pramenících. Hlavním principem souvisejícím s problematikou strukturálních a investičních fondů Evropské unie je solidarita mezi jejími členy.

Tato politika si klade za cíl vytvářet srovnatelné podmínky pro všechny a zvyšovat hospodářskou konkurenceschopnost ekonomik svých členů. Hospodářská konkurenceschopnost je často zvyšována devalvací měny příslušného státu, toto ale není možné v případě států, které jsou součástí měnové unie¹.

Její důležitost v rámci všech politik EU dokládá i výše peněžních prostředků, které jsou na ní vynakládány. Dlouhodobě se řadila v množství přidělených zdrojů na druhé místo hned za zemědělskou politiku². V posledním programovém období 2014-2020 je dokonce na prvním místě.³

V následujících podkapitolách bude popsán vývoj strukturální politiky, jejíž historie sahá až do roku 1957, kdy bylo založeno Evropské hospodářské společenství (EHS). Dále se tato kapitola bude věnovat hlavním principům, na kterých je založena strukturální politika a v neposlední řadě je jedna podkapitola věnována cílům regionální politiky. Poslední podkapitola pojednává o financování strukturální politiky.

1.1 Vývoj strukturální politiky od roku 1957 do současnosti

Názory na počátek strukturální politiky se liší, někteří jej vidí již v Římských smlouvách, jiní až po reformě v roce 1988. V této práci se vývojem budeme zabývat již od roku 1957.

¹ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie*. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6. str. 1-2

² Úřad vlády České republiky: *Podpora regionální a municipální politiky v EU* [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: <https://isap.vlada.cz/dul/cesty.nsf/7f723857997b924bc1257926004bd509/599abc4327f40bc4802566da002ddda7?OpenDocument>

³ *Euroskop* [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8905/sekce/financi-ramec-2014-2020/>

1.1.1. Období 1957-1973

V březnu roku 1957 byly podepsány dvě smlouvy známé pod názvem Římské smlouvy zakládající EHS a Evropské společenství pro atomovou energii (EURATOM), které započaly postupnou evropskou integrací⁴.

Strukturální politika nebyla pro zakládající státy na začátku této integrace příliš důležitá, přesto v preambuli Smlouvy o EHS můžeme nalézt prohlášení zakládajících členů, že se budou snažit „posílit jednotu ekonomik svých zemí a zajistit jejich harmonický vývoj zmenšováním rozdílů mezi jednotlivými oblastmi a odstraněním zaostávání oblastí s horšími podmínkami“⁵.

Dalším důkazem o snaze zlepšovat hospodářské podmínky jednotlivých členů nalezneme v první části v článku 2 Smlouvy o EHS „Úkolem Společenství je zřízením společného trhu a postupným sbližováním hospodářské politiky členských států podporovat v celém Společenství harmonický rozvoj hospodářské činnosti, nepřetržitý a vyrovnaný hospodářský růst, větší stabilitu, urychlené zvyšování životní úrovně, jakož i těsnější vztahy mezi státy, které Společenství tvoří“⁶.

Přesto byla na začátku strukturální politika přenechána národním politikám zakládajících států. Toto rozhodnutí bylo učiněno ze dvou hlavních důvodů.

Prvním důvodem je skutečnost, že zakládající státy (Belgie, Německo, Francie, Itálie, Lucembursko a Nizozemsko) neměly mezi sebou příliš velké hospodářské rozdíly. Kromě oblastí v jižní Itálii byly všechny státy na vysoké ekonomické úrovni.

Druhým důvodem byl předpoklad, který se v průběhu integrace a se vstupem nových členů ukázal jako nerealný, že liberalizací obchodu dojde k vyrovnání těchto rozdílů.⁷

Již roku 1958 byla založena Evropská investiční banka (European Investment Bank-EIB), jejímž úkolem bylo poskytovat půjčky na podporu rozvoje dopravní a

⁴ Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, 1957, Řím, *Evropská komise*

⁵ Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, 1957, Řím, *Evropská komise*

⁶ Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, 1957, Řím, *Evropská komise*

⁷ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 5-6.*

telekomunikační infrastruktury, ale i průmyslovým odvětvím v méně rozvinutých regionech, která procházela přestavbou⁸.

První fondy, které vznikly již na přelomu 50. a 60. let, byly Evropský sociální fond (European Social fund-ESF) a Evropský zemědělský orientační a záruční fond (European Agricultural Guidance and Guarantee Fund - EAGGF)⁹.

První zmiňovaný fond byl založen roku 1957 a soustředil se na problematiku nezaměstnanosti a s ní související trh práce. Hlavní snahou bylo snižovat nezaměstnanost a zlepšit podmínky pro uplatnění nezaměstnaných na trhu práce pomocí rekvalifikace. Podpora byla soustředěna nejen na zaměstnance, ale i na zaměstnavatele, kterým fond pomáhal vytvářet nová pracovní místa. Zaměstnanost byla v tehdejších členských státech velice odlišná, zatímco v Itálii dosahovala vysoké hodnoty 8,3 %, v Lucembursku byla téměř nulová. ESF fungoval na principu vyrovnávacího mechanismu, kdy členům byly z padesáti procent propláceny náklady, které jim vznikly při zlepšování zaměstnanosti. Tuto povinnost měly státy stanoveny v Římských smlouvách¹⁰.

Druhý fond byl založen roku 1962 a pouze jeho orientační část souvisí se strukturální politikou, která je tématem této práce. Hlavní funkcí EAGGF byla podpora zemědělství a s tím související rozvoj venkova, jakožto oblasti, která je na zemědělství nejvíce závislá. Souvisela s tím i snaha o vyšší zaměstnanost v zemědělství a zabránění vylidňování venkova pomocí podpory soustředící se především na mladé zemědělce. Fond dostával velké dotace, ale většina peněžních prostředků byla využita na intervence v oblasti agrárního trhu, které souvisí se záruční částí fondu. Prostředky přidělené na orientační část se pohybovaly okolo dvou procent z celkových zdrojů fondu¹¹.

Přestože byly založeny výše zmiňované instituce a již v Římských smlouvách je zdůrazněna důležitost společné hospodářské politiky, teprve s plánovaným vstupem Velké Británie, Dánska a Irska, ke kterému došlo v roce 1973, se začíná silněji

⁸ ÉRIC BUSSIÈRE .. [ET AL.]. *The Bank of the European Union: The EIB, 1958-2008*. Luxembourg: European Investment Bank, 2008. ISBN 978-287-9780-726, str.53.

⁹ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 5-6.*

¹⁰ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 103-107.*

¹¹ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 119-123.*

projevovat potřeba jednotné regionální politiky. Tato potřeba pramení z obavy, aby rozdíly v jednotlivých státech neovlivnily růst Společenství jako celku.¹²

Po vstupu těchto tří států v roce 1973 byla sepsána „Zpráva o regionálních problémech v rozšířeném Společenství“, která byla ve stejném roce vydána Evropskou Komisí. Je zde jasně řečeno, že regionální a strukturální politika je důležitá pro budoucnost Společenství především z důvodu plánovaného zavedení jednotné měny a měnové unie, jejíž fungování by mohlo být ohroženo v případě existence velkých regionálních disparit. Významná část zprávy je věnována popisu konkrétních regionálních problémů, jako je málo zaměstnanců v oblasti zemědělství, migrace obyvatel z venkova nebo strukturální nezaměstnanost související se změnami v průmyslu. V neposlední řadě je zdůrazněna nutnost získávat srovnatelná data, na jejichž základě by bylo možné přerozdělovat peněžní prostředky do jednotlivých oblastí, kde jsou nejvíce potřeba. V souvislosti s tím byla zmíněna i důležitá role Statistického úřadu ES¹³.

1.1.2. Období 1974-1988

V roce 1975 byl zřízen Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF), jehož zřízení bylo navrženo již v Thomsonově zprávě a jehož založení je prvním krokem k nadnárodní koordinaci strukturální politiky, která byla do této chvíle především regionálního charakteru.

Důvodem vzniku fondu byla potřeba shromažďovat peníze na jednom místě a následně je dle potřeby přerozdělovat. Schválený rozpočet pro tzv. zkušební období 3 let (1975-1978) byl 1,3 bilionu Evropských účetních jednotek (European Unit of Account-EUA).¹⁴

Dalším významným milníkem je vstup nových zemí do ES, Řecka v roce 1981 následovaný vstupem Španělska a Portugalska v roce 1987. Ekonomika těchto nových států byla méně výkonná než stávajících členů. Dokladem je statistický údaj, že po vstupu nových států se počet osob, které mají příjem o 30% menší než průměr

¹² BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6*, str. 7.

¹³ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6*, str. 8-9.

¹⁴ BACHTLER, John, Carlos MENDEZ a Fiona G. WISHLADE. *EU cohesion policy and European integration: the dynamics of EU budget and regional policy reform*. Farnham, Surrey: Ashgate, 2013. ISBN 978-0-7546-7421-4.

Společenství, zvětšil. Původně tomu tak bylo u jednoho obyvatele z osmi, po vstupu už u jednoho z pěti.¹⁵

Reakcí bylo vytvoření integrovaných středomořských programů, které začaly fungovat v roce 1986. Bylo na ně poskytnuto 6 600 milionů ECU, byly naplánované na 7 let a měly pomoci při modernizaci ekonomik Řecka a středomořských regionů Francie a Itálie¹⁶. Poprvé u nich byl uplatněn princip programování, který nahrazoval stávající projektový přístup. Rozdíl je především v délce, kdy v případě principu programování se jedná o dlouhodobější plány různých aktivit než u projektového přístupu, který je v délce maximálně 2 až 3 let.¹⁷

V pozadí schválení těchto programů byla obava Řecka, Francie a Itálie z nárůstu konkurence v oblasti zemědělských produktů ze strany Španělska a Portugalska po jejich vstupu do ES.¹⁸

Reakcí na rozšíření ES zmiňovaného v předchozích odstavcích a na rostoucí strukturální problémy všech členů, především rostoucí nezaměstnanost a úpadek průmyslových odvětví, byl Jednotný evropský akt. Tento akt vstoupil v platnost v červenci roku 1987 a upravuje Římské smlouvy, především Smlouvu o založení EHS.

Jednotný evropský akt především souvisí se snahou zavedení jednotného evropského trhu a společně měny, ale zároveň je také významným krokem v posílení významu strukturální politiky. Evropské instituce jako jsou Evropská rada, Evropský parlament a Evropská komise dostávají tímto aktem větší pravomoc při rozhodování na nadnárodní úrovni a jednotlivé národní přístupy se tímto stávají méně významné¹⁹.

1.1.3. Období 1989-1999

Toto období je pro strukturální politiku velice důležité, protože je to zároveň první programové období v historii regionální politiky (programové období 1989-1993). Bylo na něj vyčleněno 68 mld. ECU (European Currency Unit), došlo k ustanovení prvních

¹⁵ Panorama Inforegio: *Politika soudržnosti EU 1988–2008 Investice do budoucnosti Evropy* [online]. 2008, červen 2008(26) [cit. 2016-12-06]. ISSN 1725-8197. Dostupné z:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag26/mag26_cs.pdf

¹⁶ The European file: *The integrated Mediterranean programmes* [online]. 1986, 1986(1) [cit. 2016-12-15]. ISSN 0379-3133. Dostupné z: <http://aei.pitt.edu/14712/1/EUR-FILE-1-86.pdf>

¹⁷ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 8-9.*

¹⁸ The European file: *The integrated Mediterranean programmes* [online]. 1986, 1986(1) [cit. 2016-12-15]. ISSN 0379-3133.

Dostupné z: <http://aei.pitt.edu/14712/1/EUR-FILE-1-86.pdf>

¹⁹ JEDNOTNÝ EVROPSKÝ AKT, 1986, Lucemburk a Haag, Evropská komise

cílů a byly založeny další fondy a spuštěny nové programy. ECU nahradilo do té doby používanou měnovou jednotku EUA v roce 1979²⁰.

V roce 1993 vznikl program *Phare*, jehož náplní práce bylo pomoci při zmírňování hospodářský rozdílů mezi postkomunistickými státy a zeměmi západní Evropy. Ze začátku byl určen pouze pro Maďarsko a Polsko. V průběhu času ale bylo umožněno i dalším státům čerpat prostředky. Od roku 1998 bylo jeho hlavní náplní příprava kandidátských zemí na vstup do EU²¹.

Dále byl v roce 1993 založen *Fond soudržnosti* známý také jako Kohezní fond. Nejedná se o strukturální fond, ale je velice důležitý při naplňování cílů regionální politiky. Od strukturálních fondů se liší zejména v tom, že poskytuje celou částku na jednotlivé programy a není zde potřeba doplňujících financí ze strany členů EU. Oblastí jeho působnosti je životní prostředí a infrastruktura, konkrétně transevropské dopravní síť²².

Zároveň do tohoto období spadá i *Maastrichtská smlouva*, která vstoupila v platnost roku 1993 a posiluje význam strukturální politiky.

Do tohoto období spadá také založení fondu *ISPA*, jednoho z dalších, které pomáhají kandidátským zemím před jejich vstupem do EU. Jeho náplní je pomoc při zlepšování infrastruktury v dopravě a financování projektů v oblasti životního prostředí. Peněžní prostředky byly poskytovány v období 2000-2006 a některé byly návratné jiné ne. Jako omezující faktor je zde 75% veřejných výdajů, respektive 85% v případě schválení Komisí. Tato hranice nesmí být překročena při financování projektů v jednotlivých zemích.

Poslední podpora byla kandidátským zemím poskytnuta v oblasti zemědělství a venkova skrze v tomto období vzniknuvší fond *SAPARD* (Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development). Státům byly poskytovány zálohy a následně

²⁰ LACINA, Lubor. *Měnová integrace: náklady a přínosy členství v měnové unii*. V Praze: C.H. Beck, 2007. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7179-560-5.

²¹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Phare* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>

²² European Commission: *Cohesion Fund* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/

po dokončení proplaceny skutečně vynaložené náklady. Opět tu jako hranice figuruje částka v podobě 75% veřejných výdajů²³.

Na konci tohoto období v roce 1999 došlo k zavedení společné měny euro zpočátku pouze jako devizy pro virtuální obchodování. Euro jako mince a bankovky bylo do oběhu puštěno až v roce 2002²⁴.

1.1.4. Období po roce 2000

V tomto období v roce 2004 se EU rozšířila o nejvíce členů ve své dosavadní historii. Přístupem hospodářsky méně vyspělých států bývalého východního bloku nabývá strukturální politika na významu.

V roce 2000 byla přijata Lisabonská strategie s horizontem na deset let. Kladla si za cíl vytvořit z EU konkurenceschopnou a dynamickou ekonomiku zejména ve vztahu k USA do roku 2010²⁵.

Na Lisabonskou strategii navazuje strategie Evropa 2020, jejímž cílem je zlepšit podmínky pro udržitelný růst s ohledem na sociální začleňování a snížení chudoby.²⁶

1.2 Principy strukturální politiky

S cílem podporovat politiku soudržnosti jsou v článku 158 Amsterodamské smlouvy stanoveny čtyři klíčové principy: koncentrace, programování, partnerství a adicionalita, které budou v následujících odstavcích stručně představeny.

Prvním principem je *koncentrace*, která má tři aspekty. Prvním aspektem je koncentrace zdrojů, kdy většina zdrojů, které jsou přiděleny do strukturálních fondů, je vynaložena na nejchudší regiony a země. V posledním programovém období 2014-2020 je to celých 70 % všech peněžních prostředků.

Druhým aspektem je koncentrace úsilí. To lze chápat tak, že investice jsou směřovány do oblastí, které zabezpečí následný růst, jako je výzkum a inovace, informační a

²³ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 19-24.*

²⁴ Evropská komise: *Euro* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/index_cs.htm

²⁵ Ministerstvo průmyslu a obchodu: *Lisabonská strategie* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument2860.html>

²⁶ Evropská Komise: *Strategie Evropa 2020* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_cs.htm

komunikační technologie, do programů na zvýšení konkurenceschopnosti malých a středních podniků a v neposlední řadě do programů podporujících přechod na ekonomiku s nízkými emisemi uhlíku.

Posledním aspektem je koncentrace výdajů, kdy na začátku programového období jsou přiděleny finanční prostředky pro každý program na roční bázi a tyto zdroje musí být vyčerpány do konce druhého roku po jejich přidělení. Toto je známé jako pravidlo N+2.

Druhým principem je *programování*. Tento princip zaručuje, že nebudou financovány jednotlivé projekty, ale budou financovány víceleté národní programy, které naplňují cíle a priority EU.

Dalším principem je *partnerství*, které je důležité při vytváření jednotlivých programů. Do tvorby jsou zahrnuty orgány na evropské, regionální i místní úrovni a v neposlední řadě se na tvorbě podílejí i různá občanská sdružení, kterých se program bude týkat. Tento princip je potřeba dodržovat při všech fázích procesu programování od návrhu přes řízení až po sledování a hodnocení.

Čtvrtým a zároveň posledním principem je *adicionalita* v překladu doplňkovost. Financování z evropských strukturálních fondů by nemělo nahrazovat národní výdaje členských států, které jsou investovány do rozvoje méně hospodářsky vyspělých regionů, ale mělo by je pouze doplňovat. Jinými slovy, finanční podpora ze strukturálních fondů by neměla vést ke snížení veřejných výdajů v těchto regionech. Toto je pravidelně ověřováno ze strany Evropské komise v polovině programového období a následně na jeho konci.²⁷

1.3 Cíle strukturální politiky

Jak již bylo řečeno, zpočátku byla regionální politika přenechána jednotlivým národům a nebyla nijak regulována ze strany Společenství. Z tohoto důvodu ani cíle nebyly jednotné, a přestože zde byla snaha je sjednotit již před rokem 1988, došlo k tomu až v rámci programového období 1989-1993.

²⁷ Regional Policy InfoRegio: *Principles* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/how/principles/

V prvních dvou pětiletých programových obdobích bylo cílů šest, které byly specifikovány velice podrobně. Jejich cílem bylo především zabránit většímu prohloubení regionálních disparit při plánovaném zavedení jednotného evropského trhu a měnové unie.

Cíle pro programové období 2000-2006 reagovaly na dokument Agenda 2000, který byl popsán výše. Z původně šesti cílů se počet snížil na tři, jež vznikly spojením těch původních. Hlavní snahou bylo poskytovat méně plošných podpor a vynakládat prostředky na nejvíce zaostalé regiony²⁸.

Programové období 2007-2013 je pro tuto práci stěžejní, z tohoto důvodu bude při popisu cílů pro toto období podrobnější, než tomu bylo v případě těch předchozích.

Na začátku je potřeba říci, že cíle vycházely ze strategie Evropské unie na pomoc růstu a zaměstnanosti, která je známá také pod názvem Lisabonská strategie. Pro toto období byly ponechány tři cíle, které jsou konvergence, regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost a evropská územní spolupráce²⁹.

Pro správné pochopení, na koho byly jednotlivé cíle zaměřeny, je nezbytné vysvětlit zkratku NUTS (nomenklatura územních statistických jednotek), tento statistický pojem byl zaveden v roce 1988.

Následující tabulka ukazuje rozdělení dle počtu obyvatel.

Tab. 1 – Členění NUTS

NUTS	Minimální počet obyvatel	Maximální počet obyvatel
NUTS I	3 000 000	7 000 000
NUTS II	800 000	3 000 000
NUTS III	150 000	800 000

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, regiony regionální politiky

²⁸ BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6, str. 33-42.*

²⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programové období 2007-2013* [online]. [cit. 2016-12-19]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>

Největší část peněžních prostředků ze strukturálních fondů je cílena na regiony NUTS II. Z tohoto důvodu se často kraje nebo menší správní jednotky seskupují do tzv. regionů soudržnosti, aby mohly tyto zdroje čerpat. V případě České republiky se jedná například o spojení kraje Vysočina s Jihomoravským krajem do regionu soudržnosti Jihovýchod³⁰.

Na první cíl konvergence bylo z rozpočtu přiděleno nejvíce prostředků (přes 80%) a byl určen pro regiony na úrovni NUTS II. Hlavní náplní bylo podporovat méně vyspělé regiony při jejich hospodářském a sociálním rozvoji. Regiony, které měly nárok na tuto podporu, byly definovány jako ty, jejichž hrubý domácí produkt (HDP) na obyvatele byl nižší než 75% průměru tohoto ukazatele na úrovni celé EU. Další vymezení pro státy, které měly nárok čerpat podporu z příslušných fondů v rámci cíle konvergence, bylo stanoveno v podobě HND na obyvatele. Průměr HND na obyvatele musel být nižší než 90% průměru pro EU.

V případě, že regiony nesplňovaly kritéria, která byla uvedena výše, byla jim poskytnuta podpora v rámci cíle regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Tento cíl byl určen pro regiony na úrovni NUTS II, které nesplňovaly kritéria, ale zároveň i pro regiony na úrovni NUTS I.

Poslední cíl evropská územní spolupráce podporoval spolupráci regionů na úrovni NUTS III, které leží na hranicích jednotlivých států EU. V případě, že šlo o regiony, které rozděluje moře, byla stanovena maximální vzdálenost 150 km. Na tento cíl bylo přiděleno pouhých 2,5 % všech zdrojů, přesto se jednalo o částku 8,72 mld. EUR.³¹

Pro poslední programové období 2014-2020, které je zatím ve své první půlce, byly stanoveny pouze dva důležité horizontální cíle, rovné příležitosti a nediskriminace a udržitelný rozvoj.³²

³⁰ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regiony regionální politiky* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Regiony-regionalni-politiky-EU>

³¹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programové období 2007-2013* [online]. [cit. 2016-12-19]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>

³² Ministerstvo pro místní rozvoj: *Horizontální priority* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Horizontalni-priority>

1.4 Financování strukturální politiky z rozpočtu EU

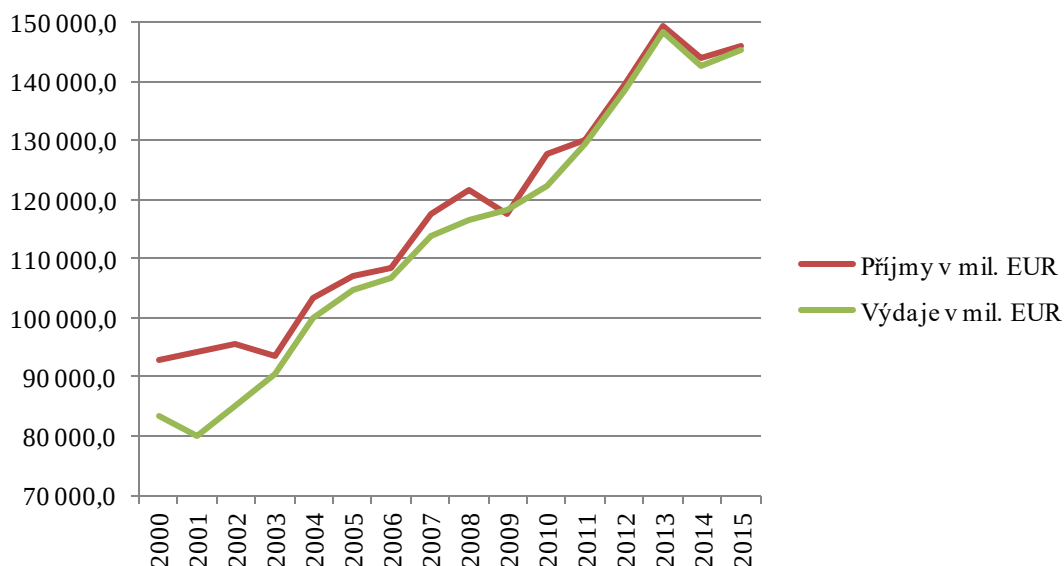
Základním pravidlem rozpočtu EU je, že roční příjmy musí pokrýt roční výdaje a nemůže tedy dojít k dluhovému financování jako je to běžné v případě většiny státních rozpočtů.

Příjmy plynoucí do rozpočtu EU jsou z 99% z vlastních zdrojů. Jedná se o tradiční vlastní zdroje, jako jsou například cla, příjmy z DPH a příjmy založené na Hrubém národním důchodu (HND) jednotlivých členských států. Nejdůležitějším zdrojem je příjem z HND, který představuje více než 60 % ze všech příjmů EU.

Výdaje jsou rozdělovány na základě Víceletého finančního rámce (VFR), který byl dříve pětiletý a od roku 1993 je sedmiletý. Z VFR se pak odvozují roční výdaje. Zároveň nesmí rozpočet přesáhnout 1,23 % HND všech členů.

Následující graf ukazuje vývoj příjmů a výdajů EU mezi lety 2000 až 2015. Z grafu je patrné, že příjmy i výdaje mají rostoucí charakter, ale v žádném roce kromě roku 2009 výdaje nepřekročily příjmy a pravidlo bylo dodrženo.

Graf 1 - Vývoj příjmů a výdajů EU mezi lety 2000-2015

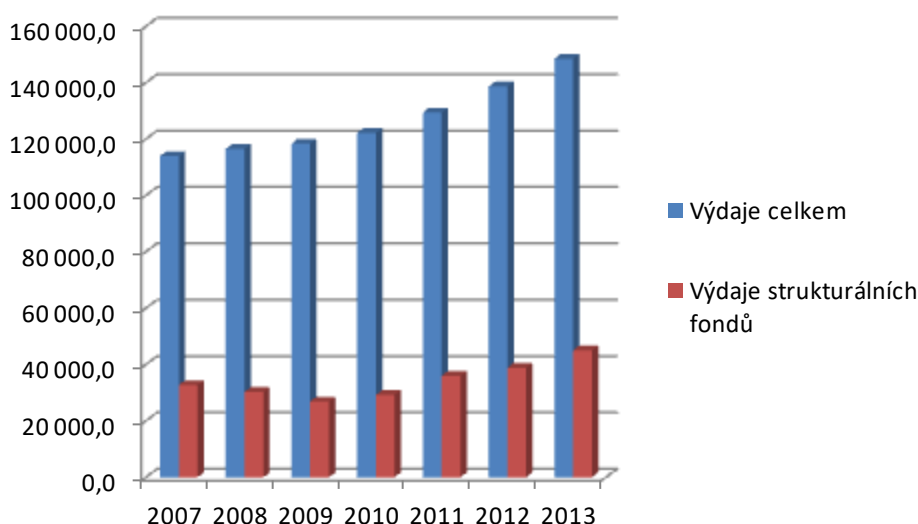


Zdroj: European Commission, EU expenditure and revenue 2000-2015

Výdaje na strukturální politiku jsou rozdělovány na základě VFR, jak bylo řečeno v předchozím odstavci. Pokud bychom porovnali celkové výdaje EU s výdaji na

strukturální fondy, tak zjistíme, že podíl výdajů na regionální politiku se pohybuje mezi 25 a 30 procenty z celkových výdajů. V grafu, který vidíme níže, je tento podíl znázorněn pro období mezi roky 2007 a 2013.

Graf 2 – Podíl výdajů strukturální fondů na celkových výdajích EU 2007-2013 v mil. EUR



Zdroj: European Commission, EU expenditure and revenue 2000-2015

1.5 Čerpání zdrojů z Evropských fondů v ČR

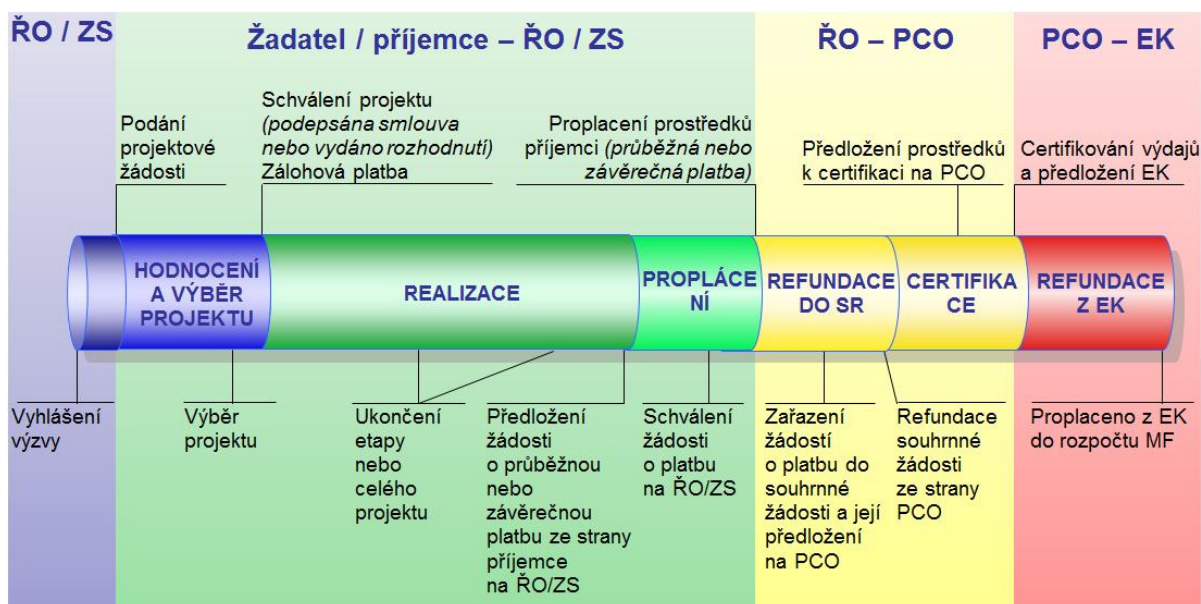
Česká republika podala žádost o vstup do EU již v roce 1996 a stala se jejím členem 1. května 2004, na konci roku 2007 se také stala součástí Schengenského prostoru. Vstupem získala automaticky nárok na pomoc ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.

V následujících podkapitolách bude popsán průběh čerpání dotace, předvstupní nástroje pomoci jako je např. fond Phare. Další podkapitola je věnována čisté pozici ČR ve vztahu k rozpočtu od roku vstupu do EU až do současnosti, mimo jiné zjistíme, zda více přispíváme nebo dostáváme. Poslední podkapitola se zabývá čerpáním z fondů v programovém období 2007-2013.

1.5.1 Průběh čerpání dotace

Níže uvedený obrázek znázorňuje průběh čerpání dotace od vyhlášení výzvy až po proplacení peněz Evropskou komisí.

Obr. 1 – Schéma průběhu čerpání dotace



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj

Na začátku některé z ministerstev tzv. řídicí orgán (ŘO) nebo zprostředkující subjekt, který je pověřen ŘO vyhlásí výzvu. Po té, co jsou podány všechny projektové žádosti, tak dochází k hodnocení na základě kritérií, která jsou součástí výzvy, k výběru projektu a jeho schválení. Je podepsána smlouva a subjektu je proplacena záloha, zaplacený výdaje, které již vynaložil nebo se jedná o kombinaci těchto dvou druhů plateb. Následně dochází k samotné realizaci vybraného projektu, při které je subjektu doporučeno pořizovat fotografie, schovávat faktury atp., aby je mohl předložit při následném hodnocení. Dále je potřeba publicity projektu, kdy musí být okolí dostatečně informováno o spoluúčasti EU. Další fází je proplácení, kdy je podána žádost o závěrečnou platbu, která musí být schválena.

Po schválení dochází k zařazení žádosti o platbu do souhrnné žádosti a její předložení na Platební a certifikační orgán (PCO), který musí být zřízen v každé členské zemi. Pro programové období 2007-2013 touto funkcí byl pověřen odbor 55- Národní fond ministerstva financí. PCO poskytne refundaci organizačním složkám státu. Následující

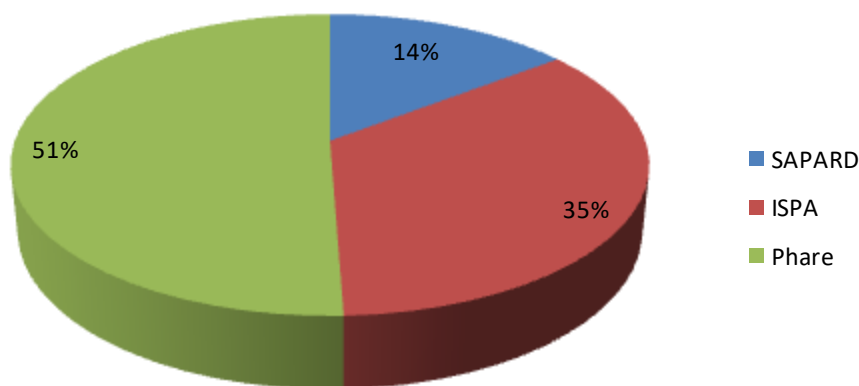
řází je certifikace, kterou opět provádí PCO. Poslední řází je refundace z EK, kdy na konci je částka proplacena Ministerstvu financí (MF), které předtím částku proplatilo.

1.6 Předvstupní nástroje pomoci

Pomoci z EU se České republice dostalo již před jejím vstupem, pomoc byla realizována přes fondy ISPA, Phare a Sapard³³.

V následujícím grafu je vidět, že nejdůležitějším programem byl Phare, následovaný programem ISPA.

Graf 3 - Procentní rozdělení prostředků z před-vstupních programů



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo financí

Fond ISPA pomáhal při zlepšování infrastruktury v dopravě a financoval také projekty v oblasti životního prostředí. Peněžní prostředky mezi dopravu a životní prostředí měly být rozděleny rovnoměrně. Po vstupu do EU projekty financované z tohoto fondu plynule přešly pod Fond soudržnosti.³⁴

³³ Urbanismus a územní rozvoj: *Strukturální politika EU: Programové období 2000-2006 v České republice* [online]. 2007, X(1) [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2007/2007-01/03_strukturalni.pdf

³⁴ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Informace o vývoji předvstupního nástroje ISPA* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/ISPA/Novinky/Informace-o-vyvoji-predvstupniho-nastroje-ISP A>

Následující tabulka obsahuje údaje o reálném čerpání peněz z fondu ISPA mezi lety 2000 až 2004.

Tab. 2 – Čerpání peněz v ČR z fondu ISPA 2000-2004

EUR	2000	2001	2002	2003	2004
Čerpání peněz celkem	69 988 708	66 964 017	80 534 036	14 744 623	61 057 217
Doprava	42 171 864	40 543 676	37 149 786	11 703 104	25 567 582
Životní prostředí	27 816 844	26 420 341	43 384 250	3 041 519	35 489 635
Poměr Doprava/Životní prostředí	60/40	61/39	46/54	79/21	42/58

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky je patrné, že zpočátku bylo čerpáno méně peněz na životní prostředí a poměr byl nevyrovnaný, v průběhu let se ale podařilo v průměru za všechna období tento poměr zlepšit na 54/46.

V roce 2002 bylo čerpáno nejvíce peněžních prostředků především z důvodu financování projektů na odstranění škod způsobených povodní v témže roce. Tato částka dosáhla 24 mil. EUR a byla rovnoměrně rozdělena mezi Dopravu a Životní prostředí³⁵.

Jak již bylo řečeno, cílem fondu Phare bylo pomoci při zmírňování hospodářský rozdílů mezi postkomunistickými státy a zeměmi západní Evropy a od roku 1998 bylo jeho hlavní náplní příprava kandidátských zemí na vstup do EU³⁶.

Fond zde působil již od roku 1993 a poslední finanční prostředky Evropská komise vyplátila v roce 2006. Hlavní období, kdy bylo čerpáno nejvíce peněz, bylo období mezi lety 1998-2003³⁷.

³⁵ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Evropská komise schválila ČR "povodňové" projekty z fondu ISPA* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2004/Evropska-komise-schvalila-CR-povodnove-projekt>

³⁶ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Phare* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>

³⁷ Ministerstvo financí České republiky: *Program Phare v ČR úspěšně ukončen* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2007/2007-01-15-tiskova-zprava-5755-5755>

Jak je možné poznat z následující tabulky, více peněžních prostředků bylo poskytnuto skrze Národní programy Phare, celkem v tomto období bylo čerpáno 302 289 190,04 EUR. Tyto programy byly zaměřeny na projekty, které připravovaly ČR na vstup do EU. Menší část prostředků byla poskytnuta skrze přeshraniční programy Phare, celkem 123 201 093,49 EUR. Tyto programy na rozdíl od těch národních měly investiční charakter. Celkem ČR získala přes 425 mil. EUR³⁸.

Tab. 3 – Čerpání peněz v ČR z fondu Phare 1998-2003

EUR	Národní programy Phare	Přeshraniční programy Phare	Celkem
1998	18 666 826,56	9 508 362,25	28 175 188,81
1999	13 811 146,81	435 194 81,22	57 330 628,03
2000	49 799 529,35	18 401 611,46	68 201 140,81
2001	59 733 787,47	18 615 333,28	78 349 120,75
2002	75 740 816,31	15 596 324,85	91 337 141,16
2003	84 537 083,54	17 559 980,43	102 097 063,97
1998-2003	302 289 190,04	123 201 093,49	425 490 283,53

Zdroj: Ministerstvo financí České republiky, vlastní výpočty

Posledním programem je SAPARD v českém překladu tato zkratka znamená Speciální předvstupní program pro zemědělství a rozvoj venkova. Jeho úkolem bylo pomoci ČR posílit konkurenceschopnost v oblasti zemědělství před jejím vstupem do EU³⁹.

V ČR zahájil tento program činnost v roce 2002 a ukončil na konci roku 2005. Celkem bylo vyčerpáno 122,5 mil. EUR⁴⁰.

1.7 Čistá pozice ČR ve vztahu k rozpočtu EU: 2004-2016

Členství v EU opravňuje Českou republiku k čerpání peněz z rozpočtu EU. Zároveň ale musí i část z cel, DPH a HND, jak bylo vysvětleno výše, odvádět zpět.

³⁸ Ministerstvo pro místní rozvoj: Phare [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>

³⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj: SAPARD [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/SAPARD>

⁴⁰ Státní zemědělský intervenční fond: Přínos programu SAPARD pro ČR [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: https://www.szif.cz/cs/CmDocument?rid=%2Fapa_anon%2Fcs%2Fdbokumenty_ke_stazeni%2Fsapard%2F160392614859.pdf

Z následující tabulky vyplývá, že Česká republika je po celou dobu svého členství v EU čistým příjemcem. K 30.6 2016 odvedla do rozpočtu 16 735,27 mil. EUR a přijala 40 481,28 mil. EUR, její čistá pozice je tedy 23 746,01 mil. EUR. V korunách se jedná o 448 480,3 mil. Kč.

Tab. 4 – Čistá pozice ČR ve vztahu k rozpočtu EU: 2004-2016

v mil. EUR	2004-2006	2007-2009	2010-2012	2013-2015	2004-2016 ⁴¹
Celkové příjmy	3 151,50	7 029,78	10 804,49	16 318,73	40 481,28
z toho strukturální akce	873,90	4 635,89	7 193,46	12 311,99	27 391,34
Celkové platby	2 584,21	3 933,11	4 749,63	4 755,06	16 735,27
Čistá pozice	567,29	3 096,67	6 054,84	11 563,66	23 746,01

Zdroj: Ministerstvo financí, vlastní výpočty

V prvních třech letech 2004-2006 čerpala ČR peníze především skrze strukturální fondy, fondy na podporu zemědělství a z předvstupních nástrojů jako je např. program Phare. Čerpání z předvstupních nástrojů bylo plně ukončeno až na konci roku 2010, v roce 2011 se část zdrojů musela vrátit a od té doby nedochází k žádným tokům v této oblasti mezi ČR a EU.

Z tabulky je také patrné, že od roku 2007 roste podíl strukturálních akcí na celkových příjmech, mezi lety 2007-2009 to je 65%, mezi lety 2013-2015 dokonce 75 %. V průměru za celé období je tento podíl necelých 68 %.

1.7.1 Čerpání z fondů v programovém období 2007-2013

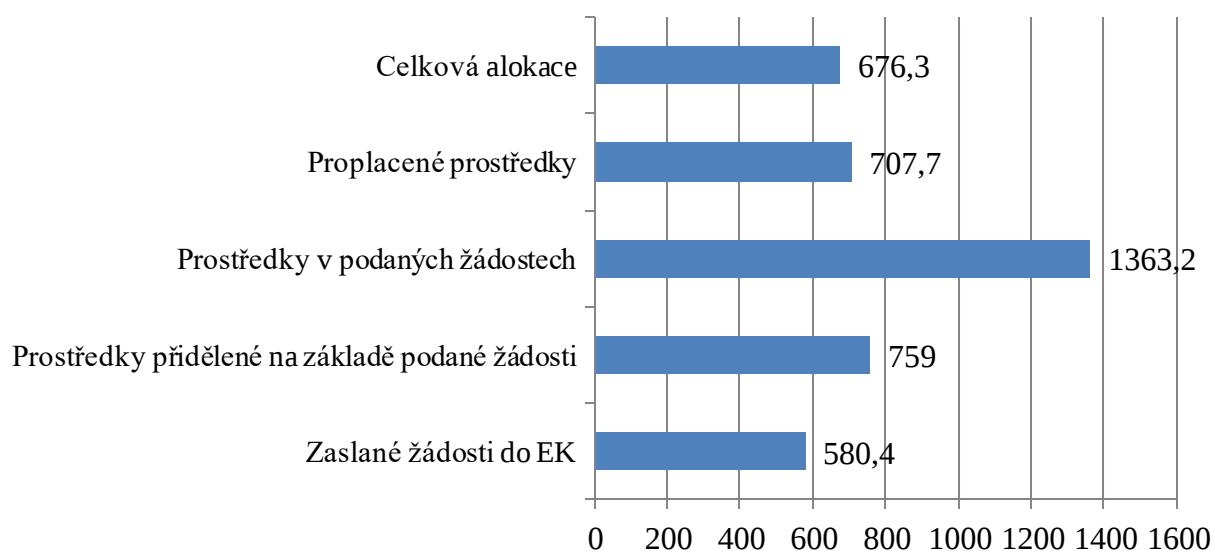
Vzhledem k tomu, že ČR vstoupila do EU v roce 2004, tak v programovém období 2000-2006 nestihla vyčerpat příliš zdrojů ze strukturálních fondů, proto se v této práci budeme zabývat programovým obdobím 2007-2013, které již bylo ukončeno.

Níže v grafu můžeme vidět, že celkové množství přidělených zdrojů pro ČR bylo 676,3 mld. Kč. Bylo podáno přes 100 000 žádostí v hodnotě 1 363,2 mld. Kč,

⁴¹ stav k 30.6 2016

prostředky byly přiděleny pouze půlce žádostí v hodnotě 759 mld. Kč. K 7.9 2016 bylo z této částky proplaceno 707,7 mld. Kč. Částky jsou větší než celková alokace z důvodu zahrnutí prostředků, které proplácí ČR ze svých vlastních zdrojů. Dále byly v září 2016 zaslány žádosti k proplacení Evropské komisi v hodnotě 580,4 mld. Kč. Tato částka představuje 85,8 % z celkové alokace. Více již nebude možné získat, zejména kvůli nastavení limitu ze strany EK v roce 2013 v podobě 95 % alokace programu za evropský podíl. Dosáhne-li stát tohoto limitu, nemůže již poslat k proplacení další žádosti.⁴²

Graf 4 - Souhrnný stav čerpání v mld. Kč 2007-2013 k 7.9 2016



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj

⁴² Ministerstvo pro místní rozvoj: *Podpora regionální a municipální politiky v EU* [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: http://www.dotaceeu.cz/getmedia/d427f2dc-6e18-4f44-8786-8b43802ad897/Strucny-prehled-cerpani-07-13_2016_08.pdf?ext=.pdf

2 Podpora dopravy v programovém období 2007-2013

V této části práce budou představeny operační programy (OP) souvisejících s podporou dopravy v programovém období 2007-2013, především OP Doprava, jednotlivé osy regionálních operačních programů (ROP) zabývající se touto problematikou a první prioritní osa OP Praha Konkurenceschopnost.

Jak již bylo řečeno dříve, regionální politika v tomto období sledovala tři následující cíle, cíl konvergence, regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost a cíl Evropské územní spolupráce. Tato práce se bude zabývat prvními dvěma. Cíl konvergence byl rozdělen na osm OP a sedm ROP, připadá na něj nejvíce peněz z fondů EU, celkem 25,8 miliard EUR. Druhý cíl byl naplňován pomocí OP Praha Konkurenceschopnost a OP Praha Adaptabilita. Z evropských fondů na něj bylo vyčleněno 0,42 miliard EUR⁴³.

Na první cíl konvergence bylo z rozpočtu přiděleno nejvíce prostředků (přes 80%) a byl určen pro regiony na úrovni NUTS II. Hlavní náplní bylo podporovat méně vyspělé regiony při jejich hospodářském a sociálním rozvoji.

Cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost je v práci zmiňován především z důvodu, že z něj byly financovány projekty na podporu dopravy v Praze, přestože byly součástí programového dokumentu OP Doprava. Důvodem je omezující podmínka v podobě nižšího HDP na obyvatele, než je 75% průměru tohoto ukazatele v EU, kterou Praha nesplňovala. V roce 2007 Praha dosahovala 110 % tohoto ukazatele. V ostatních regionech v České republice ve stejném roce se pohyboval mezi 40% pro Střední Moravu až 48% pro Střední Čechy.⁴⁴

Před tím než budou jednotlivé programy popsány, je potřeba zmínit hlavní dokument, z kterého tyto operační programy vycházejí a tím je dokument Dopravní politika České republiky na léta 2005 -2013 (dále jen Dopravní politika), který mimo jiných umožnil

⁴³ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační programy 2007–2013* [online]. [cit. 2017-01-25]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013>

⁴⁴ Eurostat : *Statistics* [online]. [cit. 2017-04-25]. Dostupné z: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

čerpání peněžních prostředků ze zdrojů EU v popisovaném programovém období. Vládou byl schválen v červenci roku 2005.

Na následujících řádcích budou shrnuty hlavní cíle a priority, které byly tímto dokumentem stanoveny, jedná se o obecné cíle, které jsou dále rozpracovány v jednotlivých operačních programech a budou popsány v příslušných podkapitolách. Dokument se věnuje popisu stavu a stanovení priorit pro leteckou, železniční, silniční, multimodální, veřejnou a cyklistickou dopravu.

Letecká doprava je považována za dynamicky rostoucí dopravní odvětví a cílem pro popisované období je zvýšit počet mezinárodních letišť na našem území a tím podpořit rozvoj podnikání v regionech. V případě železniční dopravy je cílem modernizace tratí a samotných vlaků, aby byla železnice schopna konkurovat silniční dopravě. V silniční dopravě je hlavním cílem zmiňovaným v dokumentu zvýšení bezpečnosti na silnicích a snížení vlivu na životní prostředí. Dalším důležitým cílem je podpora multimodální dopravy výstavbou nových logistických center a zlepšením splavnosti labské vodní cesty. Ve veřejné dopravě je za největší problém považováno nedostatečné propojení všech způsobů dopravy. Cílem tedy je vytvořit fungující integrovaný dopravní systém na území měst a regionů v ČR, který by konkuroval osobní dopravě. Posledním zmiňovaným druhem je cyklistická doprava, jejímuž rozvoji brání nedostatečné propojení již existujících cyklostezek a cyklotras a oddělení od motorové dopravy. Cílem tedy je výstavba a zkvalitnění především cyklostezek, které jsou na rozdíl od cyklotras odděleny od silniční dopravy.

V dokumentu Dopravní politika jsou zmíněny další strategické dokumenty, které by na tento měly navazovat. Jedná se o následující dokumenty: Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI) a Strategie podpory dopravní obsluhy území, které měly být předloženy vládě ke schválení do konce roku 2005. První z nich měl mimo jiné stanovit konkrétní priority pro železniční, silniční a multimodální dopravu. Druhý se naopak měl věnovat veřejné dopravě.⁴⁵

⁴⁵ Ministerstvo Dopravy: *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf

Dokument GEPARDI nikdy schválen nebyl a ani na současných stránkách ministerstva dopravy, které bylo za přípravu zodpovědné, nejsou dostupné žádné informace o tomto dokumentu. Byla nalezena pouze jedna prezentace vytvořená zaměstnancem odboru strategie Ministerstva dopravy, která blíže specifikuje priority v oblasti dopravní infrastruktury pro roky 2007-2013. Tyto priority korespondují s výše popsány. Dále jsou zde v tabulce vypsány projekty na výstavbu a modernizaci konkrétních silnic a železničních tratí, které by měly být prioritně uskutečněny.⁴⁶

Dokument Strategie podpory dopravní obsluhy území byl schválen v dubnu 2006 a řeší z velké části problémy financování veřejné dopravy a zajištění více konkurenci otevřeného přepravního trhu. Dále jsou zde rozvinuty cíle pro veřejnou dopravu, které již byly nastíněny výše, konkrétní projekty zde zmíněny nejsou.⁴⁷

Pro konkrétnější cíle a priority je potřeba se podívat na konkrétní operační programy, které byly sepsány pro programové období 2007-2013 a dále rozvíjejí hlavní myšlenky Dopravní strategie.

2.1 OP Doprava

Tento OP byl vytvořen na základě podnětu Evropské komise vytvořit program na podporu rozvoje sektoru doprava. Česká republika je svojí polohou předurčena být důležitou tranzitní zemí. Navíc ekonomický růst předcházející krizi v roce 2008 přinášel vyšší poptávku po dopravě v celé EU. Kvalitní dopravní infrastruktura, především síť TEN-T (Trans-European Transport Networks⁴⁸) tak byla potřebná k rozvoji cestovního ruchu, přilákání investorů ze zahraničí a v neposlední řadě k růstu zaměstnanosti⁴⁹. Pro následující výklad je potřeba vysvětlit pojem TEN-T. V překladu tato zkratka znamená transevropská dopravní síť a zahrnuje důležité dopravní sítě přes silniční až po leteckou.

⁴⁶ Ministerstvo Dopravy: *GEPARDI, cena dálnic* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: <http://cenadálnic.oziveni.cz/documents/md-gepardi.pdf>

⁴⁷ Ministerstvo Dopravy: *Strategie podpory dopravní obsluhy území (2005)* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/strategie-podpory-dopravni-obsluhy-uzemi-2005?typ=o>

⁴⁸ European Commission: *Infrastructure - TEN-T* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

⁴⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%20a%202013.pdf?ext=.pdf>

Evropská Komise vybírá prioritní projekty, které přispějí k lepšímu růstu celé EU a ty jsou pak podporovány dotacemi z fondů⁵⁰.

Na operační program doprava bylo vyčleněno nejvíce finančních prostředků, celkem 5,82 mld. EUR. Tato částka představuje více než 22% z celkových prostředků, které byly ČR přiděleny⁵¹. OP byl financován z ERDF a Fondu soudržnosti.⁵² Evropskou komisí byl schválen v roce 2007, ale byl dvakrát revidován v roce 2009 a 2011. Zodpovědným orgánem bylo Ministerstvo dopravy ČR, které spolupracovalo se Státním fondem dopravní infrastruktury jako zprostředkujícím subjektem.⁵³

Hlavním cílem programu bylo zlepšení dostupnosti dopravou, který byl dále členěn na 7 specifických cílů. Tyto cíle byly realizovány 7 prioritními osami zaměřenými na modernizaci železniční, silniční a dálniční sítě TEN-T, železniční sítě a silnic I. třídy mimo TEN-T, modernizaci a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze, podporu multimodální nákladní přepravy a rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a technickou pomoc.⁵⁴

2.1.1 Prioritní osy OP Doprava

V následující podkapitole budou stručně popsány jednotlivé prioritní osy a jejich hlavní náplň a cíle.

Prioritní osa č. 1 byla zaměřena na modernizaci železniční sítě TEN-T, která byla shledána jako zastaralá, především z důvodu malého procenta elektrizovaných tratí a naopak vysokého procenta jednokolejných tratí. Železniční doprava je shledána šetrnější vůči životnímu prostředí než ostatní druhy a cílem této osy je tedy modernizací dosáhnout většího využívání železnice jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Modernizace měla být zaměřena nejen na rekonstrukci samotných tratí, ale i na

⁵⁰ TEN-T: *History* [online]. [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <http://www.green-ten-t.eu/history/>

⁵¹ Operační program doprava: *Základní informace* [online]. [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

⁵² pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

⁵³ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf> str. 22

⁵⁴ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str. 35-40

zkvalitnění služeb poskytovaných zákazníkům. Výsledkem tedy mělo být „zvýšení nebo alespoň udržení stávajícího podílu železniční dopravy na celkových výkonech v osobní a v nákladní dopravě, dosažené zvýšením atraktivity železniční dopravy“⁵⁵. Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci železniční sítě TEN-T, tak tato prioritní osa neměla vazbu na žádné jiné OP. Bylo ale nutné zajistit koordinaci s prioritní osou 3, která se věnuje modernizaci železniční sítě mimo síť TEN-T.

Druhá prioritní osa se věnovala silniční dopravě na síti TEN-T, především dálnicím, silnicím I. třídy a rychlostním komunikacím, jejich výstavbě, rekonstrukci, ale zároveň i snížení jejich negativního vlivu na životní prostředí. V rámci této osy bylo také podporováno zavedení protihlukových opatření u stávající sítě. V neposlední řadě ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy byly dotace poskytnuty i na zavedení dopravních telematických systémů. Dopravní telematika je spojení informačních a telekomunikačních technologií s podporou například ekonomie nebo systémového inženýrství. Toto spojení má přispět k větší bezpečnosti, komfortu a efektivitě dopravy. Příkladem jsou například informační tabule hlásící aktuální stupeň dopravy, nehody nebo opravy, které na silnici právě probíhají.⁵⁶ Hlavním příjemcem dotací bylo Ředitelství silnic a dálnic, které má pod správou i silnice mimo síť TEN-T, jejíž modernizací se zabývá prioritní osa č. 4, je tedy logické propojení a nutná koordinace těchto 2 prioritních os.

Prioritní osa č. 3 se zaměřuje na železniční dopravu mimo síť TEN-T, která byla do té doby zanedbávána ještě více než síť TEN-T. Veškeré investice byly spíše obnovovacího charakteru, železniční síť je tedy zastaralá a naprosto nevyhovující. Kromě toho, že byly podporovány projekty na modernizaci železniční sítě mimo síť TEN-T se ale tato prioritní osa od té první příliš neliší, opět je cílem nabídnout železnici jako alternativu k osobní a nákladní dopravě a snížit dopady na životní prostředí u stávajících koridorů. Zároveň je tato osa provázána s jednotlivými ROPy, ty se ale věnují pouze renovaci železničních vozů a nádražních prostor, nikoliv železniční síti jako takové.

⁵⁵ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf> str. 52

⁵⁶ ČVUT: *Základní definice dopravní telematiky* [online]. [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: http://www.lt.fd.cvut.cz/its/rok_2001/definice.htm

Čtvrtá prioritní osa je zaměřena na silnice I. třídy a rychlostní silnice mimo síť TEN-T, především na jejich modernizaci s cílem zvýšit jejich bezpečnost. Nezapomíná se ale i na výstavbu nových silnic, obchvatů měst a obcí, které trpí zvýšenou intenzitou dopravy. Stejně jako osa č. 2 nezapomíná na ochranu životního prostředí a výstavbu protihlukových stěn. Je provázaná s druhou prioritní osou a částečně s ROPy, které ale modernizují pouze silnice II. A III. třídy.

Další prioritní osa je omezena na území hlavního města Prahy, týká se modernizace pražského metra a zavedení telematických dopravních systémů s cílem zlepšení dopravní situace. Praha se již od devadesátých let potýká s velkým nárůstem individuální automobilové dopravy. K jejímu omezení a lepšímu zvládnutí její koncentrace v dopravních špičkách je potřeba kvalitní městská hromadná doprava a dopravní telematické systémy. Existuje zde propojení s OP Praha konkurenceschopnost z důvodu stejného zodpovědného subjektu (magistrát hl. m. Prahy).

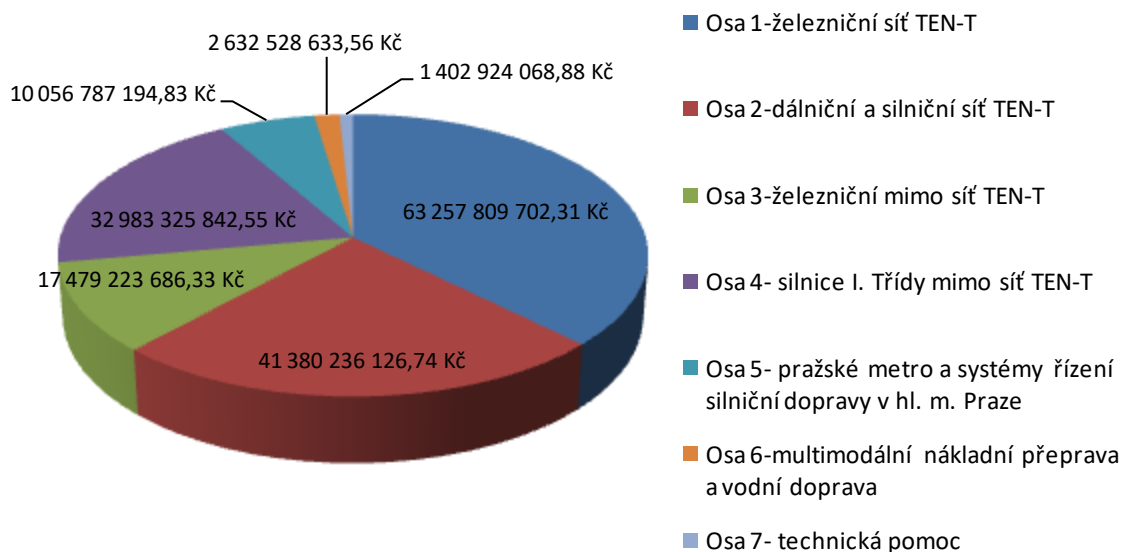
Šestá prioritní osa se zabývá podporou multimodální nákladní přepravy a rozvojem vnitrozemské vodní dopravy, hlavním důvodem je ochrana životního prostředí, které je ničeno především nákladní dopravou. V České republice v roce 2004 se multimodální doprava podílela pouze z 1,68 % na celkových přepravních výkonech. Podpora je soustředěna na železniční a vodní dopravu. U vnitrozemské vodní dopravy byla především důležitá vodní cesta na Labi a Vltavě, která byla zahrnuta do sítě TEN-T. Zároveň zde je vazba na ROP a OP Životní prostředí.

Poslední sedmá prioritní osa je zaměřena na technickou pomoc při realizaci OP Doprava. Z této osy měly být financovány projekty, které zajistí bezproblémovou implementaci, dostatečné monitorování a adekvátní publicitu OP Doprava.

2.1.2 Finanční alokace

Následující graf ukazuje rozdělení peněžních prostředků mezi 7 prioritních os. Celkem bylo k 30.6 2016 vyplaceno ze zdrojů EU 169 192 835 255,2 Kč. Z toho necelých 62 % prostředků šlo na modernizaci železniční, silniční a dálniční sítě TEN-T.

Graf 5 – Rozdělení peněžních prostředků dle prioritních os



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Celkem bylo proplaceno 222 084 076 346,54 Kč, zdroje EU tedy představovaly po zaokrouhlení 76%.

2.2 Regionální operační programy

V programovém období bylo sedm ROP, bylo na ně v rámci cíle Konvergence celkem vyčleněno 4,6 mld. EUR a byl financován z ERDF. Každý obsahoval 4-5 prioritních os a v rámci každého z nich byla část prostředků vyčleněna na podporu dopravní dostupnosti a obslužnosti. Podpora byla směřována především do výstavby, modernizace a rekonstrukce silnic II. a III. třídy, dále na výstavbu stezek pro bezmotorovou dopravu a podporu veřejné dopravy. U většiny ROP šlo o prioritní osu č. 1, kromě ROP Severozápad, kde to byla prioritní osa č. 3. Řídícím orgánem byla Regionální rada⁵⁷.

Následující tabulka ukazuje vynaložené zdroje EU v členění dle jednotlivých ROP. Ve sloupci celkem jsou uvedeny finanční prostředky, které byly vyplaceny subjektům za

⁵⁷ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační programy* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>

všechny prioritní osy v rámci ROP. Ve sloupci Doprava je částka, která byla vyplacena pouze na prioritní osy podporující dopravní dostupnost regionů.

Tab. 5 - Peněžní prostředků ze zdrojů EU v členění dle jednotlivých ROP

ROP	Celkem	Doprava	Procenta
Severozápad	18 004 702 495,46 Kč	5 107 388 284,41 Kč	28,37%
Moravskoslezsko	19 923 665 232,03 Kč	8 200 797 859,76 Kč	41,16%
Jihovýchod	18 484 598 438,19 Kč	9 878 247 484,80 Kč	53,44%
Střední Morava	17 518 520 342,55 Kč	6 966 578 805,59 Kč	39,77%
Severovýchod	17 397 750 380,69 Kč	7 407 381 428,23 Kč	42,58%
Jihozápad	16 833 850 972,47 Kč	8 175 968 240,64 Kč	48,57%
Střední Čechy	14 923 677 549,00 Kč	5 820 966 792,99 Kč	39,00%
ROP celkem	123 086 765 410,39 Kč	51 557 328 896,42 Kč	41,89%

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

V procentuálním i absolutním vyjádření bylo nejméně peněz na dopravu vynaloženo v rámci ROP Severozápad, naopak nejvíce v ROP Jihovýchod. Ve všech programových dokumentech týkajících se ROP je zdůrazněna důležitost zlepšení dopravní infrastruktury regionů pro jejich větší konkurenceschopnost, proto není překvapením, že průměrný procentuální podíl dopravy na celkových zdrojích je necelých 42%.

Dále budou popsány prioritní osy související s dopravou u jednotlivých ROP, v krátkosti budou představeny oblasti podpory a hlavní priority programů lišící se v každém regionu.

Jak již bylo řečeno, prioritní osou věnující se podpoře dopravy v regionech u ROP *Severozápad* byla osa č. 3 a ta se dále členila na 2 hlavní oblasti podpory. První souvisela s rekonstrukcí silnic uvnitř regionu, komunikací vedoucích k síti TEN-T, letiště v Karlových Varech, ale i vodní cesty na Labi. Druhá oblast podpory byla naopak věnována veřejné dopravě a cyklostezkám.

Prioritní osa podporující dopravu se v případě tohoto ROP *Moravskoslezsko* dělila na čtyři oblasti podpory. První byla zaměřena na silniční dopravu a významné stezky pro

bezmotorovou dopravu. Druhá se zabírala letištěm Leoše Janáčka v Ostravě, které potřebovalo modernizovat a zajistit dopravní spojení s okolními městy. Třetí oblast podpory se týkala veřejné a městské hromadné dopravy, které jsou těžko oddělitelné v tomto regionu a je tedy potřeba je integrovat. Jako jediný se ROP Moravskoslezsko zaměřil i na integrovaný záchranný systém, kterému se věnovala poslední oblast podpory.

I v případě ROP Jihovýchod se prioritní osa zabývající se dopravní dostupností dělila na čtyři oblasti podpory. První se stejně jako u dvou předchozích programů věnovala silnicím II. a III. třídy, jejich modernizaci a napojení na síť TEN-T, dále i rozvoji letiště v Brně. Druhá oblast se týkala veřejné dopravy, jejíž integrace by měla přispět ke zlepšení dopravní obslužnosti regionu. Další se věnovala železniční dopravě, konkrétně obnově a nákupu vlakových souprav, které by zatraktivnily drážní dopravu a zpřístupnily jí i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Poslední byla celá věnována zlepšení a rozšíření sítě cyklostezek, které jsou na rozdíl od cyklotras vedeny mimo silnice a jsou tedy bezpečnější.

Prioritní osa č. 1 ROP Střední Morava byla rozdělena na tři oblasti podpory, přičemž první podporovala rozvoj dopravní infrastruktury prostřednictvím modernizace silnice a letiště Bochoř, které mělo být využito k vojenskému i civilnímu provozu. I v rámci tohoto programu bylo v plánu vyčlenit část z prostředků poskytnutých EU na rozvoj veřejné dopravy, konkrétně se této problematice věnovala druhá oblast podpory. Nezapomnělo se ani na podporu výstavby nových cyklostezek v regionu a to v rámci třetí oblasti.

U ROP Severovýchod byla doprava řešena ve třech oblastech podpory, první byla věnována pouze silnicím a jejich napojení na TEN-T síť. Druhá oblast řešila veřejnou dopravu a její integraci, kam byly zahrnuty i cyklostezky jako další alternativa k automobilové dopravě. Poslední oblast podpory se týkala rozvoje infrastruktury letiště v Pardubicích.

ROP Jihozápad má 5 oblastí podpor, první a poslední pojednávají o silniční dopravě, přičemž ta první se zaměřuje na modernizaci, ta druhá především na výstavbu nových silnice. I v tomto programu stejně jako u předchozích je část prostředků alokována na

podporu veřejné dopravy. Zvláštní oblast je vyhrazena pro nákup nových vozidel pro drážní a autobusovou dopravu. Čtvrtá oblast řeší rozvoj infrastruktury letišť v regionu.

Posledním programem, který zde bude popsán, je ROP Střední Čechy. Dopravě se zde věnují dvě oblasti podpory, kdy je jedna zaměřena na silniční dopravu a druhá na veřejnou dopravu, kde jsou zahrnuty i cyklostezky.

2.3 OP Praha Konkurenceschopnost

Na OP Praha Konkurenceschopnost bylo vyčleněno 241,2 mil. EUR a byl financován z ERDF. Více než 36% peněžních prostředků bylo vyčleněno na podporu dopravy. V rámci prioritní osy číslo 1, oblasti podpory 1, byly podpořeny projekty na výstavbu cyklotras a cyklostezek, rekonstrukci tramvajových tratí a výstavbu výtahů v některých stanicích pražského metra. Dohlízejícím orgánem byl Magistrát hlavního města Prahy.⁵⁸

⁵⁸ Ministerstvo pro místní rozvoj: *OP Praha Konkurenceschopnost* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Operacni-programy-Praha/OP-Praha-Konkurenceschopnost>

3 Analýza vybraných dopravních projektů

3.1 Představení dokumentu v Excelu

Hlavním zdrojem informací pro tuto práci je soubor ve formátu Excel s přehledem všech projektů k 30.6 2016, který je dostupný na stránkách ministerstva pro místní rozvoj. Ve 28 sloupcích zde nacházíme nejrozumnější informace o konkrétních projektech, kterých dle informací v souboru bylo v programovém období 2007-2013 schváleno celkem 122 430.

V prvních třech sloupcích nalezneme informaci o čísle a názvu programu, o čísle prioritní osy a oblasti podpory, pod který projekt spadá. V dalších třech sloupcích je číslo, název a popis projektu. Další sloupce se věnují žadateli, lze zde zjistit jeho název, hospodářskou právní formu nebo jeho místní příslušnost.

V posledních sloupcích nacházíme 7 čísel, které vyjadřují obnos peněžních prostředků, jenž byl na realizaci projektu poskytnut. První tři z nich vyjadřují zdroje, které byly předpokládány při podpisu smlouvy. V prvním sloupci z těchto tří jsou celkové zdroje, které byly schváleny na projekt. V dalších dvou jsou odděleny pouze veřejné zdroje (státní rozpočet, EU fondy atp.) a pouze EU zdroje. Další dva z těchto sedmi vyčíslují finálně vyplacené a vyúčtované prostředky ve stejném dělení na veřejné a EU zdroje. Poslední dva ze sedmi ukazují výši, která byla certifikována, jejíž správnost byla potvrzena PCO. U 412 projektů, které byly zařazeny do výběru, není tato informace zatím dostupná. Další důležitou informací je kód a název NUTS, kde byl projekt realizován.

3.1.1 Vybrané dopravní projekty

Po výběru projektů z OP Doprava, prioritních os jednotlivých ROP a oblasti podpory OP Praha Konkurenceschopnost zbylo v souboru 2 165 projektů, z toho 3 projekty stále běží a příjemcům nebyly k 30.6. 2016 proplaceny žádné finanční prostředky. U všech tří byla smlouva podepsána v druhé polovině roku 2014. Všechny tyto projekty byly

financovány v rámci ROP Jihovýchod. První projekt je na rekonstrukci silnice III/40819 v okrese Znojmo. Další dva projekty se týkají nákupu nízkopodlažních vysokokapacitních tramvají pro městskou hromadnou dopravu v Brně. Dohromady jim na základě smlouvy o poskytnutí dotace bylo ze zdrojů EU přiděleno 747 223 269,73 Kč, z toho přes 700 mil. na nákup tramvají.

Dále ze souboru dat po vyloučení 3 výše zmiňovaných projektů vyplývá, že na základě smluv bylo projektům ze zdrojů EU přiděleno 244 287 888 420,07 Kč, ale proplaceno bylo pouze 223 113 681 644,80 Kč, tedy o více než 21 mld. Kč méně.

Při podrobnějším zkoumání bylo zjištěno, že u 1805 projektů bylo proplaceno méně peněz (o více než 10 000 Kč), celkem méně o více než 22 mld. Kč. U všech projektů kromě jednoho je výše rozdílu v řádech stovek milionů Kč. U projektu č. CZ.1.01/1.1.00/10.0196 na modernizaci trati Rokycany- Plzeň se ale jedná o více než 1,8 mld. Kč. To bylo zapříčiněno 2 hlavními faktory, projekt byl zpožděn z důvodu archeologických prací v místě stavby⁵⁹. Dále byl spolu se 6 dalšími velkými projekty navržen k fázování a bude tedy pokračovat i v dalším programovém období 2014-2020, nebylo tedy potřeba ho celý dokončit do konce roku 2016.⁶⁰ Fázování je povoleno u velkých projektů (nad 50 mil. EUR) v případě, že je prokázána jeho priorita i pro další programové období.⁶¹ Naopak u 19 projektů bylo čerpáno více peněz, celkem 829 mil. Kč. Zbytek projektů (338) vyčerpalo tolik, kolik mu bylo přiděleno nebo nevyčerpalo maximálně 10 000 Kč.

V teoretické části jsou uvedeny celkové peněžní zdroje z EU proplacené subjektům v dělení dle OP, případně dle jednotlivých prioritních os. Následující tabulka vše shrnuje, je z ní patrné, že podíl OP Doprava je velice významný, naopak OP Praha Konkurenceschopnost se na zlepšování dopravní sítě v ČR podílel pouhým 1%. Také z tabulky vyplývá, že počet projektů byl v případě ROP oproti OP Doprava více než čtyřnásobný. To vyplývá z povahy programů, protože OP Doprava byl zaměřen na

⁵⁹ Operační program Doprava: *Informace o stavbě* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.rokycanyplzen.cz/>

⁶⁰ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Informace o stavu čerpání prostředků fondů EU v programovém období 2007–2013 a 2014–2020* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: https://ipodpora.odborny.info/soubory/dms/wysiwyg_uploads/d40c90f3cd68ae62/uploads/Informace_o_stavu_cerpani_prostr.pdf

⁶¹ Operační program Technická pomoc: *Metodické doporučení k uzavírání programového období 2007-2013* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4e26bf42-2574-4326-82b8-9e6675dcf2cb/MD_uzavirani-07-13_verze-1_final.pdf?ext=.pdf

rozsáhlejší projekty mnohdy mezinárodního významu a nebylo tedy k vyčerpání dotací potřeba více projektů.

Tab. 6 – Rozdělení zdrojů mezi operační programy

Operační program	Proplacené prostředky příjmcům - vyúčtované (EU zdroje)	Podíl	Počet projektů
OP Doprava	169 192 835 255,20 Kč	75,83%	421
ROP	51 557 328 896,42 Kč	23,11%	1718
OP Praha Konkurenceschopnost	2 363 517 493,18 Kč	1,06%	23

Zdroje: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

3.2 Časová struktura projektů dle data podpisu smlouvy

Ve sdělovacích prostředcích v posledních letech neustále běžela zpráva o tom, že Česká republika nebude schopna vyčerpat všechny dotace, které jí byly z evropských fondů přiděleny. Nabízí se tedy otázka, jak tomu bylo v případě projektů na podporu dopravy. Vzhledem k tomu, že dopravní projekty jsou mnohdy rozsáhlého charakteru a měly by být plánovány s dostatečným předstihem, neměly by tedy zdroje být přiděleny na konci období. Zároveň se dá předpokládat, že v prvním roce bude objem čerpaných prostředků nejmenší, protože se jednalo o první celé programové období, kterého se Česká republika zúčastnila, a začalo pouhé 3 roky po vstupu do EU. Vycházet budeme z informace o datu podpisu smlouvy a ze zdrojů EU, které byly ČR přiděleny, tato částka se liší o 21 mld. Kč, což již bylo vysvětleno výše.

Bylo zjištěno, že k podpisu prvních 3 smluv došlo 11.7. 2007. Celkem jich bylo v prvním roce podepsáno 5 a všechny byly součástí prioritní osy č. 7 OP Doprava, která se věnovala technické podpoře. Poslední smlouva byla podepsána 5.5. 2016 a byla na částku 799 mil. Kč. Vzhledem k tomu, že termínem, kdy měla být předložena poslední

souhrnná žádost do EK byl konec dubna 2016, musela být v případě tohoto projektu povolena výjimka.⁶²

Tab. 7- Časová struktura přidělení EU zdrojů

Rok	Smlouva o poskytnutí dotace (EU zdroje)
2008	68 820 694 967,56 Kč
2009	38 755 384 014,20 Kč
2013	27 419 617 154,24 Kč
2016	25 065 534 481,02 Kč
2010	22 418 362 766,99 Kč
2014	21 360 562 361,58 Kč
2015	19 882 129 628,61 Kč
2011	10 518 477 516,13 Kč
2012	10 429 154 058,61 Kč
2007	365 194 740,86 Kč

Zdroje: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky výše vyplývá, že zhruba 53% prostředků bylo přiděleno mezi lety 2007-2010 a nejméně prostředků bylo přiděleno v roce 2007. Tyto dvě informace jsou konzistentní s předpokladem uvedeným výše.

Na druhou stranu je ale zajímavé, že 38% dotací bylo přiděleno na konci programového období a po jeho skončení. Navíc více než 10% z celkových zdrojů se přidělilo až v roce 2016. Také bylo zjištěno, že byly podepsány smlouvy na více než 11 mld. Kč v posledním měsíci. Z těchto zjištění vyplývá, že i v případě projektů na podporu dopravy došlo ke zpomalení čerpání a velká část prostředků byla přidělena na poslední chvíli.

⁶² Operační program Technická pomoc: *Metodické doporučení k uzavírání programového období 2007-2013* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4e26bf42-2574-4326-82b8-9e6675dcf2cb/MD_uzavirani-07-13_verze-1_final.pdf?ext=.pdf

3.3 Složení subjektů čerpající dotace

Celkem se na 2162 projektech podílelo 593 subjektů, nejvíce projektů (celkem 243) podala Správa železniční dopravní cesty, která zároveň získala nejvíce dotací 78 964 298 300,75 Kč. Jako druhý subjekt, který získal nejvíce peněžních zdrojů, zde vystupují Ředitelství silnic a dálnic ČR, celkem 78 964 298 300,75 Kč, podalo ale pouze 79 projektů.

V tabulce níže můžeme vidět rozdělení subjektů, kterým byly poskytnuty dotace. Největší podíl (38,75%) zauímají ostatní subjekty. Pod těmi se skrývají příspěvkové organizace jako Ředitelství silnic a dálnic nebo Správy a údržby silnic jednotlivých krajů. Nejmenší podíl mají neziskové subjekty, svůj projekt na podporu dopravy podal pouze jeden subjekt.

Tab. 8 – Složení subjektů čerpající dotace

Subjekt	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	Podíl
Kraje	26 036 293 087,66 Kč	11,67%
Stát	82 391 404 999,56 Kč	36,93%
Obce	8 832 522 597,79 Kč	3,96%
Neziskové subjekty	7 319 377,67 Kč	0,003%
Ostatní	86 454 413 614,86 Kč	38,75%
Podnikatelské subjekty	19 391 727 967,26 Kč	8,69%

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Vzhledem k tomu, že dopravní projekty jsou specifické tím, že většina dopravních cest je vlastněna státem, kraji nebo obcemi, bylo by neobvyklé, pokud by dotace byly ve větší míře přidělovány soukromým subjektům. Podíváme se tedy podrobněji na složení podnikatelských subjektů.

Z následující tabulky vyplývá, že vlastníkem 95% subjektů mající podnikatelský status je stát, kraj nebo obec. V případě subjektu, který spadá pod kolonku oboje, se jedná o Ostravskou dopravní společnost, která je z 20 % vlastněna Českými drahami. České

dráhy jsou z 100% vlastněny Českou republikou. Z toho tedy plyne, že pouze 1 042 213 471,05 Kč byla přidělena společnostem mající čistě soukromé vlastnictví.

Tab. 9- Složení vlastníků podnikatelských subjektů

Vlastník podnikatelského subjektu	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	Podíl
Soukromník	1 039 949 748 Kč	5,36%
Stát, obec, kraj	18 348 948 566 Kč	94,62%
Oboje	2 829 653,4 Kč	0,01%

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

3.4 Rozdělení dotací dle NUTS 2

Další oblastí, kterou se práce zabývá, je rozdělení dotací dle jednotlivých regionů soudržnosti. V tabulce níže je vyjádřeno, kolik peněz bylo do jednotlivých regionů investováno, přičemž vycházíme z místa realizace nikoliv z místní příslušnosti příjemce dotace. Ideálně by mělo být rozdělení rovnoměrné a na každý region by mělo připadnout 12,5 % z celkových zdrojů, respektive 27 889 210 205,60 Kč.

Tab. 10 – Rozdělení dotací dle NUTS 2

Číslo NUTS 2	Název NUTS 2	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	Podíl na celkových vyplacených prostředcích (EU zdroje)
1	Praha	24 429 259 800,76 Kč	10,95%
2	Střední Čechy	28 001 412 986,07 Kč	12,55%
3	Jihozápad	41 074 116 208,53 Kč	18,41%
4	Severozápad	27 549 356 872,66 Kč	12,35%
5	Severovýchod	24 339 742 474,48 Kč	10,91%
6	Jihovýchod	24 782 865 283,25 Kč	11,11%
7	Střední Morava	24 862 130 012,68 Kč	11,14%
8	Moravskoslezsko	28 074 798 006,37 Kč	12,58%

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky výše je patrné rovnoměrné rozdělení dotací mezi regiony soudržnosti, jako jediný vybočuje region Jihozápad. Již z předchozí části víme, že dopravě byl v tomto ROP přisouzen velký význam a zároveň na území tohoto regionu soudržnosti byl realizován nejdražší dopravní projekt OP Doprava výstavba dálnice D3 úsek Tábor-Veselí nad Lužnicí, který byl podpořen 8 826 128 124 Kč.

Pro objektivnější srovnání je potřeba zmínit, že 1 402 924 069 Kč bylo vynaloženo na technickou pomoc a územní příslušnost dle NUTS 2 připadá na Prahu, ale správně by tato částka měla být rovnoměrně rozdělena mezi všechny projekty realizované v rámci OP Doprava.

Dále je potřeba přepočítat vynaložené prostředky na jednoho obyvatele regionu, toto uvádí tabulka níže. Průměrný počet obyvatel byl vypočítán jako průměr mezi lety 2007-2013, kdy trvalo programové období.

Tab. 11 – Výše dotací v dělení dle NUTS 2 na jednoho obyvatele

číslo NUTS 2	Název NUTS 2	Průměrný počet obyvatel (2007- 2013) ⁶³	Proplacené prostředky příjemcům na jednoho obyvatele (EU zdroje)
1	Praha	1 240 448,14	19 693,90 Kč
2	Střední Čechy	1 250 988,43	22 383,43 Kč
3	Jihozápad	1 204 666,71	34 095,83 Kč
4	Severozápad	1 135 752,00	24 256,49 Kč
5	Severovýchod	1 505 253,14	16 169,87 Kč
6	Jihovýchod	1 667 622,00	14 861,20 Kč
7	Střední Morava	1 229 516,86	20 221,06 Kč
8	Moravskoslezsko	1 239 769,43	22 645,18 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, ČSÚ, vlastní výpočty

Prvenství regionu Jihozápad se nezměnilo, naopak je podpořeno jedním z nejnižších průměrů počtu obyvatel. Dále Střední Morava zůstává na 5. místě, zbytek regionů své místo mění. V případě absolutního vyjádření uváděného v předchozí tabulce, je na posledním místě region Severovýchod, v tabulce výše při přepočtení na jednoho obyvatele přebírá toto místo region Jihovýchod, který má největší průměrný počet obyvatel.

3.5 Dělení dle druhu podporovaného projektu

Následující tabulka nabízí přehled o rozdělení zdrojů podle určité oblasti podpory. Pod pojmem veřejná doprava se skrývá autobusová a městská hromadná doprava, byly spojeny z důvodu jejich těžké oddělitelnosti v případě menších měst. Poslední tři druhy byly odděleny z důvodu, že jsou těžko přiřaditelné k některým z předchozích.

⁶³ Český statistický úřad: *Počet obyvatel v obcích* [online].[cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/domov>

Tab. 12 – Rozdělení zdrojů EU dle druhu projektu

Druh podporovaného dopravního projektu	Celkem ze zdrojů EU	Podíl
Silnice	111 378 234 615,73 Kč	49,92%
Železnice	82 739 024 460,10 Kč	37,08%
Veřejná doprava	19 272 167 096,43 Kč	8,64%
Multimodální přeprava	2 632 528 633,56 Kč	1,18%
Cyklostezky	2 481 256 953,95 Kč	1,11%
Letiště	1 688 373 154,50 Kč	0,76%
Integrovaná záchranná služba	1 476 883 757,49 Kč	0,66%
Vzdělávání	1 402 924 068,88 Kč	0,63%
P+R	42 288 904,16 Kč	0,02%

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

V rozebíraném programovém období byla téměř polovina prostředků přidělena na rekonstrukci a výstavbu silnic. Druhá v pořadí je obnova železnic, na kterou bylo vynaloženo o 28,64 mld. Kč méně, přestože měla být upřednostněna před silniční dopravou. Toto upřednostnění vyplývá z faktu, že se jedná o ekologičtější způsob přepravy. Necelých 18 mld. Kč připadlo na veřejnou dopravu. Další druhy projektů již představují méně než 5% z celkových zdrojů. Je zde ale zajímavý fakt, že na cyklostezky bylo vynaloženo řádově stejné množství dotačních peněz jako na podporu multimodální dopravy, která byla součástí OP Doprava a byla považována za jednu z priorit programového období. Podrobnějšímu zkoumání jednotlivých druhů se věnuje následující část práce.

3.5.1 Cyklistická doprava

Výstavba cyklostezek a cyklotras byla podporována pouze z regionálních operačních programů, přesto do nich bylo investováno necelých 2,5 mld. Kč.

Hlavním cílem napříč všemi programy bylo cyklistickou dopravu oddělit od silničního provozu, aby byly bezpečnější a umožňovaly každodenní používání pro obyvatele například při jejich cestě do práce nebo do školy.

Z tabulky č. 13 je patrné, že nejvíce peněžních prostředků bylo vynaloženo v regionu soudržnosti Střední Morava, nejméně pak v regionu Severovýchod.

Tab. 13 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti - cyklostezky

NUTS 2	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	Podíl
Střední Morava	750 380 096,68 Kč	30,24 %
Severozápad	502 752 023,88 Kč	20,26 %
Jihovýchod	374 631 076,26 Kč	15,10 %
Střední Čechy	366 792 504,08 Kč	14,78 %
Moravskoslezsko	293 526 932,15 Kč	11,83 %
Praha	109 927 570,10 Kč	4,43 %
Severovýchod	83 246 750,80 Kč	3,36 %

Zdroje: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z prioritních os a oblastí podpor, které se zabývaly dopravou, pak nebyly vynaloženy žádné prostředky v regionu Jihozápad. Při bližším zkoumání bylo zjištěno, že v tomto regionu byly cyklostezky financovány z prioritní osy věnující se rozvoji cestovního ruchu a bylo na ně vynaloženo 83 365 917,43 Kč.

Vysoké množství prostředků, které byly vynaloženy v regionu soudržnosti Střední Morava je opodstatněné tím, že v jako jediném programovém dokumentu byla bezmotorové dopravě věnována celá prioritní osa. Zároveň je zde řečeno, že podpora by měla být směřována hlavně na výstavbu cyklostezek, které jsou odděleny od komunikace na rozdíl od cyklotras. Všechny 76 projektů, které byly v této oblasti uskutečněny, bylo na výstavbu cyklostezek, tento cíl byl tedy bez výjimky splněn.

Jak bylo řečeno výše, ve všech programových dokumentech je zdůrazněno, že by měly být podporovány především projekty zabývající se cyklostezkami, nikoliv cyklotrasami. V případě rozebíraného souboru dat to nebylo splněno pouze u 15 projektů v celkové hodnotě 187 447 346,29 Kč, což představuje pouze 0,08 % z celkových zdrojů. Lze tedy říct, že hlavní cíl oddělit cyklistickou dopravu od silničního provozu, byl splněn.

Navíc i v případě projektů na výstavbu nebo modernizaci cyklotras, bylo podporováno zvýšení bezpečnosti například pomocí lepšího vyznačení cyklotras na silnicích.

3.5.2 Multimodální přeprava

Multimodální přeprava byla podpořena pouze v rámci OP Doprava, neměla žádnou vazbu na jiné dopravy se zabývající prioritní osy ROP. Zároveň neměla ani spojitost s jinými prioritními osami OP Doprava, přestože měla být podpořena v rámci os zabývajících se železniční i silniční dopravou, tak žádný projekt se nakonec touto problematikou nezabýval.

Následující tabulka tedy ukazuje rozložení prostředků mezi různé oblasti podpory multimodální přepravy v programovém období 2007-2013.

Tab. 14 – EU zdroje v dělení dle oblasti podpory- multimodální přeprava

Oblast podpory	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Vnitrozemské vodní cesty	2 487 004 247,33 Kč
Multimodální nákladní přeprava	97 621 067,66 Kč
Vnitrozemská plavidla	47 903 318,57 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky výše je patrné, že většina prostředků směřovala na podporu modernizace vnitrozemských vodních cest, kde šlo především o 2 vodní cesty Labe a Vltava. Konkrétně na Labi šlo o úsek Pardubice- státní hranice Německa, na Vltavě pak o úsek Třebenice-Mělník (konkrétně soutok s Labem). K modernizaci těchto dvou cest se ČR zavázala při vstupu do EU v roce 2004, zároveň byly zařazeny do sítě TEN-T, výše prostředků je tedy opodstatněná.

Zarážející je ovšem velmi malá podpora napojení nákladní přepravy na železniční dopravu, která je v programovém dokumentu zmiňována jako důležitá a na začátku programového období jako naprosto nedostačující. Železniční síť je na našem území velice hustá a potenciál jejího využití je tedy vyšší než u vodních cest. Při bližším zkoumání bylo zjištěno, že podporou železniční přepravy se zabývaly pouze 4 projekty,

na které bylo přiděleno 87 mil. Kč. Na druhou stranu se ale jednalo o podporu navázání nových logistických center na železniční dopravu, jak je také řečeno v programovém dokumentu. Byly podpořeny 3 logistická centra v Ostravě, Lovosicích a České Třebové.

Nejméně prostředků šlo na modernizaci vnitrozemských plavidel. Zároveň v této kategorii byl největší podíl příjemců dotací ze strany ryze soukromě vlastněných podnikatelských subjektů.

Pro větší objektivitu je potřeba se podívat i do předchozího programového období 2004-2006, kde část zdrojů z EU byla přidělena na podporu multimodální přepravy. Opět se ale nejednalo v porovnání se zbytkem druhů dopravy o vysoké částky. Větší část putovala do modernizace vodních cest. Na podporu kombinované dopravy se zapojením železnice byl realizován pouze jeden projekt, který byl podpořen 56,7 mil. Kč z evropských zdrojů⁶⁴.

3.5.3 Vzdělávání

Pod pojmem vzdělávání se skrývá prioritní osa číslo 7 OP Doprava, která nesla název Technická pomoc. Celkem bylo v rámci této osy realizováno 22 projektů, největším příjemcem bylo pochopitelně Ministerstvo Dopravy, které obdrželo přes 797,7 mil. Kč. Po něm následovala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace s 332,5 mil. Kč.

3.5.4 Integrovaná záchranná služba

Tomuto druhu projektů se v rámci prioritní osy týkající se dopravy věnoval pouze programový dokument ROP Moravskoslezsko, který mu přidělil celou jednu oblast podpory. Celkem v rámci této oblasti podpory bylo financováno 9 projektů především na podporu hasičského záchranného systému, ale více než 50 % dotací připadlo na integrovaná záchranná centra přijímající všechna tísňová volání.

V jiných regionálních operačních programech byly svojí podstatou podobné projekty podporované v rámci jiných prioritních os. Především v rámci těch, které se zabývaly rozvojem měst a obcí.

⁶⁴ Ministerstvo pro místní rozvoj: *OP Infrastruktura* [online].[cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA>

3.5.5 Letecká doprava

Modernizace regionálních letišť byla podporována především v rámci ROP, přesto byl nalezen jeden projekt z OP Doprava, který byl svou podstatou zařazen pod letiště nikoliv pod železnice. Jednalo se o projekt kolejového napojení letiště Leoše Janáčka v hodnotě 435 mil. Kč. Jak lze vidět v tabulce č. 15, představují tyto zdroje 31% z celkových dotací, které byly na ostravské letiště vynaloženy. I v případě, že by nebyly do výpočtů tyto zdroje zahrnuty, tak je z tabulky patrné, že do tohoto letiště bylo investováno zdaleka nejvíce peněz v porovnání s ostatními letišti. Na rozdíl od ostatních bylo na jeho podporu předloženo 9 projektů, zatímco u čtyř zbývajících se jednalo vždy pouze o jeden projekt. Také bylo ostravské letiště financováno již v předcházejícím programovém období částkou přesahující 42 mil. Kč, kdy byla postavena nová odletová hala.⁶⁵

Tab. 15 – EU zdroje poskytnuté na leteckou dopravu

Letiště	Proplacené prostředky příjmům (EU zdroje)	NUTS 2
Letiště Leoše Janáčka	1 372 508 544,44 Kč	Moravskoslezsko
Letiště Pardubice	198 334 867,72 Kč	Jihovýchod
Letiště Karlovy Vary	80 017 955,00 Kč	Severozápad
Letiště Brno- Tuřany	22 355 000,00 Kč	Jihovýchod
Letiště České Budějovice	15 156 787,34 Kč	Severovýchod

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky výše vyplývá, že z osmi regionů soudržnosti bylo modernizováno pouze 5 letišť. Modernizace letiště v Praze nemohla být financována z evropských dotací, zbývají tedy regiony soudržnosti Střední Čechy a Morava. Ani v jedné verzi programového dokumentu ROP Střední Čechy se nepočítalo s modernizací některých z letišť. V případě ROP Střední Morava ale byla v plánu přeměna ryze

⁶⁵ Ministerstvo pro místní rozvoj: *OP Infrastruktura-realizované projekty* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA/Realizovane-projekty/Modernizaci-letiste-otevirame-brany-regionu>

vojenského letiště Bochoř na smíšenou formu, kdy by mohlo sloužit i civilním účelům. K přeměně došlo a od konce roku 2013 slouží jako vnitrostátní veřejné a mezinárodní neveřejné letiště, nebylo k tomu ale využito dotací z EU zdrojů.⁶⁶

Letiště v Karlových Varech bylo modernizováno již v předchozím programovém období, z něhož ČR čerpala pouze mezi lety 2004-2006 po jejím vstupu do EU. Prostředky poskytnuté ze zdrojů EU byly ve výši 33 679 244 Kč⁶⁷. Využilo se jich na rekonstrukci vzletových drah. V popisovaném programovém období se postavila nová odbavovací hala.

V případě letiště České Budějovice a Brno-Tuřany se jedná v porovnání se třemi předchozími o tak malé částky z důvodu, že nebylo rekonstruováno letiště samotné. V případě prvního zmiňovaného došlo k nákupu speciálního hasičského vozu a k nákupu letištních autobusů v případě toho druhého. S rekonstrukcí letiště Brno-Tuřany se počítalo i v poslední verzi programového dokumentu ROP Jihovýchod z roku 2013, která měla dosahovat až částky 266 mil. Kč, ale nakonec k ní nedošlo⁶⁸.

3.5.6 Parkoviště P+R

Tento druh projektu byl v programovém období v porovnání s objemem prostředků vynaložených na ostatní druhy nepodstatný.

Tab. 16 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – parkoviště P+R

NUTS 2	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Střední Čechy	27 401 829,36 Kč
Jihozápad	14 887 074,80 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

⁶⁶ Letiště Přerov: *Základní údaje* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.prerov-airport.cz/?id=101>

⁶⁷ Letiště Karlovy Vary: *Tisková zpráva: Modernizace letiště Karlovy Vary - I. a II. etapa* [online]. [cit. 2017-06-03]. Dostupné z: http://www.airport-k-vary.cz/cs/clanek.php?pg=3&prefix=apt_&id=366&list=

⁶⁸ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programový dokument ROP Jihovýchod 2007-2013* [online]. In: . s. 216 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/bc327573-47d7-4177-9109-7c57aa9ec1f4/Programovy-dokument-ROP-Jihovýchod-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str. 102

Projektů, které se týkaly parkovišť P+R bylo jen 9 a byly uskutečněny pouze ve Středočeském a Plzeňském kraji. Z obou těchto krajů velká část jejich obyvatel pravidelně cestuje do hlavního města Prahy za prací a je tedy pochopitelné, že byl tento druh projektů uskutečněn především v těchto krajích.

Bohužel tato čísla nejsou konečná, protože byly nalezeny projekty, jejichž hlavní náplň patřila do jiného druhu dopravního projektu (typicky veřejné dopravy) a zároveň jejich součástí byla i výstavba parkoviště tohoto typu. Jejich oddělení nebylo provedeno, protože by vyžadovalo dohledání projektových dokumentací všech dotčených projektů. Zároveň vzhledem k nižším částkám, které se pohybují v řádech pod 10 mil. Kč, by jejich oddělení od jiných druhů projektů příliš nezměnilo závěry, které jsou popsány v této práci.

3.5.7 Železniční doprava

Po selekci projektů týkajících se železniční sítě napříč všemi operačními programy, zůstalo 279 projektů a z nich 261 bylo součástí OP Doprava. Spoluúčast z ROP byla tedy minimální.

Tabulka č. 17 nabízí náhled na rozdělení prostředků, kde první 4 řádky jsou zdroje, které plynuly z OP Doprava rozdělené do jednotlivých oblastí podpor. Z prvního a čtvrtého řádku tabulky vyplývá, že nejvíce prostředků bylo přiděleno na čistou rekonstrukci železnic, jak v rámci TEN-T, tak mimo tuto síť.

Zajímavý je 3. řádek, který vyčísluje dotace poskytnuté v rámci oblasti podpory s názvem pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel pro rychlé spojení mezi městy a regiony ČR. V rámci této oblasti podpory byl financován pouze jeden projekt na obnovu vozového parku linky R13 na trase Brno- Břeclav- Olomouc. Tato oblast podpory byla do programového dokumentu přidána až revizí z července roku 2015. Smlouva na financování projektu pak byla podepsána až 26.4 2016, tedy v posledních měsících, kdy to bylo ještě možné, aby mohl být projekt financován v rámci programového období 2007-2013.

Modernizace vozidel, která je vyčíslena na posledním řádku, byla financována z jednotlivých ROP, zde je zobrazena v součtu za všechny programy.

Tab. 17 – Směrování podpory - železnice

Směrování podpory	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Železniční síť v rámci TEN-T	57 849 761 563,06 Kč
Interoperabilita a rozvoj telematických systémů v rámci TEN-T	4 464 712 019,25 Kč
Železniční kolejová vozidla v rámci TEN-T	943 336 120,00 Kč
Železniční síť mimo TEN-T	17 043 553 993,30 Kč
Modernizace drážních vozidel	2 437 660 764,49 Kč

Zdroje: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

V roce 2002 byl zpracován rozbor stavu železniční sítě v jednotlivých krajích. Kraje jsou zde rozděleny do 3 skupin. V první nejhorší skupině je Liberecký, Karlovarský a Jihočeský kraj, přičemž jsou řazeny od nejhoršího. V další skupině je hl. m. Praha, Středočeský, Zlínský, Královehradecký a Pardubický kraj. Do třetí skupiny je zařazen pouze Plzeňský kraj. V dokumentu OP Doprava je napsáno, že tento stav by měl být zohledněn při výběru projektů.

V dokumentu je dále více specifikováno, s jakými problémy se vyjmenované kraje potýkají především. V případě Libereckého kraje je řečeno, že postrádá kvalitní železniční spojení, jak na úrovni kraje, tak i s ostatními regiony. U Karlovarského kraje je pak zdůrazněno nedostačující napojení na hlavní město, v případě Zlínského kraje pak napojení na město Vsetín a nedostatečné železniční spojení s okolím pomocí železnice.

Dále Královehradecký kraj je potřeba spojit kvalitnější železniční sítí s Pardubickým krajem a zrekonstruovat železniční propojení uvnitř kraje. U Jihočeského kraje je potřeba modernizovat IV. železniční koridor. Tento koridor Českou republikou prochází především přes města Děčín, Ústí nad Labem, Kralupy n. Vltavou, Praha, Benešov, Tábor, České Budějovice a Horní Dvořiště. Na území Jihočeského kraje leží poslední tři zmíněná města. Plzeňský kraj potřebuje modernizovat III. železniční koridor. Tento

koridor prochází městy Cheb, Plzeň, Praha, Poděbrady, Pardubice, Česká Třebová, Přerov a Ostrava. Na území Plzeňského kraje leží první 2 vyjmenovaná města.

U Středočeského kraje chybí modernizovat, jak III., tak IV. železniční koridor, jejichž trasy byly popsány na předchozích řádcích. Na území tohoto kraje leží z výše vyjmenovaných měst Kralupy n. Vltavou, Benešov a Pardubice.⁶⁹

Hlavní město potřebuje modernizaci technického vybavení železnice jakožto hlavního železničního uzlu a v neposlední řadě zlepšení stavu železniční sítě spojující Prahu s blízkým okolím.

Jako poslední je v programovém dokumentu zmiňován Plzeňský kraj, který je klasifikován jako průměrně vybavený a dotace by měly směřovat na dokončení modernizace III. koridoru. Na území tohoto kraje leží z výše zmiňovaných měst Plzeň a Cheb.⁷⁰

Tabulka níže nám nabízí srovnání jak regionů soudržnosti, tak jednotlivých krajů. Nejvyšší objem dotací připadl na region Jihozápad, naopak nejméně na region Severozápad.

⁶⁹ Železniční koridory [online]. [cit. 2017-07-07]. Dostupné z: <http://koridory.wz.cz>

⁷⁰ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programový dokument OP Praha Konkurenceschopnost 2007-2013* [online]. [cit. 2017-08-12]. <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/a3639386-ca34-48e3-b216-2434f9008218/Programovy-dokument-OP-Praha%e2%80%93Konkurenceschopnost-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Tab. 18 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – železniční doprava

NUTS 2	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	NUTS 3	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Praha	6 917 057 656,12 Kč	Praha	6 917 057 656,12
Střední Čechy	13 081 287 324,46 Kč	Středočeský kraj	13 081 287 324,46
Jihozápad	19 662 818 514,70 Kč	Jihočeský kraj	9 853 456 644,74
		Plzeňský kraj	9 809 361 869,96
Severozápad	6 749 883 106,96 Kč	Karlovarský kraj	3 986 790 434,27
		Ústecký kraj	2 763 092 672,69
Severovýchod	8 618 745 115,45 Kč	Liberecký kraj	2 748 397 493,89
		Královéhradecký kraj	1 320 330 091,63
		Pardubický kraj	4 550 017 529,93
Jihovýchod	10 127 605 401,51 Kč	Kraj Vysočina	1 965 822 311,60
		Jihomoravský kraj	8 161 783 089,91
Střední Morava	8 959 063 649,43 Kč	Olomoucký kraj	6 620 719 038,36
		Zlínský kraj	2 338 344 611,07
Moravskoslezsko	8 622 563 691,47 Kč	Moravskoslezský kraj	8 622 563 691,47

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Pokud bychom vycházeli z předpokladu, že kraje v nejhorší skupině měly být upřednostněny, tak v případě Libereckého ani Karlovarského kraje tomu tak nebylo. Naopak objem prostředků byl v Libereckém kraji jeden z nejmenších. V případě tohoto kraje je to zarážející i z důvodu, že v programovém dokumentu je řečeno, že tento kraj postrádá kvalitní železniční spojení, jak na úrovni kraje, tak i s ostatními regiony. Ani když se podíváme na projekty uskutečněné v předchozím programovém období, nebyly v Libereckém kraji uskutečněny žádné projekty s podporou evropských zdrojů.

V případě Karlovarského kraje byl nalezen jeden projekt s příspěvkem 61,5 mil. Kč ze zdrojů EU⁷¹. Rozdíl oproti jiným krajům je ale v řádech miliard nikoliv milionů.

Dále žádný z projektů, který se uskutečnil na území Karlovarského kraje, se netýkal lepšího napojení na hlavní město. Došlo především k modernizaci úseků mezi Karlovými Vary a Chebem, směrem ke státním hranicím se Spolkovou republikou Německo.

Ke splnění došlo pouze v případě Jihočeského kraje, který dosáhl na druhé nejvyšší dotace ve výši 9,85 mld. Kč. Takto vysoká částka je opodstatněná, protože projekty modernizovaly jednu ze sítí TEN-T. V rámci OP Doprava byla většina prostředků (přes 8,3 mld. Kč) vynaložena na rekonstrukci IV. koridoru. Zbývající zdroje připadly například na modernizaci drážních vozidel v celém kraji nebo na rekonstrukci jiných tratí v kraji ležících mimo síť TEN-T.

V druhé skupině byly kraje Středočeský, Zlínský, Královehradecký, Pardubický a hl. m. Praha. Středočeský kraj obdržel nejvyšší dotace, tato výše je adekvátní vzhledem k tomu, že na jeho území byly v tomto programovém období modernizovány 2 části sítě TEN-T, IV. a III. koridor. Opět jako v případě Jihočeského kraje velká část (přes 87%) dotací putovala pouze do výše zmiňovaných koridorů. Zbývající zdroje připadly na modernizaci železničních vozidel v celém kraji nebo na rekonstrukci jiných tratí v kraji ležících mimo síť TEN-T.

Zlínský kraj obdržel jedny z nižších dotací, kterých bylo využito na kvalitnější napojení Vsetína na okolí, především na Valašské Meziříčí. Dotace zaměřené na Vsetín představovaly zhruba 20 % ze všech dotací. Zbytek byl využit na rekonstrukci jiných železničních úseků v kraji.

Královehradeckému kraji byly přiděleny nejnižší dotace na rekonstrukci železničních koridorů ze všech krajů v ČR. Třicet procent šlo na rekonstrukci trati Hradec Králové-Jaroměř-Trutnov, která je důležitá pro rychlejší cestování v rámci kraje. Dvacet procent pak bylo vynaloženo na modernizaci drážních vozidel jezdících na úsecích mezi krajem Královehradeckým a Pardubickým. Zbytek peněz šlo na menší projekty v rámci kraje.

⁷¹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programový dokument OP Infrastruktura 2007-2013* [online]. [cit. 2017-08-12]. <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA>

S Královéhradeckým krajem úzce souvisí kraj Pardubický, jejichž propojení bylo dle zpracovaného rozboru prioritou. Tento kraj získal dotace ve výši 4,5 mld. Kč a z toho 596 mil. Kč bylo vynaloženo na rekonstrukci železničního spojení výše zmiňovaných krajů. Pokud bychom prostředky na modernizaci vozidel a rekonstrukci trati sečetli, dostaneme se po zaokrouhlení na 867 mil. Kč.

Dotace připadající na hlavní město patřily k jednomu z nejvyšších. Jak bylo řečeno výše, tak prioritou bylo zlepšení především technického vybavení železničního uzlu na území Prahy a napojení příměstských oblastí. Obou cílů bylo dosaženo. Dotace byly rozděleny mezi tyto 2 priority rovnoměrně, 3,75 mld. Kč na technickou část, 3,15 mld. Kč na napojení příměstských oblastí.

Posledním krajem, který byl v rozboru zmíněn, byl kraj Plzeňský, kde nebyla dokončena modernizace III. koridoru. Dle dostupných informací k 30.6 2016 bylo na něj v rámci prioritní osy č. 1 vynaloženo přes 8,7 mld. Kč.

3.5.8 Silniční doprava

V České republice rozlišujeme několik druhů komunikací, dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace, které jsou blíže specifikovány v zákonu o pozemních komunikacích. Silnice se dále dělí na silnice I., II. a III. třídy. Vlastníkem silnic I. třídy a dálnic je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj a zbylé komunikace vlastní obec⁷². V popisovaném programovém období také existovaly rychlostní silnice, které se řadily pod silnice I. třídy, ale platila na nich stejná pravidla, především maximální rychlost a zpoplatnění, jako na dálnicích. Od roku 2016 byly z tohoto důvodu přeraženy pod dálnice a pojem rychlostní silnice byl zrušen⁷³. Projekty realizované v popisovaném období se týkaly dálnic, rychlostních silnic, všech druhů silnic a místních komunikací.

Před začátkem programového období v roce 2006 byla v České republice vysoká hustota silnic, které ovšem byly ve velmi špatném stavu. Dále ve srovnání s vyspělejšími evropskými státy byla hustota dálniční sítě velice malá i po započítání

⁷² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: ÚZ Úplné Znění. Nakladatelství Sagit, 2015, číslo 1106. ISBN 978-80-7488-137-4.

⁷³ Parlamentní listy: *Změny pro řidiče v roce 2016* [online]. [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/RSD-Zmeny-pro-ridice-v-roce-2016-415710>

rychlostních silnic, které se svými parametry, jak bylo vysvětleno výše, od dálnic příliš neliší⁷⁴.

Tabulka č. 19 nabízí přehled rozdělení dotací mezi 4 druhy silnic. Dálnice a rychlostní silnice byly spojeny z důvodu stejných parametrů a silnice II. a III. třídy z důvodu, že schválené projekty mnohdy rekonstruovali oba druhy těchto silnic. První dva druhy byly financovány z OP Doprava, druhé dva z ROP.

Z tabulky je patrné, že zdroje byly kromě místních komunikací rozděleny mezi jednotlivé druhy rovnoměrně, převažují dotace do dálnic a rychlostních silnic. Toto rozdělení je logické, protože, jak bylo uvedeno výše, hustota dálnic je malá a bylo potřeba ji zvýšit. Hustota silnic je více než dostatečná, ale bylo potřeba ji modernizovat.

Tab. 19 – Dělení EU zdrojů dle druhů silnic

Druh Silnice	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Dálnice a rychlostní silnice	45 302 627 691,03 Kč
Silnice I. třídy	29 060 934 278,26 Kč
Silnice II. a III. třídy	33 777 593 981,51 Kč
Místní komunikace	3 237 078 664,93 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Po studiu OP Doprava a všech prioritních os zabývajících se dopravou ROP byly zjištěny následující 4 hlavní cíle pro popisované programové období. Prvním cílem bylo zavedení dopravních telematických systémů pro zvýšení bezpečnosti a efektivity v silniční dopravě. Dalším cílem byla podpora výstavby obchvatů především velkých měst, ale i obcí, které jsou nejvíce postiženy rostoucí intenzitou silniční dopravy. Třetím cílem byla rekonstrukce a výstavba dálnic a silnic I. třídy ležících na prioritní síti TEN-T,

⁷⁴ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007-2013.pdf?ext=.pdf>, str.30-70

k čemuž se ČR zavázala po vstupu do EU. Posledním cílem především regionálních programů bylo napojení oblastí ležících mimo síť TEN-T na tuto síť.

Z dostupných informací, které poskytl výchozí soubor, bylo zjištěno, že pouze jeden projekt v hodnotě přes 72 mil. Kč z OP Doprava byl zaměřen jen na telematické systémy. Po podrobnějším zkoumání bylo ale dále zjištěno, že bylo zavádění telematických systémů součástí dalších projektů. Jednalo se o případy projektů týkající se silnic a dálnic ležících na síti TEN-T, tak projektů na rekonstrukci silnic II. a III. třídy.

Ze srovnání, které je zmiňované v OP Doprava, vyplývá, že nejhorší situace je v kraji Zlínském, Jihočeském a Karlovarském, na jejichž území nevede žádná dálnice ani rychlostní silnice. V Moravskoslezském a Královéhradeckém kraji je pak problém s R35, která by měla být alternativou pro D1⁷⁵. Spojení dálniční sítě chybí i regionům soudržnosti Severovýchod, Střední Morava a Moravskoslezsko⁷⁶.

Dále je v dokumentu zmíněno několik prioritních projektů, mezi něž patří silniční tah Gdaňsk- Brno/Bratislava- Vídeň, obchvat okolo Prahy R1, stavba úseku dálnice D1 Mořice-Lipník n. Bečvou, úsek dálnice D3 Praha- rakouské hranice, úsek D8 Lovosice-Řehlovice, úsek D11 Hradec Králové- polské hranice, úsek R4 Skalka- Třebkov, napojení Prahy na R6, úsek R6 Nové Strašecí- německé hranice, úsek R7 Slaný- Chomutov, úsek R35 Turnov-Olomouc, stavba R49, R48 a R55, úsek R52 Pohořelice- rakouské hranice.⁷⁷ Tyto priority jsou v souladu s minimalistickým scénářem nezahájených staveb silničních úseků, které byly uvedeny ve výše zmiňované prezentaci k připravovanému GEPARDI⁷⁸.

Z programových dokumentů všech ROP byly zjištěny priority pro programové období 2007-2013 uvedené v následujících odstavcích práce, některé jsou totožné s prioritami OP Doprava, jiné jsou zde navíc.

⁷⁵ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str.29

⁷⁶ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str.90

⁷⁷ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str.30

⁷⁸ Ministerstvo Dopravy: *GEPARDI, cena dálnic* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: <http://cenadalic.oziveni.cz/documents/md-gepardi.pdf>

Pro region soudržnosti Jihovýchod jsou důležité úseky silnic I/43, I/55 a I/47 ležící na jeho území. V regionu Moravskoslezsko je potřeba modernizovat nejvytíženější silnice první třídy, I/58 (Příbor-Ostrava) a I/11 (Havířov-Opava). Z programového dokumentu ROP Severovýchod bylo zjištěno, že pro kraj je důležité napojení Hradce Králové na D11 a modernizace navazující silnice R11. Důležité je pro region i napojení Pardubic na R35.

Pro rozvoj regionu soudržnosti Severozápad je pak důležitá dostavba dálnice D8, která by jej napojila jak na Prahu, tak na sousední stát Německo a dostavba R7 úsek Praha - Chomutov a R6 úsek Praha - Karlovy Vary - Cheb. Pro mobilitu obyvatel regionu má dále velký význam modernizace silnice I/13. Pro Středočeský kraj je stejně jako pro Prahu důležitá dostavba okruhu kolem Prahy R1 a modernizace silnice II/101⁷⁹.

Region soudržnosti Jihozápad potřebuje dostavbu dálnice D3, rychlostní silnice R4 a D5 na území plzeňského kraje. Pro propojení všech krajů regionu je důležitá modernizace silnice I/20 a I/22.⁸⁰ Pro region Střední Morava je důležité napojení města Zlína na dálnice a rychlostní silnice, dále pro ekonomický růst regionu je potřeba zlepšit silniční spojení subregionu Jesenicko s okolím.⁸¹

Po výběru projektů souvisejících se silniční dopravou napříč všemi operačními programy, zůstalo 1 315 projektů, z toho 78 bylo financováno z OP Doprava, zbytek z ROP. V případě železniční dopravy byly investice v rámci ROP řádově stejné, u silniční dopravy lze z tabulky níže poznat rozdíly. Nejvíce peněz se investovalo skrze ROP Jihozápad, naopak o více než 3,8 mld. Kč méně bylo z evropských dotací poskytnuto na rekonstrukci silnic z ROP Severozápad.

⁷⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Severozápad 2007-2013* [online]. In: . s. 270 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/6737deaa-7bdb-461d-8e1f-a58c592a3f63/Programovy-dokument-ROP-Severozapad-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str.15

⁸⁰ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Jihozápad 2007-2013* [online]. In: . s. 150 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f7c7eb9c-a445-46ff-ae98-ac1ffb06232b/ROP_revize-c-5.pdf?ext=.pdf, str.18

⁸¹ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Střední Morava 2007-2013* [online]. In: . s. 212 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4c9bf513-f2aa-4916-8754-9818e10791cd/Programovy-dokument-ROP-Stredni-Morava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str. 47

Tab. 20 – Rozdělení zdrojů mezi operační programy

Název	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
OP Doprava	74 363 561 969,29 Kč
ROP Jihozápad	7 567 082 768,41 Kč
ROP Jihovýchod	7 334 077 794,36 Kč
ROP Severovýchod	5 164 892 394,34 Kč
ROP Střední Morava	4 835 767 353,22 Kč
ROP Střední Čechy	4 712 253 245,58 Kč
ROP Moravskoslezsko	3 702 201 719,26 Kč
ROP Severozápad	3 698 397 371,27 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Přestože jsou rozdíly mezi regionálními programy znatelné, tak představují dohromady necelých 36 % zdrojů, které byly do silniční dopravy v popisovaném programovém období investovány. Zároveň zde ani nefiguruje hlavní město, je tedy potřeba se podívat na podrobnější členění jako v případě železnic.

Tab. 21 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – silniční doprava

NUTS 2	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	NUTS 3	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Praha	3 688 973 387,75 Kč	Praha	3 688 973 387,75 Kč
Střední Čechy	12 700 479 239,80 Kč	Středočeský kraj	12 700 479 239,80 Kč
Jihozápad	20 216 083 328,58 Kč	Jihočeský kraj	14 915 894 287,66 Kč
		Plzeňský kraj	5 300 189 040,92 Kč
Severozápad	19 785 068 379,92 Kč	Karlovarský kraj	10 255 492 776,29 Kč
		Ústecký kraj	9 529 575 603,63 Kč
Severovýchod	14 030 229 899,00 Kč	Liberecký kraj	5 205 682 939,39 Kč
		Královehradecký kraj	4 404 190 743,28 Kč
		Pardubický kraj	4 420 356 216,33 Kč
Jihovýchod	12 394 209 735,85 Kč	Kraj Vysočina	6 940 093 360,63 Kč
		Jihomoravský kraj	5 454 116 375,22 Kč
Střední Morava	14 057 662 272,46 Kč	Olomoucký kraj	9 557 383 721,38 Kč
		Zlínský kraj	4 500 278 551,08 Kč
Moravskoslezsko	14 505 528 372,37 Kč	Moravskoslezský kraj	14 505 528 372,37 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Nejméně prostředků 3,68 mld. Kč bylo vynaloženo na území hlavního města, byly zde schváleny pouze 4 projekty, jeden z nich patřil do 10 největších projektů v rámci programového období. Byl to projekt na stavbu okruhu okolo Prahy v úseku Lahovice-Vestec.

Nejvíce prostředků 20,21 mld. Kč ze zdrojů EU pak bylo vynaloženo v regionu soudržnosti Jihozápad, nejvíce se na tom podílel Jihočeský kraj, který získal prvenství i mezi všemi kraji v ČR. K tomuto prvenství přispěl nejdražší projekt programového období stavba dálnice D3, na které se zdroje z EU podílely 8,42 mld. Kč. Zbylé projekty se pohybovaly pouze v řádech milionů korun, nikoliv miliard a tento region ani Jihočeský kraj jinak nevyčnívá v porovnání s ostatními. Navíc, jak bylo uvedeno výše, situace v Jihočeském kraji byla označena za jednu ze třech nejhorších.

Na druhém místě se dle tabulky výše umístil region Severozápad, kterému k druhému místu přispěly vysoké dotace v obou krajích ležících na jeho území. V těchto krajích byly také uskutečněny projekty v řádech miliard na rekonstrukci úseků R7 v Ústeckém kraji a R6 v Karlovarském kraji. Karlovarský kraj byl také zařazen mezi kraje s nejhorší situací. V prioritách pro tento region nalezneme modernizaci silnice první třídy I/13, která byla uskutečněna.

O pomyslné třetí místo se dělí regiony soudržnosti Severovýchod, Střední Morava a Moravskoslezsko, které všechny obdržely dotace přesahující 14 miliard korun.

V regionu Severovýchod byly dotace mezi jednotlivé kraje rozděleny rovnoměrně, nejvíce jich bylo přiděleno Libereckému kraji. V celkovém porovnání ale tyto kraje obdržely nižší dotace. Jediným dálničním projektem byla výstavba úseku dálnice D35 Opatovice - Časy – Ostrov na území Pardubického kraje, který byl také druhým nejdražším v regionu s poskytnutým zdroji ve výši přesahující 1,46 miliard korun. Nejvíce zdrojů z EU (celkem 1,79 miliard korun) bylo poskytnuto na projekt výstavby úseku silnice I/35 Bílý Kostel - Hrádek nad Nisou v Libereckém kraji. Ze souboru vyplývá, že žádný projekt v programovém období 2007-2013 se nezabýval napojením Pardubic na R35. Zároveň také nebyl uskutečněn projekt na napojení Hradce Králové na D11 a modernizace silnice R11.

Žádná z priorit deklarovaná v dostupných dokumentech nebyla tedy v popisovaném programovém období splněna.

Z tabulky výše vyplývá, že v regionu soudržnosti Střední Morava byly dotace mezi dva kraje, které jsou jeho součástí rozděleny nerovnoměrně, více prostředků bylo přiděleno Olomouckému kraji, který také obdržel jedny z nejvyšších dotací v rámci porovnání se

všemi kraji. Největší podíl měl na této částce projekt na stavbu úseku dálnice D1 Kroměříž východ – Říkovice a úseku R35 Skalka-Hulín v částce 5,74 miliard korun, která tvoří více než polovinu všech zdrojů z EU vynaložených v tomto kraji. Naopak Zlínský kraj obdržel jedny z nižších dotací, přestože byl v OP Doprava zařazen mezi kraje s nejhorší situací. Žádný z projektů ve Zlínském kraji se nezabýval napojením města Zlína na přilehlé dálnice a rychlostní silnice. V Subregion Jesenicko byly uskutečněny pouze projekty související s napojením na sousední Polsko, k napojení na sousední města na území České republiky nedošlo. Priority pro tento region soudržnosti byly tedy splněny pouze částečně.

V regionu Moravskoslezsko leží pouze Moravskoslezský kraj, který také obdržel nejvyšší dotace ze všech krajů. Nejdražším projektem v tomto kraji byl projekt na výstavbu úseku silnice I/11 Mokré Lazce - hranice okresů Opava, Ostrava, na který bylo přiděleno přes 3,6 miliardy korun, který byl šestým největším v rámci popisovaného programového období. Prioritou pro tento kraj byla modernizace silnic I/58 a I/11 ve výše zmíněných úsecích. Obě tyto modernizace byly uskutečněny.

Poslední dva regiony soudržnosti jsou Střední Čechy a Jihovýchod. Oba obdržely více než 12 miliard korun z evropských zdrojů, tedy relativně méně ve srovnání s ostatními regiony.

Ve středočeském kraji, jakožto jediném kraji, jenž je součástí regionu Střední Čechy, byl prioritou okruh kolem Prahy R1 a modernizace silnice II/101. Obě tyto priority byly splněny. Okruh se umístil na druhém místě ve výši obdržených prostředků z EU (2,06 mld. Kč), na prvním místě byl obchvat města Kolína ve výši 2,2 mld. Kč.

Pod region Jihovýchod spadá kraj Vysočina a Jihomoravský kraj, více prostředků o více než 1,5 mld. Kč bylo přiděleno kraji Vysočina. Nejdražším projektem byl obchvat města Moravské Budějovic na území kraje Vysočina, kde příspěvek EU činil 1,05 mld. Kč. To v porovnání s ostatními regiony soudržnosti je malá částka. Konečná částka je načítána z více menších projektů. K modernizaci úseků I/43, I/55 a I/47 nedošlo a priority tedy v tomto regionu splněny nebyly.

Bez ohledu na regiony byly v OP Doprava pro programové období 2007-2013 stanoveny prioritní úseky dálnic a rychlostních silnic. Jednou z hlavních priorit byla

výstavba úseku D1 z Mořic do Lipníku nad Bečvou. V popisovaném programovém období došlo k výstavbě pouze jedné části, která končí ve městě Hulín. Ve výstavbě R35 jako alternativě k přetížené D1 se příliš nepokročilo, věnoval se jí jediný projekt, který spojil Hradec Králové s přilehlou vesnicí Opatovice krátkým úsekem této rychlostní silnice. Jak již bylo řečeno výše, obchvat okolo Prahy R1 byl z evropských fondů podpořen.

Prioritou také byla dálnice D3, podpořeny byly projekty na její výstavbu pouze v okolí měst Tábor a Veselí nad Lužnicí. Zatím tedy měří pouhých 42 km. Byla podpořena i modernizace dálnice D8, ale v jiném úseku než byl zdůrazněn v dostupných dokumentech. Jako prioritní byl zmíněn úsek Lovosice-Řehlovice, opraven ale byl úsek Zdiby-Nová Ves.

Výstavba úseku dálnice D11 z Hradce Králové k polským hranicím nebyla v tomto období podpořena. Úsek R4 Skalka-Třebkov byl realizován v celé délce. Dále také došlo k napojení Prahy na rychlostní silnici R6, ale nebyl předložen projekt na výstavbu úseku z Nového Strašecí k německým hranicím. V prioritním úseku R7 Slaný-Chomutov byly podpořeny pouze projekty v okolí Chomutova.

V dokumentech byly také jako prioritní zmíněny rychlostní silnice R49, R48, R55 a R52, jedná se o silnice, které jsou zatím buď v plánu, nebo u kterých byly dokončeny pouze krátké úseky. Kromě jednoho úseku R48 Rychaltice – Frýdek-Místek nebyla žádná z těchto rychlostních silnic v programovém období podpořena. Ovšem tento úsek byl podpořen částkou přesahující 2 miliardy a patřil mezi 10 projektů, které obdržely nejvyšší dotaci z evropských fondů.

I v případě silniční dopravy se nabízí srovnání s předchozím programovým obdobím 2004-2006, kdy byly také realizovány projekty na výstavbu nových silnic v krajích uvedených v tabulce níže. Kraje jsou zde seřazeny od nejvyšších dotací po nejnižší a některé chybí úplně.

Tab. 22 – Zdroje v dělení dle krajů v programovém období 2004-2006 – silniční doprava

Kraj	EU zdroje
Kraj Vysočina	230 205 000,00 Kč
Jihočeský kraj	175 821 000,00 Kč
Středočeský kraj	117 528 000,00 Kč
Plzeňský kraj	117 326 000,00 Kč
Olomoucký kraj	77 516 000,00 Kč
Ústecký kraj	67 453 000,00 Kč
Jihomoravský kraj	45 798 000,00 Kč
Karlovarský kraj	31 991 000,00 Kč
Moravskoslezský kraj	23 211 000,00 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky je patrné, že opět jako v případě železnic se jedná o milionové částky nikoliv miliardy. Dále je zde vidět, že v předchozím období nebyly investovány žádné prostředky z EU do Zlínského kraje, který byl stanoven jako prioritní a v programové období 2007-2013 obdržel jedny z nejnižších dotací na rozvoj silnic, dálnic a rychlostních silnic.

3.5.9 Veřejná doprava

Veřejné dopravě se věnují především regionální operační programy, ale nemůžeme ani zapomenout na pátou prioritní osu OP Doprava, která je zaměřena na modernizaci pražského metra nebo na prioritní osu č. 1, oblast podpory 1 OP Praha Konkurenceschopnost, skrze něž byla mimo výstavby cyklostezek financována i rekonstrukce tramvajových tratí a výstavba výtahů v některých stanicích pražského metra. Veřejné dopravě se tedy jako jediné věnovaly všechny programy, které byly v práci popsány.

V OP Doprava jsou identifikovány následující priority pro veřejnou dopravu. S rostoucím podílem osobní dopravy na celkovém přepravním výkonu roste i zatížení

komunikací a je tedy potřeba podporovat prioritní pruhy, světla a jiné zvýhodnění pro veřejnou dopravu v centrech měst. Dále je prioritou více zpřístupnit veřejnou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí a schopností orientace. V dokumentu nejsou kraje srovnávány a není analyzována úroveň jejich veřejné dopravy. Pro Prahu je zde uvedena jako prioritní výstavba nové linky metra a prioritních pruhů a světelné signalizace pro veřejnou dopravu⁸².

Veřejné dopravě se věnují i každý ROP zvlášť. Prioritou pro region soudržnosti Jihovýchod je rozvoj integrovaných dopravních systému (IDS), přičemž se má začít na území Brna a postupně pokračovat i do dalších měst v regionu. Také je kladen důraz na výstavbu dopravních terminálů, které by umožňovaly rychlý přestup mezi všemi druhy dopravních prostředků počínaje autobusy a vlaky konče. V neposlední řadě je potřeba modernizace vozového parku a tím zvýšení atraktivity tohoto typu dopravy⁸³.

I v Moravskoslezském kraji je potřeba především podpora rozvoje IDS. Na území Olomouce již tento systém úspěšně funguje a je tedy důležité jeho rozšíření i do jiných měst v kraji. Také jsou zde vyjmenovány vyloučené oblasti, které je potřeba napojit na veřejnou dopravu, jedná se o Osoblažský výběžek, západní část okresu Bruntál, Vítkovsko a Beskydy. Stejně jako u regionu Jihovýchod je prioritou výstavba terminálů a modernizace vozového parku.⁸⁴

V programovém dokumentu regionu soudržnosti Severozápad je za prioritu považováno spojení vyloučených lokalit s většími městy pravidelnou veřejnou dopravou. Zbytek priorit je totožný s předchozími.

Pro Střední Čechy jsou jako pro ostatní důležité přestupní terminály především v Kladně, Neratovicích, Berouně, Kutné Hoře a Říčanech.

Pro region soudržnosti Severovýchod, Severozápad i Jihozápad jsou priority totožné jako pro předchozí, není zde zdůrazněno nic navíc.

⁸² Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf> str. 54

⁸³ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Jihovýchod na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/bc327573-47d7-4177-9109-7c57aa9ec1f4/Programovy-dokument-ROP-Jihovýchod-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>, str. 24

⁸⁴ Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Moravskoslezsko na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/de3cb267-68e1-4185-bb84-3b325b9ca737/Programovy-dokument-ROP-Moravskoslezsko-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

V tabulce č. 23 je veřejná doprava rozdělena mezi několik druhů projektů, které byly uskutečněny napříč všemi regiony. Je z ní vyloučen projekt prodloužení linky metra A, který by vzhledem k vysokým zdrojům z EU v hodnotě přesahující 8 miliard korun, zkresloval rozdělení zdrojů. Dále několik projektů mohlo být přiděleno k více druhům dle rozdělení v tabulce. Projekty byly zařazeny dle převládajícího zaměření.

První z druhů projektů se věnoval integraci dopravy, je zde zahrnuta především výstavba nových dopravních terminálů a projekty na zlepšení dopravní obslužnosti jednotlivých území. Pod pojmem modernizace se například skrývají projekty na modernizaci a rekonstrukci autobusových, tramvajových a nádražních zastávek nebo na obnovu vozového parku. Ekologické projekty by mohly být zahrnuty pod druh modernizace, protože zde byl uskutečněn pouze nákup nových ekologických dopravních prostředků, ale byly vyloučeny z důvodu, že jejich primárním cílem nebyla modernizace a zatraktivnění veřejné dopravy, ale ochrana životního prostředí. Pod čtvrtým druhem projektů se skrývá přesně to, co již název napovídá, tedy dopravní telematika pro veřejnou dopravu především ve větších městech, kde je potřeba poskytnout tomuto druhu dopravy prioritu v dopravních špičkách. Poslední druh projektů pod sebou skrývá projekty na nákup nízkopodlažních autobusů nebo vybudování výtahů v zastávkách pražského metra.

Tab. 23 - Veřejná doprava v dělení dle druhů projektů

Druh projektů	Proplacené prostředky příjemců (EU zdroje)
IDS	1 426 233 469,95 Kč
Modernizace	7 029 459 571,51 Kč
Ekologie	166 849 757,86 Kč
Dopravní telematika pro veřejnou dopravu	1 712 924 889,88 Kč
Bezbarierová veřejná doprava	808 609 912,41 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z tabulky výše je patrné, že byly splněny všechny všeobecné priority pro veřejnou dopravu stanovené v OP Doprava. Nejvíce zdrojů z EU bylo přiděleno projektům na

modernizaci, nejméně pak na ekologické projekty, které ani nebyly součástí hlavních priorit, a je to tedy pochopitelné. Dohromady všechny projekty naplňují hlavní cíl zatraktivnit veřejnou dopravu natolik, aby mohla konkurovat osobní automobilové dopravě.

Z tabulky níže vyplývá, že v případě veřejné dopravy byly rozdíly mezi regiony nejvýraznější, nejvíce prostředků z EU zdrojů bylo investováno v Praze a nejméně v regionu soudržnosti Severozápad a Jihozápad. Pokud bychom nebrali v potaz Prahu, kde více než 66% z 12 miliard korun bylo využito na prodloužení trasy metra A, tak i v tomto případě jsou rozdíly mezi regiony v miliardách korun.

Tab. 24 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – veřejná doprava

NUTS 2	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)	NUTS 3	Proplacené prostředky příjemcům (EU zdroje)
Praha	12 310 377 117,91 Kč	Praha	12 310 377 117,91 Kč
Střední Čechy	335 516 285,97 Kč	Středočeský kraj	335 516 285,97 Kč
Jihozápad	264 608 682,68 Kč	Jihočeský kraj	128 864 727,33 Kč
		Plzeňský kraj	135 743 955,35 Kč
Severozápad	260 603 061,31 Kč	Karlovarský kraj	234 214 310,92 Kč
		Ústecký kraj	26 388 750,39 Kč
Severovýchod	1 350 627 285,37 Kč	Liberecký kraj	608 648 733,56 Kč
		Královéhradecký kraj	508 293 615,82 Kč
		Pardubický kraj	233 684 935,99 Kč
Jihovýchod	1 864 064 069,63 Kč	Kraj Vysočina	475 206 543,34 Kč
		Jihomoravský kraj	1 388 857 526,29 Kč
Střední Morava	1 095 023 994,11 Kč	Olomoucký kraj	623 496 684,12 Kč
		Zlínský kraj	471 527 309,99 Kč
Moravskoslezsko	1 791 346 599,45 Kč	Moravskoslezský kraj	1 791 346 599,45 Kč

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Z OP Doprava a z OP Praha konkurenceschopnost byly podpořeny pouze projekty na území Praha, odpovídá rozdělení zdrojů prioritám, které jednotlivé regiony přidělily veřejné dopravě ve svých operačních programech.

V regionu soudržnosti Jihovýchod byly zdroje relativně rovnoměrně rozděleny mezi jednotlivé druhy projektů uvedené výše v tabulce č. 24 a všechny priority byly tak splněny. Nerovnoměrné rozdělení je ale vidět mezi kraji, největší je v oblasti modernizace, kdy v Jihomoravském kraji bylo na tento druh projektů vynaloženo více než 550 mil. Kč, zatímco v kraji Vysočina pouze necelých 50 mil. Kč. Všechny priority stanovené v programovém dokumentu, rozvoj integrované dopravy, výstavba dopravních terminálů a modernizace veřejné dopravy, byly podpořeny dohromady částkou přesahující miliardu korun. V tomto regionu také byla velká pozornost věnována zpřístupnění dopravy lidem s omezenou orientací a pohybem. Na tento druh projektů zde bylo vynaloženo nejvíce zdrojů ze všech regionů a to více než 608 mil. Kč, z toho 226 mil. Kč v kraji Vysočina a 382 mil. Kč v Jihomoravském kraji. Nezapomnělo se ani na dopravní telematiku v Brně, které je druhým největším městem v České republice a je zde tedy potřeba zvýhodnit veřejnou dopravu před automobilovou. Brno bylo jedním ze čtyř měst, kde byla dopravní telematika zvýhodňující veřejnou dopravu, v programovém období 2007-2013 podpořena. O něco více prostředků než na dopravní telematiku bylo poskytnuto i na nákup ekologických dopravních prostředků.

Region Moravskoslezsko patřil k regionům s nejvyšším objemem přidělených dotací. Rozdělení mezi druhy projektů ale bylo silně nerovnoměrné, protože více než 90 % prostředků připadlo na projekty řadící se pod druh modernizace a zbylých 10% na IDS. V ostatních kategoriích nebyl uskutečněn ani jeden projekt.

V regionu Severozápad byly podpořeny pouze projekty z oblasti IDS a jak je patrné i z tabulky výše, většina prostředků byla investována v Karlovarském kraji.

Ve Středočeském kraji byla většina prostředků použita na projekty z oblasti modernizace, zbytek byl rozdělen mezi ekologické projekty a IDS. Výstavba terminálů ani v jednom z výše zmiňovaných nebyla uskutečněna.

V regionu Severovýchod byla většina zdrojů přidělena na projekty modernizace, nejvíce v kraji Královéhradeckém. Druhé v pořadí skončily IDS, na tyto projekty bylo

investováno 260 mil. Kč a na rozdíl od projektů modernizace, nejméně v Královéhradeckém kraji. Do jiných druhů projektů, kromě jednoho z oblasti ekologie v Královéhradeckém kraji, investováno nebylo.

V Praze byla hlavním projektem bezesporu prodloužení linky A pražského metra, ale nemalé zdroje 1,5 miliardy korun, byly vynaloženy i na dopravní telematiku pro veřejnou dopravu nebo 2,4 miliardy korun na projekty modernizace. Částí prostředků byly podpořeny i projekty na bezbariérovou veřejnou dopravu. Jiné druhy projektů v Praze uskutečněny nebyly.

Na Střední Moravě byly zdroje rozděleny relativně rovnoměrně mezi kraje. V obou krajích byly více podpořeny projekty modernizace, část zdrojů šla i na IDS. Pouze ve Zlínském kraji byl podpořen jeden projekt na bezbariérová veřejná doprava a dále jeden na dopravní telematiku ve veřejné dopravě. Další projekty uskutečněny nebyly.

Region Jihozápad patřil mezi regiony s nejnižším objemem dotací přidělených z EU zdrojů, ale kromě ekologických projektů se zde nezapomněla na žádný z výše uvedených druhů. Přes 80 % jich připadlo na projekty modernizace. Mezi kraje byly prostředky rozděleny rovnoměrně.

3.6 Přehled vybraných druhů projektů napříč regiony soudržnosti

V tabulce níže jsou vyčísleny zdroje z EU v dělení dle vybraných druhů dopravních projektů a regionů soudržnosti. Červenou barvou jsou zdůrazněny nejnižší dotace v každé kategorii, naopak zelenou ty nejvyšší.

Tab. 25 – Zdroje z EU v dělení dle vybraných druhů dopravy

NUTS 2/Druh dopravy	Cyklistická doprava	Železniční doprava	Silniční doprava	Veřejná doprava
Praha	109 927 570 Kč	6 917 057 656 Kč	3 688 973 388 Kč	12 310 377 118 Kč
Střední Čechy	366 792 504 Kč	13 081 287 324 Kč	12 700 479 240 Kč	335 516 286 Kč
Jihozápad	0 Kč	19 662 818 515 Kč	20 216 083 329 Kč	264 608 683 Kč
Severozápad	502 752 024 Kč	6 749 883 107 Kč	19 785 068 380 Kč	260 603 061 Kč
Severovýchod	83 246 751 Kč	8 618 745 115 Kč	14 030 229 899 Kč	1 350 627 285 Kč
Jihovýchod	374 631 076 Kč	10 127 605 402 Kč	12 394 209 736 Kč	1 864 064 070 Kč
Střední Morava	750 380 097 Kč	8 959 063 649 Kč	14 057 662 272 Kč	1 095 023 994 Kč
Moravskoslezsko	293 526 932 Kč	8 622 563 691 Kč	14 505 528 372 Kč	1 791 346 599 Kč

Zdroje: Ministerstvo pro místní rozvoj, vlastní výpočty

Celkově nejvíce z evropských zdrojů bylo přiděleno regionu Jihozápad, toto se nemění ani při přepočtení na průměrný počet obyvatel v regionu soudržnosti mezi lety 2007-2013 ani při přičtení zbývajících zdrojů, které byly vynaloženy na zbývajících druhy dopravních projektů, které nejsou v tabulce zobrazeny. Tento region získal prvenství v železniční a silniční dopravě. Naopak na cyklistickou dopravu zde nebyly přiděleny žádné zdroje. Nejmenší dotace při přepočtení na jednoho obyvatele čerpal region soudržnosti Jihovýchod, přestože ve všech druzích projektů zobrazených v tabulce výše dosáhl na průměrnou nebo až nadprůměrnou výši evropských zdrojů. Toto je způsobeno nejvyšším průměrným počtem obyvatel v tomto regionu mezi lety 2007-2013. V absolutním vyjádření se na posledním místě umístil region soudržnosti Severovýchod a region soudržnosti Jihovýchod skončil na šestém místě z osmi.

V rámci zkoumaných operačních programů, ale bylo po podrobnější analýze zjištěno, že cyklostezky v tomto regionu byly financovány z prioritní osy věnující se rozvoji

cestovního ruchu a bylo na ně vynaloženo 83 365 917,43 Kč. Po tomto zjištění by na posledním místě v oblasti cyklistické dopravy skončil region soudržnosti Severovýchod.

Závěr

Hlavním cílem strukturální politiky EU je snižovat nerovnosti mezi regiony, vytvářet srovnatelné podmínky pro všechny a zvyšovat hospodářskou konkurenceschopnost svých členů. V programovém období 2007-2013 byl v České republice tento cíl mimo jiné naplňován podporou projektů z oblasti dopravy, jimž bylo přiděleno více než 223 mld. Kč z evropských zdrojů. Hlavní priority jsou stanoveny v dokumentu Dopravní politika na léta 2005-2013 a následně rozpracovány v souvisejících operačních programech. Hlavním operačním programem byl OP Doprava, skrze nějž bylo přiděleno více než 75% z celkových zdrojů z EU. Zbývajících 25% plynulo z regionálních operačních programů.

Dokument Dopravní politika stanovil priority pro leteckou, železniční, silniční, veřejnou, cyklistickou a multimodální dopravu. V oblasti letecké dopravy to bylo zvýšení počtu mezinárodních letišť, v železniční dopravě modernizace stávajících tratí, zvýšení úrovně přepravních služeb a zvýšení její konkurenceschopnosti v porovnání se silniční dopravou. V silniční dopravě se jednalo o výstavbu a modernizaci silnic, rychlostních silnic a dálnic, ve veřejné dopravě byl velký důraz kladen na propojení všech způsobů dopravy jak na úrovni velkých měst, tak i v regionálním měřítku a její modernizaci, v oblasti cyklistické dopravy její oddělení od motorové dopravy. Velký důraz je v tomto dokumentu kladen na multimodální dopravu, která má být podpořena výstavbou nových logistických center propojující železniční, vodní a silniční dopravu. Těmto cílům byla v dokumentu přisuzována stejná důležitost, ale výsledná realita byla značně odlišná. Pro ilustraci bylo vybráno několik oblastí, kde prostředky z tohoto operačního programu byly použity.

V oblasti letecké dopravy bylo investováno pouze do letišť, která již status mezinárodního letiště měla. Díky těmto investicím nedošlo k navýšení jejich počtu na našem území, ale pouze k jejich modernizaci a přípravě na vstup České republiky do Schengenského prostoru.

V železniční dopravě byly splněny hlavní cíle modernizace železniční sítě a drážních vozidel. Nicméně některé dílčí cíle a konkrétní projekty se zrealizovat nepodařilo.

Například investice v oblasti tohoto druhu dopravy měly být prioritně přiděleny krajům Jihočeskému, Libereckému a Karlovarskému, ale ke splnění došlo pouze v případě kraje Jihočeského.

V oblasti silniční dopravy byla podpořena rekonstrukce, výstavba a modernizace silnic, především dálnic a rychlostních silnic, které byly prioritou z důvodu jejich malé hustoty na našem území. Stejně jako v případě železnic byly vybrány tři prioritní kraje Zlínský, Jihočeský a Karlovarský. Zatímco v prvních dvou jmenovaných byly investovány relativně vysoké částky, v případě Zlínského kraje se jednalo o jednu z nejnižších v celé republice. Za zmínku stojí i skutečnost, že v mnoha případech se nerealizovaly prioritní stavby nebo došlo k výstavbě jiného úseku.

Ve veřejné dopravě byly podpořeny projekty na její modernizaci a větší integrovanost na celostátní úrovni. Nicméně mezi jednotlivými regiony soudržnosti došlo k značným rozdílům v přiděleném objemu evropských zdrojů. K další výrazné diverzifikaci přidělených zdrojů docházelo i mezi hlavními prioritami. Nejvyváženějšímu rozdělení zdrojů bylo dosaženo v regionu soudržnosti Jihovýchod, ale i zde jsou patrné výrazné disproporce v rozdělení zdrojů mezi kraji ležícími na území tohoto regionu.

U cyklistické dopravy se ve všech krajích podařilo realizovat naplánované projekty v souladu s hlavní cílem, kterým bylo oddělení cyklistické dopravy od silničního provozu.

Zatímco u všech předchozích popisovaných druhů dopravy se podařilo hlavní cíle naplnit minimálně na celostátní úrovni, v případě multimodální přepravy byla situace zcela odlišná. Investice do projektů souvisejících s tímto druhem přepravy byly relativně minimální. Převážná část těchto prostředků byla přidělena na projekty v oblasti vodní dopravy a zcela na okraji zájmu zůstaly projekty na napojení logistických center na železniční dopravu.

Závěrem lze konstatovat, že přestože byla deklarována podpora konkurenceschopnosti ostatních druhů přepravy oproti silniční dopravě, výsledná bilance tomu neodpovídá. Silniční dopravě bylo přiděleno zhruba 50 % z celkových zdrojů EU. Oproti tomu například projekty z oblasti multimodální dopravy dostaly přiděleno pouze cca 1% z těchto zdrojů.

Z výše uvedeného vyplývá, že tyto dotační programy přispívají k rozvoji a modernizaci dopravních cest na území České republiky. Do budoucna by však bylo vhodné přesněji specifikovat určení těchto programů tak, aby nedocházelo k jejich použití v jiných oblastech.

Tato práce nabízí bližší pohled na rozdělení miliardových evropských zdrojů v oblasti dopravy mezi regiony soudržnosti, jednotlivé kraje, druhy projektů, ale i příjemce dotací v ČR v programovém období 2007-2013 a porovnává je s prioritami řečenými v souvisejících dokumentech a zároveň poukazuje na nerovnoměrnost investic do prioritních oblastí, což je hlavní přínos této práce.

Seznam použité literatury a pramenů

Knihy

BACHTLER, John, Carlos MENDEZ a Fiona G. WISHLADE. *EU cohesion policy and European integration: the dynamics of EU budget and regional policy reform*. Farnham, Surrey: Ashgate, 2013. ISBN 978-0-7546-7421-4.

BOHÁČKOVÁ, Ivana a HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Strukturální politika Evropské unie*. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. 188 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-111-6.

ÉRIC BUSSIÈRE .. [ET AL.]. *The Bank of the European Union: The EIB, 1958-2008*. Luxembourg: European Investment Bank, 2008. ISBN 978-287-9780-726

Internetové zdroje

Český statistický úřad: *Počet obyvatel v obcích* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/domov>

ČVUT: *Základní definice dopravní telematiky* [online]. [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: http://www.lt.fd.cvut.cz/its/rok_2001/definice.htm

European Commission: *Infrastructure - TEN-T* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Euroskop [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8905/sekce/financni-ramec-2014-2020/>

Eurostat: *Statistics* [online]. [cit. 2017-04-25]. Dostupné z: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

Evropská komise: *Euro* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/index_cs.htm

Evropská Komise: *Strategie Evropa 2020* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_cs.htm

Letiště Karlovy Vary: *Tisková zpráva: Modernizace letiště Karlovy Vary - I. a II. etapa* [online]. [cit. 2017-06-03]. Dostupné z: http://www.airport-k-vary.cz/cs/clanek.php?pg=3&prefix=apt_&id=366&list=

Letiště Přerov: *Základní údaje* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.prerov-airport.cz/?id=101>

Ministerstvo Dopravy: *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf

Ministerstvo Dopravy: *GEARDI, cena dálnic* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: <http://cenadálnic.oziveni.cz/documents/md-gepardi.pdf>

Ministerstvo Dopravy: *Strategie podpory dopravní obsluhy území (2005)* [online]. [cit. 2017-06-23]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/strategie-podpory-dopravni-obsluhy-uzemi-2005?typ=o>

Ministerstvo financí České republiky: *Program Phare v ČR úspěšně ukončen* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2007/2007-01-15-tiskova-zprava-5755-5755>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Evropská komise schválila ČR "povodňové" projekty z fondu ISPA* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2004/Evropska-komise-schvalila-CR-povodnove-projekt>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Horizontální priority* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Horizontalni-priority>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Informace o stavu čerpání prostředků fondů EU v programovém období 2007–2013 a 2014–2020* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: https://ipodpora.odborny.info/soubory/dms/wysiwyg_uploads/d40c90f3cd68ae62/uploads/Informace_o_stavu_cerpani_prostr.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Informace o vývoji předvstupního nástroje ISPA* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/ISPA/Novinky/Informace-o-vyvoji-predvstupniho-nastroje-ISPA>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *OP Infrastruktura* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *OP Infrastruktura-realizované projekty* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy->

2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA/Realizovane-projekty/Modernizaci-letiste-otevirame-brany-regionu

Ministerstvo pro místní rozvoj: *OP Praha Konkurenceschopnost* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Operacni-programy-Praha/OP-Praha-Konkurenceschopnost>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační program doprava na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Operační programy 2007–2013* [online]. [cit. 2017-01-25]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Phare* [online]. [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Podpora regionální a municipální politiky v EU* [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: http://www.dotaceeu.cz/getmedia/d427f2dc-6e18-4f44-8786-8b43802ad897/Strucny-prehled-cerpani-07-13_2016_08.pdf?ext=.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programové období 2007-2013* [online]. [cit. 2016-12-19]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programový dokument OP Infrastruktura 2007-2013* [online]. [cit. 2017-08-12]. <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programový dokument OP Praha Konkurenceschopnost 2007-2013* [online]. [cit. 2017-08-12]. <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/a3639386-ca34-48e3-b216-2434f9008218/Programovy-dokument-OP-Praha%e2%80%93Konkurenceschopnost-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Programový dokument ROP Jihovýchod 2007-2013* [online]. In: . s. 216 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/bc327573-47d7-4177-9109-7c57aa9ec1f4/Programovy-dokument-ROP-Jihovýchod-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Jihovýchod na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Regionalni-opercni-program-Jihovýchod-na-leta-2007-2013>

fondy.cz/getmedia/bc327573-47d7-4177-9109-7c57aa9ec1f4/Programovy-dokument-ROP-Jihovýchod-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Jihozápad 2007-2013* [online]. In: . s. 150 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f7c7eb9c-a445-46ff-ae98-ac1ffb06232b/ROP_revize-c-5.pdf?ext=.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Moravskoslezsko na léta 2007-2013* [online]. In: . s. 162 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/de3cb267-68e1-4185-bb84-3b325b9ca737/Programovy-dokument-ROP-Moravskoslezsko-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Severozápad 2007-2013* [online]. In: . s. 270 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/6737deaa-7bdb-461d-8e1f-a58c592a3f63/Programovy-dokument-ROP-Severozapad-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regionální operační program Střední Morava 2007-2013* [online]. In: . s. 212 [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4c9bf513-f2aa-4916-8754-9818e10791cd/Programovy-dokument-ROP-Stredni-Morava-na-programove-obdobi-2007%e2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *Regiony regionální politiky* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Regiony-regionalni-politiky-EU>

Ministerstvo pro místní rozvoj: *SAPARD* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/SAPARD>

Ministerstvo průmyslu a obchodu: *Lisabonská strategie* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument2860.html>

Operační program Doprava: *Informace o stavbě* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.rokycanyplzen.cz/>

Operační program Doprava: *Základní informace* [online]. [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

Operační program Technická pomoc: *Metodické doporučení k uzavírání programového období 2007-2013* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4e26bf42-2574-4326-82b8-9e6675dcf2cb/MD_uzavirani-07-13_verze-1_final.pdf?ext=.pdf

Operační program Technická pomoc: *Metodické doporučení k uzavírání programového období 2007-2013* [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4e26bf42-2574-4326-82b8-9e6675dcf2cb/MD_uzavirani-07-13_verze-1_final.pdf?ext=.pdf

Parlamentní listy: *Změny pro řidiče v roce 2016* [online]. [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/RSD-Zmeny-pro-ridice-v-roce-2016-415710>

Regional Policy InfoRegio: *Principles* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/how/principles/

Státní zemědělský intervenční fond: *Přínos programu SAPARD pro ČR* [online]. [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: https://www.szif.cz/cs/CmDocument?rid=%2Fapa_anon%2Fcs%2Fdokumenty_ke_stazeni%2Fsapard%2F1160392614859.pdf

TEN-T: *History* [online]. [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <http://www.green-ten-t.eu/history/>

Urbanismus a územní rozvoj: *Strukturální politika EU: Programové období 2000-2006 v České republice* [online]. 2007, X(1) [cit. 2016-12-15]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2007/2007-01/03_strukturalni.pdf

Úřad vlády České republiky: *Podpora regionální a municipální politiky v EU* [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: <https://isap.vlada.cz/dul/cesty.nsf/7f723857997b924bc1257926004bd509/599abc4327f40bc4802566da002ddda7?OpenDocument>

Železniční koridory [online]. [cit. 2017-07-07]. Dostupné z: <http://koridory.wz.cz>

Legislativa

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: ÚZ Úplné Znění. Nakladatelství Sagit, 2015, číslo 1106. ISBN 978-80-7488-137-4.

Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, 1957, Řím, *Evropská komise*

Seznam grafů, tabulek a obrázků

Graf 1 - Vývoj příjmů a výdajů EU mezi lety 2000-2015	19
Graf 2 – Podíl výdajů strukturálních fondů na celkových výdajích EU 2007-2013 v mil. EUR.....	20
Graf 3 - Procentní rozdělení prostředků z před-vstupních programů	22
Graf 4 - Souhrnný stav čerpání v mld. Kč 2007-2013 k 7.9 2016.....	26
Graf 5 – Rozdělení peněžních prostředků dle prioritních os	33
Tab. 1 – Členění NUTS.....	17
Tab. 2 – Čerpání peněz v ČR z fondu ISPA 2000-2004	23
Tab. 3 – Čerpání peněz v ČR z fondu Phare 1998-2003	24
Tab. 4 – Čistá pozice ČR ve vztahu k rozpočtu EU: 2004-2016	25
Tab. 5 - Peněžní prostředků ze zdrojů EU v členění dle jednotlivých ROP	34
Tab. 6 – Rozdělení zdrojů mezi operační programy	39
Tab. 7- Časová struktura přidělení EU zdrojů	40
Tab. 8 – Složení subjektů čerpající dotace	41
Tab. 9- Složení vlastníků podnikatelských subjektů.....	42
Tab. 10 – Rozdělení dotací dle NUTS 2	43
Tab. 11 – Výše dotací v dělení dle NUTS 2 na jednoho obyvatele	44
Tab. 12 – Rozdělení zdrojů EU dle druhu projektu	45
Tab. 13 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti - cyklostezky	46
Tab. 14 – EU zdroje v dělení dle oblasti podpory- multimodální přeprava	47
Tab. 15 – EU zdroje poskytnuté na leteckou dopravu	49
Tab. 16 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – parkoviště P+R.....	50
Tab. 17 – Směrování podpory - železnice.....	52
Tab. 18 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – železniční doprava.....	54
Tab. 19 – Dělení EU zdrojů dle druhů silnic	57
Tab. 20 – Rozdělení zdrojů mezi operační programy	60
Tab. 21 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – silniční doprava	61

Tab. 22 – Zdroje v dělení dle krajů v programovém období 2004-2006 – silniční doprava.....	65
Tab. 23 - Veřejná doprava v dělení dle druhů projektů	67
Tab. 24 - Rozdělení zdrojů EU dle regionu soudržnosti – veřejná doprava	68
Tab. 25 – Zdroje z EU v dělení dle vybraných druhů dopravy.....	71
 Obr. 1 – Schéma průběhu čerpání dotace	21