



EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
INVESTICE DO VAŠÍ BUDOUCNOSTI

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ

Národní orgán pro koordinaci

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

SPOLUFINANCOVANÁ ZE SF / FS A NÁRODNÍCH ZDROJŮ

ÚNOR 2011



Ministerstvo pro místní rozvoj
Odbor řízení a koordinace NSRR
Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1

E-mail: nok@mmr.cz

Vydáno NOK-MMR 24. března 2011

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

SPOLUFINANCOVANÁ ZE SF / FS A NÁRODNÍCH ZDROJŮ

Dopravní infrastruktura je jedním z významných faktorů regionálního rozvoje, neboť zajišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostoru, čímž umožňuje územní dělbu práce, a tudíž přispívá k socioekonomickému rozvoji. Problematika dopravy je proto řešena v rámci strategických dokumentů zpracovávaných na makroregionální, regionální i mikroregionální úrovni. K těmto materiálům patří také „Národní strategický a referenční rámec ČR 2007-2013“ (dále NSRR), který definuje implementaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie v prostředí České republiky.

Dle uvedeného dokumentu je oblast dopravy implementována v rámci **Operačního programu Doprava** (dále OP Doprava) a **regionálních operačních programů** (dále regionální OP). Na rozvojové aktivity zaměřené na dopravní infrastrukturu je přidělena čtvrtina celkové alokace NSRR, což dokládá význam této oblasti pro rozvoj území Česka. Realizace těchto aktivit přispívá k naplnění strategických cílů NSRR „Atraktivní prostředí“ a „Vyvážený rozvoj území“.

Cílem překládané analýzy je poskytnout přehled o dopravní infrastruktuře spolufinancované ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti (dále SF / FS) a národních zdrojů, a to jak z finančního, tak věcného pohledu. Analýza pokrývá základní **druhy dopravy**, tj. silniční, železniční, leteckou a vnitrozemskou vodní dopravu.

Pod **pojmem „dopravní infrastruktura“** jsou v předkládané analýze chápány dopravní cesty, zařízení a doprovodné technické zázemí, nikoliv dopravní prostředky. Za tímto účelem vstupují do analýzy údaje za vybrané oblasti podpory OP Doprava a regionálních OP, které jsou zaměřeny na rozvoj sítě dálnic, silnic, železničních tratí, vodních cest a na rozvoj letišť. Přehled vybraných oblastí podpory a jejich rozdělení dle druhů dopravy a kategorií dopravních cest nabízí tabulka 1.¹

Obecně lze shrnout, že v rámci **OP Doprava je podporován rozvoj dopravní infrastruktury mezinárodního a národního významu** (sít' dálnic, rychlostních silnic, silnic I. třídy, železniční sít' a sít' vnitrozemské vodní dopravy), zatímco v rámci **regionálních OP je řešena infrastruktura nadregionálního a zejména regionálního významu** (silnice II. a III. třídy a také regionální letiště).

V rámci **finančního monitoringu** analýza pracuje se základními stavy čerpání finančních prostředků ze SF / FS a národních zdrojů. Pro potřeby **věcného monitoringu** jsou použity vybrané relevantní indikátory OP Doprava a regionálních OP, které vystihují hlavní aktivity v rámci příslušných oblastí podpory, a dále indikátory agregované na úrovni NUTSIII, tj. krajů ČR. Zdrojová data pokrývají období od počátku programového období do 3. března 2011 a byla získána z centrálního monitorovacího systému (MSC2007). Kvalita dat v předkládané analýze je závislá na správnosti

¹ U některých regionálních OP jsou do jedné oblasti podpory zahrnuty aktivity zaměřené nejen na rozvoj dopravní infrastruktury, ale také na modernizaci dopravních prostředků a další aktivity související s dopravou. Vzhledem k tomu, že o druhou uváděnou skupinu aktivit nelze data vstupující do této analýzy zcela očistit, jsou součástí finančních výstupů. Nicméně z finančního hlediska se jedná o nepatrný podíl. Výjimku tvoří pouze projekty zaměřené na rozvoj letišť, které byly z dotčených oblastí podpory regionálních OP odečteny a zahrnuty do údajů o letecké dopravě.

a úplnosti dat poskytovaných žadateli / příjemci a řídicími orgány. Součástí analýzy jsou vedle tabulek a grafů také mapové výstupy, které zachycují prostorové rozmístění investic do dopravní infrastruktury ze SF / FS a národních zdrojů na území Česka.

Tab. 1 – Rozdělení oblastí podpory OP Dopravy a regionálních OP dle druhů dopravy

Druh dopravy / kategorie	OP	Oblast podpory	Název oblasti podpory / projektu
I. Silniční doprava			
Dálniční a silniční síť TEN-T	OP D	2.1	Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T
Silnice I. třídy mimo TEN-T	OP D	4.1	Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T
Silnice II. a III. třídy	ROP SZ	3.1	Rozvoj dopravní infrastruktury regionálního a nadregionálního významu
	ROP MS	1.1	Regionální infrastruktura a dostupnost
	ROP JV	1.1	Rozvoj dopravní infrastruktury v regionu
	ROP SM	1.1	Doprava
	ROP SV	1.1	Rozvoj regionální silniční dopravní infrastruktury
	ROP JZ	1.1	Modernizace regionální silniční sítě
	ROP SČ	1.1	Regionální dopravní infrastruktura
II. Železniční doprava			
Železniční tratě TEN-T	OP D	1.1	Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T, vč. železničních uzlů
Železniční tratě mimo TEN-T	OP D	3.1	Modernizace a rozvoj železničních tratí mimo síť TEN-T
III. Letecká doprava			
Letecká doprava	ROP SZ	3.1	Rozvoj dopravní infrastruktury regionálního a nadregionálního významu / projekt CZ.1.09/3.1.00/01.00005 Modernizace letiště Karlovy Vary - III. etapa, 2. část
	ROP MS	1.2	Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava
	ROP JV	1.1	Rozvoj dopravní infrastruktury v regionu /projekt CZ.1.11/1.1.00/02.00476 Doplnění infrastruktury letiště Brno–Tuřany
	ROP SM	1.1	Doprava/Letiště pozn. Zatím nebyla podána žádost o podporu.
	ROP SV	1.3	Rozvoj mezinárodních letišť
	ROP JZ	1.4	Rozvoj regionálních letišť
IV. Vnitrozemská vodní doprava			
Vnitrozemská vodní doprava	OP D	6.2	Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T

Zdroj: programové dokumenty OP, MSC2007

REALIZACE V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V programovém období 2007–2013 jsou na zkvalitnění dopravní infrastruktury určeny finanční prostředky ze SF / FS a národních zdrojů ve výši **187,2 mld. Kč**, což představuje **24,6 % celkové alokace NSRR**. Z uvedené částky je největší část finančních prostředků přidělena na rozvoj silniční (58,5 %) a železniční dopravy (38,4 %), řádově menší část pak na rozvoj letecké (1,5 %) a vnitrozemské vodní dopravy (1,6 %).

K 3. březnu 2011 bylo podáno celkem **574 žádostí o podporu** na projekty v oblasti dopravní infrastruktury v celkové hodnotě **215,5 mld. Kč**. Tato částka převyšuje o 5,6 % celkovou alokaci určenou na rozvoj dopravní infrastruktury v programovém období 2007–2013. Řídící orgány OP doposud vydaly celkem **432 Rozhodnutí / Smluv o poskytnutí dotace** v celkové výši **185,4 mld. Kč**, což činí 99,0 % celkové alokace na dopravní infrastrukturu.

Proplacené prostředky na účty příjemců dosahují **108,8 mld. Kč**, tedy **58,1 % celkové alokace na dopravní infrastrukturu**. Finančně ukončeno bylo celkem 265 projektů v celkové hodnotě 38,8 mld. Kč, tedy 61,3 % projektů s Rozhodnutím / Smlouvou a 20,9 % schválených finančních prostředků. Zajímavá je skutečnost, že poslední tři jmenované stavy čerpání se podílejí na realizaci NSRR v rozmezí 40–50 %. Vysvětlením je finanční náročnost projektů v oblasti dopravní infrastruktury. Detailní údaje o finančním čerpání ze SF / FS a národních zdrojů v rámci jednotlivých druhů dopravy nabízí tabulka 2.

Tab. 2 – Údaje o projektech a čerpání dle druhů dopravy (SF / FS a národní zdroje, CZK)

Dopravní infrastruktura	Celková alokace 2007-2013 na oblast podpory mil. Kč	Podané žádosti		Projekty s Rozhodnutím / Smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům mil. Kč	Finančně ukončené projekty	
		počet	mil. Kč	počet	mil. Kč		počet	mil. Kč
Silniční doprava	109 594,3	516	145 559,6	382	127 948,1	70 754,0	237	20 879,8
Železniční doprava	71 820,1	35	64 617,9	31	53 546,7	35 053,2	15	16 833,5
Letecká doprava	2 757,9 ¹	9	1 679,9	6	439,7	274,3	3	187,2
Vnitrozemská vodní doprava	3 076,4	14	3 685,5	13	3 495,6	2 702,7	10	850,0
Dopravní infrastruktura - celkem	187 248,6	574	215 542,9	432	185 430,2	108 784,2	265	38 750,6

Poznámka:

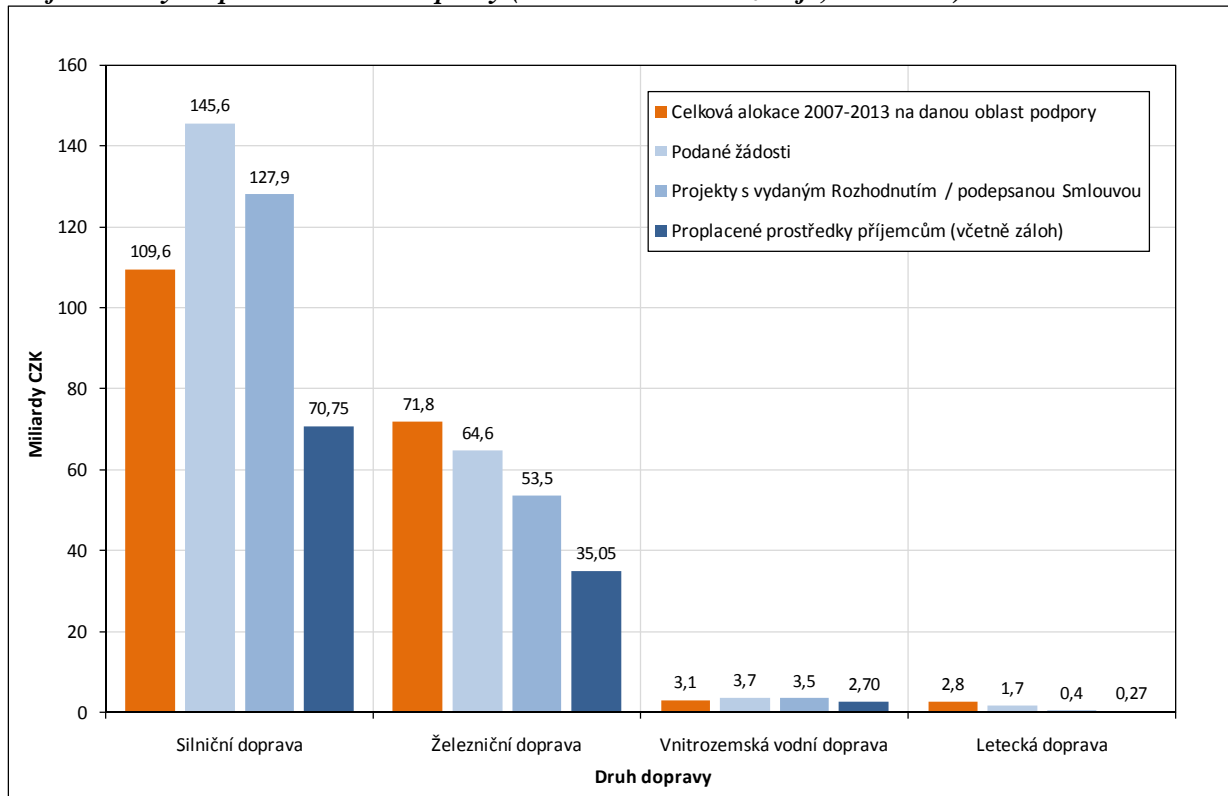
¹ Celková alokace odpovídá objemu finančních prostředků zaměřených výhradně na aktivitu v oblasti letecké dopravy.

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2007

Stavy čerpání finančních prostředků ze SF / FS a národních zdrojů v rámci jednotlivých **druhů dopravy** zachycuje graf 1. Vysoké hodnoty čerpání lze sledovat u silniční a vnitrozemské vodní dopravy, kde prostředky kryté Rozhodnutím / Smlouvou převyšují celkovou alokaci na daný druh dopravy. To sice svědčí o vysoké absorpční kapacitě, nicméně závazky vůči příjemcům nad stanovenou alokaci budou muset být plně hrazeny z příslušné kapitoly státního rozpočtu. Tato situace se týká OP Doprava, resp. Státního fondu dopravní infrastruktury. Méně jsou prozatím využívány prostředky určené na rozvoj železniční dopravy, kde objem prostředků v podaných

žádostech zatím tvoří jen 90,0 % celkové alokace. V oblasti letecké dopravy byly doposud podány žádosti ve výši 60,9 % celkové alokace.

Graf 1 – Stavby čerpání dle druhů dopravy (SF / FS a národní zdroje, mld. CZK)



Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2007

PROSTOROVÉ ROZMÍSTĚNÍ INVESTIC

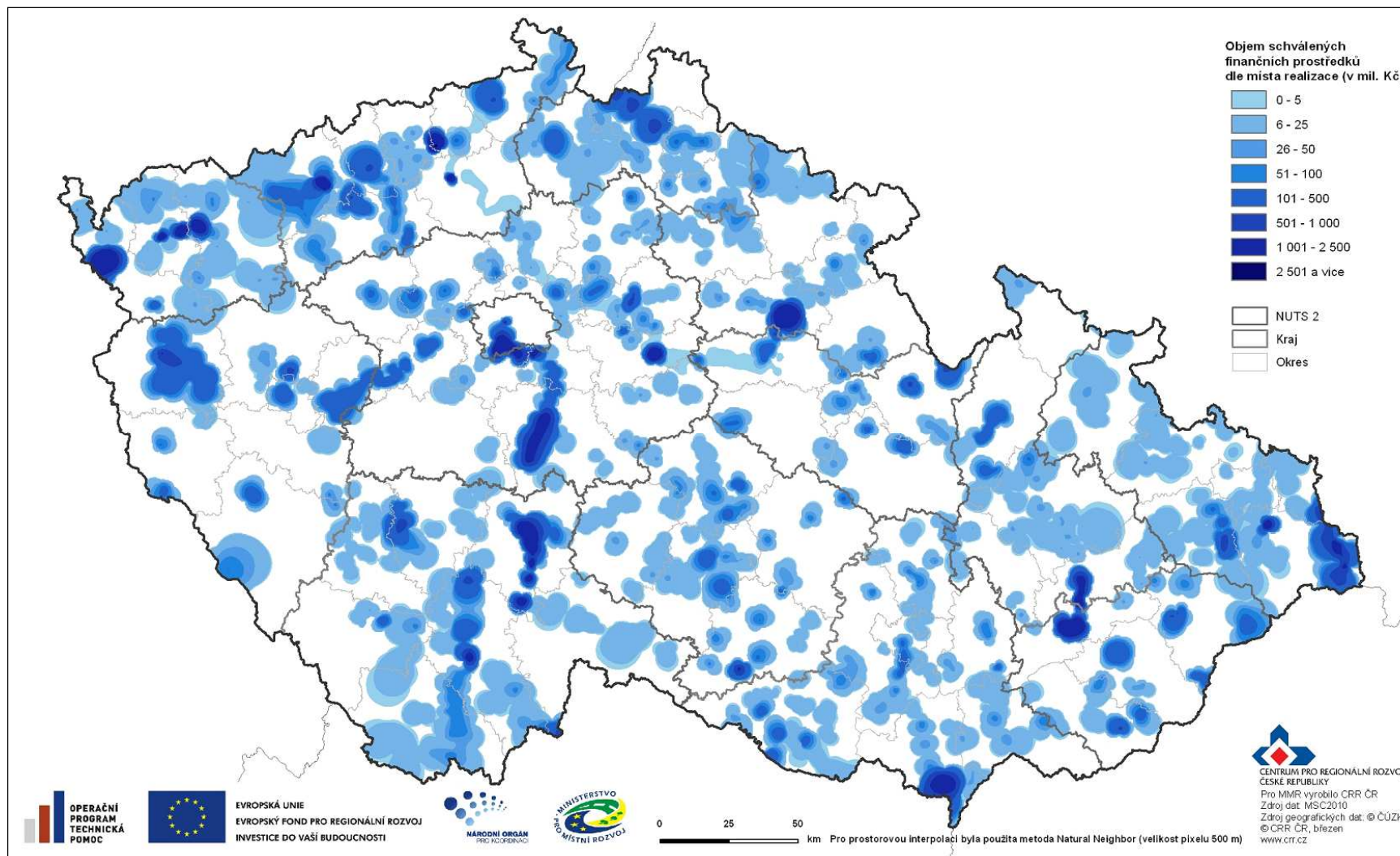
Z hlediska prostorového rozmístění je patná koncentrace investic ze SF / FS a národních zdrojů do dopravní infrastruktury do **jádrových oblastí**, tedy do oblastí s největšími koncentracemi obyvatel a ekonomiky na území Česka (obr. 1). Finanční prostředky na dopravu jsou směřovány zejména do strukturálně postižených regionů (Karlovarsko, Ústecko, Liberecko, Ostravsko).

Odlíšná situace je v **periferních oblastech**. Například na Vysočině jsou investice do dopravní infrastruktury spíše malého rozsahu relativně rovnoměrně rozmístěny na celém území regionu, zatímco v ostatních jsou větší investice silně koncentrovány (Zlínsko, Pardubicko, Plzeňsko).

Z obrázku 1 lze také vyčíst převažující **liniový charakter dopravy**. Například lze identifikovat klíčové dopravní tahy, zejména ve směru Praha–jižní Čechy a Plzeňsko, ale také splavné části vodních toků, jako je řeka Labe.

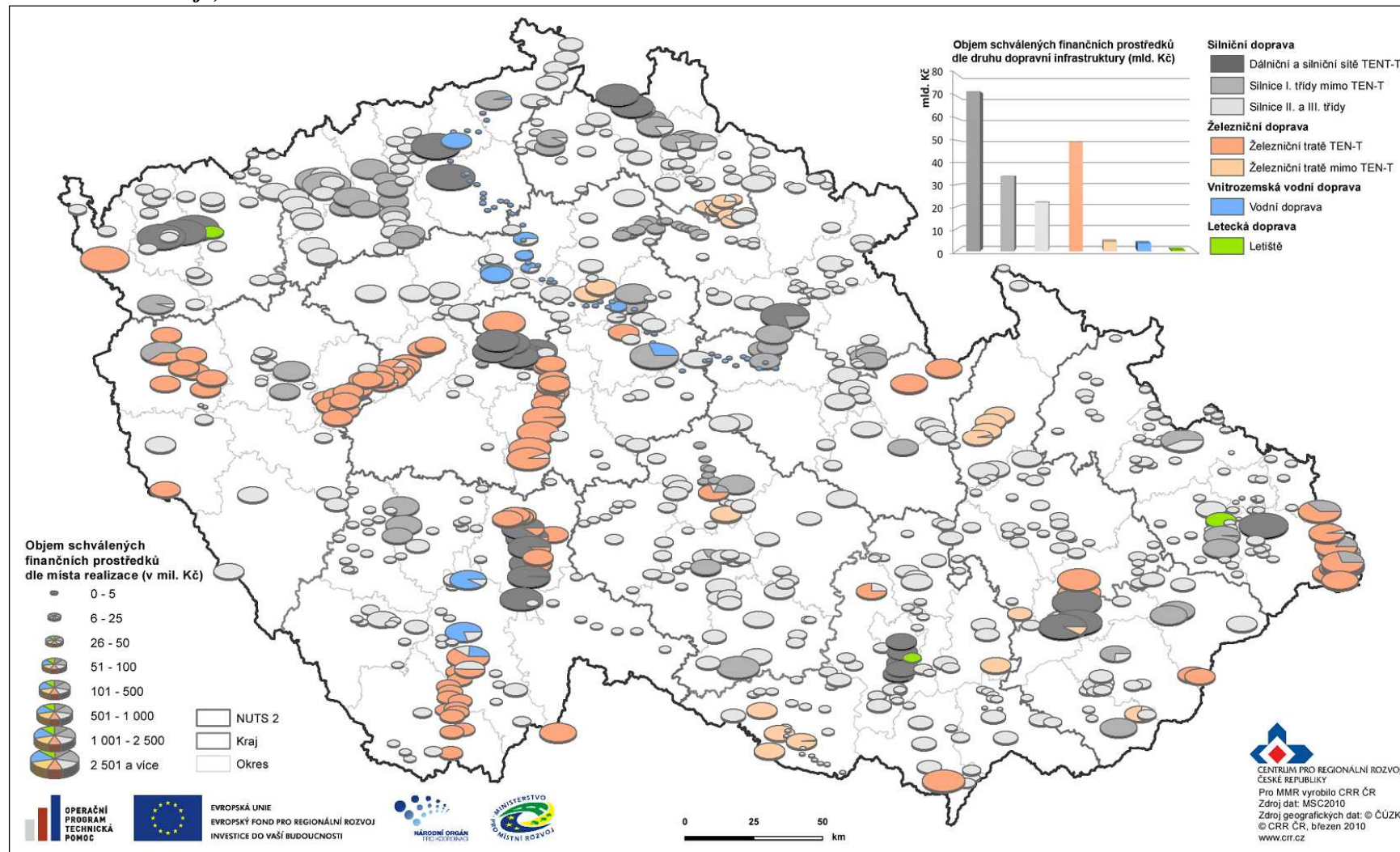
Detailnější pohled na prostorové rozmístění investice ze SF / FS a národních zdrojů z hlediska druhů dopravní infrastruktury na území Česka nabízí obrázek 2. Regionální aspekt dále poskytují také tabulky indikátorů dle NUTSIII a komentáře k jednotlivým druhům dopravy uvedené níže v textu.

Obrázek 1 – Dopravní infrastruktura spolufinancovaná ze SF / FS a národních zdrojů – schválené finanční prostředky dle místa realizace (SF / FS a národní zdroje)



Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Obrázek 2 – Dopravní infrastruktura spolufinancovaná ze SF / FS a národních zdrojů – schválené finanční prostředky dle druhu dopravy a místa realizace (SF / FS a národní zdroje)



Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

SILNIČNÍ DOPRAVA

Rozvoj silniční sítě v Česku je podporován v rámci OP Doprava a všemi sedmi regionálními OP. V OP Doprava je výstavba a modernizace silniční sítě řešena ve dvou prioritních osách - prioritní osa 2 je zaměřena na dálniční a silniční síť, která je součástí transevropské sítě TEN-T, a prioritní osa 4 na rychlostní silnice a ostatní silnice I. třídy, které nespádají do sítě TEN-T. Regionální OP podporují výstavbu a rekonstrukci silnic II. a III. třídy.

Společným **cílem** v oblasti silniční dopravy je výstavba nových úseků komunikací a zlepšení technických a bezpečnostních parametrů a stavu nevyhovujících úseků silniční sítě. Preferováno je napojení silnic nižšího řádu na nadřazenou síť, tak aby došlo ke zlepšení dopravního spojení v rámci regionu (tzn. mezi jádrem a jeho zázemím) a současně také k napojení na střediska stejného a vyššího řádu.

Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy

Od počátku programového období bylo k 3. březnu 2011 podáno 10 žádostí na **projekty zaměřené na rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T**. Všechny tyto žádosti v celkové hodnotě 72,1 mld. Kč byly schváleny ke spolufinancování (163,9 % alokace oblasti podpory 2.1). Skutečnost, že schválené prostředky překračují celkovou alokaci na danou oblast podpory o více než 60 %, je dána dohodou mezi řídicím orgánem OP Doprava a Státním fondem dopravní infrastruktury (dále SFDI), který se zavázal pokrýt prostředky kryté Rozhodnutím nad rámec celkové alokace tohoto OP. Devět ze schválených projektů je vzhledem ke své finanční náročnosti (náklady na projekt přesahují 50 mil. EUR) považováno za velké projekty, které podléhají schválení EK (blíže MMZ únor 2011, kap. 5).

Dále bylo předloženo 48 žádostí na **projekty zaměřené na rozvoj silnic I. třídy mimo TEN-T**. Rozhodnutí o poskytnutí dotace bylo vydáno na 41 projektů v hodnotě 33,8 mld. Kč (110,3 % alokace oblasti podpory 4.1). Také v tomto případě platí výše uvedená dohoda mezi řídicím orgánem OP Doprava a SFDI. Celkem 7 projektů v hodnotě 15,3 mld. Kč zaměřených na tyto komunikace patří do kategorie velkých projektů (blíže MMZ únor 2011, kap. 5).

Tab. 3 – Údaje o projektech a čerpání - dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy (FS a národní zdroje, CZK)

Dopravní infrastruktura	OP	Oblast podpory	Celková alokace 2007-2013 na oblast podpory	Podané žádosti		Projekty s Rozhodnutím / Smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům	Finančně ukončené projekty	
				mil. Kč	počet	mil. Kč	počet		počet	mil. Kč
Dálniční a silniční síť TEN-T	OP D	2.1	43 977,0	10	69 861,8	10	72 098,6	34 968,3	0	0,0
Silnice I. třídy mimo TEN-T	OP D	4.1	30 690,2	48	45 774,3	41	33 858,4	20 959,3	19	7 886,7
Dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy - celkem			74 667,2	58	115 636,1	51	105 957,0	55 927,6	19	7 886,7

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Žadatelem, resp. **příjemcem** podpory je Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále ŘSD ČR) jako správce diskutované dopravní infrastruktury. K 3. březnu 2011 bylo tomuto příjemci **proplaceno** dohromady 55,9 mld. Kč z FS a národních zdrojů.

Cílové hodnoty indikátorů jasně ukazují, že se OP Doprava v programovém dokumentu zavázal vůči EK postavit výrazně více nových dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, než jich zrekonstruovat. Tuto skutečnost lze dát do souvislosti s nedostatkem moderních kapacitních komunikací v Česku, které netvoří souvislou síť a nenavazují na okolní státy.

Z hodnot závazků indikátorů sledujících **výstavbu** nových silnic je patrné, že se již nyní ŘSD ČR v této oblasti zavázalo postavit více kilometrů silnic (o 10–167 %), než se OP Doprava zavázal vůči EK. K 3. březnu 2011 bylo ze závazku příjemce na 262 km nových silnic postaveno téměř 38 km silnic.

Tempo **rekonstrukce** stávajících dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy je o něco pomalejší než samotná výstavba. Indikátor *Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TENT-T* prozatím dosahuje hodnoty 63 km rekonstruovaných silnic.

Tab. 4 – Vybrané indikátory OP Doprava – dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy

Kód	Úplný název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Závazek příjemce	Dosažená hodnota
370200	Délka nových silnic - celkem	Počet kilometrů	168,30	262,04	37,93
370300	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy - TEN-T	Počet kilometrů	120,00	132,92	0,00
370400	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	Počet kilometrů	48,30	129,12	37,39
370502	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T	Počet kilometrů	85,20	63,62	46,29

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Z **regionálního hlediska** se nejvíce nových dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy staví v Ústeckém kraji, kde se příjemci zavázali postavit 49,02 km nových silnic, což odpovídá téměř 19 % nových dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy spolufinancovaných z FS a národních zdrojů. Jen o něco méně, 41,97 km silnic, by mělo být postaveno v Jihočeském kraji. Zatím nebyl schválen žádný projekt na výstavbu nových silnic s realizací na území Jihomoravského kraje. Minimum silnic se také staví v Olomouckém kraji (závazek je 1,78 km).

Nejvíce rekonstrukcí silnic I. třídy probíhá ve Středočeském kraji, kde se příjemci zavázali rekonstruovat 20,76 km těchto komunikací. U poloviny krajů ČR nejsou projekty na podporu rekonstrukcí silnic I. třídy mimo TEN-T zatím realizovány.

Tab. 5 – Vybrané indikátory OP Doprava – dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy dle NUTSIII

Kód	370200		370300		370400		370502	
Název	Délka nových silnic – celkem (v km)		Délka nových dálnic a rychlostních silnic a I. třídy - TEN-T (v km)		Délka nových dálnic a rychlostních silnic a I. třídy mimo TEN-T (v km)		Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T (v km)	
Kraj (NUTSIII)	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota
Praha	5,84	0,00	5,84	0,00	-	-	-	-
Středočeský	17,19	0,00	11,25	0,00	5,94	0,00	20,78	12,81
Jihočeský	41,97	6,03	30,06	0,00	11,91	6,03	-	-
Plzeňský	9,93	0,00	-	-	9,93	0,00	-	-
Karlovarský	27,43	0,00	24,85	0,00	2,58	0,00	-	-
Ústecký	49,02	10,14	16,41	0,00	32,61	10,14	4,06	3,67
Liberecký	16,50	3,04	7,64	0,00	8,86	3,04	8,97	0,00
Královéhradecký	6,30	0,00	4,27	0,00	2,03	0,00	14,18	14,18
Pardubický	13,48	4,15	-	-	13,48	4,15	0,00	0,00
Vysočina	12,91	3,33	-	-	12,91	3,33	15,12	15,12
Jihomoravský	-	-	-	-	-	-	-	-
Olomoucký	1,78	0,00	1,78	0,00	-	-	-	-
Zlínský	32,43	1,74	23,69	0,00	8,74	1,74	-	-
Moravskoslezský	27,26	8,96	7,13	0,00	20,13	8,96	0,51	0,51

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Silnice II. a III. třídy

K 3. březnu 2011 bylo na řídicí orgány regionálních OP **předloženo** 458 žádostí na projekty zaměřené na rozvoj silnic regionálního a místního významu. Z uvedeného počtu bylo **schváleno** ke spolufinancování 331 projektů v celkové hodnotě 22,0 mld. Kč. Největší část finančních prostředků určených na výstavbu a rekonstrukce silnic II. a III. třídy je směřována do ROP Jihovýchod (23,4 % schválených finančních prostředků), naopak nejméně do ROP Moravskoslezsko (8,3 %).

Tab. 6 – Údaje o projektech a čerpání - silnice II. a III. třídy (ERDF a národní zdroje, CZK)

Dopravní infrastruktura	OP	Oblast podpory	Celková alokace 2007-2013 na oblast podpory mil. Kč	Podané žádosti		Projekty s Rozhodnutím / Smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům mil. Kč	Finančně ukončené projekty	
				počet	mil. Kč	počet	mil. Kč		počet	mil. Kč
Silnice II. a III. třídy	ROP SZ	3.1	4 964,0	14	4 125,9	11	3 172,3	2 082,0	8	1 788,0
	ROP MS	1.1	3 751,6	75	4 064,4	25	1 832,4	1 040,1	14	1 020,7
	ROP JV	1.1	7 475,5	91	6 412,4	76	5 146,0	3 938,9	58	3 467,5
	ROP SM	1.1	4 392,5	81	3 516,0	56	2 541,4	2 163,5	50	2 033,6
	ROP SV	1.1	4 295,2	73	4 025,2	70	3 756,9	3 323,6	45	2 215,2
	ROP JZ	1.1	5 488,9	53	4 304,8	38	2 936,7	973,4	14	1 031,0
	ROP SČ	1.1	4 559,4	71	3 474,8	55	2 605,4	1 304,9	29	1 437,1
Silnice II. a III. třídy – celkem			34 927,1	458	29 293,4	331	21 991,1	14 826,5	218	14 826,5

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Nejčastějšími **příjemci** jsou kraje a příspěvkové organizace krajů pověřené správou a údržbou komunikací, v menší míře obce. Doposud bylo na účty příjemců **proplaceno** 14,8 mld. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále ERDF) a národních zdrojů.

Regionální OP se vůči EK zavázaly silnice II. a III. třídy více rekonstruovat (976 km) než stavět nové (99,5 km). Česko disponuje hustou, nicméně nekvalitní sítí silnic regionálního a místního významu, a proto v rámci regionů existuje prioritní potřeba zlepšení technického stavu těchto komunikací.

Příjemci se ve Smlouvách o poskytnutí dotace již nyní zavázali **rekonstruovat** téměř tolik kilometrů silnic, kolik je uvedeno v programových dokumentech regionální OP. Je tedy zřejmé, že aktivity zaměřené na rekonstrukci tohoto typu komunikací se plní bez větších problémů a cílové hodnoty budou naplněny.

Závazek příjemců, kteří se zaměřili na **výstavbu** silnic II. a III. třídy, je zatím na úrovni 30 % cílové hodnoty.

Tab. 7 – Vybrané indikátory regionálních OP – silnice II. a III. třídy

Kód	Úplný název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Závazek příjemce	Dosažená hodnota
610100	Délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy celkem	Počet kilometrů	1 345,50	1269,88	852,61
610101	Délka nových silnic II. a III. třídy	Počet kilometrů	99,50	33,61	19,71
610102	Délka rekonstruovaných silnic II. a III. třídy	Počet kilometrů	976,00	899,47	543,15

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Z **regionálního pohledu** lze vysledovat, že nejvíce silnic II. a III. třídy se zavázali **rekonstruovat** příjemci v Jihočeském kraji. Závazek příjemců zde dosahuje 202,89 km, což odpovídá 22,6 % celkové délky plánovaných rekonstruovaných silnic II. a III. třídy spolufinancovaných z ERDF a národních zdrojů. V rámci ROP Jihozápad jsou realizovány dva na sebe navazující projekty zaměřené na modernizaci komunikací II. a III. třídy P3 a P4 v celkové hodnotě 582 mil. Kč, jejichž cílem je komplexní rekonstrukce 38 úseků komunikací na území Jihočeského kraje. Druhý nejvyšší závazek evidujeme u příjemců v Ústeckém kraji, a to 173,16 km rekonstruovaných silnic (19,3 % celkové délky rekonstruovaných silnic). Na opačném konci se závazkem pouze do 15 km silnic jsou příjemci z Plzeňského a Karlovarského kraje, společně tvoří necelá 3 % rekonstruovaných silnic II. a III. třídy.

Počet kilometrů **nových silnic** se od kilometrů rekonstruovaných silnic liší řádově, v rámci jednotlivých krajů se příjemci zavázali rekonstruovat od 0,3 do 15 km. Nejvíce nových silnic by mělo být postaveno na území Plzeňského kraje, a to 15 km, což je téměř 45 % nově stavěných silnic II. a III. třídy z prostředků ERDF a národních zdrojů.

ROP Jihovýchod, zahrnující území kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, nesleduje rekonstrukci a výstavbu silnic II. a III. třídy odděleně, ale pouze v souhrnném indikátoru. V rámci souhrnného

ukazatele *Délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy (v km)*, jsou nejvyšší závazky evidovány u příjemců v kraji Vysočina, a to 221,97 km silnic (17,5 % celkové délky stavěných a rekonstruovaných silnic). Vysoký závazek také vykazují příjemci Jihočeského kraje (206,28 km, tj. 16,2 %) a kraje Ústeckého (173,46 km, tj. 13,7 %). Smlouvy na nejméně nových a rekonstruovaných silnic jsou zatím podepsány v Karlovarském kraji (16,07 km, tj. 1,3 % celku) a Plzeňském kraji (27,17, tj. 2,14 %).

Tab. 8 – Vybrané indikátory regionálních OP – silnice II. a III. třídy dle NUTSIII

Kód	610100		610101		610102	
	Délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy (v km)		Délka nových silnic II. a III. třídy (v km)		Délka rekonstruovaných silnic II. a III. třídy (v km)	
Název	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota
Kraj (NUTSIII)						
Středočeský	78,02	50,47	0,41	0,27	77,61	50,20
Jihočeský	206,28	7,86	3,39	2,48	202,89	5,38
Plzeňský	27,17	7,86	15,01	7,86	12,16	0,00
Karlovarský	16,07	13,51	1,86	0,76	14,21	12,75
Ústecký	173,46	129,73	0,30	0,00	173,16	129,73
Liberecký	95,06	70,17	0,78	0,32	94,28	69,85
Královéhradecký	68,64	54,45	0,00	2,69	68,64	51,76
Pardubický	48,73	27,85	2,18	2,18	46,55	25,67
Vysočina	221,97	207,09	-	-	-	-
Jihomoravský	114,83	82,66	-	-	-	-
Olomoucký	66,30	62,95	1,93	1,93	64,37	61,02
Zlínský	32,68	26,23	2,16	0,47	30,52	25,76
Moravskoslezský	120,67	111,78	5,59	0,75	115,08	111,03

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Rozvoj železniční dopravy je řešen v OP Doprava ve dvou prioritních osách – prioritní osa 1 se zaměřuje na modernizaci železničních tratí zahrnutých do transevropské sítě TEN-T a prioritní osa 3 na ostatní železniční tratě.

Cílem aktivit v oblasti železniční dopravy je modernizace železniční infrastruktury, zlepšení jejích technických a provozních parametrů a rozšíření a zkvalitnění služeb pro zákazníky. Realizace těchto aktivit by měla vést ke zvýšení atraktivity železniční dopravy a ke zvýšení její konkurenceschopnosti vůči ostatním druhům dopravy.

K 3. březnu 2011 žadatelé předložili 23 projektů **zaměřených na železniční tratě TEN-T**, z toho u 21 projektů v celkové hodnotě 49,3 mld. Kč bylo vydáno Rozhodnutí o poskytnutí dotace. Celkem 16 schválených projektů v hodnotě 56,3 mld. Kč je vedeno jako velké projekty, 5 z nich již bylo schváleno EK (blíže MMZ únor 2011, kap. 5).

Na rozvoj železničních tratí mimo TEN-T bylo podáno 12 žádostí, z nichž 10 v hodnotě 4,3 mld. Kč bylo schváleno ke spolufinancování z FS a národních zdrojů. Devět projektů v hodnotě 69,0 mld. Kč je klasifikováno jako velké projekty. Evropská komise prozatím schválila jeden projekt zaměřený na elektrizaci traťového úseku Šatov–Znojmo.

Příjemcem dotací na projekty v oblasti železniční dopravy je výhradně Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), které byly doposud **proplaceny** prostředky ve výši 35,1 mld. Kč z FS a národních zdrojů.

Tab. 9 – Údaje o projektech a čerpání - železniční doprava (FS a národní zdroje, CZK)

Dopravní infrastruktura	OP	Oblast podpory	Celková alokace 2007-2013 na oblast podpory	Podané žádosti		Projekty s Rozhodnutím / Smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům		Finančně ukončené projekty	
				počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	mil. Kč	počet	mil. Kč	
Železniční tratě TEN-T	OP D	1.1	60 456,0	23	60 073,2	21	49 283,1	31 356,8	9	13 557,6	
Železniční tratě mimo TEN-T	OP D	3.1	11 364,1	12	4 544,7	10	4 263,6	3 696,3	6	3 275,9	
Železniční doprava – celkem			71 820,1	35	64 617,9	31	53 546,7	35 053,2	15	35 053,2	

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

V programovém dokumentu OP Doprava jsou stanoveny cílové hodnoty délky zrekonstruovaných železničních tratí v rámci a také mimo TEN-T. Prioritou je tedy modernizace tranzitních koridorů a hlavních vnitrostátních železničních tratí, které tvoří páteř husté železniční sítě v Česku.

K 3. březnu 2011 se SŽDC zavázala k **rekonstrukci** více 272,61 km železničních tratí TEN-T (78 % cílové hodnoty indikátoru OP Doprava) a 43,86 km ostatních železničních tratí (46 % cílové hodnoty). V železniční dopravě je tedy tempo realizace cílů pomalejší oproti dopravě silniční.

Výstavba nových železničních tratí představuje ryze doplňkovou aktivitou, neboť se k ní OP Doprava nezavázal v programovém dokumentu. Indikátor nemá stanovenou cílovou hodnotu, tudíž není možné hodnotit věcný pokrok v jeho naplňování. V současné době se příjemce zavázal postavit 8,51 km železničních tratí.

Tab. 10 – Vybrané indikátory OP Doprava – železniční síť

Kód	Úplný název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Závazek příjemce	Dosažená hodnota
370601	Délka nových železničních tratí - TEN-T	Počet kilometrů	0,00 ¹	8,51	0,00
370701	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	Počet kilometrů	348,00	272,61	137,74
370703	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	Počet kilometrů	105,20	43,86	39,20

Poznámka:

¹Indikátor není součástí programového dokumentu OP D a OP nestanovil cílovou hodnotu.

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Tab. 11 – Vybrané indikátory OP Doprava – železniční síť dle NUTS III

Kód	370601		370701		370703	
Název	Délka nových železničních tratí - TEN-T (v km)		Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T (v km)		Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T (v km)	
Kraj (NUTSIII)	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota
Praha	-	-	0,58	0,58	-	-
Středočeský	7,51	0,00	58,49	23,95	-	-
Jihočeský	-	-	46,61	40,43	-	-
Plzeňský	1,00	0,00	53,68	0,99	-	-
Karlovarský	-	-	39,84	39,84	-	-
Ústecký	-	-	-	-	-	-
Liberecký	-	-	-	-	0,65	0,00
Královéhradecký	-	-	-	-	0,44	0,00
Pardubický	-	-	22,37	22,37	-	-
Vysočina	-	-	1,62	1,62	6,88	6,88
Jihomoravský	-	-	7,96	7,96	15,51	13,16
Olomoucký	-	-	4,56	0,00	16,16	16,16
Zlínský	-	-	6,15	0,00	4,22	3,00
Moravskoslezský	-	-	30,75	0,00	-	-

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Při srovnání jednotlivých krajů z hlediska výstavby a rekonstrukce železničních tratí lze sledovat velké rozdíly v závazcích na tyto aktivity. To je do jisté míry ovlivněno rozložením železniční sítě v Česku,

tedy vedení tratí určitého významu napříč územím jednotlivých krajů a jejich návazností na transevropské síť.

Nejvyšší závazek příjemce je evidován ve Středočeském a Plzeňském kraji (54–58 km rekonstruovaných **železničních tratí TEN-T**, výstavba 1–7,5 km nových tratí TEN-T) a dále také v Jihočeském a Karlovarském kraji (40–47 km rekonstruovaných tratí TEN-T). Aktivita jsou zaměřeny na vybrané úseky železniční tratě Praha–České Budějovice, která je součástí transevropského koridoru vedoucího z Německa do Rakouska, a na úseky Praha–Plzeň–Cheb na koridoru z Německa do Polska a na Slovensko. K rekonstrukci úseku na druhém uváděném koridoru se SŽDC zavázala také na území Pardubického a Moravskoslezského kraje (22–31 km rekonstruovaných tratí TEN-T). Nižší závazky délky rekonstruovaných železničních tratí TEN-T jsou evidovány na území Jihomoravského a Olomouckého kraje (5–8 km), kterými prochází koridory vedoucí z Německa a Polska do Rakouska a na Slovensko. Výše dosažených hodnot k 3. březnu 2011 ukazují, že velká část aktivit zaměřených na rekonstrukce železničních tratí TEN-T již byla realizována.

Příjemce se zavázal také k rekonstrukcím **železničních tratí mimo TEN-T**, tj. na tratí regionálního významu, a to zejména na území střední a jižní Moravy a Vysočiny.

Slabou podporu aktivit zaměřených na železniční síť lze spatřovat v severních a severovýchodních Čechách, např. v Ústeckém kraji zatím nebyl schválen žádný projekt na rekonstrukci či výstavbu železniční sítě.

LETECKÁ DOPRAVA

Rozvoj letecké dopravy je řešen v rámci 6 regionálních OP, buď v samostatné oblasti podpory, nebo patří do výčtu podporovaných aktivit společně s dalšími druhy dopravy.

Cílem, shodným pro regionální OP, je výstavba, rekonstrukce a modernizace infrastruktury veřejných (v případě ROP Jihozápad bývalých vojenských) letišť mezinárodního a regionálního významu, zkvalitnění technického a bezpečnostního vybavení a napojení letišť na další dopravní síť (např. silniční, železniční).

K 3. březnu 2011 bylo **předloženo** 9 žádostí o podporu, z nichž u 6 byla **podepsána Smlouva** o poskytnutí dotace v celkové hodnotě 439,7 mil. Kč (16 % celkové alokace na leteckou dopravu). Jedná se o projekty zaměřené na modernizaci infrastruktury letišť a také na doplnění strojů a zařízení.

Příjemci pomoci z ERDF a národních zdrojů jsou v rámci projektů v oblasti letecké dopravy kraje jako vlastníci infrastruktury letišť, a akciové společnosti, které zajišťují provoz letišť.

Tab. 12 – Údaje o projektech a čerpání - letecká doprava (ERDF a národní zdroje, CZK)

Dopravní infrastruktura	OP	Oblast podpory	Celková alokace 2007-2013 na oblast podpory	Podané žádosti		Projekty s Rozhodnutím / Smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům	Finančně ukončené projekty	
				počet	mil. Kč	počet	mil. Kč		počet	mil. Kč
Letecká doprava	ROP SZ	3.1	94,3	1	98,1	1	94,3	94,1	1	94,3
	ROP MS	1.2	1 846,4	4	690,7	3	300,7	148,0	1	75,0
	ROP JV	1.1	26,8	1	26,8	1	26,8	14,3	0	0,0
	ROP SM	1.1	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0
	ROP SV	1.3	234,6	1	252,0	0	0,0	0,0	0	0,0
	ROP JZ	1.4	555,9	2	612,3	1	18,0	17,8	1	18,0
Letecká doprava – celkem			2 757,9	9	1 679,9	6	439,7	274,3	3	187,2

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Tab. 13 – Vybrané indikátory regionálních OP – letecká doprava

Kód	Úplný název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Závazek příjemce	Dosažená hodnota
610301	Počet upravených regionálních letišť	Počet	6,00	4,00	2,00

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Tab. 14 – Vybrané indikátory regionálních OP – letecká doprava dle NUTSIII

Kód	610301	
Název	Počet upravených regionálních letišť (počet)	
Kraj (NUTSIII)	Závazek příjemců	Dosažená hodnota
Jihočeský	1,0	1,0
Karlovarský	1,0	1,0
Jihomoravský	1,0	0,0
Moravskoslezský	1,0	0,0

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2011

Z hlediska indikátorů je v rámci regionálních OP stanovena podpora celkem 6 regionálních letišť na území Česka. K 3. březnu 2011 probíhá modernizace letiště Brno–Tuřany (Jihomoravský kraj) a Ostrava–Mošnov (letiště Leoše Janáčka Ostrava, Moravskoslezský kraj). Realizační aktivity již byly ukončeny na mezinárodním letišti Karlovy Vary (Karlovarský kraj) a na letišti České Budějovice (Jihočeský kraj). Dílčí aktivity byly ukončeny také na letišti Ostrava–Mošnov (Moravskoslezský kraj), nicméně ty stěžejní ještě probíhají.

Dále je plánována podpora letiště Pardubice (Pardubický kraj), na základě schvalovacího procesu byla projektová žádost doporučena / schválena k financování a nyní se čeká na popis Smlouvy. V rámci ROP Střední Morava doposud nebyla podána žádná žádost. Připravuje se projekt na rozvoj

infrastruktury letiště Přerov–Bochoř (Olomoucký kraj), nicméně je nutné schválení podnikatelského plánu ze strany EK, který byl představen v březnu 2011.

VNITROZEMSKÁ VODNÍ DOPRAVA

Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest spadá do OP Doprava, prioritní osy 6 „Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy“, konkrétně do oblasti podpory 6.2. **Cílem** je dobudování vnitrozemských vodních cest, zkvalitnění parametrů stávající vodních cest a také výstavba a modernizace přístavů.

Od počátku programového období do 3. března 2011 bylo **podáno** 14 žádostí o podporu, z nichž 13 v celkové hodnotě 3,5 mld. Kč bylo **schváleno** ke spolufinancování z ERDF a národních zdrojů (113,6 % celkové alokace na oblast podpory 6.2). Žadatelem a tedy i **příjemcem** je ve všech případech Ředitelství vodních cest ČR, jako správce vodních cest v majetku státu na území Česka. Z územního hlediska jsou projekty soustředěny na vodní tok Labe a Vltava.

Deset projektů v hodnotě 0,9 mld. Kč (20 % schválených finančních prostředků) již bylo **finančně ukončeno**, a to projekty zaměřené na rekonstrukce plavebních komor, modernizaci přístavů (Ústí n. L.–Vaňov, Děčín–Rozbělesy) a značení labské vodní cesty. V současnosti jsou realizovány aktivity vedoucí k dokončování vltavské vodní cesty.

Tab. 15 – Údaje o projektech a čerpání - Vnitrozemská vodní doprava (ERDF a národní zdroje, CZK)

Dopravní infrastruktura	OP	Oblast podpory	Celková alokace 2007-2013 na oblast podpory mil. Kč	Podané žádosti		Projekty s Rozhodnutím / Smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům mil. Kč	Finančně ukončené projekty	
				počet	mil. Kč	počet	mil. Kč		počet	mil. Kč
Vnitrozemská vodní doprava	OP D	6.2	3 076,4	14	3 685,5	13	3 495,6	2 702,7	10	850,0
Vnitrozemská vodní doprava – celkem			3 076,4	14	3 685,5	13	3 495,6	2 702,7	10	850,0

Zdroj: MSC2007 – 3. 3. 2007

V případě **indikátoru** délka upravených vodních cest se OP Doprava ve svém programovém dokumentu zavázal k cílové hodnotě 24 km. K 3. březnu 2011 se příjemce zavázal upravit 24,91 km, závazek tedy již překračuje uvedenou cílovou hodnotu. Skutečně je zatím upraveno 2,72 km vodních cest. Druhý indikátor se vztahuje ke značení vodních cest a zahrnuje tak finančně méně významné projekty než první indikátor. V rámci těchto aktivit již byla dosažena cílová hodnota indikátoru, která se rovná 244 km vodních cest. Jedná se však o tzv. doplňkový indikátor (tzn., OP Doprava se k němu nezavázal v programovém dokumentu), cílová hodnota tedy není závazná a může se s realizací OP měnit dle rozhodnutí řídicího orgánu.

Tab. 16 – Vybrané indikátory OP Doprava – vnitrozemská vodní doprava

Kód	Úplný název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Závazek příjemce	Dosažená hodnota
371500	Délka upravených vodních cest	Počet kilometrů	24,00	24,91	2,72
3716 ¹	Nová kilometráž vodních cest	Počet kilometrů	244,0	244,0	244,0

Poznámka:

¹ Jedná se o doplňkový indikátor, který není součástí Národního číselníku indikátorů (NČI).

Zdroj: MSC2007, Monit7+ – 3. 3. 2011

Tab. 17 – Vybrané indikátory OP Doprava – vnitrozemská vodní doprava dle NUTSIII

Kód	371500		3716	
Název	Délka upravených vodních cest (v km)		Nová kilometráž vodních cest (v km)	
Kraj (NUTSIII)	Závazek příjemců	Dosažená hodnota	Závazek příjemců	Dosažená hodnota
Středočeský	2,27	2,72	106,99	106,99
Jihočeský	22,19	0,00	-	-
Ústecký	-	-	95,01	95,01
Pardubický	-	-	42,99	42,99

Zdroj: MSC2007, Monit7+ – 3. 3. 2011

K úpravě vnitrozemských vodních cest dochází ve čtyřech krajích ČR. V rámci Jihočeského kraje se příjemce zavázal upravit vodní cestu v délce 22,19 km, konkrétně se jedná o dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice–Hluboká nad Vltavou a VD Hněvkovice–Týn nad Vltavou. Ve Středočeském kraji, taktéž na řece Vltavě, probíhal projekt zaměřený na úpravu plavební úžiny Chvatěruby. Nová kilometráž vodních cest (především značení vodních cest) se realizuje na řece Labi, a to v Pardubickém, Středočeském a Ústeckém kraji.

ZÁVĚR

Předložená analýza poskytuje komplexní přehled o jedné z vybraných oblastí spolufinancovaných ze SF / FS a národních zdrojů, kterou je rozvoj dopravní infrastruktury. Význam této oblasti v rámci kohezní politiky EU realizované na území Česka dokládá objem přidělených finančních prostředků, který dosahuje jedné čtvrtiny celkové alokace NSRR na celé programové období 2007–2013.

Cílem NSRR je podpořit rozvoj všech druhů dopravní infrastruktury mezinárodního až regionálního a místního významu. Tyto aktivity jsou realizovány v rámci OP Doprava a všech regionálních OP.

Od počátku programového období do 3. března 2011 byl největší objem schválených finančních prostředků směřován na rozvoj silniční dopravy, zejména na výstavbu a modernizaci dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, a také na rozvoj železniční dopravy, zejména železničních tratí transevropského významu.

Z věcného pohledu se v případě **silniční dopravy** OP Doprava zavázal zejména k výstavbě nových dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Závazek příjemce, kterým je Ředitelství silnic a dálnic ČR, převyšuje cílové hodnoty OP Doprava, nicméně realizace mírně zaostává.

Regionální OP se naopak vůči EK zavázaly k rekonstrukcím silnic II. a III. třídy. Ze strany příjemců dochází k naplňování těchto cílů a současně také k úspěšné realizaci stanovených závazků.

V případě **železniční dopravy** se OP Doprava zavázal k rekonstrukcím železničních tratí. Příjemce, kterým je Správa železniční dopravní cesty, realizuje zejména projekty zaměřené na modernizaci železničních tratí transevropského významu, v menší míře pak ostatních tratí regionálního významu.

V rámci **ostatních druhů dopravy**, které byly zahrnuty do překládané analýzy, dochází k realizaci dílčích aktivit. Podpora letišť směřuje do všech regionů (s výjimkou Prahy a Středních Čech) s cílem podpořit jejich udržitelný rozvoj. Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy je výhradně podporován z OP Doprava, realizované projekty se soustředí na dva největší vodní toky v Česku (řeka Labe a Vltava).

Z analýzy vyplývá, že z hlediska **prostorového rozmístění** je patná koncentrace investic ze SF / FS a národních zdrojů do dopravní infrastruktury do jádrových oblastí s největšími koncentracemi obyvatel a ekonomiky na území Česka. Odlišná situace je v periferních oblastech, v rámci kterých je evidováno nerovnoměrné rozmístění investic.

