

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**FONDY EVROPSKÉ UNIE V ČESKÉ REPUBLICCE –
PROJEKT HORNICKÝ VLÁČEK – BŘEZOVÉ HORY**

Autor práce: Martina Smítková
Studijní obor: Regionální studia
Forma studia: Prezenční
Vedoucí práce: Mgr. Jiří Schmidt
Katedra: Společenských věd

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna ke studijním účelům.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jiřímu Schmidtovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Obsah

Úvod.....	7
TEORETICKO-METODICKÁ ČÁST.....	8
1 Regionální a strukturální politika EU.....	8
1.1 Vznik, význam a vývoj regionální politiky.....	8
1.2 Časová posloupnost vývoje regionální a strukturální politiky.....	9
1.3 Cíle regionální a strukturální politiky jednotlivých období.....	10
1.4 Principy regionální a strukturální politiky	14
1.4.1 Princip programování.....	14
1.4.2 Princip koncentrace (zásada koncentrace úsilí)	14
1.4.3 Princip partnerství (komplementarity).....	14
1.4.4 Princip adicionality (doplňkovosti).....	15
1.4.5 Princip monitorování a vyhodnocování	15
1.5 Regionální členění EU	15
1.5.1 Základní rozdělení NUTS	16
1.5.2 Regiony soudržnosti České republiky.....	16
2 Fondy Evropské unie	17
2.1 Strukturální fondy	17
2.1.1 Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF).....	18
2.1.2 Evropský sociální fond (ESF).....	18
2.2 Kohézní fond (CF)	19
2.3 Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)	20
2.4 Evropský rybářský fond (EFF)	21
2.5 Fond Solidarity (EUSF)	22
2.6 Předvstupní fondy	22
2.6.1 Phare.....	22
2.6.2 ISPA	23
2.6.3 SAPARD	23
2.7 Evropský investiční fond (EIF).....	23
2.8 Evropská investiční banka (EIB)	24
3 Strategické dokumenty pro aplikaci regionální politiky v České republice....	25
3.1 Období 2004 – 2006.....	25
3.1.1 Národní rozvojový plán (NRP)	25

3.1.2	Rámec podpory Společenství (RPS).....	25
3.1.3	Operační programy (OP).....	26
3.2	Období 2007 – 2013.....	27
3.2.1	Strategické obecné zásady Společenství (SOZS).....	27
3.2.2	Národní rozvojový plán 2007 – 2013 (NRP).....	27
3.2.3	Národní strategický referenční rámec (NSRR).....	28
3.2.4	Operační programy 2007 – 2013 (OP).....	28
	Shrnutí	29
	TVŮRČÍ ČÁST	30
4	Projekt SROP – Hornický vláček – Březové Hory	30
4.1	Historie projektu.....	30
4.1.1	Historický kontext.....	30
4.1.2	Původně zamýšlená trasa Hornického vláčku.....	31
4.2	Cesta ke schválení projektu.....	31
4.2.1	Řešení majetkových poměrů	32
4.2.2	Předprojektové náklady města Příbram	32
4.2.3	Zahájení 1. etapy stavby samostatně realizované Hornickým muzeem Příbram	33
4.2.4	Podání žádosti o dotaci – tvorba projektu	33
4.2.4.1	Obecné náležitosti projektu.....	33
4.2.4.2	Hornický vláček – Březové Hory – podrobná specifikace projektu	35
4.3	Budování trati.....	38
4.3.1	Tragická událost při stavbě trati.....	39
4.3.2	Stavba mostu a položení kolejiště.....	39
4.3.3	Lokomotiva, vagóny a „depo“	39
4.3.4	Naučná stezka „Prokop“	40
4.3.5	Firmy podílející se na stavbě projektu	40
4.3.6	Dokumentace z realizace projektu – monitorovací zprávy	40
4.3.7	Slavnostní zahájení provozu	41
4.3.8	Návaznost jednotlivých projektů v rámci Hornického muzea.....	41
4.4	Zkušenosti s provozem HVBH	42
4.4.1	Provoz vláčku.....	42
4.4.2	Vytvoření nových pracovních pozic	42
4.4.3	Drobné problémy s provozem vláčku a jejich řešení.....	42
4.4.4	Vývoj návštěvnosti Hornického muzea Příbram	43

4.5	Zhodnocení projektu	44
4.5.1	Neuznatelné náklady Města Příbram na realizaci projektu.....	44
4.5.2	Celkové náklady na realizaci HVBH	45
5	Problémy spojené s tvorbou projektů	46
Závěr		48
Seznam použité literatury		50
Seznam zkratk		54
Seznam příloh		55
Abstrakt		75
Abstract		76

Úvod

Možnost čerpání prostředků ze zdrojů evropských fondů se pro Českou republiku v současném období 2007 – 2013 stala obrovským přínosem a cestou ke zlepšení úrovně našich regionů. Prostředky, jež Evropská unie pro aplikaci fondů v České republice pro toto období vyčlenila, dosahují výše 26,7 mld. EUR. Z tohoto hlediska je výběr tématu práce velmi aktuální.

První část této práce je zaměřena na Regionální politikou Evropské unie, od jejího vzniku, přes jednotlivá období vývoje, která byla ovlivněna zejména přistupujícími zeměmi. Budou zde vysvětleny principy regionální a strukturální politiky. Dalším bodem, kterému se práce věnuje, jsou cíle regionální politiky. Ty se v průběhu času měnily v závislosti na ekonomické situaci zemí EU, a to zejména kvůli rozšiřování EU o nové země. Důvodem, proč je v práci regionální politika zmíněna, je spojitost RP se Strukturálními fondy, kterým se práce věnuje dále.

Další část je zaměřena na regionální členění Evropské unie – jedná se o šest hierarchických úrovní NUTS, které byly uměle vytvořeny, pro srovnání regionů v EU. Jsou strategické pro rozdělování prostředků ze strukturálních fondů, jejichž jednotlivé operační programy jsou zaměřeny na konkrétní úrovně NUTS (spolkové země, kraje, regiony, atd).

Hlavním tématem teoretické práce jsou fondy Evropské unie, práce popisuje jejich rozdělení, členění a plynule tak přechází ke tvůrčí části práce, která je zaměřena na projekt financovaný jedním z Fondů EU (Evropským fondem regionálního rozvoje) v uplynulém programovém období 2004 - 2006. Tímto projektem je Hornický vláček – Březové Hory (HVBH) – realizovaný Společným regionálním operačním programem a začleněný do priority Rozvoj cestovního ruchu..

Tvůrčí část práce si klade za cíl rozbor celého projektu od jeho počátku, tedy návrhu, přes tvorbu projektové žádosti až k samotné realizaci. Vzhledem k tomu, že projekt byl realizován v roce 2006, je možné s odstupem času zhodnotit úspěšnost projektu a zjistit dosavadní zkušenosti s jeho provozem – to je jedním z dílčích cílů práce.

TEORETICKO-METODICKÁ ČÁST

1 Regionální a strukturální politika EU

„Regionální politika Evropské unie je koncipovaná jako tzv. koordinovaná politika. To znamená, že realizace samotné regionální politiky spočívá na členských státech, zatímco koordinace a harmonizace náleží do nadnárodní působnosti – tj. orgánů Evropské unie. Právě tímto prvkem je regionální politika EU ve světové ekonomice naprosto originální.“¹ Tímto je již naznačeno jak dominantní roli regionální politika v rámci Evropské unie hraje.

1.1 *Vznik, význam a vývoj regionální politiky*

Období vzniku regionální politiky (později politiky hospodářské a sociální soudržnosti) je datováno do 70. let 20. století. Toto období je spojeno s připravovanými integračními kroky – budovat společný trh, projekt Hospodářské a měnové unie, vytipování regionů a poskytování pomoci slabým regionům prostřednictvím fondu (Evropský fond regionálního rozvoje).²

Počáteční znaky regionální politiky můžeme vyzorovat již dříve, a to ve Smlouvě o ESUO a o něco později také ve Smlouvě o EHS. Tyto dokumenty se nezabývají přímo regionální politikou, ale objevují se zde zmínky o harmonickém rozvoji, o zvyšování životní úrovně, o stabilitě. Přesto však zde určitá vazba na regionální politiku existuje – „na základě smlouvy o EHS byly vytvořeny fondy (strukturální), které se později staly nedílnou součástí regionální politiky EU. Jedná se o Evropský sociální fond, Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond a také o nově vzniklou Evropskou investiční banku.“³ Ve smlouvě o EHS se ještě se zvláštní regionální politikou nepočítalo i proto, že úroveň ekonomik zakladatelských zemí byla (až na ekonomicky slabší Itálii) přibližně stejná.⁴

¹ KAŇA, R. *Evropská unie A*. Ostrava : VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2007. s. 106.

² CIHELKOVÁ, E., et. al. *Evropská integrace – Evropská unie*. Praha : Oeconomica, 2004. s. 102-103.

³ VÁCLAVÍKOVÁ, A. *Evropská unie*. Opava : OPTYS, 2008, s. 52-53.

⁴ VÁCLAVÍKOVÁ, A. *Evropská unie*. Opava : OPTYS, 2008, s. 52-53.

1.2 Časová posloupnost vývoje regionální a strukturální politiky

Z hlediska časové posloupnosti vývoje regionální a později také strukturální politiky můžeme zaznamenat několik cyklů, které vyznačují kvalitativní (a v několika případech i kvantitativní) změny těchto politik. Tímto členěním se zabývá VÁCLAVÍKOVÁ⁵.

1. Období - 1973 – 1986: znamená hospodářské problémy, připravují se první kroky k vytvoření koordinované regionální politiky, dochází k prvnímu rozšíření ES o Irsko, Dánsko a Velkou Británii.

2. Období - 1987 – 1993: přichází druhá vlna rozšíření ES o země hospodářsky slabé – Řecko, Španělsko a Portugalsko (dochází ke schválení Jednotného evropského aktu). Buduje se strukturální politika, politika hospodářské a sociální soudržnosti, dochází ke vzniku nových nástrojů na podporu soudržnosti – Finanční nástroj pro orientaci rybolovu, Evropský investiční fond a Finanční nástroj soudržnosti. Velmi důležitou událost z konce druhého období představuje podepsání Maastrichtské smlouvy, neboli smlouvy o Evropské unii.

3. Období - 1994 – 1999: třetí rozšíření ES/EU o Rakousko, Finsko a Švédsko. Buduje se Hospodářská a měnová unie, Fond soudržnosti (koheze), Výbor regionů, 5 (6) prioritních cílů regionální politiky a v neposlední řadě dochází k vytvoření programového dokumentu Agenda 2000 (programovací období 2000 – 2006).

4. Období - 2000 – 2006: další rozšíření ES/EU o 10 nových zemí (Česká republika, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Slovensko, Slovinsko). Jsou vytvořeny 3 strategické cíle regionální politiky (obsaženy v programovém dokumentu Agenda 2000), do regionální politiky jsou zařazeny i tzv. Iniciativy Společenství, pomoc kandidátským zemím – programy předvstupní pomoci – SAPARD, ISPA, je kladena váha na iniciativy členských zemí, od r. 2004 využívají této pomoci nové členské země.

5. Období - 2007 – 2013: rozšíření EU o Bulharsko a Rumunsko (r. 2007). Příprava nových strategických cílů pomoci regionům, převedení problematiky rozvoje venkova a rybolovu z politiky soudržnosti do Společné zemědělské politiky. Tři základní cíle tohoto období jsou: posílení v oblasti konvergence, dále regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost a důležitá je také Evropská územní spolupráce.

⁵ VÁCLAVÍKOVÁ, A. *Evropská unie*. Opava : OPTYS, 2008, s. 53.

1.3 Cíle regionální a strukturální politiky jednotlivých období

V období let **1989 – 1993** a **1994 - 1999** byly prostředky strukturálních fondů podle dohody využívány k dosažení 5 (respektive 6) prioritních cílů.

- Cíl 1) podpora rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů, HDP pod 75 % průměru Unie;
- Cíl 2) přeměna regionů nebo jejich částí, které jsou vážně ohroženy hospodářským úpadkem;
- Cíl 3) boj s dlouhodobou nezaměstnaností a podpora integrace mladých lidí a osob vyřazených z trhu práce;
- Cíl 4) podpora adaptace pracovníků na hospodářské změny a na změny ve výrobě
- Cíl 5) podpora rozvoje venkovských regionů:
 - a) urychlení strukturálních změn v zemědělství v rámci reformy společné zemědělské politiky a podpora modernizace a restrukturalizace rybolovu,
 - b) umožnění rozvoje a strukturálních změn venkovských regionů;
- Cíl 6) (zformulován v r. 1995 po vstupu Finska a Švédska) – podpora regionů s extrémně nízkým osídlením (tj. méně než 8 obyv./km²).⁶

Pro rok **2000 – 2006** byla provedena reforma cílů strukturální politiky. Tímto vznikl dokument nazvaný Agenda 2000, nastiňující základní směry vývoje v kontextu rozšiřování Evropské unie.

- Cíl 1) Pomoc zaostalým oblastem – spadají sem regiony úrovně NUTS II s HDP na obyvatele menším než 75 % průměru členských zemí EU. Dále se vztahuje na odlehlé a řídké zalidněné regiony;
- Cíl 2) Hospodářská a sociální restrukturalizace oblastí – začleňuje úrovně NUTS III. Zabývá se regiony, které čelí strukturálním problémům a procházejí sociálně ekonomickými změnami v průmyslu a službách. Dále se zajímá o upadající venkovské oblasti v obtížích a krizí postižené oblasti závislé na rybolovu;
- Cíl 3) Strategie rozvoje lidských zdrojů – podpora přizpůsobování a modernizace politik systémů vzdělávání a školení⁷.

K období 2000 – 2006 byly vytvořeny iniciativy INTERREG III, URBAN, EQUAL a LEADER. Jsou zvláštním nástrojem strukturální politiky uzpůsobené

⁶ WOKOUN, R. *Příprava České republiky na využívání strukturálních fondů*. 2. vydání. Praha : Dian, 1998. s. 10.

⁷ KAŇA, R. *Evropská unie A*. Ostrava : VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2007. s. 107-108.

k řešení specifických problémů dotýkajících se celého území EU. Tyto iniciativy řídí Evropská komise (dále jen EK).

INTERREG III (A, B, C)

„Iniciativa se zaměřuje na přeshraniční (A), nadnárodní (B) a meziregionální (C) spolupráci s cílem podporovat harmonické a vyvážené regionální plánování a rozvoj celého území EU.“⁸ Funguje tak, že regiony (ať již ze stejné nebo ze sousední země) spolupracují a navzájem si pomáhají. Financování probíhá přes Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF).⁹

URBAN II

Stejně jako iniciativa INTERREG III, je i URBAN II financován přes ERDF. Je zaměřen především na podporu ekonomické a sociální regenerace měst a městských částí, které procházejí krizovým obdobím. Jedná se o renovaci budov, rozvoj veřejné dopravy, zavádění systémů pro lepší využití energie, atd.¹⁰

EQUAL

Pracuje na odstranění všech typů diskriminace a nerovnosti na trhu práce, je tedy financován Evropským sociálním fondem a má nadnárodní charakter. Pozornost je věnována také žadatelům o azyl.¹¹

LEADER

O finance této iniciativy se stará Evropský zemědělský orientační a záruční fond (EAGGF). Podporuje spolupráci ve venkovských společenstvích a ekonomikách a tím zabezpečuje rozvoj venkova.¹²

Pro období **2007 – 2013** byly opět prioritní cíle pozměněny. K těmto změnám došlo především kvůli přijetí nových zemí do EU (10 v roce 2004 a 2 v roce 2007). Korektura se dotkla také strukturálních fondů – „problematika rozvoje venkova

⁸ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 16.

⁹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 16.

¹⁰ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 16.

¹¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 16.

¹² KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 16.

a rybolovu je převedena do Společné zemědělské politiky“¹³ (podrobnosti uvedeny v podkapitole 2.3 a 2.4).

Realizace politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU se v období 2007 – 2013 soustředí do tří cílů:

Cíl 1) Konvergence:

Snaží se o podporu růstu a tvorby pracovních míst v nejméně rozvinutých členských zemích a oblastech (regionech), kde je HDP na jednoho obyvatele nižší než 75 % průměru HDP v Evropské unii. Pro tento cíl je určeno přibližně 82 % všech prostředků regionální politiky. Co se týče České republiky, tento cíl pokrývá celé území s výjimkou hlavního města Prahy, jehož HDP je vyšší než 75 % průměru EU. Cíl Konvergence se dále soustřeďuje na modernizaci ekonomiky, na rozšíření a zlepšení infrastruktury, na ochranu životního prostředí, ale také na zlepšení podmínek pro růst zaměstnanosti. Pro tento cíl jsou určeny prostředky z Evropského fondu regionálního rozvoje, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti.¹⁴

Cíl 2) Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost:

Druhým cílem je Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Zde se jedná o podporu oblastí, jež nespádají pod cíl hlavní – Konvergenci. Jedná se o oblasti jejichž HDP na obyvatele je vyšší než 75 % průměru EU. Zde ale není potřeba pomoci tak naléhavá, proto jsou přidělené prostředky výrazně nižší.¹⁵

V této oblasti byly Evropskou komisí navrženy dvě strategie: První z nich, tzv. regionální programy, by měly pomáhat předvídat a podporovat ekonomické změny v průmyslových, městských, nebo venkovských oblastech zvyšováním jejich atraktivity a konkurenceschopnosti. Druhou strategií jsou tzv. národní programy, které budou předvídat hospodářské změny a přizpůsobovat se jim v souladu s politickými prioritami Evropské strategie zaměstnanosti.¹⁶

¹³ VÁCLAVÍKOVÁ, A. *Evropská unie*. Opava: OPTYS, 2008, s. 55.

¹⁴ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 26.

¹⁵ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 27.

¹⁶ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 27.

Cíl 3) Evropská územní spolupráce:

Tento cíl je zaměřen na posílení přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráce regionů a to zejména prostřednictvím místních i regionálních iniciativ. Financováním tohoto cíle je pověřen Evropský fond regionálního rozvoje.¹⁷ Názorné procentuelní vyjádření obsahuje graf v příloze č. I

Pro období 2007 – 2013 byly, z podnětu Komise EU, vytvořeny tři nové iniciativy spadající právě pod Cíl 3: Jaspers, Jeremie a Jessica, které podporují zejména cíle politiky ekonomické a sociální soudržnosti EU. Touto problematikou se zabývá ZAHRADNÍK¹⁸:

Iniciativa Jaspers

Poskytuje pomoc a poradenství při přípravě velkých projektů a to bezplatně. Nabízí služby členským státům, a to především regionům, při zpracování projektových dokumentů, které budou následně předloženy EK.

Iniciativa Jeremie

Na této iniciativě spolupracovala Evropská komise s Evropským investičním fondem. Cíl je zaměřen na pomoc malým a středním podnikům k získání finančních prostředků a usnadnění přístupu k nim.

Iniciativa Jessica

VÁCLAVÍKOVÁ¹⁹ uvádí, že se specializuje na podporu udržitelného rozvoje a obnovu měst, dále pak na podporu sociálního bydlení a celkového rozvoje regionů. Smyslem je i podpora růstu pracovních míst v městských oblastech EU. Využívá kombinace grantů a úvěrů.

¹⁷ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 27-28.

¹⁸ ZAHRADNÍK, P. *Nové iniciativy Kohezní politiky: Jaspers, Jeremie, Jessica* [online]. 2006. [cit. 2. března 2009]. Dostupné na WWW: <[www.csas.cz/banka/content/inet/internet/ cs/JaspJeremJessic.pdf](http://www.csas.cz/banka/content/inet/internet/cs/JaspJeremJessic.pdf)>.

¹⁹ VÁCLAVÍKOVÁ, A. *Evropská unie*. Opava : OPTYS, 2008, s. 56.

1.4 Principy regionální a strukturální politiky

Existuje pět principů regionální a strukturální politiky, ty se odrážejí v programové a právní úpravě procesu poskytování pomoci. Těmito principy se zabývá např. KUČEROVÁ²⁰ a dále pak také MAREK, KANTOR²¹:

1.4.1 Princip programování

Tento princip zaměřuje svou pomoc do nejméně rozvinutých regionů. Financování je rozloženo do několika let (v současné době je to sedmiletý plán), během kterých se zpracovávají příslušné programové dokumenty. Záměrem tohoto principu je co nejkompexnější řešení regionálních problémů a výsledkem je integrovaný program realizovaný v dlouhodobějším horizontu.

1.4.2 Princip koncentrace (zásada koncentrace úsilí)

Soustřeďuje se co nejvíce prostředků do regionů a oblastí s největšími problémy. Oblasti jsou vybírány podle prioritních cílů, definovaných Evropskou komisí a členskými státy. Tyto prostředky mají předem definován svůj konkrétní cíl. Tím, že prostředky jsou soustředěny do jedné oblasti, usnadňuje to následnou kontrolu a přehlednější monitorování. Díky tomuto principu je zaručena vyšší efektivita a účelnost vynaložených prostředků.

1.4.3 Princip partnerství (komplementarity)

Tento princip vyžaduje aktivní spolupráci příjemců pomoci, ale také dalších subjektů (regionálních a místních orgánů, hospodářských a sociálních partnerů a dalších). Tito se pak podílejí na všech etapách administrace strukturálních fondů (včetně plánování, řízení, monitorování a následně hodnocení).

²⁰ KUČEROVÁ, I. *Evropská unie: Hospodářské politiky*. Praha : Karolinum, 2006. s. 274-275.

²¹ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 29-30.

1.4.4 Princip adicionality (doplňkovosti)

Prostředky, které Evropská unie poskytuje, mají především doplňovat, tzn. posilovat prostředky příjemce pomoci. Členský stát tedy nedostává celou finanční sumu, ale vždy musí být finančně zainteresován. Je stanovena minimální hranice, která určuje poměr mezi národními veřejnými zdroji a unijními prostředky. Pro členský stát toto znamená větší zodpovědnost při využívání poskytnutých unijních prostředků.

1.4.5 Princip monitorování a vyhodnocování

Znamená průběžné sledování, vyhodnocování a provádění opatření. Podstatou je snaha zvýšit efektivitu při vynakládání finančních prostředků. Zjišťuje se také pokrok v realizaci projektu a porovnávají se získané informace s původním plánem. Dále odhaluje potenciální rizika a hledá cesty a prostředky, jak jim předejít. Ověřuje dodržování podmínek a rozhoduje o dalším přidělení, nebo naopak odebrání finančních prostředků. Monitoring probíhá soustavně, po celou dobu trvání projektu. Nezbytným výsledkem činnosti monitoringu, je sestavování monitorovacích zpráv.

Vyhodnocování zkoumá přínos z realizace projektu a následně soulad s jeho cíli. Význam principu monitorování a vyhodnocování se neustále zvyšuje.

1.5 Regionální členění EU²²

Aby regionální politika byla kompletní je nezbytné začlenit do tohoto rozboru i základní jednotky statistického srovnání regionů v EU, tzv. NUTS. V roce 1988 zavedl Evropský statistický úřad (EUROSTAT) klasifikaci územních jednotek NUTS, která je určena nejen pro harmonizaci regionálních statistik členských států Evropské unie a dále pro sociálně-ekonomickou analýzu regionů, ale hlavně kvůli poskytování pomoci ze strukturálních fondů takto definovaným jednotkám, spadajícím pod jednotlivé Cíle strukturální politiky. Evropská klasifikace NUTS má právní základ v podobě závazného nařízení Evropského parlamentu a Rady EU a je tudíž závazná pro všechny členské státy Evropské unie.

²² KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. s. 24. Publikace MMR ČR

1.5.1 Základní rozdělení NUTS²³

Používá se šest hierarchických úrovní NUTS.

- NUTS 0 – je nejvyšší hierarchickou úrovní a tvoří ji jednotlivé státy
- NUTS I – představuje makroregionální úroveň, do které spadají územní jednotky velkých oblastí (např. spolkové země v SRN).
- NUTS II – je nejdůležitější jednotkou, odpovídající střední úrovni administrativního členění zemí EU.
- NUTS III – představuje jednotku odpovídající nižšímu článku administrativního členění (př. Provincie ve Španělsku), v ČR jsou touto jednotkou kraje.
- NUTS IV (LAU I) – v České republice ji reprezentují okresy, jako jediná úroveň však není obsazena ve všech zemích EU. Důležitá je zejména pro menší státy.
- NUTS V (LAU II) – je hierarchicky nejnižší jednotka, kterou vytváří zpravidla obce nebo skupina obcí, popř. městských čtvrtí.

1.5.2 Regiony soudržnosti České republiky²⁴

Na základě regionálního statistického členění, tvoří celá ČR region na úrovni NUTS I. Ten se pak dále dělí na 8 regionů soudržnosti (NUTS II), 14 krajů (NUTS III), okresy (NUTS IV) a obce (NUTS V).

Pro Českou republiku je nejdůležitější územní jednotkou NUTS II, skrze níž pak dosahuje k finančním prostředkům z EU. Jak již bylo řečeno, NUTS II se v ČR člení na 8 jednotek:

1. Praha
2. Střední Čechy (Středočeský kraj)
3. Jihozápad (Jihočeský a Plzeňský kraj)
4. Severozápad (Karlovarský a Ústecký kraj)
5. Severovýchod (Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj)
6. Jihovýchod (kraj Vysočina a Jihomoravský kraj)
7. Střední Morava (Olomoucký a Zlínský kraj)
8. Moravskoslezsko (Moravskoslezský kraj)

Mapa uvedená v příloze č. II názorně zobrazuje skladbu čtrnácti krajů (NUTS III) a osmi regionů soudržnosti (NUTS II).

²³ Rozdělení NUTS [online]. 2008, [cit. 24. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni.fondy.cz/glosar/n>>.

²⁴ SODOMKA, V. *Průvodce projekty Evropského sociálního fondu*. Praha : Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2003. s. 9.

2 Fondy Evropské unie

Evropská unie představuje ekonomicky a politicky propojený celek, ale jelikož jde o obrovské území které pokrývá, dochází zde k sociálním a ekonomickým rozdílům. Je to samozřejmě dáno tím, že každá země má jiné možnosti, jinou historii a také zdroje. Právě tyto rozdíly mezi jednotlivými členskými zeměmi se snaží řešit a eliminovat Fondy EU.

2.1 Strukturální fondy

Pozornost Evropské unie se v rámci strukturální politiky zaměřuje jak na vytváření finančních podnětů, tak i na koordinaci regionální politiky každého členského státu. WEIDENFELD a WESSELS²⁵ uvádí, že je nutné zajistit, aby v této oblasti nedocházelo k deformacím volné soutěže.

Specializací Strukturálních fondů je snižování rozdílů rozvoje regionů. Jak se ve své knize zmiňují autoři MAREK a KANTOR²⁶, získá Česká republika pro sedmileté období 2007 – 2013 přibližně 750 miliard korun. V přepočtu na obyvatele činí tato částka 400 EUR ročně, což představuje nejvyšší částku na obyvatele ze všech zemí EU. Je to však zároveň také naposledy, co ČR takovouto sumu od EU získá. Pro naši zem je to neopakovatelná příležitost, abychom plně a co nejefektivněji využili tyto nabízené prostředky. Proto je důležité připravit a sestavit kvalitní projekty v našich regionech.

Strukturální fondy se vyvíjely spolu s rozšiřováním EU, čím více členů, tím rozsáhlejší a důležitější roli tyto fondy mají. Z toho také plyne, že Strukturální fondy mají největší podíl příjmu peněz z rozpočtu EU určených pro financování fondů.

Existují dva fondy, které jsou označovány jako strukturální:

- Evropský fond regionálního rozvoje,
- Evropský sociální fond.

²⁵ WEIDENFELD, W., WESSELS, W. *Evropská unie od A do Z*. Přel. A. Mikeščík, M. Bednaříková. Praha : Karolinum, 1996. s. 240.

²⁶ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 13.

2.1.1 Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)

Tento fond, zřízený v roce 1974, slouží jako hlavní nástroj regionální politiky a to zejména k financování strukturální pomoci prostřednictvím regionálních rozvojových programů. Zaměřuje se na nejvíce postižené oblasti a přispívá ke snižování meziregionálních nerovností. Ze všech strukturálních fondů je ERDF v současnosti nejvýznamnější. Soustředí se na zaostávající regiony a upadající průmyslové oblasti. Zde pak vkládá investice do infrastruktury (rozvoj silnic a železnic), podporuje místní rozvoj a malé a střední podnikání. Financuje také vědu a výzkum.²⁷

Další pomoc poskytuje na:

- „podporu služeb pro podniky,
- převod technologií,
- zlepšení přístupu podniků k financím,
- podporu strukturám místních služeb pro vytvoření nových pracovních míst,
- rozvoj informační společnosti,
- podporu a rozvoj cestovního ruchu,
- ochranu a zlepšování životního prostředí.“²⁸

2.1.2 Evropský sociální fond (ESF)

Fond byl založen již v roce 1960 a jeho posláním byla a dodnes je, podpora aktivity a politiky v oblastech zaměstnanosti a rozvoje lidských zdrojů. Prostředky tohoto fondu lze v období 2007 – 2013 uplatnit a použít ke spolufinancování všech tří Cílů Regionální a strukturální politiky popsanych výše (kapitola 1.3).

Konkrétně fond přispívá na podporu vzdělávání a to jak mladistvých, tak lidí ve středním, potažmo vyšším věku. Spolupracuje se zaměstnavateli, ale také s úřady práce na vytváření nových pracovních míst.

Hlavním cílem podpory v rámci ESF je zachovat co největší počet zaměstnanců na trhu práce. Svou pozornost fond zaměřuje na podporu skupin ohrožených na trhu práce (těmito skupinami jsou zejména ženy, lidé ve středním a vyšším věku, absolventi

²⁷ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2005. s. 8. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

²⁸ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2005. s. 8. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

středních, ale i vysokých škol, atd.), dále vytváří nové učební osnovy a zdokonaluje vzdělávací systémy²⁹.

Samostatnou část pak tvoří rekvalifikace, ta je nesmírně důležitá z hlediska umístování nezaměstnaných. Jedná se o kurzy, které lidem bez zaměstnání pomohou stát se všestrannějšími a atraktivnějšími pro potenciální zaměstnavatele. Těchto kurzů využívají zejména lidé ve středním věku, kteří se díky kurzům naučí např. pracovat s počítačem, zdokonalí se v cizích jazycích, ale mohou se zúčastnit i kurzu, který s jejich dosavadní profesí (pro kterou právě nemohou najít uplatnění), nemá vůbec nic společného.

Prostřednictvím fondu se rozvíjí schopnosti společenské interakce občanů, tím se zvyšuje jejich sebedůvěra a také dovednost přizpůsobit se trhu práce. ESF svou podporu směřuje do strategických (dlouhodobých) programů, které pomáhají regionům po celé Evropě. Tím, že se v zaostávajících regionech budou modernizovat a aktualizovat pracovní dovednosti lidí, přiláká to do těchto regionů domácí i zahraniční investory, a tím se dosáhne větší ekonomické konkurenceschopnosti a prosperity.³⁰

2.2 Kohézní fond (CF)

Kohezní fond, neboli Fond soudržnosti je doplňkový fond, ustanoven byl v roce 1993 Maastrichtskou smlouvou. Slouží jako zvláštní fond solidarity na pomoc nejméně rozvinutým členským státům EU. Zaměřuje se na pomoc v souvislosti se vznikem hospodářské a měnové unie. Prostředky z Kohezního fondu jsou směřovány ke členským státům s HDP nižším než 90 % průměru Společenství, tedy zejména novým členským státům. Kohezní fond, je nástrojem solidarity a pomáhá slabším zemím plnit kritéria (tzv. maastrichtská kritéria) pro vstup do Hospodářské a měnové unie. Pomoc fondu je určena na přímé financování velkých projektů životního prostředí, rozvoje dopravy a nově také v oblasti energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie.³¹

²⁹ SODOMKA, V. *Průvodce projekty Evropského sociálního fondu*. Praha : Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2003. s. 21.

³⁰ KOLEKTIV AUTORŮ. *Obce, města a regiony v EU*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003. s. 5. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

³¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2005. s. 12. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Hlavním rozdílem mezi Strukturálními fondy a fondem Kohezním je, že Strukturální fondy poskytují pomoc státům na úrovni regionální, oproti CF, ten působí na úrovni národní. Důležitým faktem je, že při financování nesmí docházet k překrývání pomoci z Kohezního fondu a fondů strukturálních.³²

Do kompetencí CF patří i financování studií a opatření technické pomoci, které posléze podporují projekty. Patří mezi ně komparativní studie odhalující vliv Unie, úpravy nebo změny, nezbytné pro realizaci konkrétních projektů.³³

2.3 Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)³⁴

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova nahradil pro funkční období 2007 – 2013 Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond (EAGGF). Současný EAFRD již nepatří mezi Strukturální fondy jako jeho předchůdce, nýbrž je součástí společné zemědělské politiky EU. Fond slouží jako finanční nástroj podpory komplexního rozvoje venkova pro všechny členské země Evropské unie.

Dotace jsou využívány ke zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství, potravinářství a lesnictví. Výraznou podporu získávají environmentální projekty. Finance však mohou být použity i mimo odvětví tradičního zemědělství, a to s cílem vytváření nových pracovních příležitostí nebo nových podniků na venkově.

Struktura financování je rozdělena do čtyř základních os:

Osa 1 - Zlepšení konkurenceschopnosti zemědělství a lesnictví

Osa 2 - Zlepšování životního prostředí a krajiny

Osa 3 - Kvalita života ve venkovských oblastech a diverzifikace hospodářství venkova

Osa 4 - Leader

Prostředky přidělené Evropskou unií jsou přerozděleny podle reálného čerpání a potřeb jednotlivých zemí. Česká republika pro již zmíněné období získala z evropských zdrojů 2,815 mld. EUR, což představuje v průměru ročně 0,4 mld. EUR (cca 11,2 mld. Kč). Klíčovým dokumentem pro získání dotací je Národní

³² SODOMKA, V. *Průvodce projekty Evropského sociálního fondu*. Praha : Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2003. s. 7.

³³ WOKOUN, R. *Příprava České republiky na využívání strukturálních fondů*. 2. vydání. Praha : Dian, 1998. s. 38-39. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

³⁴ FANTYŠ, M., *Aktuální stav příprav EAFRD* [online]. 2008, [cit. 23. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.agroenvi.cz/default.asp?ids=0&ch=246&typ=1&val=55572>>.

strategický plán pro rozvoj venkova ČR na období 2007 – 2013, bez něhož by nebylo možné prostředky čerpat.

2.4 Evropský rybářský fond (EFF)

Evropský rybářský fond byl založen v roce 2006 pro nadcházející období 2007 – 2013. Jeho předchůdcem byl Finanční nástroj pro podporu rybolovu (FIFG), který byl součástí Strukturálních fondů. EFF je ovšem již samostatně zařazen pod společnou rybářskou politiku EU. Hlavní náplní fondu je zajištění trvale udržitelného rozvoje evropského rybolovu a akvakultury. Vytvořeny byly následující priority:

Osa 1 - Přizpůsobení rybářského loďstva: pomoc loďstvu přizpůsobovat lovnou kapacitu

Osa 2 - Akvakultura, zpracování a prodej produktů rybolovu a akvakultury

Osa 3 - Opatření ve společném zájmu: podpora organizací, které reprezentují společné zájmy odvětví

Osa 4 - Udržitelný rozvoj pobřežních rybářských zón: trvale udržitelný rozvoj oblastí závislých na rybolovu

Osa 5 - Technická pomoc³⁵

Fond podporuje projekty vedoucí k vyšší konkurenceschopnosti a k ochraně a zlepšení životního prostředí. Financuje aktivity týkající se mořského i vnitrozemského rybolovu (např. odbahňování rybníků), podporuje investice na modernizaci zpracovatelského průmyslu, eviduje nedostačující plavidla a likviduje je. Zároveň však zaštiťuje modernizaci plavidel.³⁶

V České republice se financování řídí dokumentem Národní strategický plán pro oblast rybářství na období 2007 – 2013. Z fondu jsou hrazeny projekty, předložené v rámci Operačního programu rybářství 2007 – 2013. Řídícím orgánem je zde Ministerstvo zemědělství ČR.³⁷

³⁵ *Evropský rybářský fond – EFF* [online]. 2008, [cit. 23. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/8633/sekce/evropsky-rybarsky-fond---eff/>>.

³⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *Abeceda fondů Evropské unie 2007 – 2013*. Praha : Odbor evropských fondů, 2007. [cit. 9. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/gallery/8/2589-9154cd8399eab9d640d182d674da42b7.pdf>> s. 5.

³⁷ *Evropský rybářský fond – EFF* [online]. 2008, [cit. 23. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/8633/sekce/evropsky-rybarsky-fond---eff/>>.

2.5 *Fond Solidarity (EUSF)*³⁸

Pro úplnost je třeba dodat, že v roce 2002 byl zřízen Fond solidarity v reakci na povodně, kterými byla zasažena velká část Evropy v tomto roce. Pro Českou republiku bylo z Fondu solidarity alokováno přibližně 1,36 mld. Kč.

Fond funguje nezávisle na ostatních fondech a členské, ale i přistupující státy, si při velké přírodní katastrofě mohou požádat o pomoc. K uvolnění prostředků z fondu dochází na základě dohody mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí. EUSF je jedinečný v tom, že jeho úkolem není plně pokrýt ztráty ani uhradit veškeré škody, ale byl založen pro rychlou a flexibilní pomoc, což zahrnuje dočasné ubytování osob, či provizorní opravy dopravních sítí.

2.6 *Předvstupní fondy*

Je třeba zmínit fakt, že pomoc ze strukturálních fondů je určena pouze členskými zeměmi EU. Je ale skutečností, že i země, které nejsou členy, ale pouze uchazeči o členství v EU, mají možnost čerpat finanční prostředky a to právě z programů předvstupní pomoci. Mezi nástroje předvstupní pomoci, které byly využívány Českou republikou, patřily fondy Phare, ISPA a SAPARD.

2.6.1 *Phare*

Program Phare je počítán mezi klíčové a hlavní nástroje finanční a technické pomoci zemím střední a východní Evropy, které usilují o vstup do EU. Původně byl vyvinut (r. 1989) pro podporu reformních procesů v Polsku a Maďarsku, ale byl rozšířen na všechny bývalé komunistické státy střední a východní Evropy. Polem jeho působnosti je pomoc v oblasti hospodářské transformace a privatizačních procesů. Česká republika tento fond využívala již od roku 1990 a poslední projekty byly ukončeny až v roce 2006, tedy v době, kdy ČR již byla právoplatným členem EU. V mezidobí let 1990 – 2002 bylo naší zemi z tohoto fondu přiděleno v přepočtu 30,8 mld. Kč. Tento program podrobně popisují ve své knize KEŘKOVSKÝ, KEŘKOVSKÁ.³⁹

³⁸ *Fond solidarity* [online]. 2009, [cit. 26. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/8636/sekce/fond-solidarity---eusf/>>.

³⁹ KEŘKOVSKÝ, M., KEŘKOVSKÁ, A. *Evropská unie : historie, instituce, ekonomika a politiky*. Praha: Computer Press, 1999. s. 126-127.

2.6.2 ISPA

Cílem tohoto finančního nástroje „byla pomoc kandidátským státům v předvstupním období splnit standardy EU týkající se životního prostředí a vyvinout kvalitní dopravní infrastrukturu potřebnou pro hospodářský rozvoj. ČR jej využívá teprve od roku 2000, přičemž do května 2003 bylo pro ČR alokováno 350 mil. EUR (10,8 mld. Kč)“.⁴⁰

2.6.3 SAPARD

Tento program přinášel podporu investic do zemědělství a rozvoje venkova s cílem připravit kandidátskou zemi na společnou zemědělskou politiku EU. Uplatňoval se zde systém decentralizace, tzn. že každá země byla sama odpovědná za administrativu programu. Česká republika vyčerpala z fondu SAPARD do května roku 2003 v přepočtu celkem 1,4 mld. Kč). Po vstupu ČR do Evropské unie byl tento program nahrazen Operačním programem Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství.⁴¹

2.7 *Evropský investiční fond (EIF)*⁴²

Založen byl v roce 1994 pro financování akcí budovaných v rámci Transevropských sítí v oblastech dopravní a energetické infrastruktury a telekomunikací. V současnosti je hlavním polem jeho působnosti poskytování pomoci malým a středním podnikům. Spolu s Evropskou investiční bankou tvoří „skupinu EIB“ a právě Evropská investiční banka je jeho většinovým podílníkem. EIF poskytuje rizikové investice zejména novým firmám a firmám zaměřeným na technologie. Může také přebírat za tyto podniky záruky vůči finanční institucím (komerčním bankám) a to tak, že ručí za půjčky těchto podniků.

⁴⁰ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 22.

⁴¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR. s. 22-23.

⁴² KOLEKTIV AUTORŮ. *Abeceda fondů Evropské unie 2007 – 2013*. Praha : Odbor evropských fondů, 2007. s. 7.

2.8 *Evropská investiční banka (EIB)*

Evropská investiční banka (založena r. 1958) není fondem v pravém slova smyslu, ale je důležitým nástrojem pro získávání finančních prostředků. Je to banka a zároveň instituce Evropského společenství, která poskytuje půjčky a také dává záruky na financování investičních záměrů, přispívajících k rovnovážnému vývoji EU. EIB je neziskovou organizací, zajímavostí je, že nemá žádné příjmy z vkladových či běžných účtů, ani nevyužívá finanční prostředky z rozpočtu EU. Financována je pouze skrze půjčky na finančních trzích a také z prostředků poskytnutých akcionáři banky, kterými jsou členské státy Evropské unie.⁴³

Úvěry které banka poskytuje, jsou velmi nízko úročené, v podstatě jen tak, aby pokryly náklady na jejich zapůjčení. Banka půjčuje pouze subjektům které prostředky potřebují k financování schválených projektů EU. Prostředky poskytuje jak veřejným, tak i soukromým uchazečům o investice, a to v oblasti infrastruktury, energetiky, průmyslu, služeb a zemědělství.⁴⁴

⁴³ KOLEKTIV AUTORŮ. *Abeceda fondů Evropské unie 2007 – 2013* [online]. Praha : Odbor evropských fondů, 2007. [cit. 9. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/gallery/8/2589-9154cd8399eab9d640d182d674da42b7.pdf>>. s. 7.

⁴⁴ KUČEROVÁ, I. *Evropská unie: Hospodářské politiky*. Praha : Karolinum, 2006. s. 275.

3 Strategické dokumenty pro aplikaci regionální politiky v České republice

3.1 Období 2004 – 2006

Toto období je důležité zejména z toho důvodu, že se v něm uskutečnil projekt Hornický vláček - Březové Hory, kterému je věnována praktická část této práce. Konkrétně byl tento projekt financován operačním programem SROP. Ačkoliv toto období formálně mělo skončit rokem 2006, mnohé programy a projekty se realizovaly a uzavíraly až v roce 2008.

Mezi dokumenty vydané a platné pro toto období patří Národní rozvojový plán, Rámec podpory Společenství a dále sem spadají jednotlivé operační programy.

3.1.1 Národní rozvojový plán (NRP)

Zaujímá mezi programovými dokumenty výjimečné místo, představuje základní strategický dokument pro získání podpory z evropských fondů ve zkráceném programovém období 2004 – 2006. Obsahuje popis situace České republiky v tomto období (na základě hodnocení ekonomicko-sociálních kritérií). Dále přesně vymezuje problematické oblasti České republiky a následně jsou v něm definovány hlavní cíle strategie pro roky 2004 – 2006. Vláda tento dokument schválila na sklonku roku 2002 a již 3. března 2003 ho předložila EK.⁴⁵

„Rolí NRP je tedy prezentovat koherentní výběr priorit, o jejichž podporu ze zdrojů EK ČR usiluje.“⁴⁶

3.1.2 Rámec podpory Společenství (RPS)

Tento dokument zformulovala EK na základě strategických priorit NRP ČR a jeho konečná verze byla schválena 18. prosince 2003. RPS je jakýmsi pokračovatelem NRP, obsahuje orientační finanční plán, dále předpokládané finanční alokace pro příspěvek každého fondu. Zahrnuje též informace o transparentnosti finančních toků a rovněž předběžné ověření adicionality.⁴⁷

⁴⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. s. 24-25. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

⁴⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *Obce, města a regiony v EU*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003. s. 14. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj.

⁴⁷ KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. s. 24-25. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

3.1.3 Operační programy (OP)⁴⁸

Jednotlivými operačními programy je realizován Rámec podpory Společenství. Schvaluje je Evropská komise. Pro období 2004 – 2006 bylo pro Českou republiku schváleno 5 operačních programů:

- Průmysl a podnikání,
- Infrastruktura,
- Rozvoj lidských zdrojů,
- Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství,
- Společný regionální operační program.

Prvé čtyři operační programy jsou zaměřeny sektorově, oproti poslednímu, který má regionální zaměření. Nezbytně důležitý pro tuto práci je právě poslední zmiňovaný Společný regionální operační program, proto je jako jediný podrobně rozepsán.

Společný regionální operační program (SROP)

Jedná se o souhrnný dokument, zahrnující sedm regionů soudržnosti, tzn. celé území ČR s výjimkou Prahy (jako jediný z regionů překračuje hranici 75 % HDP průměru EU – přesně dosahuje Praha v současnosti 162,3 % HDP).⁴⁹

Hlavní prioritou v rámci Společného regionálního operačního programu bylo zajistit vyvážený a udržitelný ekonomický rozvoj regionů. Své prostředky směřoval přímo do působnosti samotných obcí nebo krajů. Zaměření programu se vztahovalo zejména na rozvoj místních podnikatelských aktivit, rozvoj regionální dopravy, zlepšování životního prostředí a rozvoj cestovního ruchu.

„Spolufinancování SROP z veřejných prostředků České republiky bude zajišťováno jednak z rozpočtů obcí a krajů, jednak ze zdrojů státního rozpočtu (prostředky Ministerstva pro místní rozvoj) a státních fondů (Státní fond životního prostředí a Státní fond dopravní infrastruktury). Struktura spolufinancování bude doplněna i prostředky IFI, například bude možné využívat produktů EIB.“⁵⁰

⁴⁸ KOLEKTIV AUTORŮ. *Obce, města a regiony v EU*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003. s. 15.

⁴⁹ Eurostat: *Jak bohaté a chudé jsou regiony EU* [online]. 2009, [cit. 6. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/38/10887/clanek/eurostat-jak-bohate-a-chude-jsou-regiony-eu/>>

⁵⁰ KOLEKTIV AUTORŮ. *Obce, města a regiony v EU*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003. s. 15.

Na financování SROP se podílely Evropský fond regionálního rozvoje a Evropský sociální fond a celkem bylo pro tento operační program vyčleněno 454,33 mil. EUR.

3.2 Období 2007 – 2013

Toto právě probíhající období pro Českou republiku znamená možnost čerpání finančních prostředků až do výše 26,7 miliard EUR (v přepočtu cca 752 mld. Kč), což představuje dosud nejvyšší částku, poskytnutou České republice Evropskou unií, ale zároveň také poslední možnost, čerpat takovéto množství peněz. Jelikož však Evropská unie poskytuje své prostředky na bázi spolufinancování, což představuje maximálně 85 % výdajů z aktivit uskutečněných v rámci regionální politiky, musí se Česká republika aktivně zapojit do procesu (znamená to přidat přibližně 4 mld. EUR).⁵¹

3.2.1 Strategické obecné zásady Společenství (SOZS)⁵²

Jedná se o rámcový strategický dokument pro regionální politiku EU. Obsahuje hlavní zásady a priority politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Jsou v něm způsoby a doporučení, jak by regiony měly využít prostředků, které mají v tomto probíhajícím sedmiletém období k dispozici. Právě v přímé návaznosti na tento dokument tvoří jednotlivé členské státy tzv. Národní strategický referenční rámec (viz kapitola 3.2.3), jenž byl Evropské komisi předložen koncem roku 2006.

Postup přijetí a schválení SOZS je časově velice náročný. Evropská komise dokument navrhne a zašle ho Evropskému parlamentu a zároveň i Radě EU, ty jej projednají a schválí jeho finální podobu.

3.2.2 Národní rozvojový plán 2007 – 2013 (NRP)⁵³

Stejně jako v předchozím sedmiletém období představuje NRP velice důležitý dokument. Vytýčuje cíle a udává priority, které musí být splněny, aby stát mohl získat finanční prostředky. Ve své podstatě tvoří jádro, ze kterého pak vychází další dokument – Národní strategický referenční rámec.

Česká republika zahájila přípravu na dokumentu v polovině roku 2005 a jeho vytvořením byl pověřen expertní tým, vedený Řídícím a koordinačním výborem, „který

⁵¹ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 35.

⁵² MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 35-36.

⁵³ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 36-38.

představuje nejvyšší formální institut koordinace přípravy ČR na programovací období 2007 – 2013.⁵⁴ Členy výboru jsou příslušná ministerstva, regiony soudržnosti NUTS II, Hospodářská komora, Český statistický úřad, a další.

3.2.3 Národní strategický referenční rámec (NSRR)⁵⁵

NSRR představuje referenční nástroj pro přípravu programování fondů. Členská země jej navrhuje za využití principu partnerství. Na základě tohoto dokumentu jsou pak navrhovány a tvořeny jednotlivé operační programy, které musejí být konzultovány přímo s Evropskou komisí, a ta následně také programy musí schválit. NSRR sumarizuje priority České republiky a značí implementační strukturu potřebnou pro následné efektivní využití unijních prostředků.

Struktura tohoto dokumentu se striktně řídí legislativou EU, obsahuje analýzu a zvolenou národní strategii, dále seznam programů podpory a rozdělení finančních prostředků.

NSRR obsahuje dvě hlavní části – strategickou a operační. První, strategická část, definuje zvolenou strategii pro všechny cíle politiky soudržnosti. Operační část specifikuje jednotlivé operační programy a prostředky mezi ně rozdělené.

Dokument také věnuje pozornost konkrétním faktorům, které negativně ovlivňují dynamiku českého ekonomického a sociálního prostředí. Těmito faktory jsou málo efektivní veřejná správa, regionální rozdíly, špatná vymahatelnost práva, nesoulad mezi potřebami zaměstnavatelů a kvalifikací pracovní síly a další.

3.2.4 Operační programy 2007 – 2013 (OP)⁵⁶

Operační programy jsou z pohledu žadatelů a realizátorů projektů nejvýznamnějšími dokumenty. Přesně vymezují oblasti intervencí na úrovni národní i v jednotlivých regionech. Rozlišují se dvě varianty operačních programů – tematické a regionální. Tematické programy se zabývají problematikou konkrétního sektoru či oblasti (např. životní prostředí, doprava, podnikání), oproti tomu se regionální programy vztahují pouze k jednomu určitému regionu.

⁵⁴ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 37.

⁵⁵ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 38-39.

⁵⁶ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007, s. 38-39.

Česká republika pro období 2007 – 2013 přijala celkem 24 operačních programů a všechny byly schváleny Evropskou komisí. Jedná se o programy:

- Podnikání a inovace,
- Výzkum, vývoj, inovace,
- Rozvoj lidských zdrojů a zaměstnanost,
- Vzdělávání,
- Životní prostředí,
- Doprava,
- Integrovaný operační program,
- Technická pomoc,
- Regionální operační program (celkem sedm – ROP Střední Morava, ROP Střední Čechy, ROP Severozápad, ROP Severovýchod, ROP Moravskoslezsko, ROP Jihozápad, ROP Jihovýchod),
- Program pro region soudržnosti hl. m. Praha (dva – OP Praha Konkurenceschopnost, OP Praha Adaptabilita),
- Program přeshraniční spolupráce (pět – Česko-bavorský OP, Česko-rakouský OP, Česko-slovenský OP, Česko-polský OP a Česko-saský OP),
- Program nadnárodní spolupráce,
- Program meziregionální spolupráce.

Shrnutí

Jako země, patřící k Evropské unii, máme vůči tomuto společenství závazky, ale také nám ze členství plynou značné výhody. Období 2007 – 2013, ve kterém se právě nacházíme, je pro Českou republiku velice štědré, protože prostřednictvím Fondů EU lze čerpat obrovské množství finančních prostředků (přesně 26,7 mld. EUR). Je to obrovská výzva jak zlepšit a zkvalitnit oblasti a obory, kterým se jinak finanční prostředky nedostávají.

Jedním z projektů, který byl realizován právě prostřednictvím Fondů EU, konkrétně Evropským fondem regionálního rozvoje, je Hornický vláček – Březové Hory, jemuž se věnuje následující praktická část práce. Tento projekt byl úspěšně realizován v roce 2006. Je tedy možné ho analyzovat po necelých třech letech jeho existence a tím lépe lze s odstupem času vidět klady a zápory v tvorbě a realizaci projektu.

TVŮRČÍ ČÁST

4 Projekt SROP – Hornický vláček – Březové Hory

Projekt Hornický vláček – Březové Hory (HVBH) byl financován z Evropského fondu regionálního rozvoje, konkrétně z operačního programu SROP. Projekt je zaměřen na rozšíření infrastruktury cestovního ruchu. Původní návrh tohoto projektu vznikl již v roce 2001, ale musel být z velké části dále přepracován a konečná verze projektu se objevila až v roce 2004. Jeho vlastní realizace poté proběhla v roce 2006.

4.1 Historie projektu⁵⁷

Jak již bylo uvedeno výše, první záměr vybudovat v Příbrami povrchovou trať důlního vláčku se objevil již v roce 2001. Hlavním iniciátorem a také patronem projektu byl nejen sám ředitel Hornického muzea Příbram – PaedDr. Josef Velfl, ale také vedení města Příbram. Právě Město Příbram je realizátorem celého projektu. Projekt navazuje na již existující dráhu důlního vláčku, kterou Hornické muzeum Příbram (HMP) začalo provozovat v Prokopské štolě na dole Anna, a která se těší obrovskému zájmu veřejnosti. Na základě této zkušenosti s provozem podzemního vláčku se tak přistoupilo k myšlence zbudování důlní drážky na povrchu, která by propojovala jednotlivé areály muzea.

Dalším rozhodujícím faktem pro spuštění projektu byla skutečnost, že dosud žádné hornické muzeum v České republice nepřepravuje své návštěvníky z jednoho dolu do druhého. Hlavní myšlenkou bylo, aby jízda vláčkem byla považována za atraktivní a originální zpestření klasických prohlídkových okruhů.

4.1.1 Historický kontext⁵⁸

Městská část Příbram – Březové Hory je lokalita s dlouhou a bohatou hornickou tradicí a dnes je velké množství báňských děl a budov součástí expozice Hornického muzea Příbram. Báňské budovy a areály byly již v minulosti propojeny kolejemi pro přepravu rudy.

⁵⁷ *Hornické muzeum Příbram* [online]. 2009, [cit. 12. března 2009] Dostupné na WWW: <http://www.muzeum-pribram.cz/akce/05vlacek/05vlacek.html>.

⁵⁸ *Hornický vláček – Březové Hory* [online]. 2007, [cit. 8. března 2009] Dostupné na WWW: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/aktuality/novinari-se-vydali-po-stopach-eu-ve-strednich-cechach.htm>.

Vzácným prvkem projektu je zejména to, že jde o rekonstrukci úzkorozchodné železniční průmyslové dráhy, která zde v roce 1884 opravdu existovala a sloužila k přepravě stříbrné a olovené rudy z areálu Ševčinského dolu. Původní vagóny však byly taženy koňmi.

4.1.2 Původně zamýšlená trasa Hornického vláčku

Původním záměrem bylo, aby trasa korespondovala s Husovou ulicí (hlavní dopravní tepnou Příbrami – Březových Hor). Dráha by tak kopírovala historickou stopu původního hornického vláčku. Přípravu projektové dokumentace však zastavilo vyjádření Policie ČR – Dopravního inspektorátu. Podle slov policie řidiči v Příbrami nejsou zvyklí na přítomnost kolejových vozidel v profilu silničního provozu a vláček by tak působil jako rušivý element. Dopravní inspektorát proto požadoval vybudování betonové bariéry mezi vozovkou a plánovanou železniční tratí. Tato úprava by ovšem způsobila značné zúžení již tak úzké vozovky, proto bylo rozhodnuto o přeložení trati a vytvoření zcela nové trasy projektu.⁵⁹

4.2 Cesta ke schválení projektu

Jelikož městská část Březové Hory je doslova protkána sítí historických tras, kterými vedly původní tratě povrchových důlních drážek, byla zanedlouho vybrána adekvátní náhrada pro umístění nového projektu. Nová a dnes již existující trať Hornického vláčku, měřící 230 metrů, vede uličkou Pod Struhami. Toto místo je jen málo vzdálené od původně plánované trasy a spojuje hlavní expozice muzea v areálu Ševčinského dolu s dalšími historickými důlními objekty a areály, které jsou součástí Hornického skanzenu Březové Hory. Představuje to nespornou výhodou zejména pro návštěvníky muzea, kterým tak dráha ušetří cestu.⁶⁰ Mapa trasy hornického vláčku se nachází v příloze č. III.

Projekt však narazil i na nesouhlas s realizací ze strany občanů. Lidé obývající přilehlé domy kolem plánované trasy sepsali petici proti výstavbě hornického vláčku. Důvodem sepsání petice byl strach z nadměrného hluku a také možné nebezpečí úrazu (jelikož plánovaná trasa vláčku vede po veřejné komunikaci). Ředitel muzea,

⁵⁹ *Hornické muzeum Příbram* [online]. 2009, [cit. 12. března 2009] Dostupné na WWW: <<http://www.muzeum-pribram.cz/akce/05vlacek/05vlacek.html>>.

⁶⁰ *Hornické muzeum Příbram* [online]. 2009, [cit. 12. března 2009] Dostupné na WWW: <<http://www.muzeum-pribram.cz/akce/05vlacek/05vlacek.html>>.

PaedDr. Josef Velfl však tyto argumenty vyvrátil. Bezpečnost bude zajištěna a hlučnost omezena na minimum vhodným zasazením kolejiště. Tyto i jiné problémy ředitel a představitelé města řešili s občany na společném setkání. Výsledkem nakonec bylo stažení petice. Více podrobností obsahuje novinový článek v příloze č. V.

4.2.1 Řešení majetkových poměrů

Než mohlo být přistoupeno k samotnému podání žádosti o podporu z fondů Evropské unie, bylo zapotřebí vyřešit majetkové vztahy. Podle slov Romana Abušinoва (zaměstnanec muzea) jsou pozemky ležící pod zamýšlenou trasou projektu z větší části majetkem města Příbram a z menší části patří Středočeskému kraji. Proto musela mezi městem a krajem vzniknout smlouva o nájmu pozemků, kterých se stavba HVBH dotýká. Smlouva je uzavřena na dobu šesti let, s možností prodloužení. Orgánem zplnomocněným ke schválení za město Příbram se stala Rada města. Tyto smlouvy jsou ale vytvořeny jen pro účely provozu již hotového vláčku, a jelikož vlastníkem části pozemků je stále kraj, museli by být žadateli o dotaci oba subjekty (město Příbram a Středočeský kraj). Tato varianta však není z hlediska žádostí o dotace vhodná. Z tohoto důvodu realizovalo Hornické muzeum Příbram stavbu kolejiště na svém pozemku na vlastní náklady.

Mimo to museli být vyzváni také správci sítí (např. Telecom), k posunutí stávajících kabelů mimo plánovanou dráhu vláčku.

4.2.2 Předprojektové náklady města Příbram

Jak již napovídá jméno ulice (Pod Struhami), kamenem vyzděná strouha o rozměrech cca 0,7 x 0,6 m se zde používala (pro dopravu vody z báňských nádrží do dolů k pohonu důlních zařízení) do roku 1947. Poté došlo k zakrytí strouhy a dále byla užívána jen jako liniový septik pro většinu obytných domů podél ulice.

Realizace stavby hornického vláčku proto vyžadovala i vybudování nové kanalizace a také odstranění nahromaděného kalu ve struhách. Připravovaný projekt tak zahrnoval i toto nutné zbudování kanalizace a dalších přidružených prací. Krajský úřad Středočeského kraje však žadateli po konzultaci doporučil vybudovat tuto etapu na vlastní náklady ještě před zahájením samotného projektu. Důvodem byla skutečnost, že by tyto zmíněné úpravy přímo nesouvisely se zaměřením projektu (tím je Rozvoj cestovního ruchu), tudíž by bylo obtížné náklady na projekt vztáhnout. Další důvod byl, že tyto úpravy by neúměrně zvýšily cenu požadované dotace a snížila by se tak šance na přijetí a schválení projektu.

Město Příbram tedy na základě doporučení Krajského úřadu vyčlenilo prostředky na zbudování kanalizace. Úpravy však probíhaly až souběžně s realizací stavby projektu HVBV.

4.2.3 Zahájení 1. etapy stavby samostatně realizované Hornickým muzeem Příbram

Smlouvou o poskytnutí investiční dotace č. 4/2002/OI z 5.11. 2002 získalo Hornické muzeum Příbram od Města Příbram finanční dar ve výši 1 milion Kč na zahájení stavby. Stalo se tak ještě předtím, než byla dotace přidělena. Podle vyjádření Abušinoва byly k této částce posléze přiděleny prostředky poskytnuté Středočeským krajem. Tyto prostředky byly zahrnuty do celkového ročního rozpočtu Hornického muzea (garantem a provozovatelem Hornického muzea je Středočeský kraj). Tato 1. etapa byla zbudována bez příspěví fondů EU (není tedy součástí projektu HVBH) a zahrnuje „depo“ pro lokomotivu a část dráhy až k mostu (přesněji k prvnímu mostnímu pilíři). Zmíněné práce byly zahájeny v roce 2004.

4.2.4 Podání žádosti o dotaci – tvorba projektu

4.2.4.1 Obecné náležitosti projektu

Je nezbytné, aby projekt vycházel z identifikovaných potřeb cílových skupin a odpovídal zaměření příslušného fondu jako celku a programovým dokumentům daného operačního plánu. Jinými slovy, projekt musí co nejlépe navazovat na cíle operačních programů, případná kompatibilita s vládní, státní nebo národní strategií je dalším plusem. Podle těchto a dalších, níže popsaných kritérií je projekt hodnocen a následně bodován.⁶¹

Nejprve je tedy nutné popsat cíl projektu a zdůvodnění jeho potřebnosti. Projekt přesně koresponduje s náležitostmi popsanými v Příručce pro žadatele, kterou se tvůrce projektu řídí. V Příručce je uvedeno jak má projekt vypadat a které přílohy musí obsahovat. Projekt tedy zahrnuje:

- formulář žádosti,

⁶¹ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007. s. 83.

- srozumitelný popis cílů projektu a vysvětlení cest vedoucích k realizaci a následnému užití výsledků,
- detailní popis projektu,
- kalendářní rozpis jednotlivých fází projektu (časový harmonogram),
- povinné přílohy.⁶²

Mezi informacemi, které se vztahují k obsahu a cílům projektu, nesmí chybět zejména:

- „cíl, oblast podpory a priorita,
- název a místo projektu,
- datum zahájení a ukončení projektu,
- obsah projektu,
- finanční částka, o kterou žádáme,
- cílové skupiny,
- hlavní cíle projektu a jejich zdůvodnění.“⁶³

Úkolem hodnocení projektových žádostí v rámci operačního programu SROP je pověřen Úřad regionální rady při Krajském úřadu Středočeského kraje, kam je nutné vypracovanou projektovou žádost doručit. Úřad regionální rady poté doporučí vhodné projekty ke schválení. Orgánem, který je pověřen schválením projektů je zastupitelstvo kraje. Úspěšnost projektu je ovlivněna mnoha faktory. Samozřejmostí je zadání všech povinných údajů a náležitostí.⁶⁴

Hodnocení projektu se provádí na základě bodování. Přesné rozpětí bodů za jednotlivé náležitosti projektu je popsáno v Příručce pro hodnotitele. Ta je připravována individuálně pro každý operační program.

Kritéria pro hodnocení žádosti jsou velmi rozsáhlá a jsou rozdělena do čtyř základních kategorií. Největší část v hodnocení je věnována kvalitě projektu (40 % celkového hodnocení). Přihlíží se zde k relevanci rozpočtu, nutnosti navrhovaných výdajů atd. Druhá část zkoumá využití a perspektivu z hlediska potřeby projektu (tvoří 30 % hodnocení). Ve třetí části (20 %) jsou bodována

⁶² MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007. s. 80.

⁶³ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007. s. 80.

⁶⁴ KOLEKTIV AUTORŮ. *Příručka pro hodnotitele individuálních a grantových projektů*. 2008. Publikace v pdf. [cit. 21. března 2009]. Dostupné na WWW: <http://fondy.eu.kr-stredocesky.cz/article.asp?thema=725746&item=78519> s. 3-5.

horizontální kritéria, mezi které se řadí využití ekologicky šetrných produktů při realizaci a sleduje se, zda jsou minimalizována zdravotní a bezpečnostní rizika. V poslední části je kladně hodnoceno, pokud žadatel má zkušenosti z obdobným, již úspěšně realizovaným projektem (10 %). Projekt může také získat body navíc, pokud například realizací projektu vznikne nová pracovní pozice. Tvorba nových pracovních míst představuje významný ukazatel v žebříčku hodnocených kritérií.⁶⁵

Výhodou pro předkladatele projektu je, že má k dispozici i Příručku pro hodnotitele. Žadatel se tak dozví jaká jsou bodová kritéria a za co lze dostat body navíc. Těmi například mohou být doklady o partnerství (spolupráce žadatele s jinými subjekty a jejich vzájemná podpora).

Po ohodnocení všech projektů dojde k jejich seřazení podle výše bodů, kterých dosáhly. Ty, které uspějí, přebírá instituce zřízená řídicím orgánem, kterým je příslušné ministerstvo - v případě Ministerstva pro místní rozvoj je touto institucí Centrum pro regionální rozvoj (CRR). A právě prostřednictvím CRR je později vyplacena přidělená dotace. Poté, co je žadateli dotace přiznána, veškerá komunikace již probíhá pouze mezi příjemcem a CRR na základě dokumentu Rozhodnutí o přidělení dotace. Po celou dobu realizace projektu pak představuje CRR kontrolní orgán.

4.2.4.2 Hornický vláček – Březové Hory – podrobná specifikace projektu

Po vyřešení majetkových záležitostí se mohlo přistoupit k tvorbě samotného projektu. Bylo tak učiněno na 2. kolo výzvy SROP pro NUTS II Střední Čechy, kam zaměření projektu spadá.⁶⁶

Klíčovým dokumentem je zde projektová žádost, obsahující přesné informace o žadateli dotace, dále informace o projektu a rozpočet s podrobnou specifikací nákladů. Součástí je také harmonogram realizace a další přílohy zahrnující například čestné prohlášení o bezdlužnosti vůči státu, výpis z obchodního rejstříku a NATURU – studii o vlivu na znečištění životního prostředí.

Projekt je zařazen do kategorie a členěn následujícím způsobem:

„Priorita: 5.4 Rozvoj cestovního ruchu

⁶⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. *Příručka pro hodnotitele individuálních a grantových projektů* [online]. 2008. [cit. 21. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://fondyeu.kr-stredocesky.cz/article.asp?thema=725746&item=78519>> s. 6-10.

⁶⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *Podmínky k Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu a strukturálních fondů EU na financování projektu*. 2005. Dokument MÚ Příbram. s. 1

Opatření: 5.4.2 Rozvoj místní infrastruktury cestovního ruchu

Podopatření: 5.4.2.2 Podpora místní infrastruktury cestovního ruchu

Registrační číslo projektu: CZ.04.1.05/4.2.00.2/0397

Popis aktivit projektu:

- 1) Analýza potřeb města
- 2) Schválení záměru obecním zastupitelstvem
- 3) Zpracování projektové dokumentace, příprava projektu
- 4) Podání projektu do SROP
- 5) Realizace výběrového řízení v souladu se zákonem a platnými předpisy na realizaci veškerých dodávek projektu. Realizátorem projektu bude Město Příbram, které disponuje odborníky v tomto oboru.
- 6) Technická realizace projektu. Realizátory této aktivity budou firmy, které vzejdou z výběrového řízení. Detailní popis jednotlivých aktivit je součástí studie proveditelnosti.
- 7) Propagace projektu
- 8) Vyhodnocení projektu a zpracování závěrečné administrativy.⁶⁷

V případě projektu Hornický vláček – Březové Hory bylo cílem a prioritou posílení cestovního ruchu v Příbrami, lepší propagace Hornického muzea Příbram a zatraktivnění hornictví pro širší veřejnost a hlavně děti. Plánovaný termín projektu byl vymezen obdobím od 15. července 2005 do 30. června 2006. Nejdůležitější položkou v projektu je samozřejmě částka, o kterou je v rámci dotačních fondů žádáno. Jelikož je u tohoto typu projektu povinná spoluúčast žadatele, byla tato položka vyčíslena na 3.584.471 Kč (75 % celkové hodnoty díla). K této částce je nutné přičíst ještě prostředky poskytnuté Městem Příbram, které činí 1.194.824 Kč a představují tak část potřebnou ke spolufinancování (25 %). Celková předpokládaná částka projektu měla hodnotu 4.779.295 Kč. Celkové náklady však pro město byly znatelně vyšší, neboť v projektu nejsou zahrnuty náklady na vypracování projektové dokumentace, přeložky sítí a statické posudky. Další nákladovou položku tvoří náklady spojené s rekonstrukcí kanalizace a místní komunikace zahrnuté v etapě prací realizovaných před samotným projektem HVBH (ta je zmíněna v podkapitole 4.2.2)⁶⁸

⁶⁷ KOLEKTIV AUTORŮ. *Podmínky k Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu a strukturálních fondů EU na financování projektu*. 2005. Dokument MÚ Příbram. s. 1-2

⁶⁸ KOLEKTIV AUTORŮ. *Rozhodnutí o účasti strukturálních fondů EU na financování projektu*. 2005. Dokument MÚ Příbram. s. 1.

Partnerem projektu bylo nejen Hornické muzeum Příbram, ale také Svazek obcí Podbrdského regionu, Spolek PROKOP Příbram, Okresní hospodářská komora v Příbrami, Společnost občanů a přátel Březových Hor a Partnerské město Freiberg (SRN).⁶⁹

Kromě základních, již výše uvedených náležitostí musel být projekt opatřen následujícími povinnými přílohami.

- Příloha č. 1 Soulad s rozvojovou strategií
- Příloha č. 3 Logický rámeček projektu
- Příloha č. 4 Podrobný rozpočet projektu
- Příloha č. 5 Studie proveditelnosti
- Příloha č. 6 Doklady o právní subjektivitě žadatele
- Příloha č. 7 Doklady pro posouzení finančního zdraví žadatele
- Příloha č. 8 Doklady o partnerství
- Příloha č. 9 Doklady o prokázání vlastnických vztahů
- Příloha č. 10 Doklad prohlášení objektu za nemovitou kulturní památku
- Příloha č. 11 Doklad o posouzení vlivu na životní prostředí (NATURA)
- Příloha č. 14 Územní rozhodnutí
- Příloha č. 16 Projektová dokumentace
- Příloha č. 17 Seznam příloh

Přílohy č. 2 (Čestné prohlášení žadatele), č. 12 (Příslib dofinancování ze Státního fondu dopravní infrastruktury), č. 13 (Potvrzení o certifikaci služby nebo zařízení cestovního ruchu), č. 15 (Žádost o příspěvek z rozpočtu kraje), č. 18 (Referenční projekty), č. 19 (Míra nezaměstnanosti) a č. 20 (Plná moc) nebyly k tomuto typu výzvy potřebné, tudíž nebylo nezbytné je zpracovávat.⁷⁰

Žádost o dotaci byla Městem Příbram podána dne 29. listopadu 2004 na Krajský úřad Středočeského kraje - Odbor regionálního rozvoje (od roku 2006 byl hodnocením projektu pověřen již samostatný orgán - Úřad regionální rady). Po schválení žádosti zastupitelstvem kraje, projekt putoval na Ministerstvo místního rozvoje, konkrétně do Centra regionálního rozvoje. A právě prostřednictvím CRR byla Městu Příbram později

⁶⁹ KOLEKTIV AUTORŮ. *SROP: Popis projektu*. 2004. Dokument MÚ Příbram. s. 13

⁷⁰ KOLEKTIV AUTORŮ. *SROP: Popis projektu*. 2004. Dokument MÚ Příbram. s. 16.

vyplacena přidělená dotace. Poté, co byla dotace přiznána, veškerá komunikace již probíhala pouze s CRR a to na základě dokumentu „Rozhodnutí o přidělení dotace“.

Povinností příjemce je oznámit veškeré případné změny v projektu (např. změna v harmonogramu) písemnou formou Centru regionálního rozvoje.

Všechny finanční operace související s projektem musí příjemce dotace vést na zvláštním bankovním účtu se samostatným výpisem, výlučně určeným pro projekt HVBH. Veškerá dokumentace související s realizací projektu musí být řádně uchovávána po dobu deseti let od ukončení financování projektu. Dále je nutné vést oddělenou účetní evidenci o projektu. Další z podmínek zavazuje příjemce dotace k neprodlenému pojištění majetku proti poškození, zničení a ztrátě.⁷¹

V případě, že příjemce dotace (Město Příbram) nesplní stanovené podmínky, může dojít k sankcím za neplnění monitorovacích ukazatelů.

Důležitou informací je, že kompletní projekt HVBH měl na starosti tým firmy Kancelář ekonomického a finančního poradenství, České Budějovice (firma specializující se na tvorby projektových žádostí). Tento realizační tým úzce spolupracoval se zástupci odborů MÚ Příbram (ekonomický odbor, odbor investic, odbor dopravy, a další).

Součástí projektu bylo také vytištění propagačních a informačních materiálů o hornickém vláčku. Zajištění propagace a publicity projektu je jednou z podmínek při realizaci projektu HVBH.

4.3 Budování trati

Město Příbram se svou projektovou žádostí úspěšně, získané hodnocení 70,18 % znamenalo druhé místo v pořadí úspěšných projektů stejné kategorie.⁷² Dotace tedy byla přiznána a mohlo se přistoupit k samotnému budování tratě. Zmíněná kanalizace byla financována z vlastních prostředků města souběžně s realizací stavby HVBH. Přesněji řečeno, musela být položena těsně před započítáním prací na vláčku.

⁷¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Podmínky k Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu a strukturálních fondů EU na financování projektu*. 2005. Dokument MÚ Příbram. s. 6-7.

⁷² *Souhrnná zpráva z 2. kola příjmu žádostí do SROP* [online]. 2005, [cit. 8. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=7f90066a-94a6-102b-acac-00e08>>.

4.3.1 Tragická událost při stavbě trati

Likvidaci struh a položení kanalizace zpočátku provázely obtíže. Jelikož podloží, kvůli podzemním struhám jimiž protékala voda, nebylo pevné, došlo k propadu těchto struh při jejich likvidaci. Další práce se tak pozdrželi o několik týdnů.

Smutná událost se přihodila 26. dubna 2006. Při výkopu kanalizace se uvolnila zemina a zavalila jednoho z dělníků. Bohužel, navzdory včasné lékařské pomoci se již nepodařilo muže zachránit.

4.3.2 Stavba mostu a položení kolejiště⁷³

Ačkoliv tato tragická událost všemi otrásla, v započatých pracích bylo nutno pokračovat. Kanalizace byla dokončena a mohlo se přistoupit k budování trati v rámci dotovaného projektu. Nejprve bylo nutné zbudovat most přes ulici Pod Kovárnami. Z původního mostku, který též sloužil důlní drážce, zbyly pouze opěry. O vlastní nosné konstrukci se nedochovala žádná dokumentace, proto byl vytvořen návrh nového mostu, zpracovaný firmou TopCon servis, s. r. o. Návrh byl konzultován s Národním památkovým ústavem, s Oddělením památkové péče MÚ Příbram a se zástupci Hornického muzea Příbram.

Podařilo se navrhnout ocelovou konstrukci, citlivě zapadající do industriálního prostředí Březových Hor. Původní, dochované opěry mostu byly opraveny a využity k novému přemostění.

Povrch pod tratí je řešen dvěma způsoby. Část, v areálu Hornického muzea je vysypána štěrkem a část, v ulici Pod Strahami, je kvůli zdejšímu provozu motorových vozidel, zakryta dlažbou. Výběr dlažby padl na žulové kameny nepravidelných tvarů s různou velikostí kvůli jejich nenápadné barvě přizpůsobené okolí.

Na takto upravený povrch již mohlo být položeno kolejiště. Použit byl regenerovaný kolejový materiál z majetku firmy DIAMO, s. p. a částečně materiál nový.

4.3.3 Lokomotiva, vagóny a „depo“⁷⁴

„Depo“ pro lokomotivu, stojící v areálu HMP bylo zbudováno samostatně v režii Hornického muzea Příbram v rámci 1. etapy výstavby (podkapitola 4.2.3). Součástí

⁷³ *Hornické muzeum Příbram* [online]. 2009, [cit. 12. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.muzeum-pribram.cz/akce/05vlacek/05vlacek.html>>.

⁷⁴ TREŠL, O., et al. „Hornický vláček“ Příbram – Březové Hory. *Dráhy*, 2006, č. 10, s. 12-14.

„depa“ je elektrická přípojka pro dobíjení akumulátoru, kterým je poháněna lokomotiva. „Depo“ sestává ze čtyř kamenných pilířů s dřevěnými stěnami a eternitovou střechou. Budova „depa“ a nástupiště se nachází zhruba 1,5 metru nad okolním terénem kvůli bezpečnosti provozu, protože celý vlak je brzděn pouze lokomotivou, tudíž celá trať musí být v podstatě vodorovná. Opěrné zdi vyvýšeného nástupiště jsou postaveny z lomového kamene. Přístupová cesta k nástupišti umožňuje bezbariérový přístup.

Hornický vláček je tvořen jednou akumulátorovou lokomotivou typu Metellist B 346 a dvěma čtyřnápravovými důlními osobními vozy DM 12 pro přepravu dvanácti cestujících. Z důvodu umístění tratě na veřejné komunikaci, musí být lokomotiva vždy v čele vlaku. Na obou koncových stanicích proto byla navržena objízdná kolej (délky 9,5 m), tak aby lokomotiva mohla být odpojena a umístěna do čela soupravy.

Lokomotivu i vagóny dodalo Hornické muzeum Příbram. Vagóny jsou skutečné historické hornické vozy, ve kterých se v podzemí horníci přepravovali. Jsou plně funkční, proto byla zapotřebí jen běžná revize a nový nátěr.

4.3.4 Naučná stezka „Prokop“

Spolu s projektem HVBV byla právě podél této trati vybudována naučná stezka „Prokop“. Zde jsou nainstalovány informační desky tvořící základ naučné stezky (tabule s popisem a informacemi o místních hornických tradicích, přírodě v regionu a životním prostředí, kulturních a technických památkách apod.). Tato naučná stezka byla součástí rozpočtu HVBH.⁷⁵

4.3.5 Firmy podílející se na stavbě projektu

Hlavním projektantem stavby se stala společnost DIPRO, s. r. o. – projektová, inženýrská a konzultační kancelář.

Zhotoviteli stavby byly firmy s. p. Diamo, Stráž pod Ralskem, Správa uranových ložisek o. z. Příbram, stavební firma Viamont DSP, a. s. Ústí nad Labem a Formica servis Příbram.

4.3.6 Dokumentace z realizace projektu – monitorovací zprávy

V průběhu realizace projektu je nutné zasílat kontrolnímu orgánu – tedy CCR průběžné monitorovací zprávy o zajištění udržitelnosti projektu. Tyto zprávy obsahují základní zdroj informací o pokroku v rámci projektu. Příjemce dotace ve zprávách

⁷⁵ *Hornický vláček – Březové Hory* [online]. 2007, [cit. 8. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/aktuality/novinari-se-vydali-po-stopach-eu-ve-strednich-cechach.htm>>.

popisuje průběh a vývoj projektu a zasílá je kontrolnímu orgánu. Po ukončení celého projektu je nutné zaslat závěrečnou monitorovací zprávu, která obsahuje zhodnocení projektu a jeho úspěšnost.

Město Příbram vytvořilo po dobu realizace HVBH celkem 3 monitorovací zprávy včetně zprávy závěrečné. K závěrečné monitorovací zprávě byla přiložena žádost o platbu pro vyplacení dotace – neboť v dokumentu „Rozhodnutí o přidělení dotace“ byla podmínka vyplacení dotace až po dokončení projektu.

4.3.7 Slavnostní zahájení provozu

Slavnostní otevření nové expozice muzea – Hornického vláčku – Březové Hory proběhlo 15. září 2006. Následujícího dne, tedy 16. září byl vláček uveden do provozu a to u příležitosti 10. mezinárodního setkání hornických měst v Příbrami. Projekt se setkal s příznivým ohlasem veřejnosti. Více informací přináší novinové články v příloze č. V.

4.3.8 Návaznost jednotlivých projektů v rámci Hornického muzea

Projekt Hornický vláček – Březové Hory nepřímo navazuje na projekt Města Příbram „*Příbram – Březové Hory – Hornické muzeum – rekonstrukce přístupových komunikací a vybudování parkovacích ploch*“. K realizaci tohoto projektu došlo v roce 2005. Jelikož se jeho prostřednictvím zlepšila přístupnost muzea a rozšířily se parkovací plochy, umožňuje to návštěvníkům příjemnější a také jednodušší cestu do muzea a jeho jednotlivých částí.⁷⁶

Finanční prostředky na vybudování tohoto projektu byly získány z předvstupního fondu Phare a celková částka podle slov Ing. Polákové (odbor dotací MÚ Příbram) činila cca 154.000 EUR.

Druhým projektem, na který projekt HVBH navazuje, je „*Rekonstrukce místní komunikace nad Štolou*“, který se uskutečnil v roce 2005 díky pomoci programu SROP – Rozvoj regionální dopravní infrastruktury. Částka obdržené dotace dosáhla výše 1.159.000 Kč jak dále uvedla Ing. Poláková. Tato komunikace je spojnicí s dalším vzácným hornickým dílem – vodním kolem na dole Drkolnov.

⁷⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *SROP: Popis projektu*. 2004. Dokument MÚ Příbram. s. 11.

4.4 Zkušenosti s provozem HVBH

Od zprovoznění vláčku uplynulo již dva a půl roku a lze tedy hodnotit projekt s určitým časovým odstupem po stránce úspěšnosti a účelnosti a zjistit také dosavadní zkušenosti s provozem. Veškeré následující informace (kapitoly 4.4) jsou získány přímo z Hornického muzea Příbram.

4.4.1 Provoz vláčku

Vláček je v provozu od dubna do října a ze svého stanoviště, jak stanovuje jízdní řád, vyjíždí každou celou hodinu. Ovšem v sezoně, nebo pokud se najdou zájemci, jezdí vláček každou půl hodinu. Pro výjezd vláčku není určen nejnižší počet zájemců, proto se může stát, že poveze pouze jediného návštěvníka. Málokdy se však stává, že zájemců je málo. V sezoně je kapacita vláčku vždy naplněna. Vláček má také svůj provozní i dopravní řád – přílohy č. VI, VII.

Zájem o jízdu mají převážně rodiny s dětmi nebo školní skupiny. Hornický vláček jim prostřednictvím jízdy nabízí neobvyklý zážitek.

4.4.2 Vytvoření nových pracovních pozic

Spolu s vybudováním Hornického vláčku – Březové Hory vznikla také dvě nová pracovní místa, s nimiž se počítalo již při tvorbě projektu. Provoz vláčku zajišťují dva vyškolení strojívníci. Jedná se o sezónní pracovní místa, která korespondují s provozem vláčku (od dubna do října).

4.4.3 Drobné problémy s provozem vláčku a jejich řešení

V počátečních týdnech provozu vláčku byl zaznamenán nadměrný hluk, na který si stěžovali zejména obyvatelé přilehlých pozemků a domů. Hluk byl způsoben třením kol vlakové soupravy o dlažbu. Tento problém byl ovšem velice rychle vyřešen – došlo ke zbrúšení dlažby. Náklady na tuto úpravu financovalo Město Příbram.

Dále se objevil problém s akumulátorem, jímž je lokomotiva vláčku poháněna, a který se vždy přes noc nabíjí. V sezoně, kdy byl provoz vláčku intenzivní, docházelo k předčasnému vybíjení akumulátoru – vláček musel být dobíjen i během dne. Na základě této skutečnosti muzeum rozhodlo o koupi nového a silnějšího akumulátoru, jehož výměna proběhne již tento rok.

Samotná údržba vláčku je velmi jednoduchá a bezproblémová. Pravidelné ošetření spočívá pouze v promazání a zkontrolování vlakové soupravy.

4.4.4 Vývoj návštěvnosti Hornického muzea Příbram

Přesný počet návštěvníků hornického vláčku bohužel nelze určit, protože vstupenka na hornický vláček je prodávána jako součást okruhu „A“ hornického muzea (příloha č. VIII). HMP si nevede samostatnou statistiku návštěvnosti vláčku.

Muzeum si ovšem vede roční statistiku celkové návštěvnosti (celého Hornického muzea Příbram), ze které vyplývá každoroční obrovský nárůst počtu návštěvníků na okruzích HMP. V roce 2003 činil celkový roční počet návštěvníků 48 098. V následujícím roce 2004 počet mírně vzrostl na 52 030 návštěvníků (roční nárůst 8,17 %) a v roce 2005 navštívilo muzeum již 68 482 osob (roční nárůst 31,62 %). Tento nárůst roku 2005 byl dosud nejvýraznější. Avšak v roce 2006 do muzea zavítalo opět větší množství návštěvníků než v předešlém roce – 84 044 (představuje 22,72% roční nárůst). Rok 2007 již přesáhl statisícovou hranici – 103 433 návštěvníků (o 23,07 % více než v předchozím roce). Poslední údaj ukazuje návštěvnost loňského roku – 108 659 návštěvníků (roční nárůst 5,05 %).

Z předešlé analýzy lze usoudit, že na vývoj návštěvnosti má jistě vliv i provoz hornického vláčku ačkoli nejvyšší procentuelní roční nárůst zaznamenal rok 2005 – tedy období, kdy byl Hornický vláček teprve budován. V tomto roce však byl realizován jeden z předchozích projektů fondů EU - „*Příbram – Březové Hory – Hornické muzeum – rekonstrukce přístupových komunikací a vybudování parkovacích ploch*“ (podkapitola 4.3.8). A právě skutečnost, že díky tomuto projektu byla zvětšena kapacita parkovacích ploch a zrekonstruována místní komunikace, se s největší pravděpodobností odráží na tomto rekordním zvýšení návštěvnosti.

Hornické muzeum pro své vlastní potřeby vytvořilo malý dotazník týkající se povědomí občanů o Hornickém muzeu Příbram. Ačkoli dotazník s hornickým vláčkem přímo nesouvisí, je zajímavým doplňkem a jeho výsledků lze v budoucnu využít k lepší propagaci HVBH.

Dotazování byly přímo návštěvníci HMP a to před, nebo po absolvování prohlídkových okruhů. Přesná definice otázky zní:

Jaký byl Váš zdroj informací o Hornickém muzeu Příbram, kde jste se o něm dozvěděli?

- Nejvíce odpovědí tvořily reference od známých a přátel – cca 45 %;

- Druhé místo patřilo informacím získaným z internetu – cca 30 %;
- Třetí místo zaujaly billboardy u silnic – cca 20 %;
- Nejméně odpovědí získaly propagační materiály a tiskoviny získané jinde (např. v infocentrech) – cca 5 %.

Výsledky dotazníku naznačují, že lidé při výběru cíle svého výletu spoléhají spíše na doporučení svých známých před ostatními možnostmi. Ovšem nezanedbatelné procento respondentů hledá zdroje informací na internetu, nejmenší část patří propagačním materiálům. Naznačuje to skutečnost, že do budoucna by Hornické muzeum Příbram mohlo věnovat více prostředků právě tisku propagačních materiálů a posílit tak tento zdroj informací pro potenciální návštěvníky.

4.5 Zhodnocení projektu

Realizací projektu Hornický vláček – Březové Hory se podařilo uvést do provozu unikátní dílo, jež v České republice nemá obdobu. Vybudováním vláčku získalo Hornické muzeum Příbram atraktivní expozici přitahující pozornost návštěvníků. Již po 2,5 letech provozu je zaznamenán úspěch tohoto projektu – svědčí o tom zájem lidí nejen ze Středočeského kraje, ale také z opačného konce republiky, nebo dokonce ze zahraničí (převážně z Německa).

4.5.1 Neuznatelné náklady Města Příbram na realizaci projektu

Níže uvedené náklady se vážou k podkapitole 4.2.2.

Ačkoliv z fondů Evropské unie byly poskytnuty prostředky ve výši 3.584.471 Kč (se spolufinancováním žadatele 1.194.824 Kč činí celková projektová částka 4. 779.295 Kč), skutečné náklady hornického vláčku tuto částku značně převyšují. Na základě informací zjištěných od Ing. Bureše (obor investic na Městském úřadě Příbram) se mezi tyto položky započítává:

- projektová dokumentace – 376.000 Kč (zahrnuje dokumentaci k územnímu řízení, k výběrovému řízení a dále stavební povolení)
- stavba kanalizace – 1.900.000 Kč
- přeložka kabelového vedení Telecom – 350.000 Kč
- likvidace struh – 775.000 Kč

Po sečtení náklady dosahují výše 3.401.000 Kč. Všechny tyto prostředky vynaložilo město Příbram ze svého rozpočtu. Znamená to, že náklady vzrostly ještě o více než 2/3 z původní přiznané dotace.

4.5.2 Celkové náklady na realizaci HVBH

Pokud sečteme neuznatelné náklady města Příbram činící 3.401.000 Kč s projektovými náklady (spoluúčastí na financování projektu HVBH) ve výši 1.194.824 Kč, činí výsledná částka 4.595.824 Kč. Takto vysokou částku vynaložilo město Příbram na vybudování Hornického vláčku – Březové Hory.

Přičteme-li k částce 4.595.824 Kč (celkové náklady města Příbram) prostředky z přidělené dotace 3.584.471 Kč, získáme částku **8.180.095 Kč** jejíž hodnota vyjadřuje finální, tedy celkové náklady realizace projektu HVBH – jedná se však pouze o část dráhy, realizovanou městem Příbram, do celkové částky není zahrnuta 1. etapa vybudovaná Hornickým muzeem Příbram (výše prostředků vynaložených na tuto stavbu není známa), tudíž do celkové částky není započítán ani dar města Příbram (1.000.000 Kč) poskytnutý na zmíněnou stavbu 1. etapy.

Je přinejmenším zvláštní, že náklady na zbudování kanalizace a likvidaci struh nemohly být zahrnuty do samotného rozpočtu projektu, protože bez těchto stavebních úprav by kolejiště na tomto místě nemohlo být položeno a tudíž by celý projekt nebyl realizován. Naštěstí žadatel - Město Příbram, disponovalo dostatečnými prostředky na financování těchto přípravných prací.

Jak je zřejmé z analýzy uvedeného projektu není úplně snadné získat pro svůj záměr finanční prostředky z Fondů Evropské unie. Zvláště u tohoto, ale i u obdobných projektů (převážně investičního charakteru) je výstavba a realizace spojena s náročným financováním z prostředků žadatele – rozsah stavebních projektů vyžaduje rozsáhlejší úpravy, které nemohou být zahrnuty do projektové žádosti o dotaci (jak je možno pozorovat právě u projektu HVBH). Tyto úpravy proto žadatel často musí provést na vlastní náklady ještě před realizací projektu, ale často musí být připraveny ještě před podáním projektové žádosti. Teprve poté má projekt šanci uspět. Představuje to však obrovskou zátěž pro žadatele, se kterou se často dotyčné subjekty nevyrovnají a tvorbu projektu vzdají již v počátku. Jednou z možností, jak lze tuto zátěž odstranit je získat pro svůj záměr sponzora.

5 Problémy spojené s tvorbou projektů

Poslední část práce věnuje pozornost nepříjemnému faktu spojenému s tvorbou projektů – zpravidla investičních. Jedná se o neuznatelné náklady – tzn. náklady, které nemohou být uznány (respektive proplaceny) prostřednictvím přiznané dotace.

Je na místě uvést, že náklady spojené s tvorbou projektu (zejména předběžné rozpočty, analýzy a odborné studie si z velké části hradí žadatel o dotaci ze svých vlastních prostředků, následkem je, že ne každý, kdo dotaci potřebuje, si může „dovolit“ o ni žádat. Například malé obce nemají dostatek financí na zpracování projektu a přicházejí tak o možnost rozvoje své obce. Dalším úskalím je fakt, že pokud obec již vypracuje projekt, který uspěje a dotace je mu skutečně přiznána, mohou se změnit podmínky pro uskutečnění projektu (zvýšení cen na trhu za materiál nebo služby). Tato cena pak nekoresponduje s vysoutěženou částkou ve výběrovém řízení – tím pádem dojde k rozdílu mezi skutečnou cenou projektu a získanou dotací. Dochází k navýšení celkové ceny projektu a obec, potažmo podnikatel musí vynaložit další finanční prostředky na dokončení projektu. Zde dochází k problému, protože tyto subjekty (malé obce a podnikatelé) již prostředky nemají a jsou nuceny odstoupit od realizace projektu a odmítnou již přidělenou dotaci.

Další nevýhodou je poměrně nízká úspěšnost žadatelů, jejichž projekt je schválen, a které obdrží dotaci. Průměrně se úspěšnost projektů pohybuje okolo 50 % z celkového počtu podaných žádostí o dotace (zejména se jedná o projekty týkající se investičních, tedy stavebních projektů). Znamená to tedy, že je často plná polovina žadatelů odmítnuta, tzv. „pod čarou“ a nejenže nedostanou na svůj projekt finanční prostředky, ale veškeré prostředky které vynaložili na přípravu projektu jsou ztraceny.

Abychom si představili, jak těžké je s projektem uspět, je vhodné na úplný závěr uvést celkovou úspěšnost projektů SROP za období 2004 - 2006. Ze studie ke 3. lednu 2008 vyplývá, že do programu SROP bylo předloženo 5 700 projektů. Ve stavu realizace bylo k tomuto datu 688 projektů, ukončeno bylo 358 projektů a kompletně proplaceno 1 617 projektů.⁷⁷

⁷⁷ SROP – projekty a monitoring [online]. 2008, [cit. 24. března 2009]. Dostupné na WWW: <[http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Operacni-programy/SPOLECNY-REGIONALNI-OPERACNI-PROGRAM-\(SROP\)/Projekty-a-monitoring/Informace-o-projektech/Predstavujeme](http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Operacni-programy/SPOLECNY-REGIONALNI-OPERACNI-PROGRAM-(SROP)/Projekty-a-monitoring/Informace-o-projektech/Predstavujeme)>.

Celkem tedy úspěšných projektů bylo 2 663. Znamená to, že více jak 1/2 žadatelů se svým projektem neuspěla a dotaci nezískala.

V rámci grantových schémat SROP na území Středočeského kraje (kam patří právě projekt Hornický vláček – Březové Hory) se na Odboru evropské integrace zrealizovalo celkem 116 projektů a byly přerozděleny finanční prostředky ve výši 317.026.019 Kč. (příloha č. IX).⁷⁸

⁷⁸ *Grantová schémata SROP ve Středočeském kraji.* [online]. 2008, [cit. 27. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://fondyeu.kr-stredocesky.cz/index.asp?thema=289095&category=>>>

Závěr

Fondy Evropské unie jsou spolu s regionální politikou nedílnou součástí našeho života od vstupu České republiky do společenství států Evropské unie. Teoretická část práce měla nastínit problematiku Fondů Evropské unie a jejich financování. Nejdůležitější složka evropských fondů - Strukturální fondy EU - jsou styčným bodem pro druhou část práce, tedy konkrétní projekt Hornický vláček – Březové Hory vybudovaný v Příbrami.

Smyslem práce bylo ukázat na konkrétním případu, jak složitá je tvorba a realizace projektů financovaných Evropskou unií. Obzvláště na analyzovaném projektu je patrné kolik finančních prostředků je nutné vynaložit, aby celý projekt mohl být zrealizován. Bohužel tyto náklady (ať již dodatečné, nebo zahrnuté v přípravných pracích) nemusí být vždy dopředu zřejmé a žadatel je často zjistí až v průběhu realizace.

V úvodu vytyčený cíl, zevrubná analýza projektu, byl podle mého názoru splněn. Práce se dotkla všech částí projektu – prostor byl věnován obecné tvorbě projektové žádosti a následně konkrétní podobě žádosti analyzovaného projektu. Práce také upozornila na možné negativní stránky tvorby projektů.

Zpracováváním informací a studiem literatury při tvorbě bakalářské práce jsem pronikla do problematiky sestavení projektů. Je pravdou, že již samotné vytvoření projektové žádosti je velice náročné jak časově, tak technicky. Je vždy lepší tuto práci konzultovat s odborníkem, popřípadě si najmout firmu, která se na tvorbu projektových žádostí specializuje, neboť je složité se v množství podmínek pro tvorbu projektu zorientovat. Hrozí poté, že subjekt, ucházející se o dotaci, nesplní bodová kritéria udělovaná za jednotlivé náležitosti projektové žádosti a dotaci nedostane. Ztrácí tak nejen čas věnovaný přípravě projektu, ale také prostředky na tvorbu projektu vynaložené. Tuto skutečnost vystihuje počet neúspěšných projektů SROP - vyhodnocených za období 2004 - 2006, který činí více jak 50 % z celkového množství podaných žádostí.

Při shromažďování informací ke tvůrčí části své práce – hornickému vláčku, jsem mnohokrát navštívila Hornické muzeum Příbram a Městský úřad Příbram

(odbor investic, odbor dotací, archiv, a další). Velmi mile mne překvapila ochota pracovníků při získávání informací a jejich snaha zodpovědět všechny mé otázky týkající se projektu.

Projekt Hornický vláček – Březové Hory je velice úspěšný. Jeho realizací získalo město Příbram i Hornické muzeum Příbram hodnotný artikl, díky němuž se zvýšila návštěvnost oblasti. Je tedy vhodné shrnout základní informace a skutečnosti a zmínit stručnou rekapitulaci nákladů projektu. Žadatelem o dotaci bylo Město Příbram, které mělo na starost i celou administrativu projektu. Výše požadované dotace z Evropského fondu regionálního rozvoje činila 4.779.295 Kč (ovšem do této částky je zahrnuta 25% spoluúčasť žadatele – tedy 1.194.824 Kč). Náklady na vybudování kompletního hornického vláčku (včetně nutných přípravných prací a stavebních úprav) však byly znatelně vyšší. Po sečtení těchto neuznatelných nákladů - 3.401.000 Kč s částkou přidělené dotace, získáme hodnotu 8.180.295 Kč. Z této analýzy je patrné, jakou finanční zátěž může projekt pro žadatele představovat.

Ačkoliv projekt HVBH svou délkou 230 metrů není příliš rozsáhlý, jedná se o unikátní technické dílo, které v České republice zatím nemá konkurenci. Při samotné jízdě vláčkem se návštěvníkům otevírá krásný výhled na panorama brdského pohoří. Podle reakcí návštěvníků muzea je jízda vláčkem velmi atraktivní a zajímavou součástí expozice. Výjimečná je také skutečnost, že trať vláčku vede veřejnou komunikací. Trať je opatřena dopravními značkami a musí se zde proto dbát zvýšené opatrnosti, ale po dobu provozu vláčku nenastal žádný vážný problém v dopravě.

Velkou oblibu si vláček našel zejména u rodin s dětmi. Dětem vláček nenásilnou a zábavnou formou přibližuje hornictví a podporuje tak jejich zájem o toto odvětví. Vláček je atraktivní pro ty, kteří hledají neobvyklý zážitek a mají chuť vyzkoušet něco nového, nechtějí pouze sledovat obvyklé exponáty.

Je také potřeba říci, že 2,5 roku provozu Hornického vláčku – Březové Hory, zatím představuje pouze krátký časový odstup. Důkladnou analýzu a hodnocení by bylo vhodné vytvořit až po pěti, respektive deseti letech provozu vláčku tak, aby mohla být lépe vyhodnocena úspěšnost projektu. Věřím, že právě má práce může v budoucnu sloužit jako podkladový materiál k dalšímu zpracování tohoto tématu.

Seznam použité literatury

Literární zdroje

1. CIHELKOVÁ, E., et. al. *Evropská integrace – Evropská unie*. 1. vyd. Praha : Oeconomica, 2004. 377 s. ISBN 80-245-0854-0.
2. KAŇA, R. *Evropská unie A*. 1. vyd. Ostrava : VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2007. 161 s. ISBN 978-80-248-1412-4.
3. KEŘKOVSKÝ, M., KEŘKOVSKÁ, A. *Evropská unie: historie, instituce, ekonomika a politiky*. 1. vyd. Praha : Computer Press, 1999. 142 s. ISBN 80-7226-196-7.
4. KOLEKTIV AUTORŮ. *Obce, města a regiony v EU*. 1. vyd. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003. 36 s. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj.
5. KOLEKTIV AUTORŮ. *Podmínky k Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu a strukturálních fondů EU na financování projektu*. 2005. Dokument MÚ Příbram. 9 s.
6. KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. 1. vyd. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2004. 145 s. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.
7. KOLEKTIV AUTORŮ. *Průvodce fondy Evropské unie*. 1. vyd. Praha : Odbor vnějších vztahů MMR, 2005. 237 s. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.
8. KOLEKTIV AUTORŮ. *Rozhodnutí o účasti strukturálních fondů EU na financování projektu*. 2005. Dokument MÚ Příbram. 2 s.
9. KOLEKTIV AUTORŮ. *SROP: Popis projektu*. 2004. Dokument MÚ Příbram. 24 s.
10. KUČEROVÁ, I. *Evropská unie: Hospodářské politiky*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 346 s. ISBN 80-246-1212-7.
11. KUPSA, M., et al. *Jak na dotace Evropské unie aneb Společný regionální operační program – šance pro Střední Čechy*. 1. vyd. Praha : Odbor evropské integrace, 2005. 64 s.
12. MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. 1. vyd.. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister & Principal, 2007. 210 s. ISBN 978-80-87029-13-8.

13. SODOMKA, V. *Průvodce projekty Evropského sociálního fondu*. 1. vyd. Praha : Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2003. 84 s. ISBN 80-903237-2-3.
14. TREŠL, O., et al. „Hornický vláček“ Příbram – Březové Hory. *Dráhy*, 2006, č. 10, s. 12-14.
15. VÁCLAVÍKOVÁ, A. *Evropská unie*. 1. vyd. Opava : OPTYS, 2008. 89 s. ISBN 978-80-85819-70-0.
16. WEIDENFELD, W., WESSELS, W. *Evropská unie od A do Z*. Přel. A. Mikeščík, M. Bednaříková. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1996. 398 s. ISBN 80-7184-413-6.
17. WOKOUN, R. *Příprava České republiky na využívání strukturálních fondů*. 2. vyd. Praha : Dian, 1998. 81 s. Publikace Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Elektronické zdroje

1. *Eurostat: Jak bohaté a chudé jsou regiony EU* [online]. 2009, [cit. 6. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/38/10887/clanek/eurostat-jak-bohate-a-chude-jsou-regiony-eu/>>.
2. *Evropský rybářský fond – EFF* [online]. 2008, [cit. 23. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/8633/sekce/evropsky-rybarsky-fond---eff/>>.
3. FANTYŠ, M., *Aktuální stav příprav EAFRD* [online]. 2008, [cit. 23. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.agroenvi.cz/default.asp?ids= 0&ch=246&typ= 1&val=55572>>.
4. *Fond solidarity* [online]. 2009, [cit. 26. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/8636/sekce/fond-solidarity---eusf/>>.
5. *Grantová schémata SROP ve Středočeském kraji* [online]. 2008, [cit. 27. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://fondyeu.krstredocesky.cz/index.asp?thema= 289095&category=>>>.
6. *Hornické muzeum Příbram* [online]. 2009, [cit. 12. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.muzeum-pribram.cz/akce/05vlacek/05vlacek.html>>.
7. *Hornický vláček – Březové Hory* [online]. 2007, [cit. 8. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/aktuality/novinari-se-vydali-po-stopach-eu-ve-strednich-cechach.htm>>.
8. KOLEKTIV AUTORŮ. *Abeceda fondů Evropské unie 2007 – 2013* [online]. 1. vyd. Praha : Odbor evropských fondů, 2007. [cit. 9. března 2009]. Dostupné na WWW: <http://www.euroskop.cz/gallery/8/2589-9154cd8399eab9d640d_182d674da42b7.pdf>.
9. KOLEKTIV AUTORŮ. *Příručka pro hodnotitele individuálních a grantových projektů* [online]. 2008. [cit. 21. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://fondyeu.krstredocesky.cz/article.asp?thema=725746&item=78519>> s. 3-5.
10. *Regionální politika* [online]. 2009, [cit. 26. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.euroskop.cz/675/sekce/hospodarska-a-socialni-soudrznost/>>.
11. *Rozdělení NUTS* [online]. 2008, [cit. 24. února 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/glosar/n>>.
12. *Souhrnná zpráva z 2. kola příjmu žádostí do SROP* [online]. 2005, [cit. 8. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=7f90066a-94a6-102b-acac-00e0814daf34>>.

13. *SROP – projekty a monitoring* [online]. 2008, [cit. 24. března 2009]. Dostupné na WWW: <[http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Operacni-programy/SPOLECNÝ-REGIONÁLNÍ-OPERACNÍ-PROGRAM-\(SROP\)/Projekty-a-monitoring/Informace-o-projektech/Predstavujeme](http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Operacni-programy/SPOLECNÝ-REGIONÁLNÍ-OPERACNÍ-PROGRAM-(SROP)/Projekty-a-monitoring/Informace-o-projektech/Predstavujeme)>.
14. ZAHRADNÍK, P. *Nové iniciativy Kohezní politiky: Jaspers, Jeremie, Jessica* [online]. 1. vyd. 2006. [cit. 2. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.csas.cz/banka/content/inet/internet/cs/JaspJeremJessic.pdf>>.

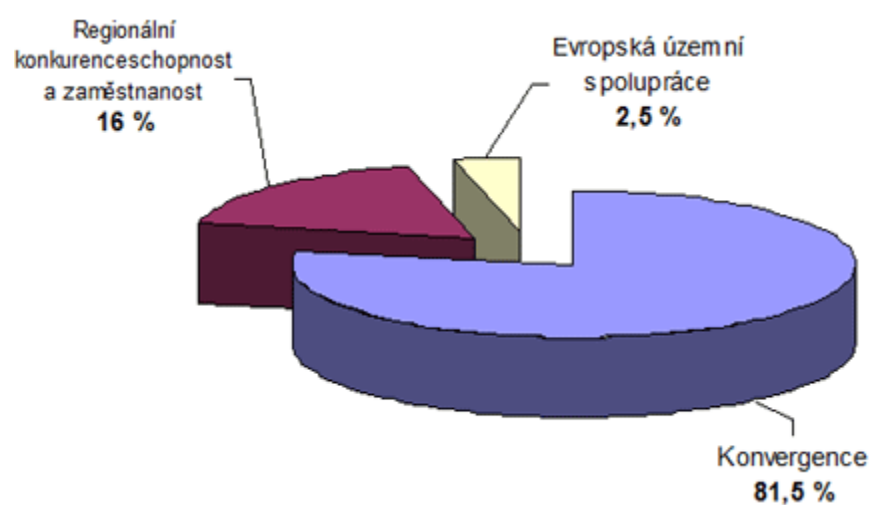
Seznam zkratek

CF	Kohezní fond
CRR	Centrum regionálního rozvoje
ČR	Česká republika
EAFRD	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
EAGGF	Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond
EFF	Evropský rybářský fond
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	Evropská investiční banka
EIF	Evropský investiční fond
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ES	Evropské společenství
ESF	Evropský sociální fond
ESUO	Evropské společenství uhlí a oceli
EU	Evropská unie
EUROSTAT	Evropský statistický úřad
EUSF	Fond solidarity
FIFG	Finanční nástroj pro podporu rybolovu
HDP	Hrubý domácí produkt
HMP	Hornické muzeum Příbram
HVBH	Hornický vláček – Březové Hory
IFI	Mezinárodní finanční instituce (EIB, Světová banka, atd.)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MÚ	Městský úřad
NRP	Národní rozvojový plán
NSRR	Národní strategický referenční rámec
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OP	Operační program
ROP	Regionální operační program
RPS	Rámec podpory Společenství
SOZS	Strategické obecné zásady společenství
SROP	Společný regionální operační program
URR	Úřad regionálního rozvoje

Seznam příloh

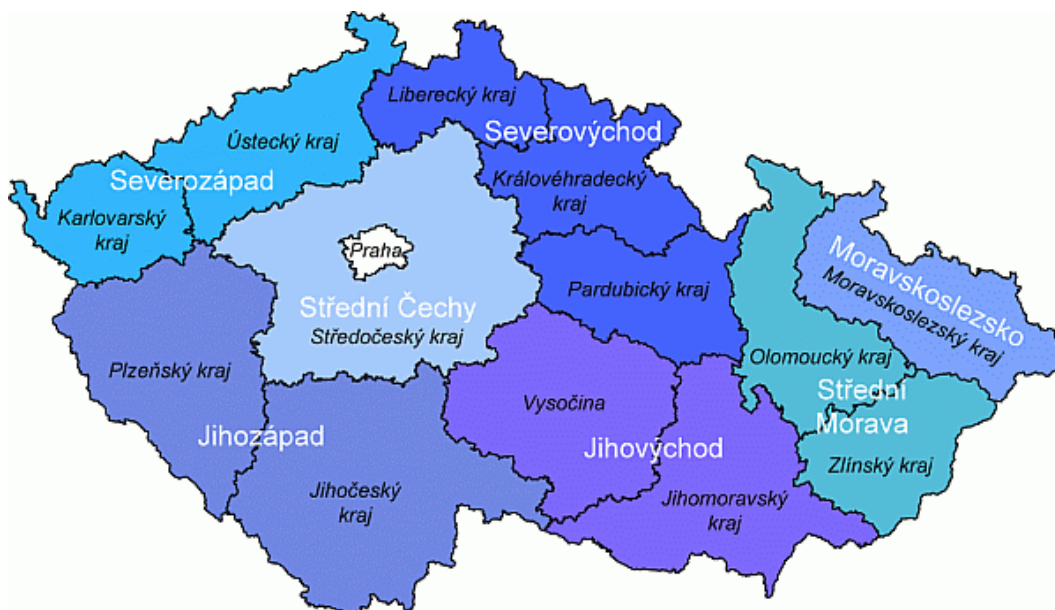
PŘÍLOHA Č. I	Procentuelní rozdělení prostředků mezi tři Cíle regionální politiky pro období 2007 – 2013
PŘÍLOHA Č. II	Rozdělení územních jednotek NUTS II a NUTS III v ČR
PŘÍLOHA Č. III	Mapa trasy Hornického vláčku – Březové Hory
PŘÍLOHA Č. IV	Hornický vláček – Březové Hory – Harmonogram prací
PŘÍLOHA Č. V	Novinové články
PŘÍLOHA Č. VI	Provozní řád
PŘÍLOHA Č. VII	Dopravní řád
PŘÍLOHA Č. VIII	Vývoj návštěvnosti Hornického muzea Příbram v jednotlivých prohlídkových areálech a pobočkách v letech 2003 - 2008
PŘÍLOHA Č. IX	Grantová schémata SROP
PŘÍLOHA Č. X	Fotodokumentace projektu Hornický vláček – Březové Hory

Procentuelní rozdělení prostředků mezi tři Cíle regionální politiky pro období 2007 – 2013



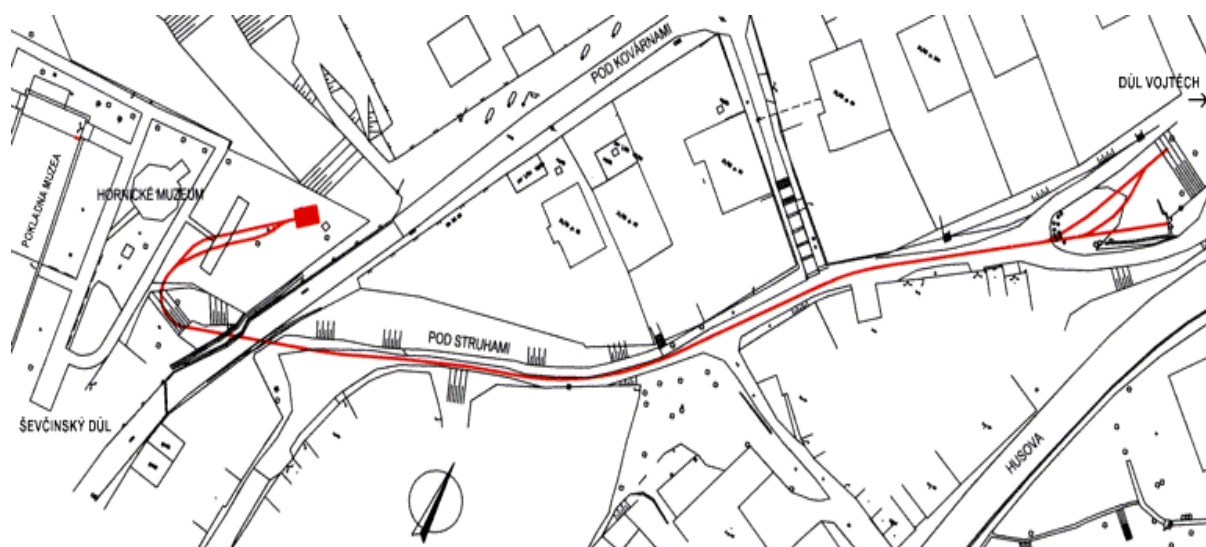
Zdroj: Regionální politika [online]. 2009, [cit. 26. února 2009]. Dostupné na WWW: <http://www.euroskop.cz/675/sekce/hospodarska-a-socialni-soudrznost/>

Rozdělení územních jednotek NUTS II a NUTS III v ČR



Zdroj: Rozdělení NUTS [online]. 2007, [cit. 24. února 2009] Dostupné na WWW:
<<http://www.strukturalni-fondy.cz/regionalni-politika>>

Mapa trasy Hornického vláčku – Březové Hory



Zdroj: *Hornické muzeum Příbram* [online]. 2009, [cit. 4. dubna 2009] Dostupné na WWW:
<<http://www.muzeum-pribram.cz/akce/05vlacek/05vlacek.html>>

Hornický vláček – Březové Hory – Harmonogram prací

Stavební objekt/	2005						2006					
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
Trať hornického vláčku												
Přemostění ulice												
Kanalizační řad												
Přeložka sděl. vedení												

Zdroj: Městský úřad Příbram, odbor dotací

Novinové články

Hornická železnice nemůže vést podél silnice první třídy

■ FRANTIŠEK ŽÁN

Příbram – Státní orgány nepovolily, aby železnice pro hornické vláčky vedla Husovou ulicí, kterou prochází silnice první třídy. Studie stavby železnice, po které měli turisté ve vagoncích jezdit po Březových Horách, počítala se dvěma etapami.

V první měla být postavena trať vedoucí od šachty Anna, kolem vstupu do Mariánské štoly až ke zdravotnímu středisku.

Ve druhé etapě měla být vybudována trasa podél struh od bývalé budovy Rudných dolů na nádvoří muzea.

Návrat vláčků, které po Březových Horách už v historii jezdily, je společnou iniciativou okresního muzea a příbramské radnice.

"V původně plánované trase bude moci být železnice realizována poté, až budeme mít takové úseky obchvatu města, aby se silnice I/18 vyřadila z kategorie první třídy," řekl

starosta Příbrami Ivan Fuksa a doplnil: "Druhá etapa je možná výhodnější a v jejím vybudování nebudou bránit úřady. Vláček vyjede z muzea a pojedě k dolu Vojtěch. K dolu Anna budou muset turisté dojít pěšky."

Jeden milion korun, který Městský úřad Příbram na plánovanou hornickou železnici vyčlenil, je už převeden na zvláštním účtu muzea a se stavbou by se mělo začít v příštím roce.

Zdroj: Příbramský deník č. 288, 11. 12. 2002, s. 17

Hornický vláček pojedě z muzea k dolu Vojtěch

Příbram (ČTK) - Hornický vláček zatím nebude vozit turisty Husovou ulicí v Příbrami. „Vede po ní totiž průtah městem, státní orgány proto radnici nedaly ke stavbě souhlasné stanovisko,“ řekl starosta Ivan Fuksa. Město se ale dohodlo s okresním hornickým muzeem a v příštím roce zahájí stavbu trati podél kanalizační strouhy. Studie stavby hornického vláčku, který měl turisty vozit po příbramských Březových Horách, počítala se dvěma etapami. V první měla být postavena trať vedoucí od šachty Anna, kolem vstupu do Mariánské štoly až k poliklinice. Ve druhé etapě měla být vybudována trasa podél strouhy od bývalé budovy Rudných dolů na nádvoří muzea. „Druhou etapu jsme vyhodnotili jako přijatelnější. Vláček vyjede přímo z muzea a pojedě k dolu Vojtěch,“ řekl příbramský starosta Fuksa. Se stavbou, která by měla stát do dvou milionů korun, chtějí začít už v příštím roce.

Zdroj: MF DNES, r. VIII, č. 286, 9. 12. 2002, s. D/6

Vláček sveze první turisty na podzim

Letos se zřejmě podaří vybudovat jen část hornické železnice pro turisty na Březových Horách. Jejím dokončení zatím brání nevyřešená kanalizace.

- DANA ŘONDÍKOVÁ
- FRANTIŠEK ŽÁN

Příbram - Hornickou železnici na Březových Horách, kde budou jezdit vláčky s turisty, se v letošním roce zřejmě nepodaří dokončit. Ze struh, kudy má železnice vést, totiž na několika místech vytékají splašky a není tu vyřešená kanalizace. "Koleje sem není možné položit, dokud nebude hotová kanalizace," řekl

ředitel Hornického muzea Příbram Josef Velfl.

Stavba železnice by měla stát do dvou milionů korun. Příbramská radnice, která se na projektu podílí, už v loňském roce složila milion korun na zvláštní účet. Na vybudování kanalizace ale město peníze v letošním rozpočtu nemá.

Přesto jsou obě strany nakloněny tomu, aby se alespoň část železnice, která není vázána na kanalizaci, v tomto roce začala stavět.

"Ve státním podniku Diama jsou připraveny koleje a souprava," připomněl ředitel Velfl. Podle něj by se letos mohla udělat točna a mininádraží v

areálu Ševčinského dolu, obnovit most přes komunikaci směřující kolem muzea do Podlesí a položila by se železnice až na úroveň struh, kde se zasleplí. "Na podzim by se už mohli svézt první návštěvníci úsekem z nádvoří Ševčinského dolu ke struhám. Hornická železnice bude sice zatím měřit jen pár desítek metrů, ale i to, myslím, turisté přivítají," uvedl Josef Velfl. Dodal, že pokud budou v příštím roce peníze, prodlouží se koleje na struhy.

Připomeňme, že původně měla vést trasa částečně podél silnice I/18 v Husově ulici. Státní orgány to ale v závěru minulého roku zakázaly.

Zdroj: Příbramský deník, č. 67, 20. 3. 2003, s. 15

Lidé sepsali petici proti stavbě hornického vláčku

Obyvatelé Březových hor v Příbrami se bojí hluku či úrazů

Příbram - Zpočátku vypadal nápad vybudovat v Březových horách v Příbrami repliku historického vláčku jako výborná možnost přilákat na Příbramsko ještě více turistů.

Projekt však hned v zárodku narazil na nečekaný problém. V petici se proti záměru postavilo celkem 14 majitelů pozemků ze sousedství uvažované trati. "Nejsme ani tak proti vláčku samotnému, jako bychom byli rádi, kdyby si příbramská radnice více všimla problému nás, obyvatel Březových hor," říká jedna ze signatářek protestu Martina Pazderníková.

Podle ní již delší dobu upozorňuje například na skutečnost, že ze struh v blízkosti jejího domu prosakuje do zdi vlhkost.

"Ze zanesených struh se šíří zápach. Dozvěděli jsme se, že při stavbě vláčku by se měly strouhy čistit, ale ne od začátku. Chceme, aby se to udělalo pořádně, po celé délce, už od silnice," vysvětluje.

Další důvody, proč jsou někteří obyvatelé Březových hor proti stavbě vláčku, je nebezpečí úrazu, hluk, prašnost a velký pohyb návštěvníků, kteří prý, jak se v textu uvádí, budou po cestě vláčkem na domorodce zírat jak na zvířata v zoo.

S argumenty proti uvažované turistické atrakci nesoouhlasí ředitel Hornického muzea Příbram Josef Velfl. "Vláček bude jezdit rychlostí 5 kilometrů za hodinu, což je rychlost kráječjícího chodce," říká.

Jak tvrdí ředitel muzea, dráha bude uložena v zemi tak, aby nehrozila pěší ani cyklisty. "Projekt dělá renomovaná firma, která v Praze řeší hromadnou dopravu. Úzce při přípravě spolupracujeme i s Policií ČR. Požadavek bezpečnosti bude splněn třeba i tak, že před vláčkem bude vyslán chodce, který bude upozorňovat na blížící se nebezpečí, jako bylo v pionýrských dobách běžícím mužem s prapor-

kem upozorňováno na auto," poznamenává Velfl.

Ředitel rovněž nesoouhlasí s argumentem, že obyvatelé budou sledováni turisty. "Trasa vláčku povede po veřejné komunikaci. Rozhodně nebude účelem jízdy, aby návštěvníci okukovali obyvatele jako zvířata v zoo," podotýká Velfl, který se domnívá, že více než 50 tisíc návštěvníků, kteří do muzea ročně zavítají, daleko více zajímá panorama Brd s Třemošnou než to, co se kde děje na zahradě za plotem.

Problémy spojené s projektem hornického vláčku se pokusí představitelé města a hornického muzea vyjasnit s obyvateli na společném setkání, které se uskuteční začátkem listopadu.

Podle ředitele Velfla je v zájmu muzea udělat vše pro to, aby se zlepšil stav kulturních památek a celých Březových Hor a současně aby se zde obyvatelům dobře žilo.

FRANTIŠEK J. KUBÍK

Zdroj: MF DNES, r. 14, č. 255, 31. 10. 2003, s. C/2

Turisty bude vozit vláček

Na Březových Horách v Příbrami už vzniká zázemí pro malou železnici, po které budou jezdit vláčky s návštěvníky muzea. Koleje se začnou stavět příští rok na jaře. Spory s odpůrci turistické atrakce se prý podařilo vyjasnit.

■ FRANTIŠEK ŽÁN

Příbram - Hornické muzeum v Příbrami začalo budovat zázemí pro elektrický vláček, který má v budoucnu vozit návštěvníky mezi jeho

expozicemi na Březových Horách. V areálu Ševčinského dolu už vzniká malé depo. Koleje se začnou stavět příští rok na jaře. Informoval o tom ředitel muzea Josef Velfl.

"Žednické práce díky příznivým teplotám zatím nemusely ustát. Stavět se bude tak dlouho, dokud to počasí dovolí," uvedl Velfl. Zázemí pro novou turistickou atrakci by tak mohlo vzniknout ještě v letošním roce.

Stavbě bránil dlouhou dobu

odpor některých obyvatel Březových Hor, kteří se obávali, že vláček omezí provoz v některých ulicích a ohrozí bezpečnost chodců. Několik občanů dokonce vytvořilo petici. "Spory se už podařilo vyjasnit," řekl Josef Velfl.

Malá železnice podle něj povede v první etapě ulicí Pod Struhami a skončí u portálu Ševčinské štoly. V další etapě by měl vláček vjet do podzemí a jím se dostat až k dolu Vojtěch. Celkem by jeho trasa mě-

la měřit téměř kilometr. Vybudování prvního půl kilometru trati je ale podmíněno rekonstrukcí inženýrských sítí v ulici Pod Struhami. Až potom se budou moci položit koleje.

Stavbu financuje Hornické muzeum Příbram s městem. První etapa vyjde na více než milion korun. Muzeum koupilo koleje a vlakovou soupravu. Radnice poskytla na stavební práce a účelovou dotaci milion korun.

Zdroj: Příbramský deník, č. 286, 9. 12. 2004, s. 13

Důlní vláček pojede koncem léta

V Příbrami na Březových Horách pokračuje výstavba kolejí druhé trati hornického vláčku

Příbram (fot.) - Turisté na nádvoří Ševčinského dolu v Hornickém muzeu Příbram na Březových Horách mohou v těchto dnech sledovat, jak pokračuje výstavba první části kolejí druhé trati hornického vláčku.

První lokomotiva s vozy by na trať měla vyjet již na konci letošního léta.

Stavbu zdrželo vylepšení projektu

"Původně jsme počítali s tím, že přibližně padesátimetrová dráha v areálu Ševčinského dolu by mohla být hotová již začátkem července na Prokopskou pouť. Jenže pak jsme se rozhodli poněkud zlepšit projekt a stavba se prodloužila," říká ředitel Hornického muzea Příbram Josef Velfl.

Vylepšení spočívá ve výstavbě kamenného vyzdívaného a spárovaného tělesa budoucího kolejíště. Podle původního projektu měla být dráha jen nasucho vyskládaná. Konečná stavba s takzvaným režným zdívkem mnohem lépe zapadá do prostředí okolní industriální architektury. Sice se prodraží přibližně o pětinu, ale bude trvanlivější.

Pokud stavba bude pokračovat podle plánu, měl by vláček začít jezdit již při příležitosti letošních Dnů evropského kulturního dědictví ve dnech devátého a desátého září. "Máme již připravenou lokomotivu na elektropohon z akumulátoru. Na přepravu osob budeme používat vozy, kterými se již mohou turisté svážet v Prokopské štole," uvedl ředitel příbramského hornického muzea.

Většinu důlních lokomotiv, vozů a další techniky mohou návštěvníci spatřit na výstavě v areálu bývalého Ševčinského dolu.

"Máme zde akumulátorové i diesellové lokomotivy, které byly používány v březohorsko-příbramském revíru v rudných i uranových dolech. Zajímavá je například trolejová lokomotiva typu Golem vyráběná v Sovětském svazu," pozval Josef Velfl turisty k prohlídce hornické techniky ve venkovní expozici příbramského muzea.

Po dokončení první části hornického vláčku by v dalších letech výstavba trati měla pokračovat směrem k dolu Vojtěch. V plánu je obnova přemostění ulice podél Ševčinského dolu a obnova drážního tělesa.

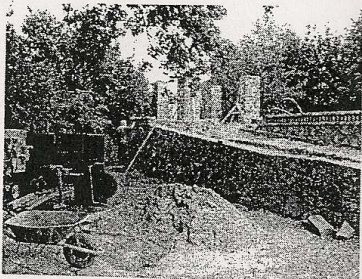


BUDOUCÍ KOLEJÍŠTĚ. Dělníci budují na nádvoří Ševčinského dolu v areálu Hornického muzea Příbram první úsek dráhy hornického vláčku. FOTO: FRANTIŠEK J. KUBÍK

Zdroj: MF DNES, r. XVI, č. 170, 22. 4. 2005, s. 14

Hornický vláček pro Příbram

Několik let se v souvislosti s Hornickým muzeem v Příbrami hovoří o výstavbě vláčku, který by návštěvníky dopravoval z nádvoří Ševčinského dolu do areálu dolu Vojtěch. O tom, jak stavba pokračuje a jak bude vypadat, jsme si povídali s ředitelem muzea PaedDr. Josefem Velflem.

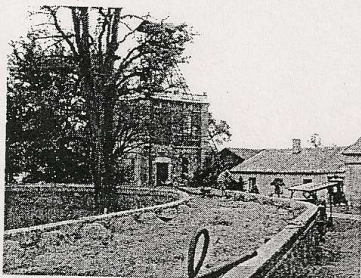


Jak to vypadá se stavbou vláčku, překonal jste již všechny s tímto spojené problémy?

"Stavba vláčku je ve stádiu, kdy je vybudované depo, drážní těleso, ze státního podniku Diamo sem byla převezena lokomotiva a dva vagóny a do areálu muzea jsme také přemístili nabíječku a udělali přípojku el. proudu. Dá se říci, že úsek na nádvoří Ševčinského dolu je hotov a zbývá dodělat pouze povrchové nátěry na zábradlí a položit dlažbu na přístupovou cestu, což nám nyní překazila zima.

S vláčkem je to tak, že musíme následně provést kolaudační stavby, zajistit zaškolení obsluhy vláčku a požádat obvodní báňský úřad o souhlas s provozem této důlní vlakové soupravy.

Nyní se stavba pozastaví, dodělají se pouze nutné drobnosti a pokračovat se bude v příštím roce."



Jak se tedy bude na stavbě z jara pokračovat?

"Proběhlo výběrové řízení, které vyhrála ústecká firma zabývající se drážními tělesy, a stavba bude zahájena v březnu nebo v dubnu. Nejprve se začne pracovat na inženýrských sítích.

Druhá etapa, která je již zcela v režii města Příbram, povede ulicí Pod Struhami, kde bude nejprve položena kanalizace a další vedení. Poté co se udělají tyto sítě, zde bude postaveno drážní těleso, směřující až k portálu Ševčinské štoly, což by mělo být hotovo zhruba v červnu."

Znamená to tedy, že se zde začne v červnu vláčkem jezdit?

"To záleží na tom, jak bude stavba probíhat a následně, jak se dohodneme s vedením města. Je možné zahájit provoz první etapy, a nebo počkat na dokončení etapy druhé a spustit obě najednou. Každopádně v září v Příbra-

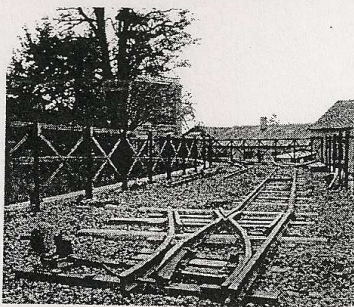
mi proběhne mezinárodní setkání hornických měst, při kterém by bylo pěkné, kdyby muzeum spolu s městem Příbram předvedlo vláček v celé jeho kráse."

Kudy tedy povede kompletní trasa vláčku?

"Z nádvoří Ševčinského dolu, kde se nachází depo, pojedje vláček přes most v ulici Pod Kovárnami, který je třeba vybudovat, a poté ulicí Pod Struhami až k portálu Ševčinské štoly. Tam bude končit druhá etapa, která bude realizována během příštího roku."

Znamená to, že bude i třetí etapa?

"V plánu máme i třetí etapu a k její realizaci byly učiněny první kroky. Osobně jsem se sešel s ředitelem SUL, s. p., Diamo Ing. Plojeharem, se kterým jsme projednávali odprodej části pozemku areálu vojtěšské úpravy. Zde bude s. p. Diamo řešit rozsáhlou rekultivaci. Napadlo nás, že by vláček mohl dále v pozemí projet k dolu Vojtěch, kde je portál, kterým by

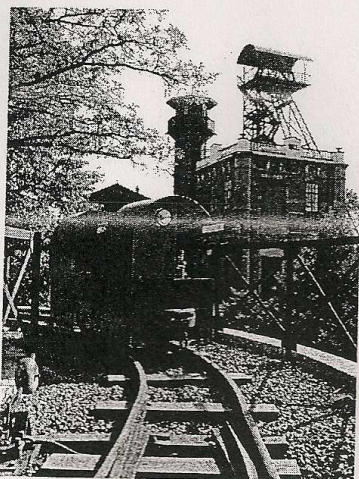


vyjel na povrch a návštěvníci by pak od této štoly mohli projít část úseku okolo bývalé úpravy ke strojovně dolu Vojtěch, kde na ně čeká již další z muzejních expozic.

V současné době proběhlo geodetické zaměření, a až nastane ta pravá doba, podáme žádost o odprodej pozemku, abychom mohli začít budovat tuto třetí etapu vláčku."

Jestli tomu dobře rozumím, v příštích letech budou moci turisté mezi jednotlivými expozicemi přejíždět vláčkem...

"Vlastně ano, vznikla by zde zajímavá atrakce umožňující, aby turisté v areálu Ševčinského dolu nasadili do vláčku, který by je převezl až k dolu Vojtěch, a to v jedné části i podzemím."



V minulosti se proti této stavbě ozývaly i protesty, to je vyřešeno?

"Oprávněné podněty a připomínky se snažil investor, tedy město Příbram doplnit do projektu, a právě díky stavbě hornického vláčku si tato donedávna zapomenutá část města pomůže k doposud chybějící kanalizaci, takže zde nejde jen o turistickou atrakci.

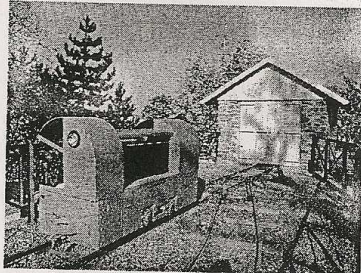
Zodpovědně mohu říci, že se touto stavbou navíc vracíme k historickému stavu, kdy v roce 1884 na obdobné trati vozili příbramští horníci rudu na vojtěšskou úpravnu."

V původních plánech měla část železnice vést také podél hlavní silnice, proč jste od této trasy upustili?

"Problém spočíval v dodržení kritérií pro provoz státní silnice I/18, a proto jsme se rozhodli plány pozměnit, ale myslím si, že toto nové řešení je vyhovující a pro návštěvníky bude zajímavé."

Pokud se budeme bavit o dopravě mezi expozicemi, je nějaký plán s propojením expozic zde na Březových Horách a Drkolnovem?

"Při rozhovoru se starostou města Ing. Fuksou padla také myšlenka propojení těchto míst, a to například kolovým vláčkem, který by návštěvníky na Drkolnov vozil. Ovšem zde opět narážíme na fakt, že bychom museli křížovat státní silnici I/18, a tuto variantu prozatím řešit nebudeme. Musím konstatovat, že okolí drkolnovské šachty dostalo zcela novou tvář. Vznikla zde nová příjezdová komunikace, z části vydlážděná, zkrátka už to není temný kout města, což si určitě tento světový unikát, Vodní kolo Drkolnov, zaslouží."



Letos poprvé byl otevřen Památník Vojna, kolik návštěvníků si sem našlo cestu?

"Na Vojnu, i přesto, že jsme o část hlavní sezóny přišli pozdním otevřením 18. května 2005, zavítalo v letním období zhruba 800 až 1 000 návštěvníků měsíčně. Věříme, že v příštím roce bude návštěvnost narůstat, stejně jako v ostatních našich expozicích. V březnu bude na Vojně umístěna Galerie Orbis Pictus Europa (Nekonečné plátno), která bude jistě také zajímavým zpestřením prohlídky."

Jak jste na tom letos s celkovou návštěvností?

"Statistická čísla samozřejmě ještě nejsou konečná, ale jsem potěšen, že již v říjnu jsme překonali návštěvnost loňského roku, tedy v říjnu jsme měli více než 65 000 platících návštěvníků.

Ve Středočeském kraji patříme mezi devět nejnavštěvovanějších míst. Před námi jsou pouze některé hrady a zámky, jako například Karlštejn, Křivoklát, Konopiště či památky v Kutné Hoře. Z muzeí máme nejvyšší návštěvnost společně se skanzenem v Přerově nad Labem."

Děkují za rozhovor.

Eva Švehlová, foto: muzeum

Propad struh pozdrží stavbu vláčku

Příbram - Při budování kanalizace pod budoucí trasu hornického vláčku na Březových Horách v Příbrami došlo k propadu struh. Podle příbramského místostarosty Ivana Šedivého zřejmě dojde ke zdržení stavby vláčku. "Dotace na jeho stavbu je vázána na termín dokončení. Proto o prodloužení termínu jednáme. V tuto chvíli ale nedokážu říci, jak velké bude zdržení," uvedl Ivan Šedivý. Struhy původně zásobovaly vodou důlní díla na Březových Horách. Podle příbramského starosty Ivana Fuksy do nich někteří Březohoráci načerno vyvedli kanalizaci. (ml)



Místo, kde se na Březových Horách propadly struhy. Nad nimi by měla vést trať hornického vláčku. Foto Anežka Hučková

Zdroj: Příbramský deník, č. 98, 26. 4. 2006, s. 3

Dělník umíral pod tunou mokré zeminy

Příbram - Drama s tragickým koncem se událo včera po poledni v Příbrami v ulici Pod Stolami. Uvolněná zemina tam zavalila dvačtyřicetiletého muže. Muž pracoval ve výkopu kanalizace, když se uvolnila jeho hrana a nešťastník se propadl do více než třímetrové hloubky. Mokrý zem ho pak zasypala.

„Když posádka rychlé lékařské služby dorazila k místu neštěstí, muž měl zavalené celé tělo kromě hlavy. Posádka zdravotníků se ho snažila udržet při vědomí během vyprošťování. Zahájili jsme neodkladnou resuscitaci,“ uvedla Tereza Janečková z centrály středočeské zá-



Zavaleného muže se přes velkou snahu všech složek záchranného systému nepodařilo zachránit. Foto Martin Lukeš

chranné služby. Na místo byl přivolán vrtulník. Pacienta už ale do nemocnice neodvezl. „Ještě než jsme ho stačili předat letecké záchranné službě, muž podlehl mnohačetným poraněním,“ dodala Janečková. Podle zasahujícího lékaře zavalila dělníka mokrá zem přibližně o váze jedné tuny. Ta mu způsobila drtivá poranění a vnitřní zranění.

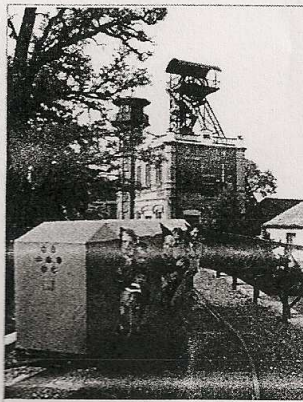
Policie nyní zjišťuje, kdo je za tragédii odpovědný. „Prošetřujeme, zda nedošlo k porušení bezpečnostních předpisů při zajištění výkopu, kde dělník pracoval,“ konstatovala policistka Milena Doubková. (kh)

Zdroj: Příbramský deník, č. 99, 27. 4. 2006, s. 1

Nová trasa hornického vláčku v Příbrami

Hornické muzeum Příbram zprovoznilo v sobotu 16. září 2006 u příležitosti 10. mezinárodního Setkání hornických měst v Příbrami ojedinělou technickou zajímavost a atrakci pro děti i dospělé – novou trasu hornického vláčku v areálu Ševčinského dolu na Březových Horách. Dokončení 1. etapy projektu umožnilo dopravu návštěvníků po trase délky 230 metrů, od Ševčinského dolu přes obnovenou historickou mostovku a dále ulicí Pod Strahami s prozatímním ukončením před portálem Ševčinské stoly. V další etapě bude trasa vláčku pokračovat podzemím až k dolu Vojtěch v celkové délce zhruba 500 m.

Žádné jiné hornické muzeum nepřepravuje návštěvníky z jednoho dolu do druhého, navíc jízda vláčkem, kromě neobvyklého zážitku ze samotného způsobu přepravy, kdy se cestující přenesou do období před více než sto lety, umožňuje také netradiční výhledy na panorama Brd. Svým způsobem se jedná o rekonstrukci historické dráhy, která zde existovala v roce 1884 a sloužila k přepravě stříbrné a olověné rudy z areálu Ševčinského dolu na vojtěšskou úpravnu. Po více než sedmdesáti letech jde o první nově vybudovanou úzkokolejku, která přepravuje osoby po veřejné komunikaci.



Myšlenka na obnovu dráhy vzešla ze strany vedení města Příbram, které zároveň stavbu významně podpořilo. Hlavním projektantem stavby byla společnost DIPRO, s.r.o., zhotovitelé – DIAMO, s.p., Správa uranových ložisek o.z. Příbram, Viamont DSP, a.s. Ústí nad Labem a Formica servis Příbram. Stavba proběhla v květnu 2005 až srpnu 2006, o finanční náklady se podělilo Hornické muzeum Příbram – příspěvková organizace Středočeského kraje, Město Příbram a Evropská unie prostřednictvím projektu SROP - strukturálního fondu ERDF pro region NUTS II střední Čechy.

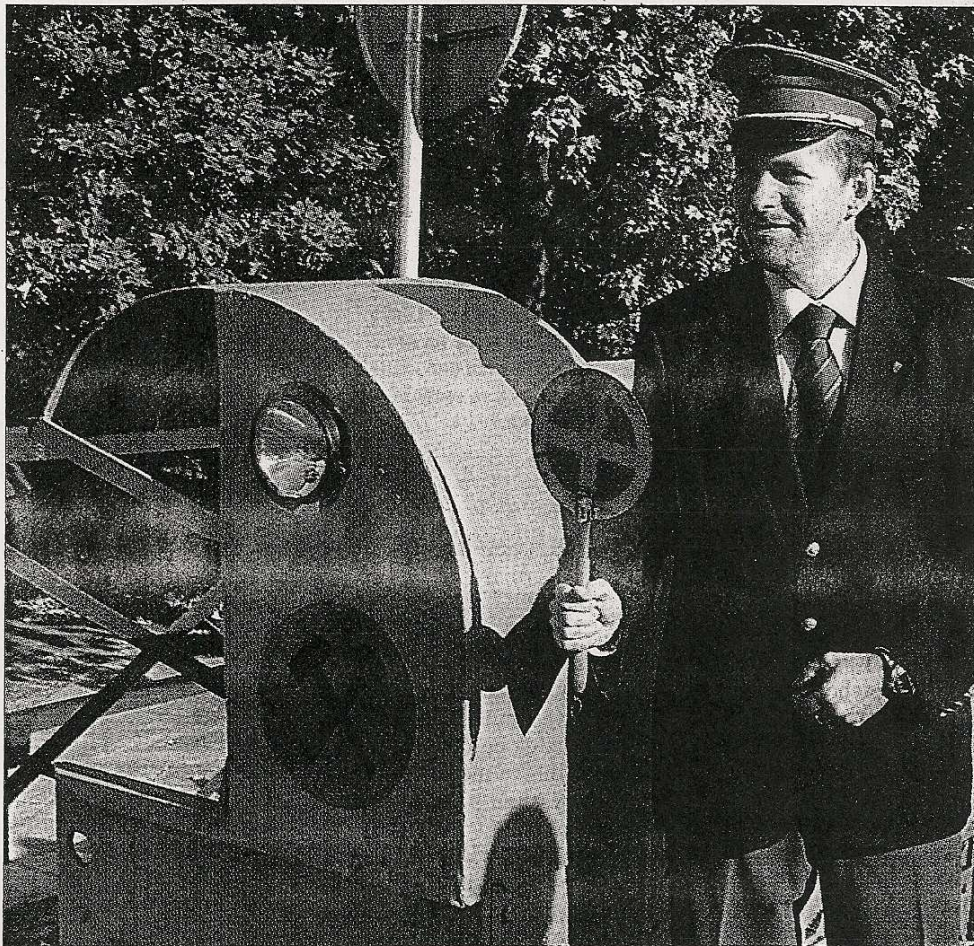
Slavnostního otevření tratě se zúčastnili kromě jiných čestných hostů také poslankyně Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Eva Dundáčková, senátor Jaromír Volný, statutární náměstek hejtmána Středočeského kraje Josef Vacek, starosta města Příbrami Ivan Fuksa a starostové a primátoři hornických měst z tuzemska i zahraničí.

Toto unikátní technické dílo přispěje k dalšímu rozvoji cestovního ruchu v podbrdském regionu a do samotného Hornického muzea Příbram přiláká nové návštěvníky.

Roman Abušínov

Zdroj: Věstník AMG, č. 6, r. 2006, s. 11

Hornický vláček dnes sveze k portálu štoly první turisty



Starosta Příbrami Ivan Fuksa včera symbolicky vypravil hornický vláček.

Foto Martin Lukeš

Příbram - Zkušební provoz hornického vláčku v Příbrami totiž skončil a dnes poprvé do jeho dvou vagonů usednou turisté. Po 16. hodině je vláček typu Metalist sveze po půlkiometrové železnici spojující areál Ševčinského dolu s portálem Ševčinské štoly. Trasa kopíruje trať, po které vozily hornické vláčky rozdrčenou rudu z objektu bývalých sypů až k úpravňu na dolu Vojtěch.

"Je to poprvé po sedmdesáti letech, co se někde v České republice postavila úzko-

kolejka pro dopravu osob ve veřejném prostoru. Podobné železnice sice vznikly - například pionýrské železnice v Opavě, ale byly vždy v uzavřeném prostoru. Příbram je výjimečná tím, že vláček bude jezdit po veřejném prostranství," doplnil projektant vláčku Jiří Pejša. Ten také připomněl myšlenku vést trať dál Ševčinskou štolou až k dolu Vojtěch. "V plánech tato možnost je. Ve štolu je sice potrubí s technologickou vodou, ale ie možné jej přeložit. První

krok v prodloužení trati budou moci udělat noví městští zastupitelé po volbách," dodal ředitel Hornického muzea Příbram Josef Velfl.

Hornický vláček vznikl za finanční podpory Středočeského kraje, města Příbrami a evropských fondů. Na jeho stavbě se podílel mimo jiné i státní podnik Diamo. Turisté jej budou moci využívat od dubna do konce října od úterý do neděle. Vláček vyjede v 9.30 hodin a pak pokaždé v půl až do 16.30 hodin. (ml)

Zdroj: Příbramský deník, č. 217, 16. 9. 2003, s. 17



Rekordní návštěvnost Hornického muzea

Hornické muzeum Příbram si letos jako turistický cíl zvolí více než 100 000 lidí. K tomuto číslu došli pracovníci muzea meziročním srovnáním loňské a letošní návštěvnosti. *"Letos přivítáme rekordních 100 000 platících návštěvníků,"* potvrdil ředitel Hornického muzea Příbram PaedDr. Josef Velfl s tím, že ho tento fakt těší o to víc, že montánní památky vyhledávají lidé cíleně, a ne jako tak běžným turistickým cílem jako třeba hrady nebo zámky.

Hornický skanzen na Březových Horách a všechny pobočky muzea - Skanzen Vysoký Chlumec, Muzeum špýchar Prostřední Lhota, Muzeum zlata Nový Knín a Památník Vojna jsou otevřeny od úterý do neděle, vždy od 9 do 17 hodin. Návštěvníci musejí počítat s tím, že poslední prohlídky začínají v 16 hodin. Prohlídka vodního kola Drkolnov začíná zakoupením vstupenky u vstupního objektu Ševcůnského dolu na Březových Horách v 10, 12 a 14 hodin.

Ve dnech 8. a 9. září bude navíc muzeum v rámci Dnů evropského dědictví ve znamení zábavy a symbolického vstupného. Čeká vás bohatý program se spoustou soutěží a her na hornické téma. V areálu Ševcůnského dolu proběhne například nácvik rýžování zlata, přetahovaná se žentourem, soutěž v zatloukání hřebíků, hod do dálky pražcem nebo třeba pošťuchování s permomíkem. Během obou dnů zaplatíte za prohlídku jakékoli pobočky Hornického muzea symbolické vstupné pouhých 5 korun.

df, rah

Zdroj: Periskop, r. 18, č. 32, s. 1

Provozní řád

Pro dopravu osob na Hornickém vláčku Březové Hory

Provozní řád stanovuje podmínky pro provoz, údržbu a kontrolu zařízení. Trasa začíná v areálu Hornického muzea Příbram a končí na obratišti Ševčinská štola.

Podmínky pro provoz, údržbu a kontroly

- Zařízení bude zajištěno proti vstupu nepovolaných osob
- Na zařízení bude umístěna výstražná tabule se zákazem vstupu nepovolaným osobám.
- Kontrola bude prováděna ve smyslu vyhlášky.
- Výsledek provedených kontrol bude zaznamenáván do kontrolních knih.
- Zjištěné závady musí být neprodleně odstraněny.
- Při zjištění závad, které mohou vést k ohrožení pracovníků nebo návštěvníků, musí být zamezen přístup a závada musí být ohlášena a odstraněna.
- Důlní lokomotivu Metallist smí řídit pouze osoba s platným oprávněním pro řídiče důl. lokomotiv.
- Platí obecný zákaz kouření.
- Při strojní dopravě návštěvníků je „Provozní řád“ doplněn „Dopravním řádem“ v plném rozsahu.
- Průvodce ustanovuje ředitel Hornického muzea Příbram.

Organizace a podmínky návštěvní činnosti

- Zařízení smějí užívat pouze osoby starší šesti let.
- Nezletilí pouze v doprovodu dospělých osob.
- Průvodce je povinen upozornit návštěvníky na základní bezpečnostní opatření.
- Doprava osob je stanovena maximálně pro 12 osob na jeden vůz.
- Počet osob musí být zjištěn a zaznamenán do návštěvní knihy.
- Návštěvy škol musí mít dalšího průvodce z řad pedagogického dozoru.
- V době dopravy osob je zákaz chůze osob.

Za organizaci a zajištění prohlídky jsou odpovědní pracovníci muzea, kteří musí zajistit následující úkony:

- Provést poučení všech návštěvníků.
- Zaznamenat počet návštěvníků.
- Průvodce musí upozorňovat vlastním výkladem na rizika a překážky.
- Exkurze bude prováděna v souladu s „Dopravním řádem“, „Provozním řádem“.
- Průvodce musí mít odbornost technického dozoru (§ 6 vyhl. ČBÚ č. 340/1991 Sb.).
- Každý den před zahájením první exkurze projde a prověří průvodce (řidič lokomotivy) prohlídkovou trasu a výsledek zapíše do „Knihy kontrol štoly“.
- Event. zjištěné závady se musí odstranit.
- Prokazatelně seznámit průvodce s „Dopravním řádem“, „Provozním řádem“.

Postup v případě úrazu návštěvníka:

- Průvodce (řidič lokomotivy) poskytne nezbytnou první pomoc.
- Zajistí pro postiženého další lékařské ošetření.

- O úrazu neprodleně informuje vedení.
- Provede záznam o úrazu do „Knihy úrazů“.
- Provede vyšetření příčin úrazu.

Vybavení průvodce:

- Mimo ochranných pomůcek bude mít průvodce (řidič lokomotivy) u sebe 2 ks obvazů a svitek náplastí.
- Ve strojní budově bude umístěna lékárníčka s první pomocí.

Přepravované osoby jsou zejména povinny:

- Uposlechnout všech pokynů řidiče lokomotivy (průvodčího-dohlážítele či průvodce).
- Při jízdě se nesmí vzpřimovat, nahýbat se ven z vozu nebo vystrkovat ruce, nohy a jakékoliv předměty.
- Naskakovat a vystupovat z vlaku za jízdy je zakázáno.“
- Nastupovat a vystupovat z vlaku pouze na určených nástupištích a dle pokynů řidiče lokomotivy (průvodčího-dohlážítele).
- Všichni návštěvníci budou po poučení zapsáni do knihy návštěv a poučení potvrdí podpisem.“

Zdroj: ŠKALOUD, Z., Dopravní řád. Městský úřad Příbram, Odbor správy silnic, 2006

Dopravní řád

pro dopravu osob na Hornickém vláčku Březové Hory

1. Doprava osob je v tomto dopravním řádu řešena lokomotivou jako strojní doprava.
2. Dopravní cestou pro strojní dopravu osob je úsek mezi nástupišti (odbočka a před odbočkou).
3. V dopravě je povoleno používat důlní akumulátorovou lokomotivu Metallist a vozy DM-12.
4. Na dopravní cestě je označen začátek a konec trati, výhybky a nástupiště.
5. Nástup a výstup přepravovaných osob je možný pouze na určených nástupištech.
6. Řádná přeprava osob je povolena v úseku mezi nástupišti. Současná chůze osob je zakázána.
7. Při přepravě osob je povoleno přepravovat max. 12 osob v jednom voze DM-12
8. Při každém způsobu přepravy je možno přepravovat max. 2 vozy.
9. Max. povolená rychlost přepravy osob je 5,0 km/hod.
10. Vozy nesmí být tlačeny.
11. Vozy pro přepravu osob musí být s lokomotivou spolehlivě spojeny řetízky, táhly nebo spojkami zajištěnými proti rozpojení.
12. Proti nežádoucímu pohybu je nutno zajišťovat vozy zarážkami.
13. K doзору při přepravě musí být určen dohlížitel, který svou funkci vykonává při nástupu a výstupu osob. Při vlastní přepravě zastává funkci řidiče, nastupuje do soupravy poslední na určené místo v lokomotivě, z něhož může ovládat signalizační zařízení.
14. Lokomotiva musí být vybavena zvukovým signalizačním zařízením. Řidič vlaku dává výstražné znamení před zahájením jízdy a výstražné znamení pro případ nutného zastavení.
15. Každá souprava i samostatná, musí být vybavena koncovým červeným světlem.
16. Před zahájením přepravy musí být stav dopravní cesty včetně nástupišť prohlédnut určeným pracovníkem – řidičem lokomotivy a toto stvrzeno zápisem do „Knihy trati“. Řidič lokomotivy dále kontroluje stav lokomotivy a jejího předepsaného vybavení a výsledek zapisuje do „Knihy lokomotivy“ a do „Knihy prohlídek vozů na dopravu osob“. Do obou knih se podepisuje dvakrát během směny, tj. při nástupu i po ukončení. Pověřený dozorcí orgán provádí kontrolu zápisů v „Knize lokomotivy“, „Knize prohlídek vozů na dopravu osob“ a „Knize trati“ a vlastní kontroly.
17. Řidič lokomotiv je odpovědný za náležitý technický stav lokomotivy i vozů na dopravu lidí a za bezpečnou jízdu vlakovou soupravou. Řidič nesmí umožňovat dopravovaným osobám vystupovat mimo nástupiště.
18. Při nastupování, jízdě i vystupování se musí všechny přepravované osoby chovat ukázněně a uposlechnout všech pokynů určeného dozorcího orgánu (řidiče). Při jízdě se nesmí nahýbat ven z vozu nebo vystrkovat ruce, nohy a jakékoliv předměty. Naskakovat do vlaku a seskakovat z vlaku za jízdy je zakázáno.
19. Vlak s lidmi smí řídit pouze pracovník přezkoušený OBÚ.
20. Všechny mimořádné události při přepravě osob musí být hlášeny.

Vývoj návštěvnosti Hornického muzea Příbram v jednotlivých prohlídkových areálech a pobočkách v letech 2003 – 2008

(podíl v procentech a procentuelní nárůst)

rok/areál	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Příbram Březové Hory areál A počet/ roční podíl v %	19 888	19 019	23 998	25 452	34 204	32 030
	41,35	36,55	35,04	30,28	33,07	29,48
Příbram Březové Hory areál B počet/ roční podíl v %	20 387	19 047	20 070	25 903	31 100	31 066
	42,39	36,61	29,31	30,82	30,07	28,59
Příbram Březové Hory areál C počet/ roční podíl v %	0	3 244	7 689	7 541	8 572	6 968
	0,00	6,23	11,23	8,97	8,29	6,41
Skanzen Vysoký Chlumec počet/ roční podíl v %	2 302	3 835	4 736	6 984	6 839	7 564
	4,79	7,37	6,92	8,31	6,61	6,96
Špýchar Prostřední Lhota počet/ roční podíl v %	0	1 350	2 151	2 913	3 040	2 865
	0,00	2,59	3,14	3,47	2,94	2,64
Muzeum zlata Nový Knín počet/ roční podíl v %	1 238	1 614	2 000	2 644	2 887	2 862
	2,57	3,10	2,92	3,15	2,79	2,63
Památník Vojna Lešetice počet/ roční podíl v %	500	1 248	5 250	9 827	13 941	22 621
	1,04	2,40	7,67	11,69	13,48	20,82
Výstavy počet/ roční podíl v %	3 783	2 673	2 588	2 780	2 850	2 683
	7,87	5,14	3,78	3,31	2,76	2,47
Celkem/ meziroční nárůst v %	48 098	52 030	68 482	84 044	103 433	108 659
		8,17%	31,62%	22,72%	23,07%	5,05%

Zdroj: Hornické muzeum Příbram

Grantová schémata SROP

Na Odboru evropské integrace se v rámci grantových schémat SROP **zrealizovalo celkem 116 projektů** na území Středočeského kraje.

Středočeský kraj celkem přerozdělil finanční prostředky ve výši **317 026 019 Kč**.

Grantové schéma	Počet zrealizovaných projektů	Celkové uznatelné náklady (Kč)	Celková dotace (Kč)
Podpora drobného podnikání	2	5 936 000	2 788 000
Podpora malého a středního podnikání	10	77 319 894	30 036 165
Program na podporu výstavby a rekonstrukci místních komunikací na léta 2004 - 2006	18	53 058 895	43 825 379
Podpora sociální integrace ve Středočeském kraji	48	133 423 445	131 412 219
Program na podporu rozvoje regionálních a místních služeb cestovního ruchu pro malé a střední podnikatele ve Středočeském kraji na léta 2004 - 2006	3	9 520 781	4 585 389
Program na podporu rozvoje regionálních a místních služeb cestovního ruchu pro veřejný sektor ve Středočeském kraji na léta 2004 - 2006	24	66 534 518	61 638 130
Program na podporu regionální a místní infrastruktury cestovního ruchu pro malé a střední podnikatele ve Středočeském kraji na léta 2004 - 2006	11	97 405 033	42 740 737
Celkem	116	443 198 566	317 026 019

Zdroj: Grantová schémata SROP ve Středočeském kraji [online] 2008, [cit. 28. března 2009]. Dostupné na WWW: <<http://fondyeu.kr-stredocesky.cz/index.asp?thema=289095&category=>>>

Fotodokumentace projektu Hornický vláček – Březové Hory



Část dráhy realizovaná Hornickým muzeem Příbram – v pozadí „depo“



Hornický vláček na konečné stanici u portálu Ševčinské štoly



Nově zrekonstruovaný most nad ulicí Pod Kovárnami.



Část dráhy Hornického vláčku – Březové Hory

Abstrakt

SMÍTKOVÁ, M. *Fondy Evropské unie v České republice – Projekt Hornický vláček – Březové Hory : bakalářská práce*. Příbram : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2009. 76 s. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Jiří Schmidt.

Klíčová slova: dotace, financování, fondy Evropské unie, Hornický vláček – Březové Hory, projekt, regionální politika, strukturální politika.

Práce se ve své první, teoretické části věnuje regionální politice, která velmi úzce souvisí se strukturálními fondy. V další kapitole popisuje funkce a využití jednotlivých fondů Evropské unie. Zaměřuje se zejména na Českou republiku.

Druhá, tvůrčí část práce, již sleduje konkrétní projekt Hornický vláček – Březové Hory, který byl financován v roce 2006 prostřednictvím programu SROP financovaného Evropským fondem regionálního rozvoje. Cílem je analyzovat projekt od jeho počátku po realizaci a také zhodnotit projekt po třech letech jeho existence. Dále je náplní práce zjištění výhod a nevýhod financování skrze fondy Evropské unie u tohoto konkrétního projektu.

Abstract

SMÍTKOVÁ, M. *European Union funds in the Czech Republic – Mining railway project – Březové Hory : bachelor's thesis*. Příbram : The College of European and Regional Studies, o.p.s., 2009, 76 p. Bachelor's thesis supervisor: Mgr. Jiří Schmidt.

Key words: subsidy, financing, European Union funds, Mining railway – Březové Hory, project, regional policy, structural policy

In its first, theoretical part, the thesis deals with regional policy, which is very closely connected to structural funds. In the next chapter the work describes the functions and use of the individual European Union funds, concentrating in particular on the Czech Republic.

The second, creative part of the work, monitors the specific project Mining railway – Březové Hory, which was financed in 2006 via the SROP programme funded by the European Regional Development Fund. The aim is to analyse the project from its inception to its realisation and also to evaluate the project after three years of its existence. In addition, the work aims to determine the advantages and disadvantages of financing via European Union funds and in the case of this specific project.