

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**POLITIKA ČERPÁNÍ FINANČNÍCH
PROSTŘEDKŮ Z FONDŮ EU V OBLASTI
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY**

Autor práce: Petr Novotný

Studijní obor: regionální studia

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.

Katedra: společenských věd

2010

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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.

.....
vlastnoruční podpis autora bakalářské práce

Děkuji vedoucímu práce doc. Ing. Darje Holátové, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

OBSAH

ÚVOD	5
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	7
2 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA DOPRAVY	8
2.1 Dopravní politika	8
2.2 Dělení dopravního sektoru	9
2.3 Nástroje dopravní politiky.....	10
3 HISTORIE ŽELEZNICE NA ÚZEMÍ ČR.....	11
3.1 Výhody železniční dopravy.....	12
3.2 Železniční infrastruktura v České republice	13
4 PLÁNOVANÝ ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR.....	15
4.1 Bílá kniha	17
4.1.1 Bílá kniha „Strategie oživení železnic Společenství“	17
4.1.2 Bílá kniha pro rok 2010: Čas k rozhodnutí	18
4.2 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)	20
4.3 Balíček k železniční infrastruktuře.....	20
5 ANALÝZA TOKU FINANČÍ	22
5.1 Financování	22
5.2 Předvstupní fondy EU určené pro rozvoj infrastruktury v ČR	26
5.2.1 Předvstupní fond – PHARE	27
5.2.2 Předvstupní fond ISPA.....	29
5.3 Fondy EU určené pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR	34
5.3.1 Fond soudržnosti 2004 - 2006.....	35
5.3.2 Fond soudržnosti 2007 - 2013.....	44
5.3.3 Evropský fond pro regionální rozvoj 2007 - 2013	48
6 DISKUZE A NÁVRHY	49
ZÁVĚR.....	55
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	58
SEZNAM ZKRATEK.....	61
PŘÍLOHY	63
ABSTRAKT	69
ABSTRACT	71

ÚVOD

Dopravu, tedy přemísťování osob a výrobků z jednoho místa na místo jiné, lze zařadit k základním lidským potřebám. Doprava je spojena téměř se všemi lidskými činnostmi, ve většině zemí se nezanedbatelně podílí na tvorbě hrubého domácího produktu a skrze svou návaznost na ostatní hospodářská odvětví podstatně ovlivňuje fungování současných ekonomik a celé společnosti.¹ V posledních deseti letech došlo ke klíčovým změnám v oblasti rozvoje dopravní politiky a dopravy samotné. Dopravní politika se řadí mezi nejvýznamnější součást hospodářské politiky každého státu, jelikož nemalou měrou přispívá k rozvoji vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Nesmíme ovšem opomenout přislíbené dotace z fondů EU, díky kterým dochází k rychlejší obnově či budování nových dopravních sítí.

Práce se zaměřuje na dopravní politiku v železniční dopravě na území České republiky a zvláště na financování z fondů EU a národních finančních prostředků. Téma „Politika čerpání finančních prostředků z fondů EU v oblasti železniční dopravy“ jsem si vybral proto, že železniční politika vždy představovala a představuje aktuální téma, často diskutované ve spojení se vstupem České republiky do Evropské unie a tím i možnosti čerpání finančních prostředků pro následný rozvoj železnic. Jelikož pracuji ve firmě, která využívá prostředky čerpané ze strukturálních fondů EU, a podílím se na prokazování oprávněnosti čerpání nákladů vůči investorovi z jednotlivých fondů Evropské unie, byla tato skutečnost jedním z důvodů, proč jsem si výše zmíněné téma vybral.

Ze svých zkušeností vím, jak důležitá je fakturace a zpětná vazba mezi investorem, kontrolním orgánem a fondem EU. V tomto roce se začalo poprvé fakturovat na základě norem FIDIC (bude vysvětleno následně). Při prvotním prokazování přesnosti protokolů o skutečné výměře provedených prací docházelo k častému vracení podkladů fakturace, což vedlo k opětovnému zpracování a zdržení vyplácení finančních prostředků do staveb.

¹ PELTRÁM, A. a kol.: *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem, 2003, s. 4.

Díky chybám v protokolech, jsem získával postupem času mnoho zkušeností, které dnes a denně využívám při současném čerpání financí. Dovoluji tvrdit, že moje zkušenosti jsou již takové, že bych rád navrhl postup při čerpání finančních prostředků z fondů EU na jednotlivé stavby a celý postup zrychlit, zkvalitnit a zlevnit.

Díky těmto fondům EU došlo v posledních letech k velmi čilému stavebnímu ruchu, kromě jiného, i na železnicích. S možností čerpání finančních prostředků z EU dochází k rychlejšímu rozvoji nejen železničních tratí. To vede k modernizaci železniční infrastruktury, která by mohla v budoucnu přispět k ekologičtějšímu, bezpečnějšímu a levnějšímu způsobu přepravování jak osob, tak i zboží. Při modernizacích jednotlivých traťových úseků dochází nejen ke zvyšování rychlostí, ale i zatížení na jednotlivé nápravy. To znamená, že by mělo být možné přepravovat těžší náklady za kratší dobu, což by jistě vedlo k nemalým finančním úsporám.

Příchodem možností spolufinancování staveb z různých fondů EU dochází i k problematice s prokazováním oprávněnosti čerpání těchto dotací. V dnešní době je hlavním příjemcem dotací z fondů Evropské unie Správa železniční dopravní cesty a. s., která pak na základě protokolů o skutečně provedených pracích následně proplácí jednotlivým subdodavatelům náklady spojené s výstavbou.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem práce je analýza politiky Evropské unie v oblasti dopravy se zaměřením na železniční infrastrukturu a její financování. Jelikož není přesně stanoven a vymezen podíl na dotacích pro jednotlivé dílčí subdodavatele, bude v práci analyzován systém čerpání finančních prostředků.

V této práci je nastíněna historie železniční dopravy od poloviny 19. století do současnosti, její charakteristika, výhody, infrastruktura a následně i plánovaný rozvoj.

Následuje analýza finančního toku z Evropských fondů do železniční infrastruktury, nastíní postup při čerpání dotací z fondů Evropské unie.

Seznámení s fondy, které jsou přímo určené pro rozvoj dopravy v České republice, a to jak silniční, tak i železniční. Je využita komparace finančních příspěvků z fondů Evropské unie a národního spolufinancování ze státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), pro jednotlivé koridorové stavby i popsání úlohy jednotlivých subjektů při čerpání dotací a zadávání zakázek dílčím subdodavatelům.

V závěru budou provedeny návrhy postupu při čerpání dotací, které by mohly následně vést ke snížení nákladů při přímé fakturaci na zadavatele zakázky.

2 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA DOPRAVY

Dopravu charakterizujeme jako cílevědomou činnost související s přemísťováním osob a zboží v různých množstvích, prostorových a časových souvislostech. Tato činnost je realizována dopravními prostředky a technologiemi jednotlivých druhů dopravy po dopravních sítích. Nutnost přemístění vyplývá zejména z:

- rozporu umístění zdrojů těžby, výroby materiálů, polotovarů, výrobků a místy jejich dalšího zpracování nebo konečné spotřeby,
- rozporu mezi místem existence člověka a místem uspokojení jeho potřeb.²

2.1 Dopravní politika

Dopravní politika je součástí hospodářské politiky státu. Jedná se o činnost stanovující cíle rozvoje dopravy a těchto cílů se následně snaží dosáhnout pomocí svých nástrojů a prostředků.³ Důležitým krokem při tvorbě dopravní politiky je vymezení míry účasti státu v rozvoji dopravní infrastruktury.

Dopravní politika zahrnuje dvě roviny problémů, a to politickou a ekonomickou. Z hlediska politického sleduje především docenění významu dopravy pro národní hospodářství a úloze státu při jejím rozvoji. Z ekonomického hlediska sleduje vytyčení obecných a strategických podmínek, kritérií, cílů a nástrojů v celém komplexu dopravních činností včetně sociálních a ekologických souvislostí.⁴

Doprava v České republice se řídí „Dopravní politikou“, kterou vláda schválila svým usnesením č. 413 ze dne 17. 6. 1998. Jde o ucelený program, na jehož vypracování se podílely široké kolektivy odborníků z celého politického spektra. Česká republika tak reagovala na změny v realizaci postupných cílů dopravní politiky, ke kterým došlo v uplynulém období, a rovněž vycházela z dalších podmínek, které nastaly na domácím a zahraničním dopravním trhu. Tento dokument byl posléze doplněn

² DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 4.

³ PELTÁM, A. a kol.: *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem, 2003, s. 6.

⁴ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 4.

o akční program pro nejbližší období „Program rozvoje dopravy a spojů – etapa roku 1999“ a strategickým dokumentem „Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty“.⁵

Dopravní politika popisuje trvalý proces vystihující schéma v příloze č. I. a vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje, jak je patrné z přílohy č. II. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava a na základě jejich rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit a navrhuje opatření.⁶

„Kolik lidí, tolik názorů“ – toto přísloví se dá použít i při hodnocení dopravní politiky. Přítomné jsou názory celého spektra, začínající těmi, kteří zpochybňují nejen základy, cíle a výsledky, ale i dopravní politiku jako celek a končící názory, které plně podporují a vyzdvihují pozitivní výsledky dosažené díky společnému úsilí v této oblasti.⁷

2.2 Dělení dopravního sektoru

Dopravní sektor můžeme dělit podle jednotlivých znaků do různých přechodných kategorií. Dělí se zpravidla podle:

- uspořádání dopravní cesty na dopravu nadzemní (leteckou), pozemní (včetně různých typů visutých drah) a podzemní,
- podle množství cestujících či zboží v dopravním prostředku na individuální (auta, motocykly, nemotorová doprava) a hromadnou,
- druhu dopravní cesty na pozemní (podzemní i nadzemní), vodní (námořní a po vnitrozemních vodních cestách), ve vzduchu a v budoucnu i v kosmu,

⁵ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 40.

⁶ *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2006 [cit. 2.10.2009]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm>.

⁷ SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno, 2006, s. 61-72.

- pozemní dopravu dále dělíme podle vztahu dopravní cesty a vozidla na dopravu s vedenými vozidly (železnice, tramvaje, trolejbusy) a dopravu vozidly, která ve stopě vedena nejsou (doprava silniční),
- podle charakteru činnosti na dopravu železniční, silniční, městskou hromadnou dopravu, vnitrozemskou vodní, námořní, leteckou dále na dopravu s dopravní cestou využitelnou různými dopravními prostředky navazují doprava potrubní, pásová či přenosová soustava elektrické energie.⁸

2.3 Nástroje dopravní politiky

Nástroje dopravní politiky jsou činnosti uplatňované státem, které umožňují dosahování vytyčených záměrů v oblasti dopravy. Mohou mít pobídkovou, regulační, organizační nebo technickou povahu.⁹ Pro dosažení výše uvedených cílů stát využívá následující nástroje:

- legislativní – obecně závazné právní předpisy a normy včetně komunitárního práva ES,
- fiskální – zahrnuje systém daní a poplatků (tarify, ceny, cla),
- dotační – přímá nebo nepřímá finanční podpora zvýhodňující určité činnosti (veřejné rozpočty),
- státní účast – jedná o společnosti, ve kterých má stát buď stoprocentní nebo nižší podíl, nebo také společnosti určené k postupné likvidaci,
- dodržování mezinárodních smluv – jedná se o závazky u jednotlivých druhů dopravy, dopravní infrastruktury, bezpečnosti, pracovní doby apod.

⁸ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 12.

⁹ PELTÁM, A. a kol.: *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem, 2003, s. 14.

3 HISTORIE ŽELEZNICE NA ÚZEMÍ ČR

Železnice znamenala v době svého vzniku technologickou inovaci dopravních služeb, která byla umožněna a současně umožnila dosud nevídaný rozvoj světové ekonomiky. Jistě měla potenciál konkurenceschopné dopravní služby, což dokládá fakt, že se železnice od počátku rozvíjely, jsou soukromé podniky, v nichž podnikatelé dravého období kapitalismu volné soutěže tušili vysoké zisky. Poměrně záhy však rovněž vlády jednotlivých zemí vytušily možnost zisku – zprvu finančních, později stále více politických, železnicím byl přisouzen význam strategicko-vojenský a také význam pro rozvoj národního hospodářství.¹⁰

Železnice patří stále k nejvýznamnějším dopravním oborům a to i přesto, že je oborem relativně starým. První vlaky se začaly na železničních tratích objevovat v první polovině 19. století, tj. v době, kdy ještě neexistovala letadla ani automobily, které by jim mohly konkurovat. Vlak se tak velmi rychle stal nejrychlejším a nejsnadnějším prostředkem pro spojení s okolním světem a místa, kam vedly koleje, zaznamenávala rychlý hospodářský růst. Železnice přinášela s sebou práci pro tisíce lidí, podněcovala technický rozvoj, umožňovala značné rozšíření mezinárodního obchodu, hrála významnou roli i ve vojenské oblasti. Železniční podnikání té doby jako např. výstavba a provozování drah byly obory, které přinášely zisk. Železnice se tak stala stimulátorem ekonomického rozkvětu a prosperity malých regionů i celých států.

Po 2. světové válce dochází postupně k poklesu významu železniční dopravy na úkor velmi rychle se rozvíjející dopravy automobilové a letecké. I přes tuto konkurenci však železnici stále patří nezastupitelná úloha v přepravě hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti. V souvislosti s renesancí tohoto dopravního oboru také dochází k tvorbě nových přepravních systémů, jakými jsou např. RO-LA (přeprava kamionů na železničních vozech), přeprava kontejnerů v rychlých ucelených vlacích nebo ostatní systém kombinované dopravy.¹¹

¹⁰ KVIZDA, M. et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno, 2007, s. 27.

¹¹ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 21.

3.1 Výhody železniční dopravy

Železniční doprava je v souvislosti s porovnáním ostatních typů pozemní dopravy mimořádně bezpečná, odhad pro EU vyčísluje náklady dopravních nehod na železnici na 0,2 – 4,6 % externích nákladů dopravních nehod na silnicích.¹²

V osobní dopravě je situace železnice mnohem složitější, protože konkurence silniční a letecké dopravy zde působí velmi silně. Zvláště pak automobily a autobusy mohou na rozdíl od vlaků nabídkou daleko pružnější a rychlejší reakce na změny v poptávce po přepravě osob, což je dáno především větší hustotou silniční sítě a v případě individuálního automobilismu i nezávislostí na jízdních řádech hromadné dopravy. Výsledkem výše uvedeného je výrazné zúžení sektoru trhu osobní dopravy, na kterém železnice může efektivně poskytovat své služby. V dnešní době ji tak patří především přeprava osob na střední vzdálenosti, příměstská hromadná doprava a dálková osobní doprava rychlými vlaky s vysokým cestovním komfortem, které dokáží konkurovat i letecké dopravě.¹³

Navzdory výše popsaným nepříznivým trendům a dalším značným obtížím má železnice stále velkou perspektivu. Evropská dopravní politika prosazující v současné době liberalizaci a deregulaci ve všech druzích dopravy si klade jako jeden ze základních cílů obnovu konkurenceschopnosti železnice a posílení její pozice na dopravním trhu. Tato skutečnost je patrná z výrazných dynamických změn, které v posledních letech v oboru železniční dopravy proběhly. Snaha o renesanci železniční dopravy je zároveň logickým vyústěním mnoho problémů, které vznikají v souvislosti s rozvojem ostatních dopravních oborů. Neustálý růst cen pohonných hmot a nutnost zachování životního prostředí výrazně omezují dosavadní prudký vzestup silniční nákladní dopravy. K tomu přistupuje i přeplnění silniční sítě a pravidelně vznikající dopravní zácpy. Rostoucím problémům musí čelit také letecká doprava. Kromě problémů způsobených růstem cen pohonných hmot a následným zvyšováním tarifů se objevují problémy, které způsobují postupné prodlužování přepravních časů. Vzdušné koridory a letiště se postupně dostávají na hranice svých kapacitních možností, což

¹² KVIKZDA, M. et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno, 2007, s. 16.

¹³ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 21.

způsobuje, že letadla jsou nucena čekat i desítky minut na povolení ke startu nebo k přistání. K těmto zdržením je pak nutné ještě připočítat cestovní doby mezi letišti a centry měst, které se počítají minimálně na půlhodiny. Toto vše má pak za následek, že celková přepravní doba mezi centry dvou měst (zvláště na středních a kratších vzdálenostech) je kratší při použití jiného dopravního prostředku, který je navíc ve srovnání s letadlem výrazně levnější.¹⁴

Bez ohledu na problémy konkurenčních dopravních oborů hovoří pro používání železnice i několik následujících skutečností:

- energetická náročnost železniční dopravy je nižší než u dopravy silniční a letecké,
- zabor půdy pro nové železniční tratě je dvakrát až třikrát menší než pro nové dálnice,
- bezpečnost osob a nákladů je na železnici mnohonásobně vyšší než u automobilové dopravy,
- železniční doprava nezatěžuje životní prostředí v takovém rozsahu jako doprava silniční (emise splodin a hluk v okolí dopravních cest jsou u železniční dopravy nižší).¹⁵

Z již dříve zmíněných faktů a vývojových trendů je tedy jasné, že železniční doprava najde své uplatnění i v budoucnosti. Železniční infrastruktura v širším pojetí však nemusí obsahovat jen dopravní cestu a provoz po ní, ale i služby, které se nějakým způsobem k tomuto provozu vztahují. Tyto služby se dají rozdělit na část, která bezprostředně s provozem souvisí a část, která s provozem bezprostředně nesouvisí.

3.2 Železniční infrastruktura v České republice

V průběhu 175 let existence železniční dopravy u nás zaznamenáváme dvě významná období modernizace technických parametrů tratí. V padesátých a šedesátých letech minulého století to byla elektrizace podstatné části strategicky nejdůležitějších drah celostátního a mezinárodního významu (když jako první byla elektrizována již

¹⁴ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 21-22.

¹⁵ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 21-22.

v roce 1903 dráha Tábor – Bechyně a za období první republiky pražský železniční uzel). Bohužel se tehdy nepodařilo zelektrizovat všechny tratě, patřící do této kategorie a dokončení elektrizace základní železniční sítě státu nás teprve čeká.¹⁶

Druhé, ještě významnější období zásadní modernizace našich železničních drah, prožíváme v současné době. Má-li se i naše železnice, po vzoru železnic Japonska a vyspělých států Evropské unie, stát moderním dopravním prostředkem 21. století, musí být technické parametry jejich hlavních tratí upraveny na standard, daný příslušnými mezinárodními dohodami. Zejména se jedná o vyšší traťovou rychlost, traťovou třídu zatížení, prostorovou průchodnost, peronizaci stanic a technologické vybavení zvyšující bezpečnost dopravy a úroveň řízení provozu. Prioritu má přitom z celostátního i mezinárodního hlediska modernizace čtyř tranzitních koridorů, zahájená v roce 1993. Za dobu své existence přepravila naše železnice miliardy cestujících a miliardy tun zboží a v současné době jí objemem přepravy patří 4. místo v Evropě.¹⁷

¹⁶ SŽDC: *Historie železnice v ČR* [online]. 2009 [cit. 5.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>.

¹⁷ SŽDC: *Historie železnice v ČR* [online]. 2009 [cit. 5.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>.

4 PLÁNOVANÝ ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR

V současné době neustále rostou požadavky na objem přepravy zboží a osob a to hlavně mezi velkými evropskými centry. V souvislosti s tím se zvyšuje význam rychlých a kapacitně výkonných dopravních cest, na kterých se realizuje velká část přeprav. Mezi tyto dopravní cesty pochopitelně patří i železniční tratě. Evropské společenství proto určilo prioritní železniční koridory, které mají tvořit páteř evropské železniční sítě. Tyto koridory procházejí i přes území České republiky, od jejíchž železnic se očekává, že vzhledem ke své poloze ve středu Evropy, budou důležitými tranzitními dopravními tepnami.¹⁸

Stávající síť železničních tratí v České republice je však v nevyhovujícím stavu, protože hlavní tratě byly v minulosti poškozeny velkým počtem projíždějících těžkých nákladních vlaků, přičemž do údržby a obnovy tratí se příliš neinvestovalo. Díky tomu je na mnoha úsecích nutné snižovat traťové rychlosti, což má za následek pokles zájmu zahraničních zákazníků o tranzit zboží přes území ČR. Tito zákazníci pak raději volí přepravu po jiné trase, která je sice kilometricky delší, ale zároveň je časově rychlejší a spolehlivější.¹⁹

Z výše uvedených důvodů bylo rozhodnuto modernizovat některé železniční tratě v České republice a to ve čtyřech tranzitních koridorech, které jsou zobrazeny v příloze. č. III.

- I. koridor** státní hranice SRN – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice Rakouska/Slovenska,
- II. koridor** státní hranice Rakouska – Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné – státní hranice Polska,
- III. koridor** státní hranice SRN – Cheb/Česká Kubice – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Petrovice u Karviné – státní hranice Polska,

¹⁸ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 34.

¹⁹ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 34-35.

IV. koridor státní hranice SRN – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – státní hranice Rakouska.²⁰

K hlavním cílům modernizace tranzitních koridorů patří:

- zkrácení cestovní (přepravní) doby,
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy,
- zvýšení spolehlivosti železniční dopravy,
- v osobní dopravě zlepšení pohodlí cestujících.

Modernizace vybraných železničních tratí se bude týkat nejen samostatné dopravní cesty, ale i vlastního provozu pro ní. Z hlediska dopravní cesty půjde především o:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h,
- použití nového typu železničního svršku,
- úpravy a rekonstrukce železničního spodku,
- rekonstrukce umělých staveb železničního spodku (mosty, tunely), které na mnohých místech slouží déle než 100 let,
- rekonstrukce elektrického trakčního vedení a elektrifikace dalších traťových úseků,
- digitalizaci a kabelizaci modernizovaných tratí,
- instalaci nového zabezpečovacího zařízení,
- výstavbu a modernizaci nástupišť (nová nástupiště budou umožňovat bezbariérový nástup cestujících do vlaku),
- redukci počtu úrovnňových přejezdů.²¹

Z hlediska vlastního provozu po dopravní cestě se modernizace bude týkat:

- zavádění nových technologií řízení provozu (řízení jízd vlaků pomocí počítače),
- vybudování nového informačního systému pro cestující ve vlacích a ve stanicích,
- použití nových vozů a vlakových souprav pro vyšší rychlosti.²²

²⁰ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 35.

²¹ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 35.

4.1 Bílá kniha

Dopravní politika v ČR byla velmi silně ovlivněna zejména procesem vstupu ČR do EU. V říjnu roku 1993 byla uzavřena dohoda o přidružení České republiky k EU, přičemž začala v plném rozsahu platit od 1. ledna 1995. V rámci plánovaného přistoupení k EU měla ČR mimo jiné harmonizovat svou dopravní politiku se standardy EU. Hlavními dokumenty, které ovlivnily tvorbu železniční dopravní politiky v ČR, jako ve státě připravujícím se na vstup do EU, byly:

- Bílá kniha Evropské komise „Strategie oživení železnic Společenství“ (1996) a balíček k železniční infrastruktuře (2001),
- Bílá kniha evropské dopravní politiky pro rok 2001: Čas k rozhodnutí,
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

4.1.1 Bílá kniha „Strategie oživení železnic Společenství“

Důležitý dokument v souvislosti s tvorbou dopravní politiky na železnici v ČR představovala Bílá kniha Evropské komise Strategie oživení železnic společenství, která byla zveřejněna v červenci roku 1996. Tento dokument vycházel z přesvědčení, že železniční doprava by měla zastávat významnější roli při řešení dopravních problémů v EU. Byl zde kladen důraz na posílení role tržních sil v železniční dopravě, které vytváří tlak na lepší hospodaření a zkvalitňování služeb železničních dopravců.²³

V Bílé knize byly naznačeny kroky, jejichž realizace měla vést ke zlepšení konkurenceschopnosti železnice a jejího postavení na přepravním trhu, které byly děleny do pěti následujících oblastí:

- finance – státy EU měly v oblasti financování železnice ulehčit železnicím od minulých dluhů, usilovat o provozování železniční dopravy na komerčních principech, přenést co největší část zodpovědnosti za finanční situaci železnic na bedra železničních podniků, svými transfery zcela pokrýt náklady na veřejné

²² ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 36.

²³ ŽEMLIČKA, Z., LUKŠŮ, V. *Dopravní politika*. Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999, s. 157–161.

služby, přičemž provoz železnic měl být s výjimkou sociálních podpor či náhrad a investic do infrastruktury financován bez dalších transferů od státu,

- zavádění tržních sil – bylo třeba zajistit otevřený přístup k železniční infrastruktuře novým provozovatelům; za účelem vytvoření stejných podmínek v přístupu k infrastruktuře měl být vytvořen nezávislý orgán, který by dohlížel na sestavování jízdních řádů a přidělováním tras jednotlivým provozovatelům železniční dopravy,
- veřejné služby v železniční dopravě – členské státy požadující tyto služby musí hradit provozovatelům železniční dopravy náklady vznikající provozováním dopravy ve veřejném zájmu; požadavkem Evropské komise bylo zejména zprůhlednění těchto úhrad,
- integrace národních systémů – stupeň integrace železniční dopravy na mezinárodní úrovni bylo podle Komise možno zvyšovat pomocí provádění navrhovaných kroků, jakými bylo například zavádění veřejných nabídkových řízení a celoevropských norem pro vozidla, infrastrukturu, bezpečnost provozu, dále využívání Řídicího systému evropské železniční dopravy (ERTMS), dokončení evropské vysokorychlostní sítě, zkvalitňování služeb, zvyšování bezpečnosti a ekologické únosnosti apod.,
- sociální aspekty – jsou představovány přezaměstnaností, tedy aspektem politiky zaměstnanosti, a nízkou produktivitou zaměstnanců; podle Bílé knihy bylo třeba učinit kroky ke zlepšení těchto ukazatelů formou zavádění nových organizačních struktur, investic do technologie a vzdělávání, podpory rekvalifikací, poskytování prostředků na dlouhodobé programy k přeškolení a adaptaci propuštěných železničních pracovníků.²⁴

4.1.2 *Bílá kniha pro rok 2010: Čas k rozhodnutí*

Tato inovovaná Bílá kniha evropské dopravní politiky byla vydána Evropskou komisí v polovině září roku 2001. Předchozí obdobný dokument z roku 1992 byl zaměřen na poslední desetiletí minulého století. Jeho cíle – jak se v nové Bílé knize konstatuje, byly až na sektor železnice, splněny. Nyní je však zapotřebí jít dál a zejména

²⁴ *Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“*. Praha, 2001, s. 55-78.

rozhodnout jak řešit určitý okruh problémů, jejich řešení následně povede k vytvoření udržitelného dopravního systému.²⁵

Jedním z problémů je i nárůst produkce skleníkových plynů z dopravy, která v roce 2000 dosáhla 21% emisí a neustále stoupá. Tento jev je zvláště patrný v zemích, které se staly členy EU v roce 2004. I toto je jeden z kroků, které řeší Bílá kniha o politice v oblasti dopravy.²⁶

Struktura Bílé knihy je rozdělena do čtyř částí, které mají různé cíle potřebné k reflektování tehdejší situace na dopravním trhu.

První část: Změna disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy

- regulovaná hospodářská soutěž (zlepšení kvality v silniční dopravě, revitalizace železnic, kontrola růstu letecké dopravy),
- vzájemné propojení různých druhů dopravy.²⁷

Druhá část: Eliminace dopravně přetížených míst

- uvolnění hlavních trhů (multimodální koridory s prioritou pro nákladní dopravu, síť vysokorychlostní osobní dopravy, hlavní strukturální projekty),
- problémy financování (omezené veřejné rozpočty, zajišťování soukromých investorů, inovační přístup – kombinace finančních zdrojů).

Třetí část: Uživatelé dopravy jako ústřední bod dopravní politiky

- nebezpečné silnice (dopravní nehody, snížení počtu smrtelných úrazů),
- oprávněnost nákladů pro uživatele (postupné zpoplatňování použití infrastruktury, potřeba harmonizace daní z pohonných hmot),
- doprava s lidskou tváří (intermodalita pro lidi, práva a povinnosti uživatelů, diverzifikovaná energie pro dopravu).

²⁵ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 55.

²⁶ MEZŘICKÝ, V. *Environmentální politika a udržitelný rozvoj*. Praha, 2005, s. 190.

²⁷ FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Praha, 2008, s. 141.

Čtvrtá část: Zvládnutí globalizace dopravy

- vznik nové situace po rozšíření EU (otázka infrastruktury, příležitosti nabízející rozvinutá železniční síť, nová dimenze pro bezpečnost lodní dopravy),
- asertivnější chování rozšířené Evropy na světové scéně (jednotné hlasování EU v mezinárodních orgánech, potřeba externí dimenze pro leteckou dopravu, klíčová potřeba globálního projektu Galileo).²⁸

4.2 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) sdružuje své členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Úmluva byla ratifikována roku 1983 a od roku 1985 se stala právním předpisem platným i pro ČSSR. Roku 1999 byl podepsán pozměňovací protokol Úmluvy. Protokolem pozměněná Úmluva vstoupila v platnost v červenci 2006 a byla realizována změnou příslušných přepravně - právních řádů a technických předpisů závazných pro oblast mezinárodní železniční přepravy a dopravy. Všechny členské státy EU jsou zároveň členskými státy Úmluvy COTIF, ratifikace pozměňovacího protokolu byla jednou z podmínek přijetí ČR do EU.²⁹

4.3 Balíček k železniční infrastruktuře

Takzvaný balíček k železniční infrastruktuře byl ve formě tří návrhů Evropské komise předložen ke schválení Evropskému parlamentu a Radě už v roce 1998. Byl však schválen až v únoru roku 2001, přičemž v členských státech měla být ustanovení směrnic 2001/12/EC, 2001/13/EC a 2001/14/EC, z nichž tento balíček sestává, realizována nejpozději do 15. března 2003. Ve směrnici 2001/12/EC byly požadovány legislativní úpravy k umožnění přístupu mezinárodní železniční přepravy na národní úseky Transevropské železniční nákladní sítě. Dále bylo podle této směrnice nutno

²⁸ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 55.

²⁹ *Ministerstvo dopravy ČR: Úmluva COTIF ve znění Vilniuského protokolu* [online]. 2006 [cit. 5.10.2009]. Dostupný z WWW: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/umluvaCOTIF.htm.

oddělit přidělování kapacity železnice, udělování licencí opravňujících k dopravě po železnici a zpoplatnění infrastruktury od dopravních operací, což mělo vést k umožnění volného přístupu na železniční trh novým provozovatelům. Za účelem přidělování kapacity, udělování licencí a zpoplatnění železniční infrastruktury měla být vytvořena nezávislá organizace. Železniční podniky měly vést účty nákladní a osobní přepravy odděleně. Směrnice 2001/13/EC upravovala přidělování licencí železničním dopravcům. Tato směrnice definovala finanční, ekonomické a bezpečnostní podmínky, jejichž splnění je nutné k získání licence k provozování nákladní dopravy po Transevropské železniční nákladní síti. Ve směrnici 2001/14/EC byly stanoveny rámcové podmínky pro alokaci kapacity a řízení železniční sítě a tarifní struktura za používání sítě.³⁰

³⁰ PELTRÁM, A. a kol.: *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem, 2003, s. 185.

5 ANALÝZA TOKU FINANČÍ

Jedním z velmi důležitých kroků je analýza toku financí čerpaných z fondů evropské unie do železniční infrastruktury. S provozem železničních sítí jsou spojené nemalé náklady, a to jak s vlastním provozem železnice, tak i s modernizací a optimalizací celé železniční sítě. Provozování železniční dopravy je v zájmu státu, který se snaží na tento druh dopravy přispívat z veřejných financí. Pokusím se analyzovat poskytované státní dotace do železniční infrastruktury v letech 2003 – 2008, které plynuly do rozpočtu SFDI, jako hlavního poskytovatele dotací.

5.1 Financování

Veřejné financování železniční a silniční sítě se před transformací Českých drah vyznačovalo následujícím rozporem. Silniční síť ČR byla financována ze státního rozpočtu, kdežto u železnice se náklady na železniční cestu odrážely v nákladech dopravce, tedy v nákladech ČD, kterým byly poskytovány dotace z národních financí na úhradu těchto nákladů.³¹

Změna způsobu financování dopravní infrastruktury nastala transformací ČD roku 2003. Po vzniku ČD a. s. a SŽDC s. o. se oddělily náklady na dopravní cestu (které převzala nastupující firma SŽDC s. o.) od nákladů dopravce po železniční cestě (ČD). Na základě této restrukturalizace bývalé ČD je tedy v současnosti správce železniční sítě státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která proplácí náklady spojené s údržbou a provozem železniční sítě akciové společnosti České dráhy. Stát zajišťuje financování železniční infrastruktury formou dotací, které byly do roku 2005 poskytovány jak Ministerstvem dopravy (MD), tak i Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI). Od roku 2006 je zajišťováno financování železnice z fondu SFDI, Evropskou investiční bankou a z fondů Evropské unie.

³¹ ŽEMLIČKA, Z., LUKŠŮ, V.: *Dopravní politika*. Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999, s. 199.

Z veřejných rozpočtů jsou poskytovány tři typy dotací:

- investiční dotace,
- dotace na opravy a údržbu infrastruktury,
- dotace do osobní dopravy.

V následujících tabulkách jsou uvedena srovnání těchto tří druhů dotací do silniční a železniční infrastruktury.

Tabulka 1: Investiční výdaje do železniční a silniční infrastruktury od MD a SFDI (v mil. Kč)

DRUH INFRASTRUKTURY	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Železniční – MD	455	419	62	0	0	0
Železniční – SFDI	9 927	10 727	13 336	13 025	16 260	25 124
Silniční – MD	2 471	6 704	15 554	5 917	3 300	4 840
Silniční – SFDI	14 749	23 337	24 050	29 111	35 786	44 768
Celkem	27 602	41 187	53 002	48 053	55 346	74 732

Zdroj: Ročenka dopravy 2003- 2008 [online].

V roce 2000 byly investiční dotace z rozpočtů MD a SFDI na železniční infrastrukturu zhruba o 1,5 miliardy nižší než na silniční infrastrukturu. V období let 2000 – 2008 dotační částky u obou druhů dopravy stouply, jak je zřejmé z grafu v příloze č. IV., který znázorňuje vývoj skutečných celkových příjmů rozpočtu SFDI v letech 2001 až 2008 a vývoj v odhadech příjmů až do roku 2015, i když v případě železniční dopravy rostly podstatně pomaleji než u silniční dopravy. V roce 2008 byly investiční dotace na železniční síť dvakrát nižší než na silniční dopravu, dohromady představovaly částku bezmála 75 miliard Kč. Příjemci dotací pro železniční infrastrukturu byly do roku 2002 ČD, s. o. a od roku 2003 ČD, a. s. a SŽDC, s. o.. Porovnání dotací do obou druhů dopravy zachycuje tabulka celkových výdajů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury.

Tabulka 2: Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v mil. Kč)

DRUH	2003	2004	2005	2006	2007	2008
INFRASTRUKTURY						
Železniční	7 165	6 798	7 024	7 255	7 017	8 816
Silniční	7 209	9 462	10 436	15 423	16 370	15 257
Celkem	14 374	16 260	17 460	22 678	23 387	24 073

Zdroj: Ročenka dopravy 2003- 2008 [online].

Jak vyplývá z výše uvedené tabulky provozních dotací do železniční infrastruktury, lze od roku 2003 do roku 2007 zaznamenat pokles finančních dotací a následnou stagnaci. V roce 2008 pak došlo k nepatrnému zvýšení příjmů. Je zde možné porovnat i výdaje do ostatních typů dopravy.

Tabulka 3: Dotace z veřejných rozpočtů do pravidelné veřejné přepravy osob (v mil. Kč)

DRUH	2003	2004	2005	2006	2007	2008
INFRASTRUKTURY						
Železniční osobní doprava	7 268	7 072	7 166	7 334	8 020	9 120
Linková autobusová doprava (bez MHD)	3 121	3 283	4 331	4 099	4 069	4 683
Celkem dotace	10 389	10 355	11 497	11 433	12 089	13 803

Zdroj: Ročenka dopravy 2003- 2008 [online].

Dotace do pravidelné veřejné dopravy jsou poskytovány železničním i silničním dopravcům za prokazatelnou ztrátu, která plyne ze zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu a od roku 2005 i ztrátu v důsledku poskytování žákovského jízdného. Součtem údajů ze tří uvedených tabulek získáme přibližné celkové výdaje do železniční a silniční infrastruktury v letech 2000 – 2008.

Tabulka 4: Porovnání příjmů a výdajů železniční a silniční dopravy ve vztahu k SFDI (v mil. Kč)

ROK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Celkové příjmy SFDI	48596	42440	52352	53070	61054	66265
Celkové výdaje SFDI	41246	52037	48512	55825	69892	57312
Železniční doprava						
Výdaje SFDI na železniční dopravu	15535	16218	17742	18490	22477	18553
Podíl na celkových výdajích SFDI (v %)	37,66	31,17	36,57	33,12	32,16	32,37
Příjem z žel. dopravy	5758	5810	5738	5907	5740	8740
Potenciální podíl na příjmech SFDI (v %)	10,59	12,04	9,79	11,13	9,40	13,18
Podíl příjmů na výdajích (v %)	37,06	35,82	32,04	31,95	25,54	47,10
Silniční doprava						
Výdaje SFDI na sil. dopravu	25373	35369	27116	34333	43092	37902
Podíl na celkových výdajích SFDI (v %)	61,52	67,97	55,90	61,50	61,66	66,13
Příjmy ze silniční dopravy	19210	21247	15169	15708	15675	14767
Podíl na celkových příjmech SFDI (v %)	39,53	50,06	28,98	29,60	25,67	22,28
Podíl příjmů na výdajích (v %)	75,71	60,07	55,94	45,75	36,38	38,96

Zdroj: Ročenka dopravy 2003- 2008 [online].

Jak je zřejmé z výše uvedené tabulky, v letech 2003 – 2008 rostly výdaje jak do železniční, tak do silniční dopravy, přičemž u obou typů dopravy se zvyšoval podíl investičních výdajů na výdajích celkových. Jednou z výjimek u železniční dopravy je transformační rok 2003, kdy veřejné výdaje na železniční dopravu klesly. V následujících letech od 2004 do roku 2007 opět vzrůstaly, až do roku 2008, kde jsme opět zaznamenali pokles na celkových výdajích.

Transformace ČD v roce 2003 měla zajistit především oddělení nákladů na infrastrukturu od nákladů dopravce po železniční cestě, aby byly pro železniční dopravce nastaveny stejné podmínky jako pro silniční a ostatní dopravce a také zefektivnění celého provozování železniční dopravy.

Provozování silniční dopravy na území ČR přináší příjmy do rozpočtu SFDI, které přispívá zpět do státní pokladny penězi vybranými formou daní, poplatků za dálniční známky a výnosy z mýtného. V případě železniční dopravy o takovémto přínosu hovořit nelze. Dominantní železniční dopravce ČD, a. s. sice platí státní

organizaci SŽDC poplatky za užití železniční dopravní cesty, ale platby, které proudí ze státní organizace SŽDC do ČD za udržování železniční sítě a provozuschopnosti a které jsou SŽDC poskytovány státem ve formě dotací, je zhruba dvojnásobně vyšší než poplatky placené Českými drahami za její užívání. Tím pádem jde pouze o účetní operaci a k realizaci příjmů za pronájem železniční dopravní cesty do veřejných rozpočtů fakticky nedojde.³²

Tabulka 5: Porovnání nárůstu délky tras

TRASA	PRAHA BRNO	PRAHA PLZEŇ	PRAHA Č. BUDĚJOVICE
Délka vzdušnou čarou	184 km	84 km	121 km
Délka proti trati ČD	255 km	114 km	169 km
Prodloužení	38,6 %	35,7 %	39,7 %

Zdroj: ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha, 2000, s. 31.

5.2 Předvstupní fondy EU určené pro rozvoj infrastruktury v ČR

Dříve, než jsme se zařadili mezi členské státy EU měli jsme od roku 1990 možnost čerpat finanční pomoc z tzv. předvstupních fondů. Pomoc ve formě předvstupního fondu PHARE, byla rozdělena na dvě etapy:

- čerpání finanční pomoci a současná příprava ucházejícího se státu o členství v EU a následné vstoupení do této společnosti,
- seznámení s možnostmi čerpání financí z fondů EU.

Vedle programu PHARE byly vytvořeny také programy ISPA a SAPARD, které měly pomoci deseti kandidátských zemím (hlavně ze střední a východní Evropy) na vstup do EU.

Hlavním přínosem těchto předvstupních programů dopravy byla možnost osvojit si náročná pravidla strukturálních fondů EU a principů programování, vybudování

³² TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T.: *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno, 2006, s. 20.

potřebných institucí v rámci státní správy a připravení legislativních podmínek.

5.2.1 *Předvstupní fond – PHARE*

Jde o fond podpory rozvoje a restrukturalizace ekonomiky určený původně pro Polsko a Maďarsko (PHARE - Poland and Hungry Assistance for Restructuring of the Economics). Vznikl v prosinci roku 1989, v únoru 1990 byl rozšířen i na tehdejší Československo, Jugoslávii, Bulharsko a Rumunsko. V současné době program zahrnuje podpůrná opatření pro tyto státy: Albánie, Bosna – Hercegovina, Bulharsko, ČR, Chorvatsko, Estonsko, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Program PHARE je ve své struktuře a zaměření nejkomplexnějším a největším samostatným zdrojem nenávratné pomoci, který v současné době Evropská unie poskytuje zemím střední a východní Evropy. Podpora jednotlivým zemím je poskytována v zásadě podle počtu obyvatel, podle hrubého domácího produktu a podle dalších kvalitativních kritérií. Podmínkou financování z PHARE je demokratické státní zřízení a úsilí o zavedení tržní ekonomiky.³³

Po jednání mezi Evropskou unií a třetí zemí jsou pak stanoveny prioritní sektory pomoci a tříleté indikativní programy pro její poskytování. Na základě indikativních programů jsou dále připraveny konkrétní akce v rámci:

- národních programů,
- multinárodních programů,
- programů přeshraniční spolupráce – Gross Bordur Cooperation (CBC).

Program PHARE je definován v čl. 99 a 100 Evropské dohody o přidružení mezi ČR a EU jako způsob dočasné nenávratné pomoci ČR. V sektoru dopravy je realizace této pomoci zabezpečována Ministerstvem dopravy a spojů. Jednotka řízení programů je ustanovena na odboru financí a ekonomiky MDS ČR. Realizačními jednotkami

³³ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 61.

programů jsou ČD a Ředitelství silnic a dálnic. Tyto jednotky jsou konečnými institucemi odpovědnými za jeho implementaci.³⁴

Cílem programu PHARE je transformace dopravního systému ČR podle základních principů tržní ekonomiky. Jde především o zlepšení účinnosti a hospodárnosti dopravního systému, restrukturalizaci hlavních dopravních institucí a privatizace vybraných částí dopravního systému, zavedení tržně orientovaných principů do rozvoje dopravní politiky, řízení dopravního systému, jeho legislativy a provozních standardů. Velký důraz je kladen na postupnou integraci dopravní infrastruktury ČR do transevropských sítí zejména s ohledem na budoucí rozšířený ekonomický prostor, jehož efektivní fungování je závislé na kvalitě dopravní infrastruktury a dopravních služeb.

I přes jisté výhrady, týkající se zvláště efektivnosti a přínosu práce zahraničních poradců a v době časově náročného rozhodovacího a schvalovacího mechanismu programu PHARE, je nutno tuto pomoc ze stran EU hodnotit jako opravdově a přátelsky nabídnutou ruku ke spolupráci. Na rozvoj dopravní infrastruktury prostřednictvím programu PHARE získala ČR do EU v letech 1991 – 1997 finanční prostředky v částce 108,25 mil. ECU a na projekty technické pomoci 8,56 mil. ECU.

Předvstupní strategie sektoru dopravy (MDS ČR) vychází z Dopravní politiky ČR, schválené vládou ČR již v roce 1998 a tvoří jednu ze stěžejních podmínek nezbytných pro integraci do EU. V návaznosti na tento dokument byla zpracována Střednědobá strategie sektoru dopravy a samostatně strategie telekomunikací a pošty. V obou dokumentech jsou uvedeny strategické cíle, které budou uplatňovány a zabezpečovány v období předvstupní strategie. V době přípravy na vstup do EU lze uplatňovat většinu cílů dopravní politiky ČR, vyjma těch, které vyžadují delší přechodné nebo realizační období, případně budou předmětem vyjednávání z EU.³⁵

³⁴ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 62.

³⁵ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice, 2003, s. 63.

5.2.2 Předvstupní fond ISPA

Fond ISPA (Instrument for Structural Policies Pre-Accession) – další z nástrojů předvstupních strukturálních politik, byl určen pro kandidátské na vstup do EU. V případě České republiky se fond ISPA využíval v období od roku 2000 - do května 2004, tedy do vstupu České republiky do EU.³⁶

Fond ISPA byl zaměřen na zlepšení úrovně infrastruktury v sektorech dopravy a životního prostředí. Zaměření fondu a procedury byly podobné s Fondem soudržnosti EU, tak aby byl zajištěn plynulý přechod na využívání Fondu soudržnosti, ve který se ISPA změnila v den vstupu ČR do EU.³⁷

Z fondu ISPA byly spolufinancovány i projekty na odstraňování škod způsobených v roce 2002 povodněmi na železniční infrastrukturu na tzv. povodňové projekty. Veškeré zdroje, které bylo možné čerpat z evropských fondů pro železniční projekty, byly využity. Přesně: částka 4,2 mld. Kč představuje vyčerpání disponibilní alokace z předvstupního fondu ISPA na železniční projekty na léta 2000 – 2006.³⁸

Správa železniční dopravní cesty, s. o. jako nástupnická organizace Českých drah, s. o. převzala od 1. ledna 2003 mimo jiné i odpovědnost za využívání fondů Evropské unie pro železniční infrastrukturu České republiky jako konečný příjemce a současně investor. Především šlo o převzetí řídicích a koordinačních funkcí při realizaci projektů spolufinancovaných z fondu ISPA a to konkrétně projektů:³⁹

- Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová,
- Modernizace traťového úseku Zábोří – Přelouč.

³⁶ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-isp.html>>.

³⁷ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-isp.html>>.

³⁸ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-isp.html>>.

³⁹ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-isp/usti-nad-o.c.treb.html>>.

Popis a cíl projektu:

Traťový úsek Ústí nad Orlicí – Česká Třebová je součástí projektu Modernizace I. transitního železničního koridoru (I. TŽK) rakouské hranice – Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín – hranice, který tvoří hlavní větev IV. trans-evropského koridoru na území České republiky. Cílem tohoto projektu je zrychlit dopravu na tomto koridoru a dosáhnout rychlosti až 160 km/h pro osobní dopravu a pro 120 km/h pro nákladní dopravu. Tím dojde k úspoře času mezi Děčínem a Břeclaví a k úspoře času ve výši 2h 24 min ze současného času 6h 25 minut pro osobní vlaky. Instalování nového zabezpečovacího systému zajistí zvýšení bezpečnosti provozu na koridoru. Kromě toho se realizací tohoto projektu zmírní či odstraní nepříznivé dopady na životní prostředí zvláště snížení hlukové hladiny, snížení vibrací, zvýšení propustnosti krajiny pro živočichy a v neposlední řadě přispívá k přesunu dopravy z automobilové dopravy na dopravu železniční. I. transitní železniční koridor také zkvalitní dopravní propojení jednotlivých regionů, což může přispět ke zvýšení sociálně – hospodářské úrovně jednotlivých projektů. Traťový úsek Ústí nad Orlicí – Česká Třebová je součástí projektu modernizace I. transitního železničního koridoru (stavební délka koridoru 454 km), kromě toho bude tvořit po našem vstupu do EU nedílnou součást páteřních tratí Transevropské železniční sítě. Traťový úsek Ústí nad Orlicí – Česká Třebová v délce 6,3 km prošel modernizací, která sledovala následující cíle:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h,
- zavedení prostorové průchodnosti UIC GC, která umožňuje přepravu širších nákladů (kontejnery a vozů TIR v systému Ro-La),
- zvýšení třídy zatížení prostorové UIC D4 pro rychlost 120 km/h, která umožní nákladní dopravě přepravu těžších nákladů v dané rychlosti,
- úpravy a rekonstrukce železničního spodku,
- nový typ železničního svršku (UIC 60),
- rekonstrukce 7 železničních mostů (redukce dvou úrovněových přejezdů), postavení dvou nových žel. mostů – železniční estakády v délce 417 m a podchodu pro cestující,
- silniční nadjezd,
- 2 propustky,

- rekonstrukce staniční budovy v souvislosti s instalací moderních technologií,
- modernizace zabezpečovacího zařízení,
- rekonstrukce trakčního vedení 14,9 km,
- instalace 14 výhybek včetně elektrického ohřevu,
- digitalizace, kabelizace,
- modernizace nástupišť,
- protihluková opatření: 2,7 km protihlukových stěn a 130 individuálních protihlukových opatření.⁴⁰

Stavba byla realizována v období 24. 6. 2002 – 6. 2. 2004, probíhala dle harmonogramu. SŽDC, jako správce dopravní cesty a jako konečný příjemce pomoci z EU zajišťoval investorskou činnosti po rozdělní ČD na dva právní nástupce.⁴¹

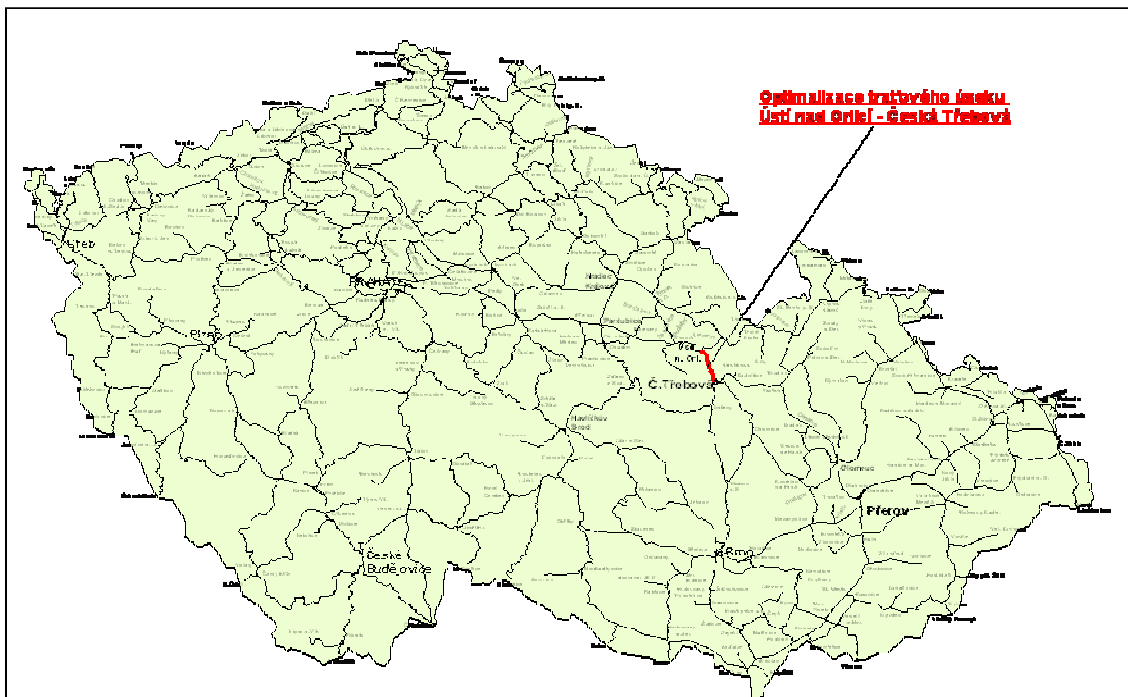
Místem realizace byl Pardubický kraj. Celkové náklady schváleného projektu činily 28.600.160 € (957.523.200 Kč). Schválený příspěvek EU byl 14.300.080 € (457.600.560 Kč). Příjemcem byla SŽDC, národní spolufinancování – Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), stavební dozor prováděla SŽDC – stavební správa Praha. Zhotovitelem byla SKANSKA ŽS a. s., a zhotovitelem projektu stavby a autorský dozor měla firma SUDOP Praha a. s. Projekt schválila Evropská komise pod č. j. 2000 CZ 16 P PT 002 dne 7. února 2001.⁴²

⁴⁰ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/usti-nad-o.c.treb.html>>.

⁴¹ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/usti-nad-o.c.treb.html>>.

⁴² SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/zabori-prelouc.html>>.

Obrázek 1: stavba: Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová



Zdroj: SŽDC modernizace dráhy / přehled staveb [online].

Optimalizace traťového úseku Zábोří - Přelouč

Popis a cíl projektu:

Traťový úsek Zábоří – Přelouč je součástí projektu Modernizace I. transitního železničního koridoru rakouské hranice – Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín – hranice, který tvoří hlavní větev IV. trans-evropského koridoru na území České republiky. Cílem tohoto projektu je zrychlit dopravu na tomto koridoru a dosáhnout rychlosti až 160 km/h pro osobní dopravu a pro 120 km/h pro nákladní dopravu. Tím dojde k úspoře času mezi Děčínem a Břeclaví a k úspoře času ve výši 2h 24 min ze současného času 6h 25 minut pro osobní vlaky. Instalování nového zabezpečovacího systému zajistí zvýšení bezpečnosti provozu na koridoru. Kromě toho se realizací tohoto projektu zmírní či odstraní nepříznivé dopady na životní prostředí zvláště snížení hlukové hladiny, snížení vibrací, zvýšení prostupnosti krajiny pro živočichy a v neposlední řadě přispívá k přesunu dopravy z automobilové dopravy na dopravu železniční. I. transitní železniční koridor také zkvalitní dopravní propojení jednotlivých regionů, což může přispět ke zvýšení sociálně – hospodářské úrovně jednotlivých projektů. Traťový úsek Zábоří – Přelouč je součástí projektu modernizace I. transitního

železničního koridoru (stavební délka koridoru 454 km), kromě toho bude tvořit po našem vstupu do EU nedílnou součást páteřních tratí Transevropské železniční sítě. Traťový úsek Záboří – Přelouč v délce 18,2 km prošel modernizací, která sledovala následující cíle:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h,
- zavedení prostorové průchodnosti UIC GC, která umožňuje přepravu širších nákladů (kontejnery a vozů TIR v systému Ro-La),
- zvýšení třídy zatížení prostorové UIC D4 pro rychlost 120 km/h, která umožní nákladní dopravě přepravu těžších nákladů v dané rychlosti,
- úpravy a rekonstrukce železničního spodku,
- nový typ železničního svršku (UIC 60),
- rekonstrukce 11 železničních mostů a jednoho silničního nadjezdu,
- nová výpravní a provozní budova,
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení,
- rekonstrukce trakčního vedení,
- instalace 14 nových výhybek,
- digitalizace, kabelizace,
- modernizace nástupišť,
- protihluková opatření: 9,6 km protihlukových stěn, individuální protihluková opatření.⁴³

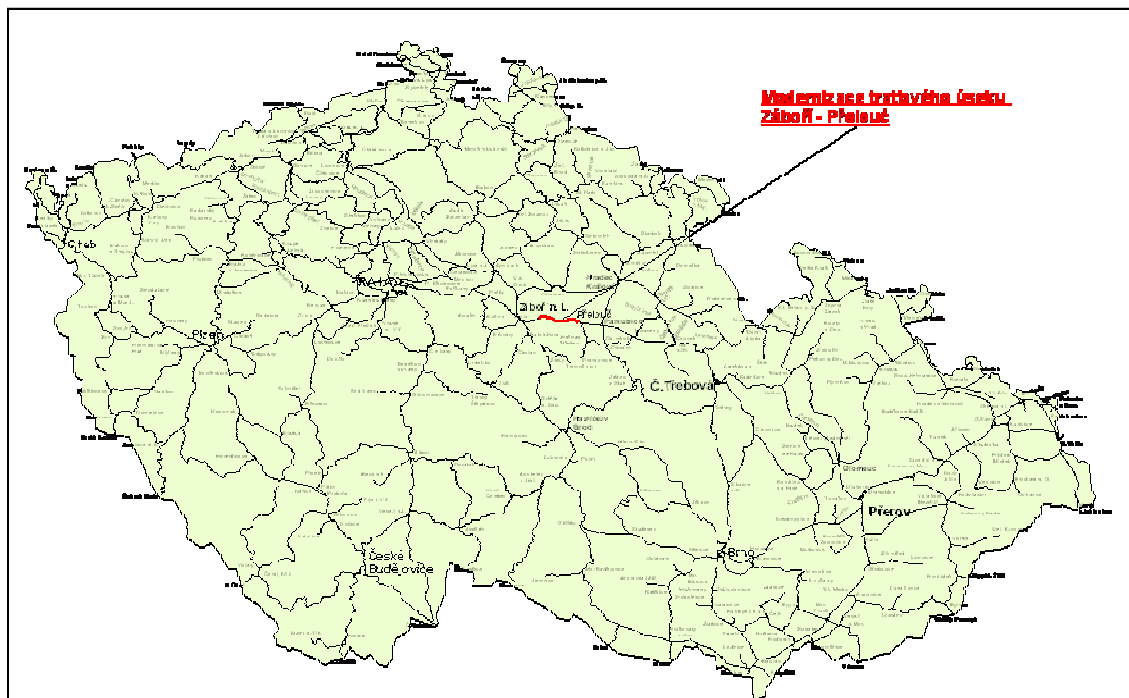
Stavba byla realizována v období 10. 1. 2003 – 19. 10. 2009, probíhala dle harmonogramu. SŽDC, jako správce dopravní cesty a jako konečný příjemce pomoci z EU zajišťoval investorskou činnost po rozdělní ČD na dva právní nástupce.

Místem realizace byl Pardubický a Středočeský kraj. Celkové náklady schváleného projektu činily 65.901.172 € (2.108.837.504 Kč). Schválený příspěvek EU byl 27.374.880 € (875.996.160 Kč). Příjemcem byla SŽDC, národní spolufinancování – Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), stavební dozor prováděla SŽDC – stavební správa Praha. Zhotovitelem byl Koridor Záboří (sdružení SSŽ a. s. a SKANSKA a. s.)

⁴³ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 20.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispazabori-prelouc.html>>.

a zhotovitelem projektu stavby a autorský dozor měla firma SUDOP Praha a. s. Projekt schválila Evropská komise pod č. j. 2000 CZ 16 P PT 006 dne 7. února 2001.⁴⁴

Obrázek 2 : stavba: Modernizace traťového úseku Zábřeh - Přelouč



Zdroj: SŽDC modernizace dráhy / přehled staveb [online].

5.3 Fondy EU určené pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR

Fondy EU představují hlavní nástroj realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociální rozdílů mezi členskými státy EU. Pro oblast železniční infrastruktury lze v rámci EU využít Fond soudržnosti (FS) a Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF).⁴⁵

⁴⁴ SŽDC: *Fond ISPA* [online]. 2009 [cit. 20.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/zabori-prelouc.html>>.

⁴⁵ SŽDC: *Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009 [cit. 20. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.

Evropská unie disponuje třemi hlavními fondy:

- Fond soudržnosti (FS),
- Strukturální fondy:
 - Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF),
 - Evropský sociální fond (ESF).

5.3.1 Fond soudržnosti 2004 - 2006

Fond soudržnosti byl zřízen v roce 1993 k poskytování pomoci na národní úrovni vybraným zemím (např. Řecku, Portugalsku, Španělsku a Irsku), aby se připravily na vstup do hospodářské a měnové unie. Historicky tak Fond soudržnosti financuje projekty ve sféře životního prostředí a transevropských dopravních sítí.⁴⁶

Poskytování pomoci je podmíněno dvěma faktory:

- Hrubý národní důchod (HND), měřený paritou kupní síly, nesmí u členského státu překročit 90% průměru EU,
- členský stát musí realizovat program "hospodářské konvergence".⁴⁷

Fond soudržnosti přispívá k posilování hospodářské a sociální soudržnosti Společenství pro oblastí životní prostředí a transevropských dopravních infrastrukturních sítí v členských státech s hrubým národním produktem (HNP) na obyvatele, měřeným paritou kupní síly, nižším než 90 % Společenství.⁴⁸

Kromě toho, že Fond poskytuje příspěvky na projekty, které přispívají k dosažení cílů v oblasti životního prostředí a transevropských dopravních sítí, má také zajistit posun podporovaných států k rozpočtové stabilitě, vyžadované EMU

⁴⁶ *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

⁴⁷ *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

⁴⁸ *Fondy Evropské Unie: Informace o FS za programovací období 2004 - 2006* [online]. 2003 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/45d9a9be-cb95-4887-8cec-f5ce1647220e/Informace-o-FS-za-programovaci-obdobi-2004---2006>>.

(hospodářská a měnová unie), aniž by se omezovaly rozsáhlé investice, jež jsou v těchto oblastech nutné.⁴⁹

Tuto podmínku Česká republika splňuje (momentálně představuje její HDP na obyvatele asi 61 % průměru EU). Fond se specificky nezaměřuje na regionální politiku. Pomoc z tohoto fondu je v praxi doplňující (vzhledem k pomoci, kterou regionům poskytují strukturální fondy).⁵⁰

Při procedurách při využití Fondu soudržnosti jsou rozhodnutí přijímána společně členskými státy a EK. Projekty mohou být seskupeny (skupiny projektů, které jsou propojeny společnou strategií), zatímco jednotlivý projekt může, pokud je to vhodné, být rozdělen do několika fází, které jsou technicky a finančně nezávislé a mohou být financovány odděleně. Pozornost se věnuje tomu, aby se vyloučilo financování projektu z Fondu soudržnosti a Strukturálních fondů současně. Délka projektů se různí případ od případu. Jsou spravovány národními orgány a realizace je kontrolována Monitorovacími výbory. Fond přispívá k posilování hospodářské a sociální soudržnosti EU. Míra pomoci EU poskytovaná fondem je 80 – 85 % veřejných nebo ekvivalentních výdajů. Konkrétní výše pomoci je stanovena podle typu projektu, jenž má být realizován.⁵¹

Do této podpory plynule přešly projekty, které byly realizovány v rámci tzv. předvstupního nástroje ISPA (The Instrument for Structural Policies Pre-Accession). To se týkalo projektů, které obdržely rozhodnutí o spolufinancování EK v letech 2000 – duben 2004. Finanční nástroj ISPA byl určen pro kandidátské státy v období od roku 2000 do okamžiku jejich vstupu do EU v roce 2004. Byl zaměřen na zlepšení úrovně infrastruktury v sektorech dopravy a životního prostředí. Zaměření a procedury jsou analogické s Fondem soudržnosti EU. Podobnost fondu a procedur byly shodné z důvodu zajištění plynulého přechodu na využití fondu Soudržnosti, ve který se ISPA změnila v den vstupu ČR do EU. Zařazení finančního nástroje ISPA do předvstupních

⁴⁹ *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

⁵⁰ *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

⁵¹ *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 2. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

programů podpory poskytovaných Evropskou unií kandidátským státům bylo základním předpokladem pro následné úspěšné využití možností Fondu soudržnosti po vstupu ČR do EU.

Ministerstvo pro místní rozvoj je na základě usnesení vlády ČR č. 102/2002, odst. II/d) v rámci dokončení přípravy programových dokumentů a určení řídicích a platebních orgánů pro využívání strukturálních fondů a Fondu soudržnosti EU pověřeno zajistit plnou funkci Řídícího orgánu Fondu soudržnosti. Od 1. 3. 2003 byl na MMR zřízen odbor Řídícího orgánu Fondu soudržnosti, jehož cílem bylo zajistit úspěšné dokončení využívání nástroje ISPA a do 31. 12. 2003 zajistit plnou funkčnost Řídícího orgánu Fondu soudržnosti (II/Id – usn. vl. č. 102/2002), což odpovídá Národnímu rozvojovému plánu, základnímu dokumentu pro získání finančních prostředků ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.⁵²

MMR, jako Řídící orgán Fondu soudržnosti, koordinuje zprostředkující orgány Fondu soudržnosti, tj. Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo dopravy, a realizační orgány, tj. SFŽP ČR, ŘSD a SŽDC jež jsou odpovědné za celkovou realizaci projektů v daném sektoru tak, aby bylo dosaženo co nejefektivnějšího využívání prostředků vyčleněných EK pro Českou republiku pro období 2004 – 2006.⁵³

Fond soudržnosti poskytoval prostředky na velké investiční projekty (v hodnotě minimálně 10 mil. €). Projekty financované z tohoto fondu v sektoru dopravy tvoří součást transevropské dopravní sítě. SŽDC předložila čtyři projekty, které byly schváleny pro financování z Fondu soudržnosti v programovém období 2004 – 2006. Celkový příspěvek EU, který SŽDC obdržela v rámci Fondu Soudržnosti v letech 2004 – 2006, činil cca 6,5 miliardy Kč.⁵⁴

Míra pomoci EU poskytovaná Fondem soudržnosti činí cca 50 % - 85 % celkových uznatelných nákladů projektu. Dále pokračuje realizace 10 projektů ISPA

⁵² *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 2. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

⁵³ *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003 [cit. 2. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.

⁵⁴ *SŽDC: Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009 [cit. 5. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-soudrznosti-04-06.html>>.

(nyní již v režimu Fondu soudržnosti). Pro programovací období 2004 – 2006 bylo Evropskou komisí pro ČR stanoveno rozpětí čerpání z Fondu soudržnosti 9,76 – 12,28 %. Střední hodnota tohoto rozpětí činí 11,02 % pro sektor dopravy tedy 472,5 mil. €.

Z fondu soudržnosti byly financovány velké investiční projekty v hodnotě minimálně 10 mil. € a projekty financované z tohoto fondu v sektoru dopravy tvoří součást transevropské dopravní sítě. Správa železniční dopravní cesty předložila čtyři projekty, které byly určeny pro financování z Fondu soudržnosti v programovém období let 2004 – 2006. Celkový příspěvek EU, který Správa železniční dopravní cesty obdržela v rámci Fondu Soudržnosti v letech 2004 – 2006 činil cca 6,5 miliardy Kč.⁵⁵

Jednalo se o stavby:

- Optimalizace trati Plzeň – Stříbro,
- Evropský vlakový zabezpečovací systém, pilotní projekt Poříčany – Kolín,
- Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě,
- Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě – Krasíkov.

Optimalizace trati Plzeň – Stříbro

Cílem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících zařízení a staveb do technického stavu odpovídajícímu evropským standardům, dosáhnout vyšší rychlosti pro zkrácení jízdní doby vlakových spojů a zároveň provést modernizaci stávajících železničních staveb a zřízení tak, aby odpovídala současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení rychlosti na trati. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 IOC, ložené míry UIC – GC, modernizaci stávajícího zabezpečovacího zařízení zajištěním požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160 km/h. Bezpečnost cestujících bude zvýšena vybudováním nových nástupišť s bezpečnostním pruhem a vodícím proužkem pro nevidomé. Přístup k nástupištím bude ve všech případech řešen mimoúrovňově a bude vyhovovat osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

⁵⁵ SŽDC: *Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009 [cit. 5. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-soudrznosti-04-06.html>>.

Pro snížení vlivu železniční dopravy na obyvatelstvo budou na základě provedení hlukové studie navržena protihluková opatření a to především vybudování protihlukových stěn a v místech, kde PHS nejsou účinné, budou navrženy technické opatření přímo na obytných objektech (výměna stávajících oken za okna s vyšší neprůzvučností). Projekt OT Plzeň – Stříbro je součástí projektu č. 22 – železniční trať Athény – Sofia – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk/Drážďany TEN-T přispívá k posilování hospodářské a sociální soudržnosti Evropských společenství. Projekt splní následující priority: optimalizace kapacity a výkonnosti existující infrastruktury a zdokonalení bezpečnosti a spolehlivosti sítě. Zvýšený standard bude charakterizován zejména zvýšenou bezpečností, pohodlím a rychlostí přepravy. Délka modernizovaného úseku je 30,06 km.⁵⁶

Místem realizace byl Plzeňský kraj. Celkové náklady schváleného projektu činily 130.207.592 € (3.966.484.067 Kč). Schválený příspěvek EU byl 79.426.631 €. Příjemcem byla SŽDC, národní spolufinancování – Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), stavební dozor prováděla SŽDC. Zhotovitelem bylo Sdružení Západní expres (OHL ŽS, a. s., SUBTERRA a. s., SKANSKA DS a. s., LEONHARD WEISS GmbH) a zhotovitelem projektu stavby a autorský dozor měla firma SUDOP Praha a. s. Projekt schválila Evropská komise pod č. j. K (2005)6041 dne 27. prosince 2005.⁵⁷

⁵⁶ SŽDC: *Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009 [cit. 5. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/plzen-stribro.html>>.

⁵⁷ SŽDC: *Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009 [cit. 5. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/plzen-stribro.html>>.

Obrázek 3: stavba: Optimalizace traťového úseku Plzeň – Stříbro



Zdroj: SŽDC modernizace dráhy / přehled staveb [online].

Evropský vlakový zabezpečovací systém, pilotní projekt Poříčany – Kolín

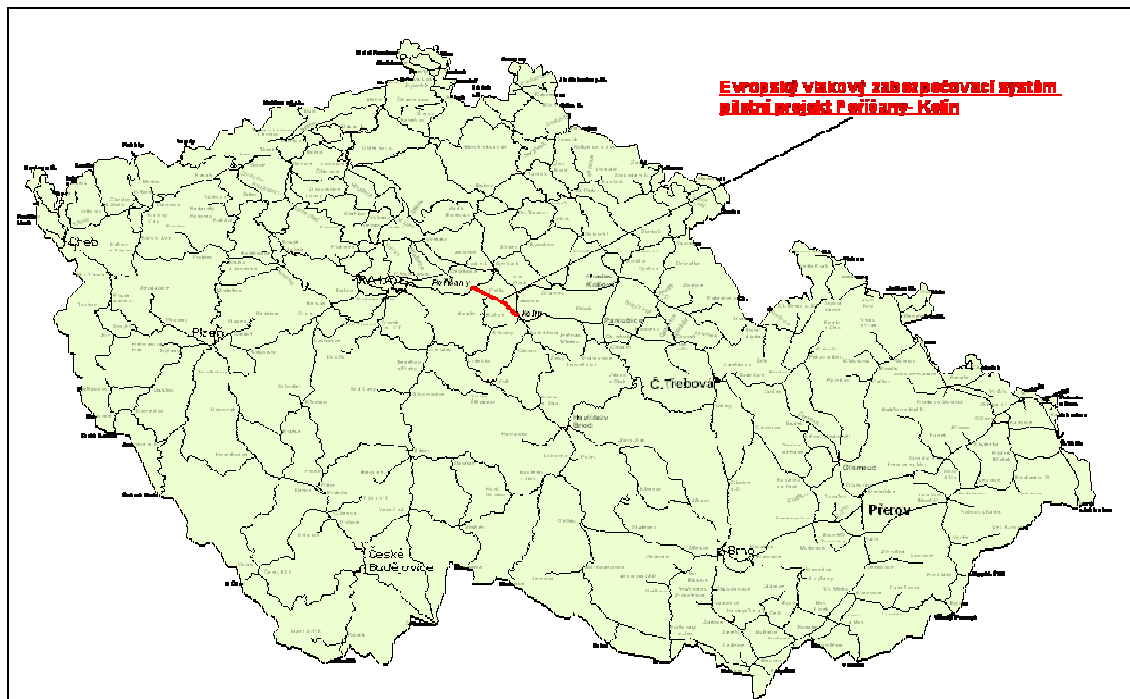
Tento projekt přispívá k vyšší konkurenceschopnosti naší železniční sítě a samozřejmě k vyšší bezpečnosti železniční dopravy hlavně ve snížení rizika vyplývajícího ze selhání lidského faktoru. Systém jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení – ERTMS/ETCS je složitý elektronický systém konstruovaný na bázi počítačové techniky a dosud nebyl na železniční síti české republiky použit. Podstatnou vlastností tohoto systému je schopnost jeho spolupráce s nejrůznějšími druhy stávajících železničních zabezpečovacích zařízení a jednotné vyjádření podmínek jízdy pro strojvedoucího.⁵⁸

Místem realizace byl Středočeský kraj. Celkové náklady schváleného projektu činily 9.722.757 € (311.128.224 Kč). Schválený příspěvek EU byl 7.350.000 € (235.200.000 Kč). Příjemcem byla SŽDC, národní spolufinancování – Státní fond

⁵⁸ SŽDC: *Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009 [cit. 18. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/etcs-poricany-kolin.html>>.

dopravní infrastruktury (SFDI), stavební dozor prováděla SŽDC, stavební správa Praha. Zhotovitelem projektu a autorským dozorem byla firma ANSALDO SIGNAL, Ansaldo Segnalamento Ferroviario S.p.A. Projekt schválila Evropská komise pod č. j. 2002/CZ/16/P/PT/015 dne 14. dubna 2005.⁵⁹

Obrázek 4: stavba: Evropský vlakový zabezpečovací systém, pilotní projekt Poříčany – Kolín



Zdroj: SŽDC modernizace dráhy / přehled staveb [online].

Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě

Traťový úsek Červenka – Zábřeh na Moravě je součástí projektu Modernizace odbočné větve (Přerov – Česká Třebová) II. Transitního železničního koridoru Rakouská Hranice – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné – Mosty u Jablunkova – SR). Traťový úsek v délce 24 km prošel optimalizací, která sledovala cíle zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 Km/h, zavedení větší prostorové průchodnosti, zvýšení třídy zatížení, úpravy a rekonstrukce železničního spodku a nových typů železničního svršku, rekonstrukci mostů, propustků, vybudování 5 nových silničních nadjezdů, rekonstrukce staniční budovy, modernizace

⁵⁹ SŽDC: *Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009 [cit. 18. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/etcs-poricany-kolin.html>>.

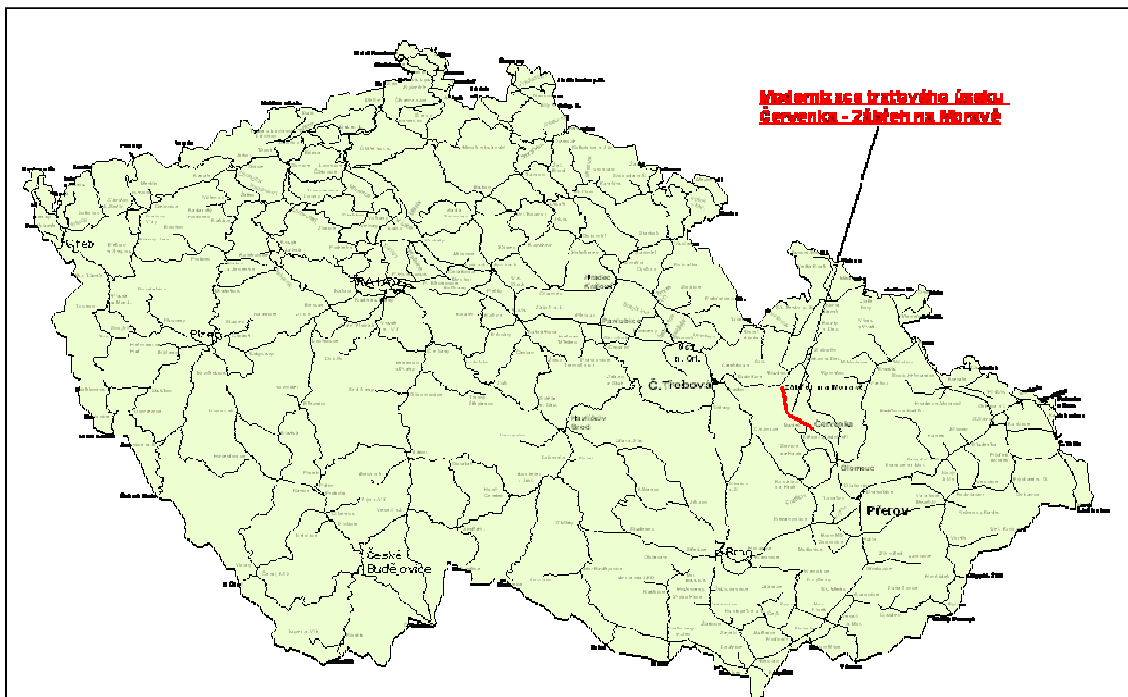
zabezpečovacího zařízení a nástupišť, vybudování nových podchodů a protihlukových stěn. Cílem tohoto projektu je zrychlit dopravu na odbočné větvi koridoru, tedy dosáhnout rychlosti až 160 km/h pro osobní dopravu a pro nákladní dopravu 120 km/h, čímž dojde k úspoře času mezi Přerovem a Českou Třebovou. Instalování nového zabezpečovacího systému zajistí zvýšení bezpečnosti provozu na koridoru. Realizace projektu také zmírní či odstraní nepříznivé dopady na životní prostředí zvláště snížení hlukové hladiny, vibrací a zvýšení prostupnosti krajiny pro živočichy. Odbočná větev zkvalitní také dopravní propojení jednotlivých regionů, což může přispět ke zvýšení sociálně – hospodářské úrovně jednotlivých regionů.⁶⁰

Místem realizace byl Olomoucký kraj. Celkové náklady schváleného projektu činily 136.359.184 € (3.698.000.000 Kč). Schválený příspěvek EU byl 100.148.250 € (3.204.744.000 Kč). Příjemcem byla SŽDC, národní spolufinancování – Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), stavební dozor prováděla SŽDC, stavební správa Praha. Zhotovitelem bylo Sdružení "Koridor Červenka – Zábřeh" (pod vedením Skanska ŽS a. s. 60 %. Dále Subterra a. s. 20 % a Leonhard Weiss GmbH&Co. 20 %), zhotovitelem projektu a autorským dozorem byla firma IKP Consulting Engineers, s. r. o. a SUDOB Brno a. s. Projekt schválila Evropská komise pod č. j. 2004/CZ/16/C/PT/002 dne 1. srpna 2005.⁶¹

⁶⁰ SŽDC: *Modernizace dráhy* [online]. 2009 [cit. 18. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/modernizace-trat.useku.html>>.

⁶¹ SŽDC: *Modernizace dráhy* [online]. 2009 [cit. 18. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/modernizace-trat.useku.html>>.

Obrázek 5: stavba: Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě



Zdroj: SŽDC modernizace dráhy / přehled staveb [online].

Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě – Krasíkov

Cílem tohoto projektu je zrychlit dopravu na trati Přerov – Česká Třebová (délka trati 110 km), tedy zvýšit rychlost pro osobní i nákladní dopravu, čímž dojde k úspoře času mezi Přerovem a Českou Třebovou a instalování nového zabezpečovacího systému zajistí zvýšení bezpečnosti provozu na koridoru. Modernizace tohoto traťového úseku zkvalitní dopravní propojení jednotlivých regionů, což může přispět ke zvýšení sociální – hospodářské úrovně v jednotlivých regionech.⁶²

Stavební práce byly rozděleny do tří částí:

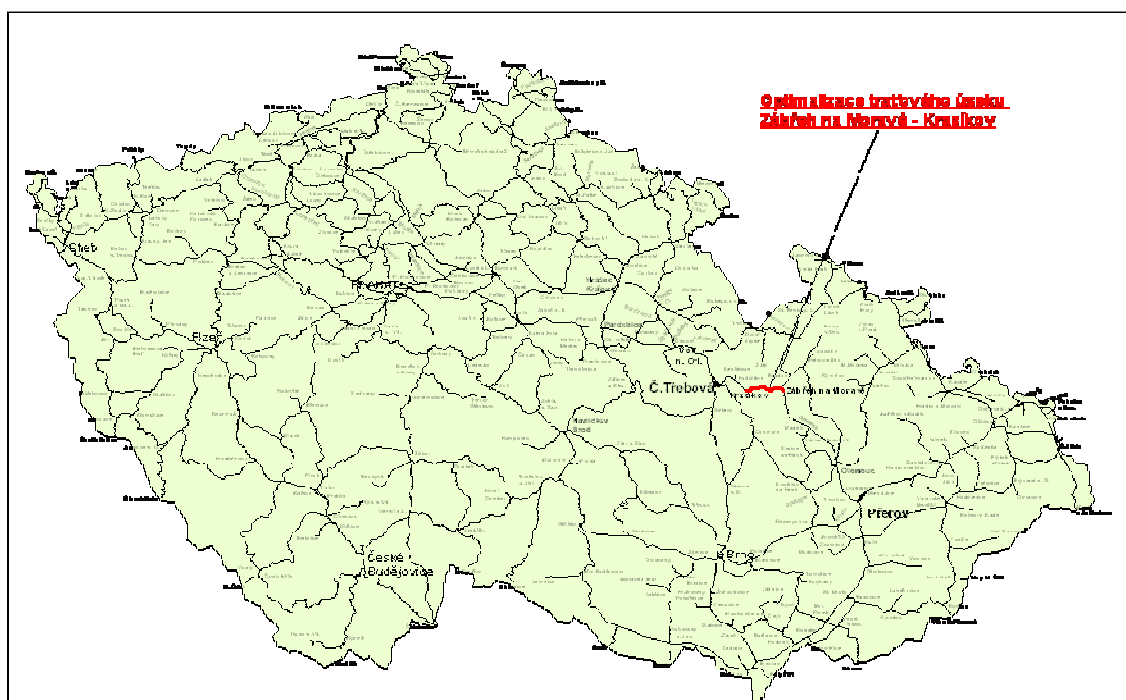
- východní část – zahrnuje modernizaci stanice Zábřeh a obnovu trati v úseku Zábřeh – výhybna Lupěné,
- střední část mezi výhybnou Lupěné a žst. Hoštěn – tato část zahrnuje výstavbu tunelů Malá Huba, Hněvkovský I a Hněvkovský II a přeložky tratí do tunelů,

⁶² SŽDC: *Modernizace dráhy* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/zabreh-krasikov.html>>.

- západní část – tato část představuje obnovu stanice Hoštěn a obnovu tratí v úseku Hoštejn – výhybka Matenice (Krasíkov).

Místem realizace byl Pardubický a Olomoucký kraj. Celkové náklady schváleného projektu činily 113.540.398 € (3.633.292.736 Kč). Schválený příspěvek EU byl 77.779.814 € (2.328.954.048 Kč). Příjemcem byla SŽDC, národní spolufinancování – Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), stavební dozor prováděla SŽDC. Zhotovitelem bylo Sdružení Zábřeh – Krasíkov (SSŽ a. s. a SKANSKA a. s.) a zhotovitelem projektu stavby a autorský dozor měla firma SUDOP Praha a. s. Projekt schválila Evropská komise pod č. j. 2002/CZ/16/PPT/013 dne 25. března 2004.⁶³

Obrázek 6: projekt Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě – Česká Krasíkov



Zdroj: SŽDC modernizace dráhy / přehled staveb [online].

5.3.2 Fond soudržnosti 2007 - 2013

Fond soudržnosti je určen pro podporu chudších států EU (nikoliv regionů) a v programovacím období 2007 – 2013 pomáhá 12 novým členským státům střední

⁶³ SŽDC: *Modernizace dráhy* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/zabreh-krasikov.html>>.

Evropy a Středomoří a také starším členskými členy EU Řecku, Portugalsku a Španělsku.⁶⁴

V rámci Fondu soudržnosti je v České republice možné čerpat v novém programovacím období 2007 – 2013 z nově vzniklého Operačního programu Doprava, na který je alokováno 5,77 mld. €, což jecca 1/3 z celkové pomoci. Projekty financované z tohoto programu na železniční infrastrukturu se zaměřují především na modernizace, elektrifikace, racionalizace železničních tratí a také zavádění interoperability na železnicích ČR.⁶⁵

Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. OP Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005 – 2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno i respektováním cílů udržitelného rozvoje.⁶⁶

SŽDC využívá podporu z Operačního programu Doprava z Fondu soudržnost na železniční infrastrukturu v rámci prioritních os:

- modernizace železniční sítě TEN-T" (z Fondu soudržnosti vyčleněno 2,190 mld. €) a v rámci těchto oblastí podpory:
 - modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů,
 - zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů.

⁶⁴ SŽDC: *Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.

⁶⁵ SŽDC: *Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.

⁶⁶ SŽDC: *OP Doprava* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/op-doprava.html>>.

- modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T" (z Fondu soudržnosti vyčleněno 0,393 mld. €) a v rámci této oblasti podpory:
 - modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T.⁶⁷

Jedná se například o stavby:

- **Modernizace trati Vošice – Benešov u Prahy:**
 - koridor: 4,
 - datum zahájení projektu: 1. červenec 2009,
 - datum ukončení projektu: 31. prosinec 2013,
 - celkové schválené náklady projektu: 8 040 702 670 Kč,
 - schválený příspěvek EU: 4 085 845 894 Kč,
 - příjemce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

- **Optimalizace trati Beroun – Zbiroh:**
 - koridor: 3,
 - datum zahájení projektu: 24. říjen 2008,
 - datum ukončení projektu: 31. červenec 2011,
 - celkové schválené náklady projektu: 6 022 837 520 Kč,
 - schválený příspěvek EU: 3 388 297 234 Kč,
 - příjemce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

- **Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice:**
 - koridor: 4,
 - datum zahájení projektu: 6. říjen 2006,
 - datum ukončení projektu: 31. květen 2010,
 - schválený příspěvek EU: 111 268 672 €,
 - celkové schválené náklady projektu: 4 942 954 361 Kč,
 - schválený příspěvek EU: 2 951 992 302 Kč,

⁶⁷ SŽDC: *OP Doprava* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/op-doprava.html>>.

- příjemce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).
- ***Elektrizace trati Zábřeh-Šumperk:***
 - datum zahájení projektu: 1. červen 2008,
 - datum ukončení projektu: 31. prosinec 2009,
 - celkové schválené náklady projektu: 1 754 718 342 Kč,
 - schválený příspěvek EU: 1 208 538 133 Kč,
 - příjemce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).
- ***Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hranice - České Budějovice:***
 - koridor: 4,
 - datum zahájení projektu: 15. listopad 2007,
 - datum ukončení projektu: 15. listopad 2009,
 - celkové schválené náklady projektu: 1 470 354 850 Kč,
 - schválený příspěvek EU: 903 810 577 Kč,
 - příjemce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC),
 - zhotovitel: Sdružení Jižní koridor, vedoucí sdružení: Skanska DS a. s., účastník: Viamont DSP a. s.
- ***Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor:***
 - koridor: 4,
 - datum zahájení projektu: 1. prosinec 2006,
 - datum ukončení projektu: 31. červenec 2009,
 - celkové schválené náklady projektu: 3 645 400 780 Kč,
 - schválený příspěvek EU: 2 011 238 505 Kč,
 - příjemce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

5.3.3 *Evropský fond pro regionální rozvoj 2007 - 2013*

ERDF financuje především investiční projekty a je určen pro hospodářsky slabší regiony. V ČR lze v rámci tohoto fondu čerpat na železniční infrastrukturu v letech 2007 – 2013 z programů přeshraniční spolupráce a z některých regionálních operačních programů (ROP). V rámci těchto programů lze čerpat finanční prostředky na obnovu a rekonstrukci příhraničních tratí, modernizaci nebo výstavbu železničních zastávek, budování informačních systémů pro veřejnou dopravu apod.⁶⁸

Dále se v letech 2007 – 2013 bude SŽDC pokoušet využít i finanční prostředky ERDF. V roce 2009 zaznamenala SŽDC na tomto poli úspěch, neboť ve spolupráci s Dolnoslezským Vojvodstvím – Dolnoslezskou správou silnic a železnic získala prostředky na realizaci projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poręba – Harrachov“ z Operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007 – 2013.⁶⁹

⁶⁸ SŽDC: *Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.

⁶⁹ SŽDC: *Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.

6 DISKUZE A NÁVRHY

Stát zastoupený Ministerstvem dopravy a SFDI se snaží naplňovat cíle dopravní politiky, ve které je železnice považována za ekologickou, bezpečnou a trvale udržitelnou formu dopravy. Pokud chce stát naplnit cíle definované v dopravní politice země, je nucen na to uvolnit dotační prostředky, protože tržby železnice a komerční činnosti nepokrývají ani náklady na provoz. Přímé dotace - toky veřejných financí přímo ve prospěch ČD či SŽDC se skládají ze tří typů, a to dotací na investice, provoz a úhradu ztrát z osobní dopravy.⁷⁰

Ministerstvo dopravy, jakožto hlavní příjemce finančních prostředků z fondů EU zřídil zákonem Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Jedním z hlavních cílů SFDI je rozdělování příspěvků poskytnutých příslušnými fondy Evropské komise na základě schválených projektů. SFDI vydává závazné postupy financování výstavby, modernizace, oprav a údržby dopravní infrastruktury, které jsou součástí rozpočtu schvalovaného Parlamentem České republiky. SFDI předkládá projektovou žádost, ve které musí zdůvodnit Evropské unii požadavek pro spolufinancování. Dle předpokládaného objemu projektu jsou to investice do 50 mil. € a nad 50 mil. €. Investice do 50 mil. € z financí Evropské unie jsou schvalovány Ministerstvem dopravy jako zástupcem státu. Investice nad 50 mil. € musejí být předloženy ke schválení Evropské komisi v Bruselu.

V současné době je sektor dopravy financován především z Operačního programu Doprava (OPD). OPD jako řídicí orgán má za úkol dohlížet nad realizovanými projekty a jejich následné financování z peněz získaných z Evropské unie či národních financí. Převážná část již zmíněných finančních prostředků, jsou z půjček Evropské investiční banky (EIB), jelikož zatím nedošlo k proplacení žádných zrealizovaných a ukončených projektů z přislíbených finančních prostředků Evropských fondů.

⁷⁰ KVIZDA, M. et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno, 2007, s. 177.

Situace, která nastává z důvodu neproplácení odsouhlasených finančních prostředků, není pro český stát dlouho udržitelná. Dochází k zadlužování firem, které mají zájem podílet se na daných projektech a následně i státu, který se snaží pokrývat finanční zdroje z národních prostředků, než dojde k dalšímu uvolnění peněz z Evropské investiční banky. SŽDC, jako správce dopravních cest má samozřejmě zájem na realizacích projektů, které vedou k modernizaci či optimalizaci tratí, avšak je potřeba, aby Ministerstvo dopravy dohlíželo nad účelností realizace jednotlivých staveb. V praxi někdy bývají realizovány stavby, které svým významem nejsou až tak důležité a investice do nich se postupem času ukazují jako neefektivní.

Jedním z možných řešení je zahajovat stavby s již předem nastavenými pravidly financování po celou dobu realizace daného projektu. Je velmi důležité, aby stavby, které se soutěží byly dobře naceněné, souhlasil výkaz výměr a nedocházelo v průběhu výstavby k navyšování rozpočtu, který je už na začátku stavby dost omezený.

Další z velkých problémů je, že většina projektů byla vypracována již před několika lety v době, kdy na samotnou realizaci nebylo možné zajistit financování. Po získání finančních prostředků bývají často tyto projekty pouze oprášeny a bez jakýchkoliv změn s ohledem na zjištění aktuálního stavu jsou předloženy k realizaci. V průběhu stavby poté dochází k situacím, kdy se projektová dokumentace výrazně liší od aktuálního stavu, a následné změny v projektové dokumentaci vedou k výraznému navyšování finančních prostředků k dokončení díla.

Příprava před zahájení projektu ze strany zadavatele, neboť právě zde je možné podchytit nesrovnalosti, které by mohly vést k úsporám finančních prostředků je důležitá. Proto doporučuji, aby se této přípravě věnovala zvýšená pozornost.

Operační program Doprava financuje projekty, které byly předloženy realizačními orgány ŘSD a SŽDC, jež jsou odpovědné za celkovou realizaci projektů v daném sektoru tak, aby bylo dosaženo co nejefektivnějšího využívání prostředků vyčleněných Evropskou komisí pro Českou republiku. Tyto realizační orgány se tak stávají konečnými příjemci dotací.

Současná praxe při čerpání finančních prostředků z fondů EU v oblasti železniční dopravy, staveb a infrastruktury je velmi komplikovaná. SŽDC, s. o. a České dráhy, a. s. na základě předkládaných projektů jsou příjemcem financí z fondů EU. Partneri podílející se na realizaci projektů SŽDC a Českých drah nemají jednoznačně a přesně vymezen podíl na dotacích, což se odráží v problémech při závěrečném vyúčtování prací.

Tento systém není dobře nastaven, neboť dílčí subdodavatelé jsou odkázáni na proplácení faktur za zrealizované a předané dílo, až po proplacení faktur od zadavatele zakázky na hlavního dodavatele.

Lze doporučit, aby byl systém proplácení upraven tak, aby i dílčí subdodavatelé měli možnost vyúčtovat provedené práce přímo na zadavatele zakázky, čímž by nedocházelo k prodlení v proplácení faktur.

Současný systém čerpání finančních prostředků a sledování podílu čerpání těchto financí realizátorem projektů vzhledem k zadavateli zakázky je následující:

Správa železniční dopravní cesty jako konečný příjemce dotací, vyhlašuje výběrová řízení, na základě kterých jsou vybráni hlavní subdodavatelé jednotlivých staveb. V posledních letech se pro realizaci finančně náročnějších projektů nejčastěji vytváří tzv. Sdružení, které jsou tvořeny ze dvou až tří velkých stavebních firem. Tato Sdružení se zakládají především proto, aby firmy byly schopny pokrýt bankovní záruky (garance), které jsou při těchto projektech požadovány. Firmy, které jsou součástí Sdružení, převážně realizují větší část stavebních prací vlastními lidskými zdroji. Na ostatní práce jsou najímáni další podzhotovitelé. Tito podzhotovitelé se zasmlouvají především na specifickou práci na železničním spodku a svršku, neboť málokterá firma v České republice, byť nadnárodní, je vlastníkem veškeré železniční mechanizace, která je potřebná k dokončení díla v potřebné kvalitě a odpovídajícím drážním normám. Jedná se především o svařování kolejnic, podbíjení či samotnou pokládku kolejových polí.

Všichni podzhotovitelé a subdodavatelé pracují na základě pravidel FIDIC. FIDIC je mezinárodní federací národních asociací nezávislých konzultačních inženýrů,

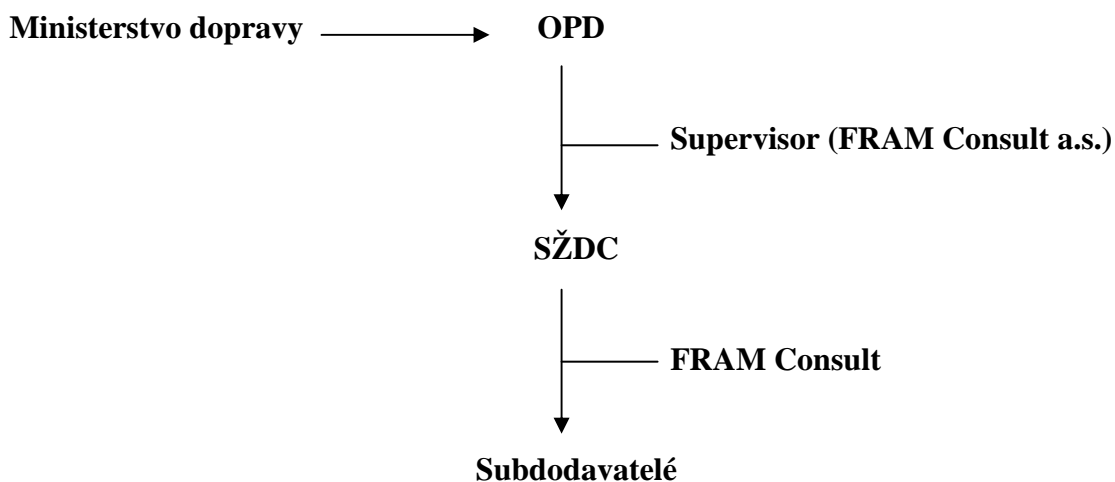
nevládní organizací uznávanou Spojenými národy, významnými světovými bankami, Evropskou komisí i dalšími mezinárodními institucemi. Federace byla založena v roce 1913 k podpoře obecných zájmů svých členských asociací a k šíření informací v zájmu svých členů.⁷¹ FIDIC slouží jako vzor, ze kterého vychází pravidla, která určují postup a oprávněnost čerpání dotací za provedené stavební práce.

Jako prvotní doklady pro fakturaci slouží stavební deníky. Všichni podzhotovitelé a subdodavatelé mají povinnost vést stavební deníky, do kterých každý pracovní den zapisují a přesně specifikují práce, které provedli a další náležitosti, které jsou dohodnuty před zahájením díla. Stavební deníky pak dále slouží jako podklady pro měsíční fakturaci na investora. Provedené práce za jednotlivé stavební objekty se fakturují na investora na základě tzv. Protokolů o skutečné výměře provedených prací, jejichž vzor je uveden v přílohách č. V. a VI., na základě kterých následně vznikne Výkaz výměr pro jednotlivé měsíce. Takto zpracované podklady včetně faktur, jsou každý měsíc subdodavatelem předkládány zástupcům SŽDC se žádostí o proplacení. Na základě Protokolů o skutečné výměře provedených prací zástupci SŽDC překontrolují oprávněnost fakturace vůči provedeným pracím. Aby byla kontrola účinná a čerpání peněz z fondů EU bylo bezproblémové, spolupracuje SŽDC v současné době s konzultační a inženýrskou firmou FRAM Consult a. s.. Tato firma má za úkol provádět kontrolní činnost, odhalovat nesrovnalosti v Protokolech o skutečné výměře provedených prací a poté odsouhlasit oprávněnost a správnost čerpání finančních prostředků. V tomto případě se jedná již o druhý kontrolní orgán.

U velkých projektů si samo Ministerstvo dopravy, na základě výběrového řízení, vybírá tzv. Supervizora, který provádí další kontrolní činnost a výsledky kontroly předloží přímo Ministerstvu dopravy. V současné době byla pro roly Supervisora vybrána již zmíněná firma FRAM Consult a. s.

⁷¹ *FIDIC* [online]. 2009 [cit. 6. 1. 2010]. Dostupné na WWW: <<http://www1.fidic.org/link.asp?link=www.cace.cz&back=/regions/posnmas.asp?orgcode=Czech Republic&posncoun=Czech Republic>>.

Systém kontroly toku financí:



Každá faktura, která projde kontrolou a je uznána jako oprávněná je následně rozdělena na způsobilé a nezpůsobilé nároky.

- **Nezpůsobilé**
 - jsou placeny z národních prostředků,

- **Způsobilé**
 - *nezpůsobilé* – hrazeny OPD z finančních půjček EIB,
 - *způsobilé* – hrazeny 85 % z fondů EU a 15 % Česká republika.

Rozdělení na způsobilé a nezpůsobilé náklady je v závislosti na tom, jak jsou schopni zástupci Sdružení prokázat na investora vedlejší rozpočtové náklady, které nebyly součástí výkazu výměr formou tzv. Změnových listů. Ve většině případů jsou změnové listy uznané investorem jako oprávněné, ale dochází i k případům, kdy jsou změnové listy jen velice těžko prokazatelné. Tyto neuznatelné položky nebývají vytvořeny tím, že by si subdodavatel sám měnil postupy prací či harmonogram, ale týkají se obvykle prací, které byly provedeny nad rámec projektové dokumentace většinou na základě požadavků budoucího správce dopravní cesty (SDC). Převážně se jedná o úpravy ve stanicích, jako např. prodloužení odstavných kolejí, napojení vlečkových kolejí z areálů firem, které využívají pro přepravu železniční dopravní cestu

a napojení přilehlých železničních dílen ve stanici. Tyto úpravy stanice nebývají v projektové dokumentaci velmi často řešeny.

Řešením této situace, při které by neuznatelné změnové listy nemusely vznikat, by mohl být postup, při kterém by SDC své požadavky vznesla již při prvotním vyjádření k projektové dokumentaci a požadované změny by byly do projektové dokumentace následně zapracovány. Pro budoucí realizované stavby je potřebné přijmout takové opatření, které by vedlo ke zlepšení komunikace mezi zadavatelem zakázky, projekční firmou a budoucím správcem tak, aby se zamezilo zbytečnému vytváření neuznatelných položek v průběhu staveb.

I přes všechna úskalí, která jsou s čerpáním finančních prostředků z fondů EU do dopravní infrastruktury spojena, je tato finanční podpora, důležitým mezníkem pro rozvoj a modernizaci dopravní infrastruktury v České republice. Nebýt možnosti čerpání finančních prostředků z fondů EU, jen těžko by za tak krátké období mohlo být realizováno z národních peněz takové množství projektů. Tyto dotace jsou velmi důležité pro ekonomický rozvoj České republiky, neboť při realizaci jednotlivých projektů je zajištěna práce jak pro velké, tak i malé firmy.

ZÁVĚR

Jedním z hlavních požadavků železniční dopravní politiky v Evropské unii a tedy i v České republice je učinit železnici konkurenceschopnější v soutěži s ostatními druhy dopravy a podporovat ji v zájmu zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu a v zájmu ochrany životního prostředí. V roce 2003 proběhla transformace ČD, která v praxi znamenala rozdělení ČD na akciovou společnost České dráhy, která byla ve vlastnictví státu, a na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty která se stala správcem železniční infrastruktury. Cílem transformace bylo především zefektivnit hospodaření v železniční dopravě a oddělit náklady na dopravní cestu od nákladů dopravce a tím umožnit Českých drahám lépe konkurovat ostatním druhům dopravy především v přepravě osob. Dopravní výkony železniční osobní dopravy však i po transformaci nadále klesají a osobní doprava je dále ztrátová. Dopravní výkony nákladní železniční dopravy klesají pomaleji a nákladní dopravě se vcelku daří držet si své pozice, zisky z ní jsou však menší než ztráty z osobní dopravy a výsledkem jsou opakující se záporné hospodářské výsledky ČD. Z výše celkových dotací v letech po transformaci vyplývá, že ke zlepšení hospodaření došlo pouze na omezenou dobu, v tomto ohledu tedy nebyla transformace ČD příliš úspěšná. České dráhy nadále, i když jako akciová společnost, zůstaly ve vlastnictví státu a ten nevyvíjí dostatečný tlak na zlepšování současné situace. Na poli železniční dopravy neexistuje taková konkurence, která by ČD nutila k efektivnějšímu chování. Stát by tedy měl uvažovat o přísnění podmínek dotování ČD a SŽDC, o podpoře domácích, případně zahraničních konkurentů v oblasti železniční dopravy, nebo i o úplné privatizaci ČD.

V konkurenci mezi silniční a železniční dopravou vyplývá, že silnice má nyní oproti železnici podstatně silnější postavení na přepravním trhu. Je sice skutečností, že železnice je od roku 2003 z veřejných zdrojů podporována podstatně méně než silnice, ale v této otázce je významným faktem také to, že z provozu železniční dopravy plynou do veřejných rozletů mnohem nižší příjmy, než je tomu u silniční dopravy. Podíl příjmů ze železniční dopravy na výdajích do železniční dopravy je rovněž podstatně nižší než u silniční dopravy. Z tohoto hlediska a s přihlédnutím k dopravním výkonům obou druhů dopravy lze posoudit jako odpovídající, že státní výdaje do železniční dopravy jsou podstatně nižší než do dopravy silniční. Ve prospěch podpory železničních doprav

hovoří zejména jejich nezpochybnitelná nízká energetická a ekologická náročnost, která je v souladu s cíli dopravní politiky v ČR i EU. Avšak vzhledem k pozici železniční dopravy na přepravním trhu a jejím přepravním výkonům v osobní dopravě, která je předmětem části dotací, je financování železnice z veřejných rozpočtů podle mě neodpovídající a stát by měl usilovat o jeho postupné snižování.

V bakalářské práci jsem dospěl k závěru, že pokud je požadována vyšší konkurenceschopnost a efektivnost železniční dopravy, měl by stát přehodnotit svou současnou železniční dopravní politiku. Stát by měl usilovat o zlepšení hospodaření v oblasti provozování železniční dopravy, přičemž by se měl zaměřit hlavně na osobní železniční dopravu, která je dlouhodobě ztrátová, a pokusit se vyvíjet tlak na její zefektivnění. Současný přístup, při kterém se částky celkových dotací do železnice meziročně zvyšují, vede i přes provedenou transformaci a přes ziskovost železniční nákladní dopravy k dalšímu zadlužování železniční dopravy, které je téměř v plné výši financováno státem.

Přes prvotní problémy, které provázely první projekty financované z fondů EU, kdy mnoho nákladů nebylo díky špatně vypracovaným podkladům pro fakturaci uznáno jako náklady oprávněné, dochází v posledních letech k významnému zlepšení. Svůj podíl na tomto zlepšení má i Ministerstvo dopravy a následně zástupci SŽDC, kteří se řídí mezinárodními pravidly FIDIC a ve spolupráci s konzultační a inženýrskou firmou FRAM Consult a. s. včas odhalují nesrovnalosti v Protokolech o skutečné výměře provedených prací. Díky těmto kontrolám je více nákladů za provedené práce uznáno jako náklady oprávněné, a tak mohou být propláceny přímo z fondů EU, čímž se snižuje podíl financování z národních prostředků. Ovšem velký podíl na zlepšení proplácení mají i samotní subdodavatelé, kteří postupem času a získáním zkušeností předkládají těmto kontrolním orgánům velmi pečlivě zpracované podklady k předfakturaci nákladů.

Takto nastavená vícestupňová kontrola se v současné době zdá být velmi účelnou. Pokud bude vše i nadále probíhat podle nastavených pravidel, je pravděpodobné, že se České republice podaří během posledních tří let možnosti čerpání dotací z fondů EU proinvestovat ještě nemalou částku bez nutnosti většího přispění z národních prostředků.

Se vstupem České republiky do Evropské Unie se nám otevřela možnost využití čerpání finančních prostředků z různých fondů a programů EU. Díky financím z těchto Evropských fondů, je možnost modernizovat či optimalizovat železniční tratě včetně železničních stanic a zastávek, které se ještě donedávna nacházely často v havarijním stavu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literární zdroje

1. *Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“*. 1.vyd. Praha : Nadatur, 2001. 105 s. ISBN 80-7270-015-4.
2. DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. 1.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
3. FOJTÍKOVÁ, L., LEBIEDZIK, M. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1.vyd. Praha : C.H. Beck, 2008. 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9.
4. KVIŽDA, M., et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1.vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.
5. MEZŘICKÝ, V. *Environmentální politika a udržitelný rozvoj*. 1.vyd. Praha : Portál, 2005. 207 s. ISBN 80-7367-003-8.
6. PELTÁM, A., et al. *Dopravní politika*. 1.vyd. Bělá pod Bezdězem : nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 80-901730-6-3.
7. SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. 1.vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2006. 82 s. ISBN 80-210-4221-4.
8. TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1.vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2006. 77 s. ISBN 80-210-4220-6.
9. ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. 1.vyd. Praha : VŠE Praha, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.
10. ŽEMLIČKA, Z., LUKŠŮ, V. *Dopravní politika*. 1.vyd. Praha : VŠE Praha, 1999. 199 s. ISBN 80-7079-659-6.

Elektronické zdroje

1. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2006, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 2.10.2009]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm>.
2. *FIDIC* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 6. 1. 2010]. Dostupné na WWW:<<http://www1.fidic.org/link.asp?link=www.cace.cz&back=/regions/posnmas.asp?orgcode=Czech Republic&posncoun=Czech Republic>>.

3. *Fondy Evropské Unie* [online]. 2003, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>>.
4. *Fondy Evropské Unie: Informace o FS za programovací období 2004 - 2006* [online]. 2003, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 26. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/45d9a9be-cb95-4887-8cec-f5ce1647220e/Informace-o-FS-za-programovaci-obdobi-2004---2006>>.
5. *Ministerstvo dopravy ČR: Úmluva COTIF ve znění Vilniuského protokolu* [online]. 2006, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 5.10.2009]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/umluvaCOTIF.htm>.
6. *SŽDC: Fond ISPA* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/usti-nad-o.c.treb.html>>.
7. *SŽDC: Fond ISPA* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-ispa/zabori-prelouc.html>>.
8. *SŽDC: Fond ISPA* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 12.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-ispa.html>>.
9. *SŽDC: Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 18. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/etcs-poricany-kolin.html>>.
10. *SŽDC: Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 5. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/fond-soudrznosti-04-06.html>>.
11. *SŽDC: Fond soudržnosti 04-06* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 5. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/plzen-stribro.html>>.
12. *SŽDC: Historie železnice v ČR* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 5.10.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>.

13. *SŽDC: Modernizace dráhy* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 18. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/modernizace-trat.useku.html>>.
14. *SŽDC: Modernizace dráhy* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/fond-soudrznosti-04-06/zabreh-krasikov.html>>.
15. *SŽDC: OP Doprava* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/op-doprava.html>>.
16. *SŽDC: Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 20. 10. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.
17. *SŽDC: Spolufinancování projektů z EU* [online]. 2009, poslední revize 12. 4. 2010 [cit. 28. 11. 2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>.

SEZNAM ZKRATEK

- CBC – Gross Bordur Cooperation
- COTIF – Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
- ČD a. s. – České dráhy, a. s.
- ČR – Česká republika
- EIB – Evropská investiční banka
- EK – Evropská komise
- EMU – Hospodářská a měnová unie
- ERDF – Evropský fond pro regionální rozvoj
- ERTMS – Řídicí systém evropské železniční dopravy
- ES – Evropské společenství
- ESF – Evropský sociální fond
- EU – Evropská Unie
- FS – Fond soudržnosti
- HDP – Hrubý domácí produkt
- HND – Hrubý národní důchod
- HNP – Hrubý národní produkt
- ISPA – Instrument for Structural Policies Pre-Accession
- MD – Ministerstvo opravy
- MDS ČR – Ministerstvo dopravy a spojů České republiky
- MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj
- OPD – Operační program doprava
- OT – Optimalizace trati
- OTIF – Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
- PHARE – Poland and Hungry Assistance for Restructuring of the Economics
- RO-LA – Rollende Landstrasse (zvláštní druh kombinované nákladní dopravy)
- ROP – Regionální operační program
- ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic
- SAPARD – Special Accesion Programme for Agriculture and Rural Development
- SDC – Správa dopravní cesty
- SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SFŽP – Státní fond životního prostředí

SŽDC s. o. – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

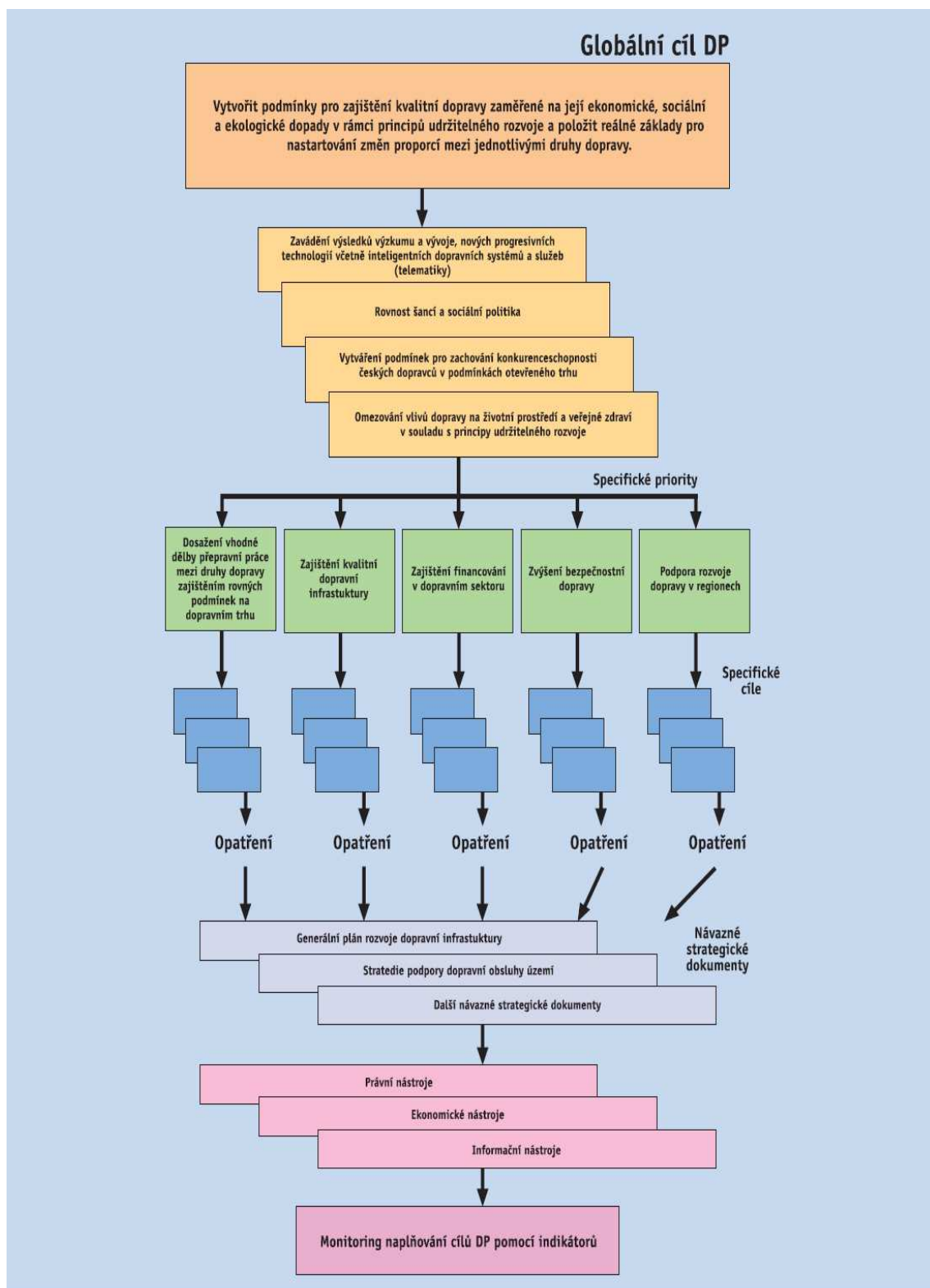
TSI – technické specifikace pro interoperabilitu

TŽK – transnitní železniční koridor

PŘÍLOHY

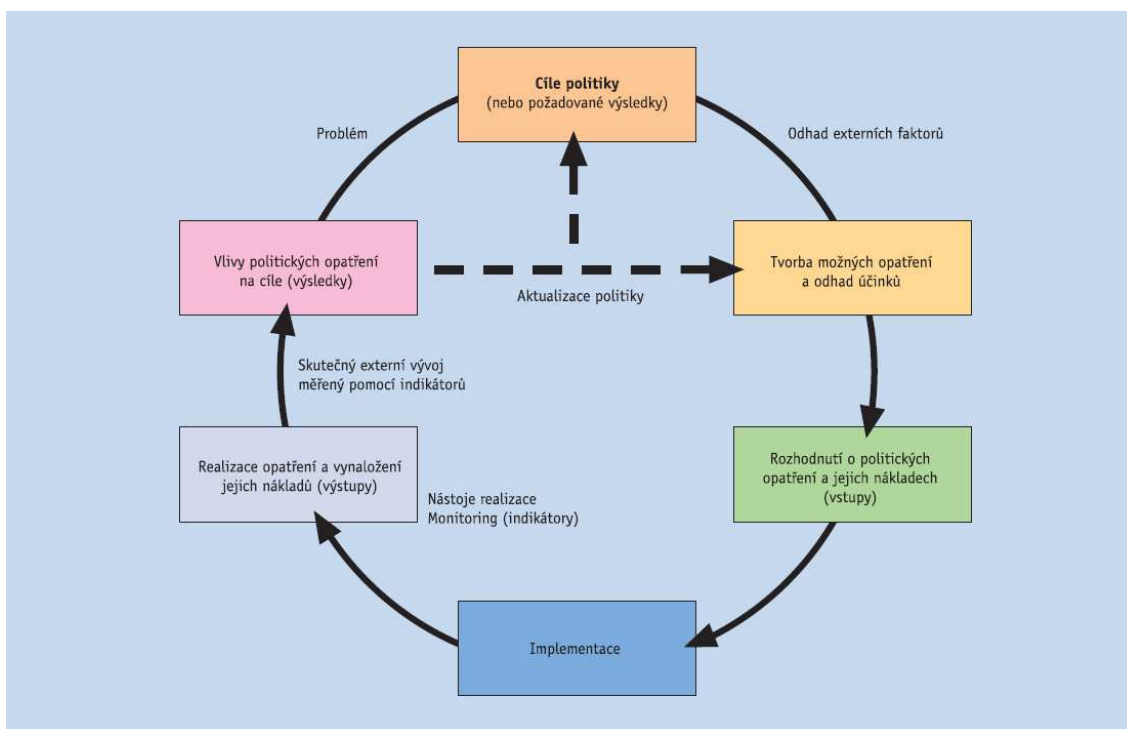
- I. Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013.
- II. Proces naplňování Dopravní politiky.
- III. Tranzitní koridory.
- IV. Vývoj skutečných a výhledových příjmů SFDI.
- V. Protokol o skutečné výměře provedených prací.
- VI. Protokol o skutečné výměře provedených prací.

Příloha č. I. **Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013.**



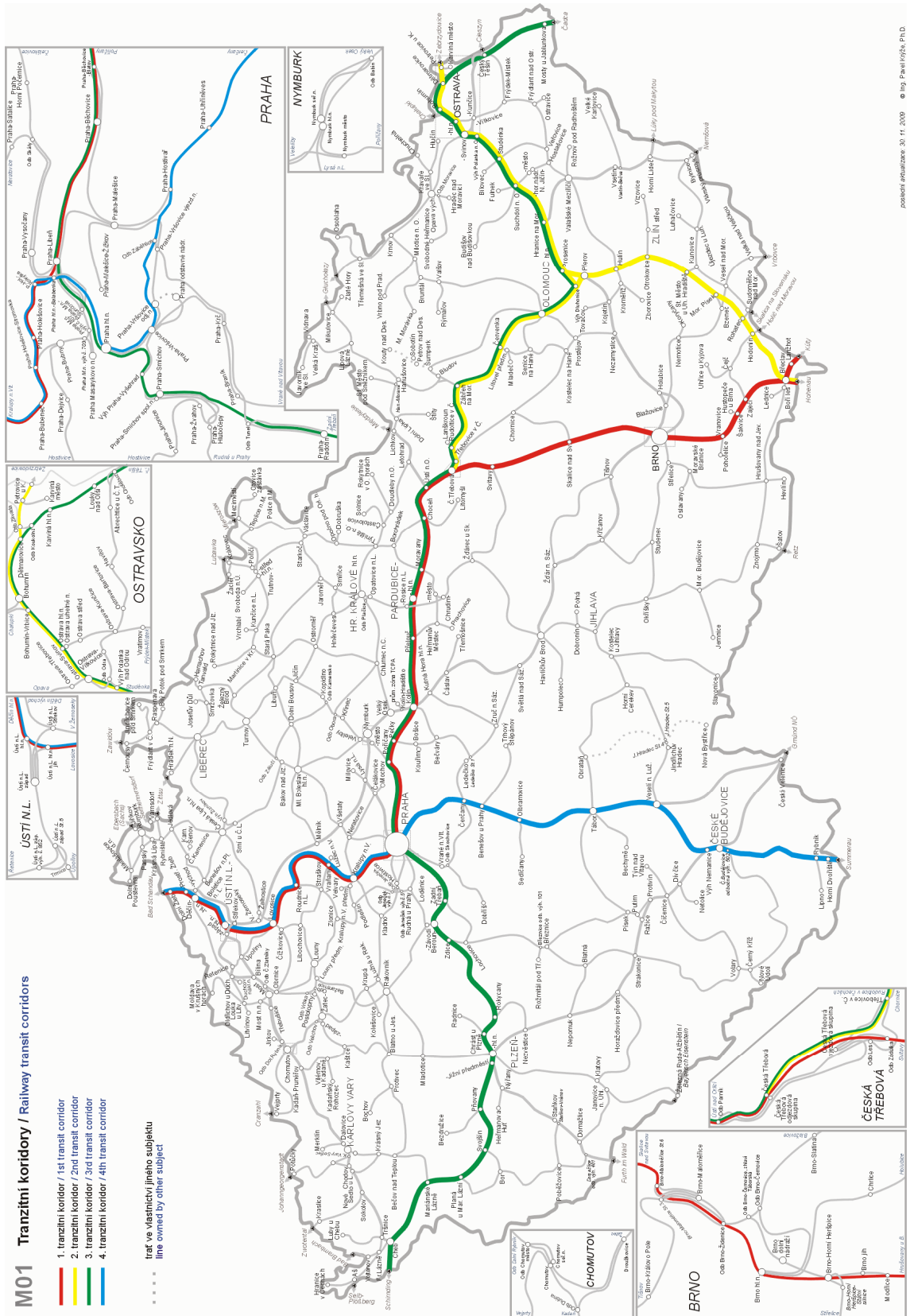
Zdroj: MDČR dopravní politika 2005 - 2013 [online].

Příloha č. II. Proces naplňování Dopravní politiky.



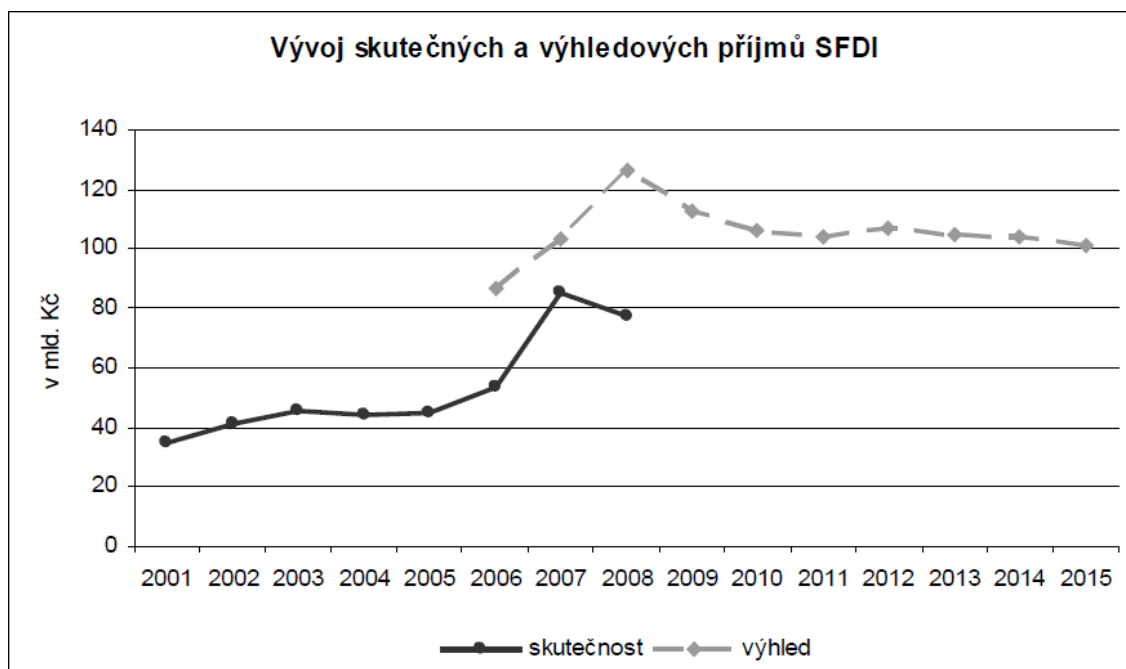
Zdroj: MDČR dopravní politika 2005 - 2013 [online].

Příloha č. III. Tranzitní koridory.



Zdroj: SZDC koridory [online].

Příloha č. IV. Vývoj skutečných a výhledových příjmů SFDI.



Zdroj: MDČR dopravní politika 2005 - 2013 [online].

Příloha č. V. **Protokol o skutečné výměře provedených prací.**

PROTOKOL O SKUTEČNÉ VÝMĚŘE PROVEDENÝCH PRACÍ		List číslo	
Název stavby: Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hranice - České Budějovice			
PROTOKOL číslo:		07/2008	
PS/SO č.	SO 20-21-01	Název PS/SO:	Propustek v km 116,162
Položky rozpočtu:			
Pořadové č. položky:	Název položky:	Prostavené množství:	
14	Zpevnění z geotextilie - separační geotextilie	389,400	m2
Skutečná výměra - (nákres, výpočet, foto):			
14	Zpevnění z geotextilie - separační geotextilie	389,400	m2
<p>vrchní vrstva pod šterkovým ložem 33,900 m x 6,000 m šíře = 203,400 m2 spodní vrstva - přes drenáže 2 x 15,000 m x 6,000 m šíře = 180,000 m2 boční vrstva 2 x 0,500 m x 6,000 m šíře = 6,000 m2 celkem 389,400 m2</p>			
Zpracoval: za Zhotovitele: Jméno, podpis: Petr Novotný		Schválil za Zhotovitele: Jméno, podpis: ing. Michael Nápravník	
Schválil za SŽDC s.o.: Jméno, podpis: ing. Jiří Lomecký		Na základě výběrového souboru: za SUPERVIZI: Jméno, podpis:	
v Českých Budějovicích		dne	31.7.2008

Zdroj: vlastní vypracování protokolu požitého při fakturaci na investora v 7/2008.

Příloha č. VI. **Protokol o skutečné výměře provedených prací.**

PROTOKOL O SKUTEČNÉ VÝMĚŘE PROVEDENÝCH PRACÍ		List číslo :	../..
Název stavby : Optimalizace trati Beroun - Zbiroh			
PROTOKOL číslo :		Prosinec 2009	
PS / SO č. : SO 16-33-02		Název PS / SO : Beroun-Zdice, železniční svršek	
Položky rozpočtu:			
Poř. č. položky:	Název položky :	Prostavěné množství :	
		Počet MJ	MJ
P2	Demontáže kolejového lože z kameniva po rozebrání koleje odvoz sutí do 25 km	603,768	m3
Skutečná výměra - (nákres, výpočet, foto) :			
P2	Demontáže kolejového lože z kameniva po rozebrání koleje odvoz sutí do 25 km	603,768	m3
Zrušení provizorního stavu - výhybna Popovice			
Kolej č.2 - odstranění kolejového lože z kameniva drčeného v místě vytrhaných kol. polí			
úsek	staničení		v skutečné délce
č.1 trať. kolej - směr výhybka č. P3	44,567 44,542	dřevo	25,000 m
č.2 spojka P3 - P4	44,542 44,545	dřevo	3,000 m
č.3 ZV P3 - ZV P2	44,508 44,501	dřevo	7,000 m
č.4 trať. kolej - směr výhybka č. P2	44,442 44,467	dřevo	25,000 m
č.5 trať. kolej - směr výhybka č. P3	44,635 44,567	beton	68,000 m
č.6 trať. kolej - směr výhybka č. P2	44,324 44,442	beton	118,000 m
Odstranění kolejového lože - délka x objem KL na 1m koleje při odpočtě prážců			
úsek č.1,2,3,4	dřevo 60,000 m	m x	1,872 m3/m = 112,320 m3
úsek č.5,6	beton 186,000 m	m x	1,868 m3/m = 347,448 m3
výhybka č.P2	1:11 / 300 dle URS		72,000 m3
výhybka č.P4	1:11 / 300 dle URS		72,000 m3
			celkem 603,768 m3
rozdělení "d" = 0,611m (1/0,611m = 1,637 ks/m)			
Výpočet objemu ŠL: (((1,700 m + 2,000m) + 4,450)/2x0,50m) = 2,038 m3 Počet prážců na 1 m: (1/0,611) = 1,637 ks/m..... objem dřevěného prážce = 0,1014 m ³ Výpočet pro k.č. 1: 2,038 m3 - 1,637 x 0,1014 m3 = 1,872 m3/m			
Výpočet objemu ŠB: (((1,700 m + 2,000m) + 4,450)/2x0,50m) = 2,038 m3 Počet prážců na 1 m: (1/0,611) = 1,637 ks/m..... objem prážce SB 8 = 0,104 m ³ Výpočet pro k.č. 1: 2,038 m3 - 1,637 x 0,104 m3 = 1,868 m3/m			
Zpracoval za organizaci : Skanska DS a.s. Petr Novotný	Schválil za zhotovitele : Sdružení Skanska-SSŽ-Viamont DSP ing. František Lanc		
Schválil za objednatele : SŽDC, s.o. ing. Kornel Tesař	Na základě výběrového PS / SO za SUPERVIZI :		
V Berouně	5.12.2009		

Zdroj: vlastní vypracování protokolu použitého při fakturaci na investora ve 12/2009.

ABSTRAKT

NOVOTNÝ, P. *Politika čerpání finančních prostředků z fondů EU v oblasti železniční dopravy : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2010. 71 s. Vedoucí bakalářské práce doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.

Klíčová slova: dopravní politika, ekologie, fondy EU, investiční projekty, konkurenceschopnost, kontrolní orgány, modernizace, operační programy, spolufinancování, tranzitní koridory, železnice, železniční infrastruktura.

Předmětem bakalářské práce je analýza železniční dopravní politiky v České republice. Po vymezení pojmu dopravní politika je nastíněn historický vývoj železniční dopravy a jeho následný plánovaný rozvoj. Dále se práce zaměřuje na analýzu toku financí z fondů EU určených pro rozvoj železniční infrastruktury. Poslední část je věnována rozboru postupu při čerpání dotací z fondů EU, seznámení se systémem kontrol při fakturaci za provedené práce na investora zakázky a návrh postupu čerpání finančních prostředků, které by mohly vést ke snížení nákladů a co nejvíce využít zdrojů fondů EU.

ABSTRACT

NOVOTNÝ, P. *Policy of drawing financial resources from European Funds on Railway Transport : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of Regional Studies, o. p. s., 2010. 71 p. Supervisor: doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.

Key words: transport policy, ecology, EU funds, capital projects, competitive advantage, auditing bodys, modernization, operating softwares, cofinancing, transit corridors, railway, railway infrastructure.

The objective of the bachelor thesis is an analysis of the rail transport policy in the Czech Republic. After the transport policy definition is described a historical development of the rail transport and its subsequent planned development. Next the thesis is focused on an analysis of the financial flow from the EU funds which are intended for the progress of the railway infrastructure. The last part deals with a procedure analysis for drawing the grants from the EU funds, orientation in the control system during the invoicing for the performed works of the contract investor and the suggestion of a method for the drawing of the financial resources which could lead to the cost reduction and make the most use of the resources of the EU funds.