

# Využití prostředků strukturálních fondů EU pro rozvoj dopravy ve Zlínském kraji

Mgr. Lenka Vařeková

---

Diplomová práce  
2011

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Mgr. Lenka VAŘEKOVÁ**  
Osobní číslo: **M090113**  
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Využití prostředků strukturálních fondů EU  
pro rozvoj dopravy ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

#### I. Teoretická část

- Zpracujte teoretické poznatky týkající se čerpání finančních podpor ze Strukturálních fondů EU a vysvětlete pojem doprava.

#### II. Praktická část

- Charakterizujte území Zlínského kraje.
- Analyzujte současný stav dopravy ve Zlínském kraji.
- Navrhněte možnosti zlepšení dopravní situace ve Zlínském kraji s Využitím Strukturálních fondů EU.
- Navrhněte projekty vycházející z navrhovaných řešení.

### Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70**  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- [1] BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Nakladatelství univerzity Karlovy, 1999. 114 s. ISBN 80-7184-923-5.  
[2] CHVOJKOVÁ, A. et al. Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 – 2013. 1. vyd. Praha: IREAS. Institut pro strukturální politiku, 2007. 183 s. ISBN 978-80-86684-43-7.  
[3] MAREK, D., KANTOR., T. Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Brno: Barrister & Principal, 2009. 215s. ISBN 978-80-87029-56-6.  
[4] VILAMOVÁ, Š. Čerpáme finanční zdroje evropské unie. Praktický průvodce. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. 200 s. ISBN 80-247-1194-X.  
[5] WOKOUN, R. Strukturální fondy a obce I. 1. vyd. Praha: ASPI, 2006. 146 s. ISBN 80-7357-138-2.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Pavel Grebeníček**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: **20. června 2011**  
Termín odevzdání diplomové práce: **15. srpna 2011**

Ve Zlíně dne 20. června 2011

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
  - bez omezení;
  - pouze prezenčně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

---

<sup>1</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohou užit své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 15. 8. 2011.....



.....

<sup>4</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výtěžku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídně k výši výtěžku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Diplomová práce se zabývá rozvojem dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Práce je rozdělena do dvou částí. Teoretická část je věnována definici regionální a strukturální politiky Evropské unie, jejím cílům a principům. Je zde stručně popsán postup žádání o dotaci a realizace projektu. V neposlední řadě vysvětluje pojmy související s dopravou. Praktická část se zabývá charakteristikou Zlínského kraje, analyzuje současný stav dopravy a dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji. Na základě zjištěných informací z předchozích částí je sestavena SWOT analýza. Praktická část analyzuje projekty v rámci operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu Střední Morava. Praktická část se dále zabývá vybranými projekty z výše zmíněných operačních programů.

Klíčová slova: Evropská unie, regionální politika, operační program, dopravní infrastruktura, SWOT analýza, Zlínský kraj

## **ABSTRACT**

Diploma thesis deals with the development of transportation system in Zlín region. Thesis is divided into two parts. The theoretical part is devoted to the definition of the EU regional and structural policy, its goals and principles. There is also brief description of grant request process and the project management. Finally is added explanation of terms related to the traffic infrastructure. The practical part describes the Zlín region traffic, the analysis of today situation is created. Obtained data from previous part are used for SWOT analysis. Practical part analysis of projects under the Operational Programme Transport and Regional Operational Programme Central Moravia, then deals with selected projects in the foregoing operational programs.

Keywords: The European Union, Regional policy, operational programme, Traffic infrastructure, SWOT Analysis, Zlín region

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé diplomové práce panu Ing. Pavlu Grebeníčkoví za odborné vedení, cenné rady, připomínky a v neposlední řadě za ochotu.

Poděkování patří také pracovníci Českého statistického úřadu ve Zlíně paní Ing. Leoně Tolarové za její rady, údaje a věnovaný čas.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 REGIONÁLNÍ A STRUKTURÁLNÍ POLITIKA EVROPSKÉ UNIE</b> .....	<b>13</b>
1.1 CÍLE REGIONÁLNÍ POLITIKY.....	13
1.1.1 Konvergence.....	14
1.1.2 Regionální konkurence schopnost a zaměstnanost.....	15
1.1.3 Evropská územní spolupráce.....	15
1.2 PRINCIPY REGIONÁLNÍ POLITIKY.....	16
1.3 NÁSTROJE REGIONÁLNÍ POLITIKY NA OBDOBÍ 2007-2013.....	17
1.3.1 Strukturální fondy.....	17
1.3.2 Kohezní fond.....	18
1.4 ÚZEMNĚSPRÁVNÍ ČLENĚNÍ PRO ALOKACI PROSTŘEDKŮ.....	19
<b>2 PRINCIPY PLÁNOVÁNÍ A REALIZOVÁNÍ PROJEKTŮ K ZÍSKÁNÍ PODPOR Z EVROPSKÉ UNIE</b> .....	<b>21</b>
2.1 PŘÍPRAVA PROJEKTU.....	21
2.2 POSTUP ZÍSKÁNÍ PODPORY.....	22
2.2.1 Příprava projektové žádosti.....	22
2.3 SCHVÁLENÍ PROJEKTU.....	24
2.4 USKUTEČNĚNÍ PROJEKTU.....	25
2.5 ADMINISTROVÁNÍ A VYHODNOCOVÁNÍ PROJEKTU.....	26
<b>3 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU</b> .....	<b>28</b>
3.1 VNITŘNÍ ČLENĚNÍ DOPRAVY.....	28
3.2 SILNIČNÍ DOPRAVA A POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	29
3.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	31
3.4 LETECKÁ DOPRAVA.....	32
3.4.1 Letištní infrastruktura.....	32
3.5 VODNÍ DOPRAVA.....	32
3.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	33
3.7 MĚSTSKÁ HROMADNÁ A INTEGROVANÁ DOPRAVA.....	34
3.7.1 Městská hromadná doprava.....	34
3.7.2 Integrovaná doprava.....	34
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>35</b>
<b>4 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE</b> .....	<b>36</b>
4.1 SPRÁVNÍ USPOŘADÁNÍ.....	36
4.2 GEOGRAFICKÉ VYMEZENÍ ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	37
4.3 Z HISTORIE ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	39
4.4 OBYVATELSTVO.....	40
4.4.1 Demografický vývoj.....	40
4.5 HOSPODÁŘSKÝ VÝVOJ ZLÍNSKÉHO KRAJE V ROCE 2010.....	41
4.5.1 Průmysl.....	41
4.5.2 Stavebnictví.....	42



4.5.3	Zemědělství .....	42
4.5.4	Organizační struktura podnikatelské sféry ve Zlínském kraji na konci roku 2010 .....	42
4.5.5	Zaměstnanost a nezaměstnanost .....	43
4.5.6	Dopravní nehodovost .....	45
<b>5</b>	<b>SOUČASNÁ SITUACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....</b>	<b>47</b>
5.1	SOUČASNÝ STAV SILNIČNÍ DOPRAVY .....	47
5.1.1	Evropské tahy .....	48
5.1.2	Dálnice a rychlostní komunikace .....	49
5.1.3	Silnice I. třídy .....	50
5.1.4	Silnice II. třídy .....	50
5.1.5	Silnice III. třídy .....	51
5.1.6	Intenzita automobilové dopravy .....	51
5.1.7	Hlukové a emisní zatížení .....	52
5.1.8	Autobusová doprava .....	52
5.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	53
5.2.1	Osobní železniční doprava .....	54
5.3	LETECKÁ DOPRAVA .....	55
5.4	VODNÍ DOPRAVA .....	56
5.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	56
<b>6</b>	<b>SWOT ANALÝZA .....</b>	<b>58</b>
6.1	SILNÉ STRÁNKY .....	58
6.2	SLABÉ STRÁNKY .....	58
6.3	PŘÍLEŽITOSTI .....	59
6.4	HROZBY .....	59
<b>7</b>	<b>ANALÝZA PROJEKTŮ V RÁMCI OP DOPRAVA A ROP STŘEDNÍ MORAVA.....</b>	<b>61</b>
7.1	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA .....	61
7.1.1	Prioritní osa 1 Modernizace železniční sítě TEN-T .....	62
7.1.2	Prioritní osa 2 Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T .....	63
7.1.3	Prioritní osa 3 Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T .....	64
7.1.4	Prioritní osa 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T .....	65
7.1.5	Prioritní osa 5 Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze .....	67
7.1.6	Prioritní osa 6 Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy .....	67
7.1.7	Prioritní osa 7 Technická pomoc .....	68
7.1.8	Souhrnně o Operačním programu Doprava .....	69
7.2	ANALÝZA ŽÁDOSTÍ O DOTACI Z ROP STŘEDNÍ MORAVA .....	71
7.2.1	Úspěšnost žádostí a požadované finanční prostředky .....	73
7.2.2	Stav čerpání finančních prostředků z Regionálního operačního programu Střední Morava .....	75
<b>8</b>	<b>VYBRANÉ PROBÍHAJÍCÍ PROJEKTY Z OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA A REGIONÁLNÍHO OPERAČNÍHO PROGRAMU STŘEDNÍ MORAVA.....</b>	<b>77</b>

8.1	PROJEKTY SPADAJÍCÍ POD OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA .....	77
8.1.1	Dokončení úseku dálnice D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou .....	77
8.1.2	Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 - 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 - 27,261 trati Horní Lideč - st. hr. SR.....	79
8.2	VYBRANÉ PROJEKTY NÁLEŽÍCÍ POD REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM STŘEDNÍ MORAVA .....	80
8.2.1	Rekonstrukce a přeložka silnice II/497 Šarovy - Březolupy.....	80
8.2.2	Projekt KORIS - komplexní odbavovací, řídicí a informační systém veřejné hromadné dopravy ve Zlínském kraji.....	82
<b>ZÁVĚR .....</b>		<b>84</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>		<b>86</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>		<b>89</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>		<b>90</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>		<b>91</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>		<b>93</b>

## ÚVOD

Jako diplomovou práci jsem si zvolila využití prostředků strukturálních fondů Evropské unie pro rozvoj dopravy ve Zlínském kraji. Téma dopravy je v současnosti velmi diskutované a je také jednou z priorit Zlínského kraje, protože hospodářský růst je úzce spojen s kvalitní a výkonnou dopravou a dopravní obslužností. Neustále roste přeprava osob i zboží a spolu s tím poptávka po dopravě a dopravní obslužnosti. Tím vzniká potřeba rozvoje kvalitní dopravní infrastruktury, modernizace dopravy, obnovy vozového parku a rozvíjení typů dopravy šetrných k životnímu prostředí. Tyto změny jsou ekonomicky velmi náročné, jejich rozvoj musí vyhovovat požadavkům udržitelného rozvoje a zároveň vycházet z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

Evropská integrace sdružuje státy s letitým individuálním vývojem. Ke snížení, nejlépe odstranění, hospodářských rozdílů slouží politika hospodářské a sociální soudržnosti, za jejíž nástroje považujeme fondy. Do rozpočtu Evropské unie přispívají všechny členské státy úměrně dle výše svého hrubého domácího produktu. Tím, že vyspělejší státy přispívají více než čerpají, umožňují slabším státům spolufinancování projektů a tím jejich rozvoj.

Diplomová práce je rozdělena do dvou částí. V teoretické části představuje regionální a strukturální politiku Evropské unie. Dále se věnuje obecným principům plánování a realizování projektů usilujících o získání podpor z Evropské unie. Poté jsou vysvětleny jednotlivé pojmy související s dopravou a typy dopravy. V navazující praktické části je zpracována stručná geografická i socioekonomická charakteristika Zlínského kraje. Vše výše uvedené je zhodnoceno formou SWOT analýzy. Cílem praktické části diplomové práce je analýza současného stavu Operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu Střední Morava. Kritéria pro analýzu budou prioritní osy, alokovaná částka a úspěšnost žádostí.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 REGIONÁLNÍ A STRUKTURÁLNÍ POLITIKA EVROPSKÉ UNIE

Regionální politika Evropské unie je její hlavní aktivitou tohoto společenství států. Na založení regionální politiky měly vliv ekonomické, sociální, politické i ekologické impulsy. Hlavní cíl představovalo zvýšení ekonomické a sociální soudržnosti, a tím snížení rozdílů v rozvoji jednotlivých regionů. Obzvláště ekonomické motivy byly významné, protože regionální nerovnosti velkou měrou ovlivňují výkonnost ekonomiky. Snížením regionálních nerovností dochází ke zvýšení konkurenceschopnosti a zlepšení vývoje. Regionální politika představuje druhou nejvýznamnější položku v celkovém rozpočtu EU ve výši kolem 35 %. Do rozpočtu EU přispívají všechny členské státy to úměrně velikosti svého hrubého domácího produktu. Vyspělejší státy přispívají více, než čerpají. Tím poskytují finance pro méně vyspělé regiony a umožňují spolufinancování jejich projektů. Jedná se o finanční politiku solidarity, kdy vyspělejší státy napomáhají zaostávajícím regionům přiblížit se úrovni v Unii převažující. [3]

Rozšířením Evropské unie o státy východní Evropy na 27 členů se zvýšila regionální nerovnost v rámci EU. Zvýšil se počet obyvatel, zatímco celkový HDP se stejnou mírou nezvýšil a průměrný příjem na osobu v členském státu se snížil až o 10 %. [3]

### 1.1 Cíle regionální politiky

SF vycházejí ze tří cílů regionální politiky:

- cíl konvergence (sbližování ekonomické úrovně), kam v ČR spadají všechny regiony kromě Prahy
- cíl regionální konkurence schopnost a zaměstnanost, kam spadá pouze Praha
- cíl evropská územní spolupráce, která zahrnuje regiony u hranic [22]

Z následující tabulky vidíme, že největší objem finančních prostředků v rámci Evropské unie i České republiky bude věnován na cíl Konvergence.

Tab. 1 Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007—2013  
(Zdroj: www.strukturalni-fondy.cz)

	Fondy pro EU27 <sup>1)</sup>		Fondy pro ČR <sup>1)</sup>	
	abs.	%	abs.	%
<b>Celkem</b>	<b>347 mld. €</b>	<b>100,00</b>	<b>26,69 mld. € (cca 752,70 mld. Kč)</b>	<b>100,00</b>
Konvergence Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	283 mld.€ (cca 7 082,80 mld. Kč)	81,54	25,88 mld. € (cca 730,00 mld. Kč)	96,98
Evropská územní spolupráce	54,96 mld. € (cca 1 385,40 mld. Kč)	15,95	419,09 mil. € (cca 11,73 mld. Kč)	1,56
	8,72 mld. € (cca 218,55 mld. Kč)	2,52	389,05 mil. € (cca 10,97 mld. Kč)	1,46

<sup>1)</sup> Přepočet dle směnného kurzu 1 EUR = 28,20 Kč

### 1.1.1 Konvergence

Konvergence neboli "sblížení". Konvergence je první cíl politiky HSS EU v programovacím období 2007—2013. Cíl konvergence se snaží o podporu růstu a tvorby pracovních míst v nejméně rozvinutých regionech. Pro financování z fondů EU v rámci tohoto cíle jsou způsobilé regiony NUTS II, jejichž hrubý domácí produkt (HDP) na obyvatele měřený paritou kupní síly a vypočtený na základě údajů za období 2000-2002 je nižší než 75 % průměru HDP EU 25 na obyvatele za stejné referenční období. Alokace na tento cíl dosahuje kolem 80 % všech prostředků unijní regionální politiky. V případě nově začleněných zemí může být toto procento vyšší, v případě ČR se můžeme bavit zhruba o 97 %. Podpora se soustředí především na modernizaci ekonomiky, rozšíření a zkvalitnění infrastruktury a na ochranu životního prostředí. [3; 32]

Tematické operační programy:

- OP Podnikání a inovace
- OP Životní prostředí
- OP Doprava
- OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost
- OP Výzkum a vývoj pro inovace
- OP Lidské zdroje a zaměstnanost
- Integrovaný operační program
- OP Technická pomoc

Regionální operační programy:

- ROP NUTS II Jihovýchod
- ROP NUTS II Jihozápad
- ROP NUTS II Moravskoslezsko
- ROP NUTS II Severovýchod
- ROP NUTS II Severozápad
- ROP NUTS II Střední Čechy
- ROP NUTS II Střední Morava [35]

### **1.1.2 Regionální konkurence schopnost a zaměstnanost**

Zde jsou zahrnuty oblasti, které nedosáhnou na podporu v rámci cíle Konvergence. Tedy ty, jejichž HDP na osobu je vyšší než 75 % průměru EU. Výše prostředků je podstatně nižší, neboť pomoc není v případě těchto oblastí tak naléhavá. Evropská komise pro druhý cíl regionální politiky navrhla dvě strategie. První z nich jsou tzv. regionální programy, které by měly pomáhat předvídat a podporovat ekonomické změny v průmyslových, městských a venkovských oblastech zvyšováním jejich konkurenceschopnosti a atraktivity. Druhou představují tzv. národní programy, jež by pak měly napomoci předvídat hospodářské změny a přizpůsobovat se jim v souladu s politickými prioritami Evropské strategie zaměstnanosti. [3; 32]

Pod cíl regionální konkurence schopnost a zaměstnanost patří:

- OP Praha Konkurenceschopnost
- OP Praha Adaptabilita [35]

### **1.1.3 Evropská územní spolupráce**

Cíl Evropské územní spolupráce se soustřeďuje na vyvážený rozvoj na území EU prostřednictvím přeshraniční, mezinárodní a meziregionální. Hlavní podpora je zaměřena na rozvoj vědy, výzkumu a informační společnosti, životní prostředí, předcházení rizikům a řízení vodních zdrojů. [3]

Pod cíl evropská územní spolupráce patří:

- INTERACT II
- ESPON 2013
- OP Meziregionální spolupráce
- OP Nadnárodní spolupráce

- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Sasko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko [35]

## 1.2 Principy regionální politiky

Regionální a strukturální politika Evropské unie a v podstatě i využívání strukturálních fondů vychází z několika základních (operačních) principů:

- princip koncentrace
- princip partnerství
- princip programování
- princip adicionality (doplňkovosti)
- princip monitorování a vyhodnocování
- princip solidarity
- princip subsidiarity [7]

**Princip koncentrace** je vlastně zásada koncentrace úsilí. Spočívá v tom, aby prostředky fondů byly využity pouze k realizaci předem stanovených cílů, co nejúčelněji a aby nebyly rozměňovány na řadu drobných a méně významnějších akcí. Jde o snahu věnovat největší prostředky do regionů s největšími problémy a pokud možno na projekty přinášející maximální užitek.

**Princip partnerství** obecně představuje úzkou spolupráci mezi Evropskou komisí a členským státem. Každý členský stát pak navazuje partnerství s různými partnery z hospodářské a sociální sféry a s orgány veřejné správy. Jde o to, aby se na konkrétním rozdělení podíleli samotní příjemci, tj. regiony, města, obce i soukromé subjekty, pro něž jsou prostředky určeny.

**Princip programování** je třetím hlavním operačním principem strukturálních fondů. Tento princip znamená, že se pomoc realizuje nikoli na základě nekonceptně předkládaných projektů, ale naopak prostřednictvím projektů naplňujících cíle programových dokumentů - operačních programů, národního strategického referenčního rámce a dalších strategických dokumentů. Prostředky fondů jsou alokovány na základě víceletých a víceoborových programů, nikoli na základě jednotlivých projektů. Prostředky ze strukturálních fondů jsou



alokovány na schválené programy, jež se následně realizují prostřednictvím konkrétních projektů.

**Princip adicionality (doplňkovosti)** stanovuje, že prostředky vynakládané ze společného rozpočtu EU mají pouze doplňovat ostatní veřejné výdaje (proto se někdy označuje jako princip doplňkovosti) a nikoli je nahrazovat. V podstatě jde o spolufinancování schválených projektů. Členské státy nemohou využívat prostředky EU poskytované v rámci regionální či celé strukturální politiky jako náhražku vlastních rozpočtových výdajů. Například nelze ve státním rozpočtu snížit výdaje na dopravní infrastrukturu v důsledku podpory tohoto okruhu investic z EU. Prostředky poskytnuté ze zdrojů EU musí být doplněny určitým podílem zdrojů ze strany příjemce (ať již ze státního rozpočtu nebo rozpočtů regionálních a místních, z privátních zdrojů, tyto prostředky lze doplnit i úvěrem).

V **principu monitorování a vyhodnocování** jde o průběžné sledování a vyhodnocování prováděných opatření a celkové efektivity vynakládaných prostředků. Cílem monitorování je průběžné zjišťování pokroku v realizaci operačních programů, resp. projektů, a porovnávání získaných informací s výchozím předpokládaným plánem. Monitorování je soustavou činností, která probíhá během celého trvání programu.

**Princip solidarity** vychází ze základní filosofie celého integračního procesu. Hospodářsky vyspělejší státy svými příspěvky do společného rozpočtu financují rozvoj ekonomicky méně rozvinutých států.

V **principu subsidiarity** jde o to, aby jednotlivé cíle byly plněny na co nejnižší možné úrovni rozhodování, pokud je toto možné na dané úrovni uspokojivě zajistit.

### 1.3 Nástroje regionální politiky na období 2007-2013

V tomto období jsou k dispozici tři nástroje:

- Strukturální fondy (SF):
  - Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)
  - Evropský sociální fond (ESF)
- Kohezní fond (KF) [22]

#### 1.3.1 Strukturální fondy

Strukturální fondy jsou nástrojem regionální politiky EU (politiky hospodářské a sociální soudržnosti (HSS)) k dosažení sociální a ekonomické soudržnosti EU. Peníze se SF jsou

čerpány v rámci několikaletých cyklů (programovacích obdobích) na základě definování jasných cílů a priorit. Nyní probíhá programovací období 2007-2013. Česká republika má v tomto období k dispozici více než 790 mld. Kč.

Strukturální fondy slouží pro chudší nebo jinak znevýhodněné regiony. Zaměřují se například na venkovské a problémové městské části, oblasti s geografickým a přírodním znevýhodněním nebo s upadajícím průmyslem.

Nařízení o **Evropském fondu regionálního rozvoje** určuje jeho úlohu a oblast působnosti. ERDF se zaměřuje především na projekty soustředěné na regionální rozvoj, hospodářské změny, větší konkurenceschopnost a územní spolupráci v rámci EU. Mezi priority financování patří výzkum, inovace, ochrana životního prostředí, prevence rizik a investice do infrastruktury především v nejméně rozvinutých regionech.

**Evropský sociální fond** podporuje aktivity v oblasti sociálního začlenění, boje proti diskriminaci, podpory rovnosti, vzdělávání a odborné přípravy.

V tomto programovacím období se zaměřuje na čtyři klíčové oblasti:

- zvýšení přizpůsobivosti pracovníků a podniků
- lepší přístup k zaměstnání a účast na trhu práce
- posílení sociálního začlenění potlačováním diskriminace a usnadněním přístupu znevýhodněných osob na trh práce
- podporu partnerství pro reformy v oblastech zaměstnanosti a začlenění

K dosažení cílů v určitém regionu nebo oblasti se využívají tzv. operační programy (OP), které jsou základním strategickým dokumentem finanční a technické podpory. OP obsahují informace o konkrétních cílech, prioritách, podporovaných aktivitách a také specifikují, kdo může o dotaci žádat. V jednotlivých výzvách, které jsou časově omezené, se pak tyto informace dále upřesňují. [22]

### 1.3.2 Kohezní fond

Kohezní fond, jiným názvem Fond soudržnosti, nepatří do strukturálních fondů. Poskytuje prostředky členským státům, které nedosahují 90 % průměrné úrovně HDP na jednoho obyvatele EU. V současném období soustřeďuje se především na projekty zaměřené na ochranu životního prostředí a transevropské dopravní sítě. Podílí se také na investičních programech souvisejícími s udržitelným rozvojem, tedy do energetické politiky a využívání obnovitelných zdrojů energie. [3]

## 1.4 Územněsprávní členění pro alokaci prostředků

Každý ze států EU má jiným způsobem vymezené území s ohledem na historické, geografické, demografické a další podmínky pro potřeby státní správy. Kvůli nemožnosti vzájemného statistického a ekonomického srovnání regionů (jež vzniká jako důsledek množství systémů správního členění), byl v Evropské unii zaveden systém územního členění pod názvem NUTS. Název NUTS (z francouzštiny Nomenclature des Unites Territoriales Statistique) je zkratkou pro klasifikaci územních statistických jednotek.

Tyto statistické územní jednotky Evropské unie jsou územní celky vytvořené pro statistické účely Evropského statistického úřadu a pro porovnání ekonomických ukazatelů členských zemí EU. Vymezení jednotlivých úrovní NUTS je charakterizováno počtem obyvatel a rozlohou.

Tab. 2 Úrovně územních členění podle počtu obyvatel (Zdroj: [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz))

	Doporučený minimální počet obyvatel	Doporučený maximální počet obyvatel
NUTS I	3 000 000	7 000 000
NUTS II	800 000	3 000 000
NUTS III	150 000	800 000

NUTS I územně odpovídá velkým oblastem státu (většinou makroregionům), ale může to být i celý stát.

NUTS II je vymezená oblast regionů soudržnosti, z hlediska územněsprávního členění státu je na úrovni středního článku.

NUTS III je nižší územněsprávní celek.

Kromě tří úrovní NUTS ještě existují dvě nižší úrovně územněsprávního statistického členění, které však již nejsou určující pro rozdělení prostředků z fondů EU. Jedná se o tzv. místní administrativní jednotky – LAU (Local Administrative Units).

Tab. 3 Členění území ČR (Zdroj: www.strukturalni-fondy.cz)

	Název	Počet jednotek
NUTS I	Stát	1
NUTS II	Regiony soudržnosti	8
NUTS III	Kraje	14
LAU I	Okresy	76 + 15 pražských obvodů
LAU II	Obce	6 249

Strukturální a regionální politika EU využívá nejvíce územních jednotek NUTS II a NUTS III. Aby členské země mohly čerpat prostředky ze strukturálních fondů, musely si předem vytvořit uvedené regiony soudržnosti.

Tab. 4 Vymezené územní jednotky NUTS II (regiony soudržnosti) v České republice (Zdroj: ČSÚ)

Kód	Název	Kraje
CZ01	Praha	Hlavní město Praha
CZ02	Střední Čechy	Středočeský
CZ03	Jihozápad	Jihočeský, Plzeňský
CZ04	Severozápad	Karlovarský, Ústecký
CZ05	Severovýchod	Královéhradecký, Pardubický, Liberecký
CZ06	Jihovýchod	Jihomoravský, Vysočina
CZ07	Střední Morava	Olomoucký, Zlínský
CZ08	Moravskoslezsko	Moravskoslezský

## 2 PRINCIPY PLÁNOVÁNÍ A REALIZOVÁNÍ PROJEKTŮ K ZÍSKÁNÍ PODPOR Z EVROPSKÉ UNIE

Pro čerpání dotací z evropských fondů je základním předpokladem dobře a kvalitně zpracovaný projekt. Nejprve je nutné zajistit všechny informace, které jsou potřebné k předkládání projektů, a dále se řídit danými postupy a zásadami. Získání peněz z fondů EU je časově a administrativně velmi náročná operace.

Je nutné zvážit také výhody a nevýhody financování z Evropské unie. Mezi nevýhody patří hlavně stabilní složitý systém, který financování z fondů EU provází. Na straně druhé má práce s evropskými fondy i pozitiva. Zkušenosti získané z přípravy projektů dotovaných z fondů EU se mohou zúročit při práci s dalšími subjekty, které poskytují finanční prostředky. [4]

### 2.1 Příprava projektu

**Projekt** je dle [5] definován např. jako řada aktivit se stanovenými cíli, které vedou ke konkrétnímu výsledku v daném časovém rámci, nebo např. jako časově omezené úsilí, jehož cílem je vytvořit jedinečný produkt či službu. Projekt, jenž musí naplnit stanovené cíle a záměry pomocí dostupných zdrojů během vymezeného období, je připraven tak, aby se vypořádal s problémy, jejichž řešení je požadováno.

Jestliže se rozhodneme požádat o podporu ze strukturálních fondů, musíme si nejdříve ujasnit, jaký projekt chceme realizovat (co jich chceme řešit, čeho chceme dosáhnout), kde přesně jej chceme uskutečnit, tedy je potřeba ho lokalizovat, definovat a promyslet jeho financování. [3]

Nesmíme zapomenout, že podpora se nebude týkat následného provozu a udržování. Proto si si musíme upřesnit, kolik mě to v budoucnu bude stát na následných provozních. Je vhodné si promyslet si každý krok od začátku projektu až po konec. Záměr bychom měli mít pečlivě promyšlený dostatečně dlouhou dobu před uzávěrkou výzvy. [20]

Ještě než začneme sestavovat projekt, musíme zjistit, zda vůbec existuje vhodný dotační program, z něhož bychom mohli čerpat finanční prostředky. Určit odpovídající dotační program je zcela zásadní. Také si musíme zjistit informace o oblastech podpory a na jaké projekty dané prioritní osy operačních programů přispívají a ověřit si, jestli jsme nejen vhodní žadatelé ale i příjemci. Doporučuje se případná konzultace s odborníky a i s externími konzultanty kontaktovat příslušný řídicí orgán, který se stará o řízení určité-

ho programu a nese za něj odpovědnost. Včasné konzultace záměru napomohou odhalit jeho případné chyby a nedostatky a pomohou jej nasměrovat správným směrem. Města a obce mají většinou své vlastní projektové manažery, kteří se starají o projekt a většinu fází přípravy podkladů pro projekt provádějí sami. [20]

## 2.2 Postup získání podpory

Vše co si máme připravit pro projektovou žádost je dostatečně popsáno v Příručně pro žadatele, která je součástí každé vyhlášené výzvy. Žádost se zpracovává dle podmínek ve dvou etapách a třetí etapa se týká přípravy podkladů pro smlouvu o poskytnutí dotace. Administrace je nastavena tak, aby žadatel v první etapě nemusel vynakládat zbytečné výdaje. Žadatel nastíní a zdůvodní svou představu (základ projektové žádosti) a předloží ji k posouzení příslušnému řídicímu orgánu, ten ji buď doporučí k dalšímu dopracování, nebo ji vyloučí. Jestliže projekt postoupí do druhé etapy, musí žadatel žádost dopracovat především z pohledu vlastní realizace stavby, zajištění provozu a personálu, který se na něm bude podílet. Dále je doplněna o finanční zdraví žadatele, formu zajištění financování projektu a jeho udržitelnost. [20]

Ve stávajícím programovacím období jsou žádosti o dotaci u všech operačních programů (kromě dotačních programů, které jsou vyhlášovány na úrovni krajů a ministerstev) vyplňovány a předkládány v elektronické formě. K tomu je určen program s názvem Benefit7 (Informační systém Benefit7 je dostupný z URL: <https://www.eu-zadost.cz/uvod.aspx>). Má jej na starosti Centrum pro regionální rozvoj ČR, to také poskytuje informace a pomoc při vyplňování žádosti. Kompletně vyplněná žádost uložená na CD se přiloží k podepsané tištěné verzi a předá se na určené místo, kde se žádosti shromažďují. [36]

### 2.2.1 Příprava projektové žádosti

**Žádostí** rozumíme dokument, ať již v papírové nebo elektronické formě, jež předkládáme poskytovateli dotace uvedenému ve výzvě. Ve stávajícím programovacím období 2007 – 2013 je většina žádostí vyplňována a předkládána v elektronické podobě.

Před samotnou žádostí musíme nejprve projekt důkladně popsat a odůvodnit jeho potřebnost. Jestliže jsme si ujasnili náš projekt a zjistili si, že je financovatelný z některého operačního programu a bude vyhlášena výzva, která se nás bude týkat, můžeme tedy začít připravovat projektovou žádost.

Příprava projektové žádosti a povinných příloh je věc časově náročná. Mezi povinné přílohy patří nejčastěji např. projektová dokumentace, v případě stavby, vyžaduje-li to stavební zákon, územní rozhodnutí či stavební povolení, studie proveditelnosti, logický rámec projektu, výpisy z katastru nemovitostí, doklady o registraci subjektu a další. Na žádnou požadovanou přílohu se nesmí zapomenout, všechny je zapotřebí řádně očíslovat a spojit.

Podklady o žádost o dotaci:

- technická projektová dokumentace
- podnikatelský záměr
- studie proveditelnosti
- analýza nákladů a přínosů
- logický rámec
- rozpočet projektu
- ostatní

Obsah **technické projektové dokumentace** je stanoven jak stavebním zákonem (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) a prováděcí vyhláškou (vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb), tak i povahou projektu. Technická projektová dokumentace je základ, ze kterého vychází i další dokumenty potřebné k podání žádosti o dotaci, časový harmonogram i položkový rozpočet přikládány k projektové žádosti. Dobře zpracovaná technická dokumentace vede k úspěšné realizaci projektu. Za správnost a úplnost odpovídá příjemce podpory. Pokud se v technické dokumentaci objeví chyby, není to důvod k navýšení uznatelných nákladů projektu.

**Podnikatelský záměr** jsme tvořili vlastně již ve fázi přípravy projektu, kdy jsme identifikovali a formulovali záměr.

**Studie proveditelnosti** slouží nejen k posouzení realizovatelnosti projektu z hlediska finančního, ale také ke zhodnocení efektivnosti využití potenciálně vložených prostředků, tedy k ověření smysluplnosti a životaschopnosti projektu. [36]

**Analýza nákladů a přínosů** je koncepční rámec aplikovaný na jakékoli kvantitativní posouzení veřejného nebo soukromého projektu s cílem stanovit, jestli vůbec a v jakém rozsahu, stojí projekt z veřejného a sociálního hlediska za zvážení. Prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů prokazujeme udržitelnost projektu po skončení jeho realizace. [32]

**Logický rámec** mapuje záměry projektu, jeho očekávání a uvádí je do souladu s konkrétními výstupy a činnostmi při realizaci projektu. Je to nástroj pro plánování, realizaci a vyhodnocení projektu. Slouží příjemci i jako nástroj průběžného sledování postupu realizace projektu. [36]

**Rozpočet projektu** popisuje strukturu financování projektu v jednotlivých letech realizace včetně členění celkových výdajů na způsobilé a nezpůsobilé. Uvádí se zde tzv. veřejné financování (tj. podíly, kterými do rozpočtu projektu přispějí fondy EU nebo státní, krajské, městské a obecní rozpočty), a také informace o podílu soukromého spolufinancování žadatele a úvěrech a půjčkách souvisejících s realizací projektu. [32]

Ve všech případech podání žádosti o dotaci je nezbytné vypracovat rozpočet v několika formách:

- podle zdrojů financování (zdrojový)
- podle typu nákladů (položkový), které budou v projektu uplatněny

Rozpočet je jedním z klíčových dokumentů dokumentace žádosti o dotaci. Jeho kvalita se nejvíce projeví až při závěrečném vyúčtování projektu. Při sestavování je nutné si uvědomit, že uváděné finanční údaje jsou plánované a současně maximální přípustné hodnoty. Nelze jej překročit. Také platí, že na finanční částky uvedené v rozpočtu nemá příjemce automaticky nárok. Všechny vyplacené částky musí být při vyúčtování podloženy jak finančními doklady, tak doklady o faktické realizaci aktivity.

S výše uvedenými přílohami jsou většinou požadovány i **ostatní** podklady:

- doklady o právní subjektivitě žadatele
- finanční výkazy
- čestné prohlášení (o bezdlužnosti, doklad o zajištění financování projektu)
- doklad o vlastnictví stavby, pozemku apod.
- personální zajištění projektu (jmenný seznam manažerů projektu nebo alespoň seznam jejich funkcí) [36]

### 2.3 Schválení projektu

Pokud žadatel splňuje všechny předpoklady pro získání podpory a projekt je v souladu s vyhlášenými podmínkami programu, pak je žádost přijata a žadateli jsou sděleny lhůty pro doložení případných dalších dokumentů. [36]



**Rozhodnutí o poskytnutí dotace** je právním aktem poskytujícím peněžní prostředky konečnému příjemci. Rozhodnutí je vydáváno příslušným řídicím orgánem, do jehož působnosti spadá daný projekt a který rozhoduje o poskytnutí dotace. Je vydáváno na celkovou dobu uskutečňování daného projektu a obsahuje zejména označení příjemce dotace, účel, na který je dotace poskytována, výši pomoci z Národního fondu (strukturálních fondů), popř. státního rozpočtu, časový harmonogram plnění projektu a podmínky užití dotace, resp. podmínky, které je nutné dodržet po poskytnutí dotace. Další náležitosti rozhodnutí o poskytnutí dotace stanoví zákon č. 218/2000 Sb., rozpočtová pravidla, v platném znění. Podmínky poskytnutí dotace jsou stanoveny také ve smlouvě o poskytnutí dotace. [32]

Jestliže je projekt schválen, dostane žadatel **Smlouvu o financování**. Smlouva o financování se uzavírá mezi příjemcem podpory (úspěšným žadatelem) a řídicím orgánem daného programu. Smlouva o financování upřesňuje tzv. Rozhodnutí o poskytnutí dotace, blíže specifikuje podmínky poskytnutí finanční pomoci. Může být i součástí tzv. Rozhodnutí o poskytnutí dotace, které podepíší obě strany. Součástí Smlouvy o financování je hlavně: identifikace smluvních stran, vymezení předmětu a účelu smlouvy, rozpis finančního krytí projektu (fondy EU, národní veřejné rozpočty a soukromé zdroje příjemce), vymezení způsobu proplácení finanční pomoci, podmínky pro pozastavení proplácení finanční pomoci, stanovení povinností konečného příjemce a závazků poskytovatele pomoci. [32]

Smlouvu o financování si žadatel vždy musí důkladně přečíst a zkontrolovat. Jestliže se mezitím rozmyslel, může smlouvu odmítnout a to bez udání důvodů. Může vznést požadavek na změnu věcné stránky smlouvy, i když nebývá zvykem, že by smlouva byla měněna po formální stránce ještě před podpisem na základě požadavku příjemce dotace. Po jejím podepsání je povinen se řídit jejími ustanoveními a případné úpravy, opravy a změny musí konzultovat s příslušným poskytovatelem nebo jeho zmocněncem. Změny po podpisu smlouvy týkající se samotného projektu, jsou v určité míře možné a řešitelné. Vždy ale musí být změny nahlášeny řídicímu orgánu dříve, než nastanou a před ukončením etapy či samotného projektu. Pokud se žadatel rozhodne odstoupit v průběhu realizace projektu od smlouvy o dotaci, je povinen ve většině případů vrátit již poskytnutou výši dotace. [36]

## 2.4 Uskutečnění projektu

Příjemce podpory provede samotnou realizaci tak, jak byl popsán v žádosti. Nesmí přitom zapomenout dodržovat podmínky, k nimž se zavázal při podpisu Podmínek poskytnutí dotace před vydáním Rozhodnutí o poskytnutí dotace.

Podmínky poskytnutí dotace:

- výběr dodavatele
- vedení analytického účetnictví
- zajištění publicity projektu
- rozdělení projektu na etapy podle harmonogramu prací

Při **výběru dodavatele** (dodávky, služby, stavební práce) bývá u většiny dotačních programů stanovena podmínka vypisovat výběrového řízení v souladu s příslušným zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění. Je tomu tak kvůli dodržení zásady transparentnosti, rovného zacházení a nediskriminace. Pro splnění těchto zásad se musí dodržet postup daný pro výběr dodavatelů. [36]

Příjemce podpory má povinnost informovat veřejnost o tom, že jeho projekt je spolufinancován z fondů EU – zajistit mu příslušnou **publicitu projektu**. Dodržení pravidla publicity je důležité a začíná spolu s fyzickou realizací projektu. Můžeme si pod ním představit např. informační panel, tabuli, či pamětní desku s příslušným textem a vizuálním symbolem. [32]

Příjemce nesmí zapomínat, že realizace záměru musí vést ke splnění předem vytyčených cílů. V dotační terminologii se jedná o monitorovací indikátory projektu, což jsou ukazatele a hodnoty například nově vytvořených pracovních míst, plochy nově vybudovaných hřišť, počtu nově pořízených technologií apod. Žadatel si při zpracování žádosti tyto ukazatele a hodnoty volí a vyplňuje sám a jsou poté pro každý projekt závazné. Proto je důležité předem zvážit reálnost jejich dosáhnutí a následně i udržení po požadovanou dobu (tzv. doba udržitelnosti). [12]

Mimo samotné realizace je třeba v případě dotací velmi důležitá i administrativa spojená s řízením projektu, příprava monitorovacích zpráv a žádostí o platbu. Je vhodné průběžné vedení složky dokumentace projektu, průběžné sledování naplňování rozpočtu projektu, sledování naplňování výstupů a ukazatelů projektu apod. V neposlední řadě se nesmí zapomínat komunikovat s řídicími orgány a tím zabránit případným rizikům spojených s realizací a administrací související s požadovanou podporou. [36]

## 2.5 Administrování a vyhodnocování projektu

V průběhu realizace projektu (tzv. realizační, nebo investiční fáze) i po jeho dokončení (tzv. provozní fáze) musí příjemce dodržovat několik povinností týkajících se řízení pro-

jektu. V realizační fázi se jedná obzvláště o pravidelné předkládání průběžných monitorovacích zpráv o realizaci projektu. Po ukončení projektu (nebo jeho dílčí etapy) musí příjemce zpracovat závěrečnou zprávu a žádost o platbu, ve které zhodnotí dosažené výsledky. Povinnost administrace pokračuje i v provozní fázi projektu, a to v závislosti na konkrétním programu po dobu 3 nebo 5 let. Jejich cílem je monitorování využití a udržitelnosti výstupů projektu, k čemuž slouží právě monitorovací zprávy předkládané většinou jednou do roka. Právě splnění a udržení hodnot výstupů může být předmětem kontroly ze strany příslušných institucí. Pokud dojde k nesplnění některého z ukazatelů, může dojít k požádání o vrácení části nebo i celé dotace. Všechny tyto povinnosti, včetně termínů pro předložení jednotlivých zpráv, jsou uvedeny ve smlouvě o financování nebo Příručce pro příjemce. [12]

### 3 POJMY SOUVISEJÍCÍ S DOPRAVOU

Doprava je nejčastěji definována jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob prostřednictvím dopravních prostředků po dopravních komunikacích. Někteří autoři (např.: BEREZOWSKY 1975) považují dopravu za součást komunikace – tedy za činnost umožňující vzájemné působení složek při přepravě lidí, materiálů, zvířat, zpráv, informací, produktů, a také i peněžních prostředků. [1]

Komunikace se dělí na dvě základní odvětví:

- dopravu
- spoje

Doprava obsahuje jakékoli činnosti umožňující přemísťování osob, zvířat a věcí. Spoje zajišťují odesílání a přijímání zpráv a informací. Funkce obou odvětví se úzce prolínají, z toho důvodu není možné mezi nimi vést přesnou hranici. [1]

#### 3.1 Vnitřní členění dopravy

Dopravu dělíme podle ekonomického hlediska na dva základní typy:

- dopravu nákladní
- dopravu osobní

**Nákladní dopravu** můžeme dále rozdělovat na dopravu ve sféře výroby, oběhu a sféře osobní spotřeby. Nákladní doprava je důležitou součástí výrobního procesu – při něm se na jedné dopravují nezbytné suroviny a energie a na straně druhé se pak přepravují výrobky k jejich dalšímu zpracování a ke konečné spotřebě.

V **osobní dopravě** jsou přepravovány osoby (cestující). Ti zároveň představují bezprostředních spotřebitelů dopravní produkce. V osobní dopravě se, na rozdíl od nákladní dopravy, cestující stávají aktivním účastníkem dopravního procesu, který mohou ovlivňovat.

Jednotlivá odvětví dopravy se liší podle toho, jaký druh dopravní sítě používají (tj. železnice, silnice, námořní a vnitrozemské průplavy, přirozené i upravené říční cesty, potrubí atd.).

Při podrobném členění dopravy vymezujeme šest základních odvětví:

- železniční
- automobilovou

- leteckou
- námořní
- vnitrozemskou vodní (tu dále na jezerní a říční)
- potrubní

Potrubní doprava bývá často spojována spolu s dopravou elektrické energie do jedné skupiny jako doprava speciální. Zároveň s moderními způsoby dopravy existují i jiné staré druhy. Ty si pořád zachovávají hospodářský význam v některých rozvojových zemích. Jedná se například o dopravu na povozech, různých zvířatech nebo také nosičích (lidech). [1]

### 3.2 Silniční doprava a pozemní komunikace

Silniční (nebo též **automobilová doprava**) patří k nejmladším a nejrychleji rozvíjejícím se odvětvím dopravy. Svými přednostmi, operativností a rychlostí, konkuruje některým starším odvětvím dopravy – hlavně železniční. Má rozhodující podíl na objemu nákladní a osobní přepravy. Ve většině ekonomicky vyspělých zemí získala vedoucí postavení ve výkonu nákladní přepravy. [1]

Stávající dopravní infrastruktura ČR neodpovídá současným potřebám společnosti ani výroby. Nestačí obzvláště tempu nárůstu intenzity. Silniční síť na území ČR je sice vyhovující z hlediska hustoty, ale problémem je její zanedbanost a nízká kvalita sítě. Přibývá komunikací v havarijním stavu (špatný stav vozovek – koleje, výtluky, ...). Kvalitu sítě snižují také nevhodná směrová a výšková vedení trasy, nevyhovující šířkové uspořádání, lokální závady (náhlá zúžení, velký počet úrovnových železničních přejezdů, nedostatečné rozhledové poměry). K neuspokojivému stavu silniční sítě přispělo dlouhé období nedostatečného financování. [11]

Dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě je **silniční doprava** definována jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Pojem **pozemní komunikace** vymezuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelová komunikace [9]

**Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

**Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. [9]

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují dle zákona o pozemních komunikacích do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace [9]

Silnice I. třídy, které jsou ve vlastnictví státu, jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR. Majetkovým správcem silnic II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví krajů, jsou příspěvkové organizace Ředitelství silnic příslušných krajů. [31]

**Místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. [9]

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace

- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz [9]

**Účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [9]

### 3.3 Železniční doprava

Železniční (drážní) doprava je kolejová doprava. Uplatňuje se především v přepravě nákladů, zejména hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti jak ve vnitrostátní, tak v mezistátní dopravě. [1]

Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, člení do jednotlivých kategorií. [10]

**Kategoriemi železničních drah** jsou:

- dráha celostátní, jíž je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je zaústěna do mezinárodní nebo celostátní dráhy
- dráha regionální, jíž je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy
- vlečka, kterou je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky
- speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce [10]

O zařazení železniční dráhy do příslušné kategorie a o změnách tohoto zařazení rozhoduje drážní správní úřad. [10]

Na základě zákona o transformaci Českých drah, státní organizace (č. 77/2002 Sb.) došlo 31. 12. 2002 k zániku státní organizace České dráhy bez likvidace. K 1. 1. 2003 vznikly dvě nástupnické organizace, a to České dráhy, a.s. a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cesta. Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty a rovněž přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky. Osobní železniční dopravu na všech železničních tratích ve Zlínském kraji provozuje akciová společnost České dráhy, a.s. (ČD). [40]

### 3.4 Letecká doprava

Letecká doprava je nejmladším a nejdynamičtějším odvětvím dopravy. Ve světovém dopravním systému se uplatňuje hlavně v přepravě osob na střední a velké vzdálenosti v kontinentálním a mezikontinentálním měřítku. Díky nepřetržitému technickému zdokonalování dopravních prostředků a dalšího vybavení se neustále rozvíjí. Letecká doprava má teoreticky největší možnosti přímého a nejkratšího spojení dvou bodů než ostatní druhy dopravy, neboť neklade dopravě žádné překážky. [1]

#### 3.4.1 Letištní infrastruktura

Rozhodující částí letecké pozemní základny jsou letiště. Zde se střetávají nejrůznější subjekty a aktivity, které musí nabízet komplexní obsluhu letadel, a také všechny služby a zařízení potřebné pro plynulé a bezproblémové odbavení cestujících i zboží. Letiště tak plní funkci zprostředkovatele mezi leteckou a pozemní dopravou. [11]

**Základní provozní služby** jsou zaměřeny zejména k zajištění bezpečného provozu letadel a uživatelů letiště. Jsou organizovány buď přímo letištěm, nebo k tomu určené vládní organizace jako např. řízení letového provozu. Základní provozní služby zahrnují řízení letového provozu, meteorologické služby, telekomunikační služby, policii, bezpečnostní a celní služby, hasičské a zdravotnické služby, údržbu letištních ploch a budov. [11]

### 3.5 Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Má přímý vztah k životnímu prostředí, svou činností jej nejméně zatěžuje, bavíme – li se o přímém znečišťování. Přímé znečištění vody je minimální rovněž tak znečištění okolí a ovzduší je vzhledem k několikanásobně menší spotřebě energie při přepravě minimální a ve srovnání s ostatními druhy dopravy zanedbatelné. V případě havárie lodi může ovšem dojít k velkým škodám s dlouhodobými následky pro přírodu.

**Vnitrozemská vodní (říční) přeprava**, vytváří samostatný systém, avšak její činnost je zcela zabezpečována vodním hospodářstvím v rámci vodohospodářského systému. Zabezpečuje základní podmínky plavby, zatímco konečný produkt této činnosti je řízen v rámci dopravy.



**Základní charakteristiky** určující začlenění vodní dopravy do dopravní soustavy jsou následující:

- nižší dopravní rychlost, která sebou přináší omezené využití při přepravě osob a některého druhu zboží (např. rychlozkazitelného)
- nižší mrtvá hmotnost dopravního prostředku a zároveň menší počet obsluhujícího personálu vzhledem k přepravovanému objemu
- nižší spotřeba energie a z toho vyplývající nižší potřeba pohonných hmot
- přináší ve srovnání s jinými druhy dopravy nižší náklady na přepravu
- nižší znečišťování životního prostředí ve srovnání s jinými druhy přepravy
- větší závislost provozu na přírodních podmínkách [11]

Říční doprava se používá zejména v méně rozvinutých zemích především k přepravě osob. Naopak ve vyspělých zemích je využívána říční doprava jako rekreační, kdy cestující poznávají určitá území nebo také v případech delších plaveb plní loď funkci plovoucího hotelu, rozšiřují se i půjčovny obytných lodí. Tyto činnosti se vztahují spíše ke starším vodním cestám, na kterých už není reálná obchodní nákladní plavba. [11]

Podle zákona 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává Ministerstvo dopravy ČR v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem. V této působnosti uplatňuje též stanoviska k politice územního rozvoje a k územně plánovací dokumentaci. Základním prováděcím předpisem k vodním cestám je vyhláška 222/1995, o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí. [16]

### **3.6 Cyklistická doprava**

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému. V současné době se řadí mezi preferovaný způsob zejména v rámci aktivní rekreace. Na rozdíl od motorové dopravy má spoustu výhod. Především nespotřebovává palivo, nevypouští emise, nezabírá tolik půdy jako motorová doprava a nezpůsobuje žádný hluk ani vibrace, upevňuje tělesné zdraví a přináší aktivní odpočinek. Cyklistickou dopravu je důležité vnímat jako prostředek pro volnočasové aktivity, a také jako rovnocenný dopravní prostředek do zaměstnání.

Cyklistika je přeprava osob na jízdním kole po cyklistických trasách tvořících funkční cyklistickou síť. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu přináší potřebnou alternativu

pro posílení cestovního ruchu. Využitím současného zájmu o cyklistiku můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých oblastí ČR. [11]

### **3.7 Městská hromadná a integrovaná doprava**

#### **3.7.1 Městská hromadná doprava**

Význam městské hromadné dopravy (MHD) je pro mobilitu ve městech zcela zřejmý. Zajišťuje přepravu cestujících nejen na území města, ale i v jeho bezprostředním okolí. Tvoří samostatný dopravní a přepravní systém. [11]

Přepravní řád pro veřejnou a drážní a silniční dopravu vymezuje městskou hromadnou dopravu jako činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí. [6]

MHD se v současnosti stává základem dopravy integrované. Integrovaná doprava je tvořena spojením městské hromadné dopravy a příměstské dopravy v některých případech i místní. Jestliže dojde k úplné integraci na rozsáhlém souvisejícím území, dochází ke vzniku integrace. Integrace se vytváří důvodu zatraktivnění dopravy a aby stouplo její využití v problémových oblastech. V některých případech může dojít k integraci místní dopravy, kde nemusí být přítomna MHD. Systém městské hromadné dopravy zahrnuje dopravu autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou. Ve větších městech také metro nebo příměstskou železnici. [11]

#### **3.7.2 Integrovaná doprava**

Základním cílem integrovaného dopravního systému je vytvoření a zajištění takového systému hromadné osobní přepravy jak na území města, tak na jeho zájmovém území, který optimálním způsobem uspokojí dopravní potřebu obyvatel a návštěvníků celého regionu.

Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou v silniční dopravě jednotlivými dopravci společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, jestliže se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle přepravních a tarifních podmínek. [11]

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Zlínský kraj je atraktivní turistickou oblastí. Jeho zajímavost vyplývá z množství přírodních, kulturních a historických památek, které nenalezneme nikde jinde v České republice. Nabízí svým návštěvníkům současně hory, zahradní architekturu, lázně, vinařská údolí, pozůstatky Velkomoravské říše, řadu církevních památek a historicky cenných staveb, také i ojedinělý příklad moderní baťovské funkcionalistické architektury. K originalitě kraje přispívá velkou měrou skutečnost, že se zde setkávají tři národopisné celky: úrodná Haná, pohostinné Slovácko a svérázné Valašsko.

### 4.1 Správní uspořádání

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště a okresu Vsetín. Zlínský kraj se nachází ve východní části České republiky, je třetím nejmenším krajem republiky s rozlohou 3 964 km<sup>2</sup>. Na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem a na severovýchodě s krajem Moravskoslezským. Východní hranici kraje tvoří státní hranice se Slovenskou republikou (kraj Trenčinský, v menší míře kraj Žilinský). [33]

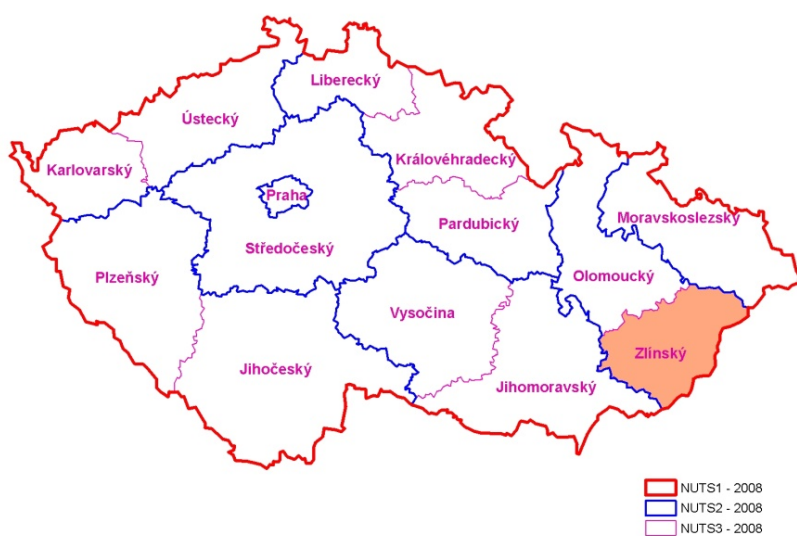
Obr. 1 Územně - administrativní uspořádání kraje k 1. 1. 2003



Na území je celkem 305 obcí, ve kterých k 1. 1. 2011 žilo 590 361 obyvatel. S účinností od 1. 1. 2003 se vytvořilo 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (mezi ně patří Zlín, Vsetín, Kroměříž, Uherské Hradiště, Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Rožnov pod Radhoštěm, Luhačovice, Otrokovice, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí a Vizovice), v jejichž rámci působí 25 územních obvodů pověřených obcí. Krajským městem je statutární město Zlín. [33]

Pro potřeby spojené s realizací a koordinací politiky hospodářské a sociální soudržnosti, která spočívá zejména ve využívání finančních prostředků z předvstupních a strukturálních fondů EU, bylo vymezeno osm Regionů soudržnosti NUTS II. Zlínský kraj společně s Olomouckým krajem vytváří Region soudržnosti NUTS II Střední Morava. [18]

Obr. 2 Mapa České republiky s vyznačeným územněsprávním členěním NUTS (Zdroj: ČSÚ)



## 4.2 Geografické vymezení území Zlínského kraje

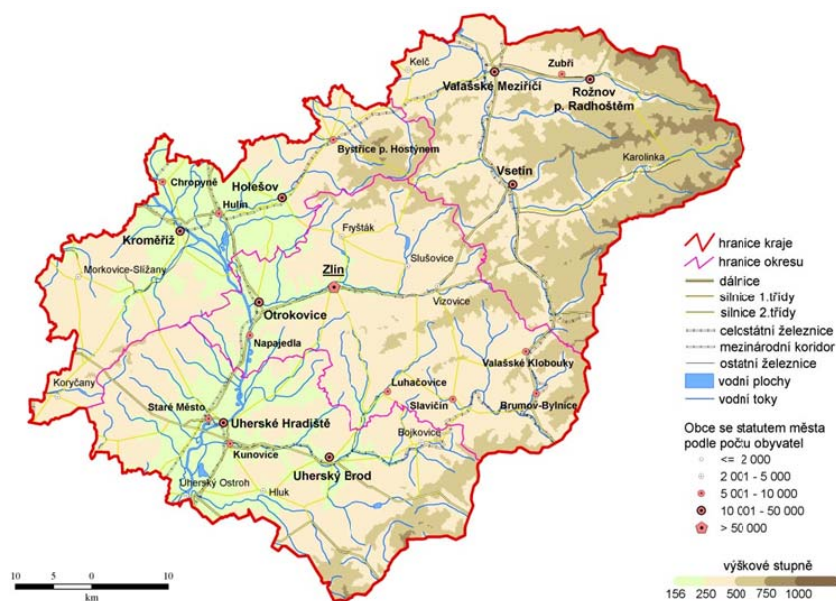
Území kraje je má členitý charakter. Větší část je tvořena pahorkovitým a kopcovitým terénem, který v některých částech přechází v hornatý. Terénní reliéf kraje je rozmanitý, od úrodných rovin v povodí Moravy (Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku) až po hornatiny na severní hranici v Moravskoslezských Beskydách s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206 m). [18]

Na východě se rozkládají Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1 071 m n. m.). Dále se směrem k jihu nalézají Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970 m n. m.), které zároveň tvoří hranici se Slovenskem. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko – Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se zvedá nevysoké a lesnaté pohoří Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587 m n. m.). Mezi Chřiby a výše zmíněnými pahorkatinami probíhá od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem největší řeky kraje – Moravy se v okrese Uherské Hradiště nalézá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Do řeky Moravy se vlévá většina toků protékajících územím. Jsou to především v severní části řeka Bečva a v jižní části řeka Olšava. K dalším menším tokům patří Senice, Vlára či Dřevnice.

V roce 2000 bylo založeno sdružení právnických osob Euroregion Bílé – Biele Karpaty, které bylo zaměřeno na všestranný rozvoj přeshraniční spolupráce regionů na území chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Euroregion zahrnuje územní sdružení Region Biele Karpaty sídlící v Trenčíně a Region Bílé Karpaty sídlící ve Zlíně.

Kraj má celkem příznivé klimatické podmínky. Z klimatických hodnot naměřených v meteorologické stanici na území kraje byla zjištěna v roce 2009 průměrná teplota vzduchu 9,8 °C a celkový úhrn srážek 644,6 mm/m<sup>2</sup>.

Obr. 3 Geografická mapa kraje



### 4.3 Z historie Zlínského kraje

Západní část regionu - Kroměřížsko a severní část okresu Uherské Hradiště v oblasti Pomoraví s vysoce úrodnou zemědělskou půdou byla orientována na zemědělskou prvovýrobu. Tato oblast patřila k předním produkčním oblastem Země Moravské. Z toho důvodu zde byl budován silný zpracovatelský průmysl - cukrovary, mlýny, mlékárny, sladovny apod. Postupně se rozvíjely další průmyslové obory.

Oblast Hostýnsko-Vsetínské vrchoviny s rozsáhlými lesními porosty se vyznačovala těžbou dřeva a náležitým prvozpracovatelským průmyslem. Zemědělská činnost byla orientována především na živočišnou výrobu. Podobný charakter měla i jižní část území na severní straně Bílých Karpat a v oblasti Vizovických vrchů.

Vznikem samostatného československého státu začíná vstupem průmyslových odvětví výrazná industrializace regionů. Baťova průmyslová výroba obuvi na Zlínsku pokračovala v další diverzifikaci do chemického průmyslu, zpracování pryže, strojírenství, stavebnictví atd. Ve 30. letech se přidává budování obranného průmyslu (Vsetín, Slavičín, Bojkovice, Uherský Brod). Průmyslový potenciál Zlínska dosáhl evropské a světové konkurenceschopnosti. Železniční trať Hranice – Vsetín - Púchov spolu se souběžně vedenou silnicí I/57 byla vybudována jako strategická spojnice zbrojního průmyslu Československé republiky.

V období od roku 1945 bylo hospodářství posíleno výstavbou slaboproudého elektrotechnického průmyslu v Rožnově pod Radhoštěm a chemického průmyslu ve Valašském Meziříčí. Na Uherskohradištsku byl vystavěn Let Kunovice a zahájena výroba letadel. V návaznosti byl vybudován i elektrotechnický závod na výrobu leteckých přístrojů (Mesit Uh. Hradiště). Velká koncentrace zbrojního průmyslu a strategická pozice ovlivnila existující technickou infrastrukturu kraje, zejména dopravní. Železniční trať Břeclav - Přerov svou existencí ovlivňovala hospodářský rozvoj v zemědělských oblastech okresů Kroměříž a Uherské Hradiště. Souběžně s touto tratí je vedena silnice I. třídy Hulín - Otrokovice - Uherské Hradiště.

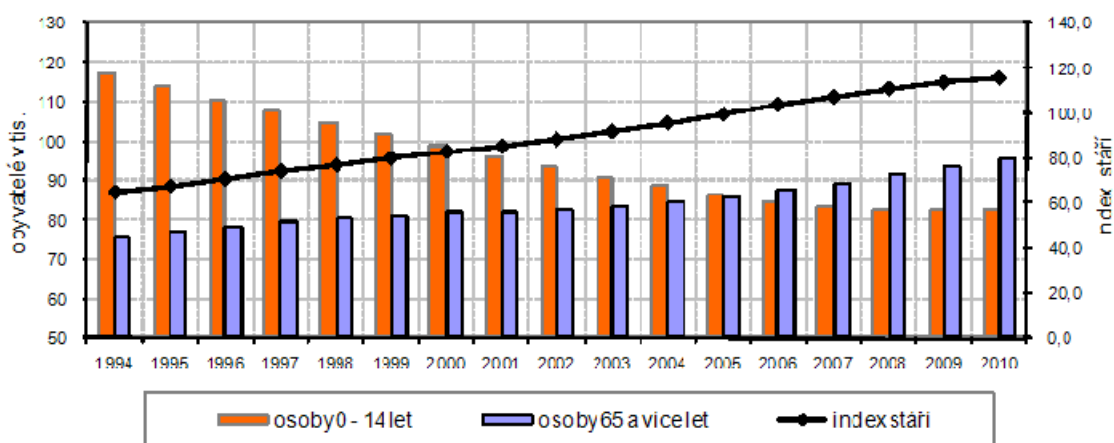
Geopolitické změny z počátku 90. let včetně vzniku dvou samostatných států zásadně změnilly hospodářské postavení regionu. Ty se projevují sníženou ekonomickou výkonností historického průmyslu a značnou hospodářskou nevyvážeností jednotlivých mikroregionů kraje. Došlo k útlumu zbrojní výroby, vzniku hraničního režimu v délce cca 120 km se

Slovenskem a v také ztrátě značné části trhů především u velkých podniků na východních trzích. [17]

#### 4.4 Obyvatelstvo

Populace je z velké části tvořena venkovským obyvatelstvem. V kraji se nenachází žádné město s více než 100 000 obyvateli. Největším městem je statutární město Zlín se 75 469 obyvateli (údaj ke konci roku 2010). Počet mladých lidí převyšuje počet důchodců, což oblasti poskytuje dostatek pracovních sil pro rozvoj v nejbližších letech. V kraji se ovšem každoročně zvyšuje index stáří (tj. podíl obyvatel ve věku 65 +/děti 0-14 let), tedy obyvatelstvo stárne. Dále také nutno podotknout, že se zvyšuje průměrný věk obyvatel. [37]

Obr. 4 Věkové skupiny obyvatel Zlínského kraje a index stáří (Zdroj: ČSÚ)



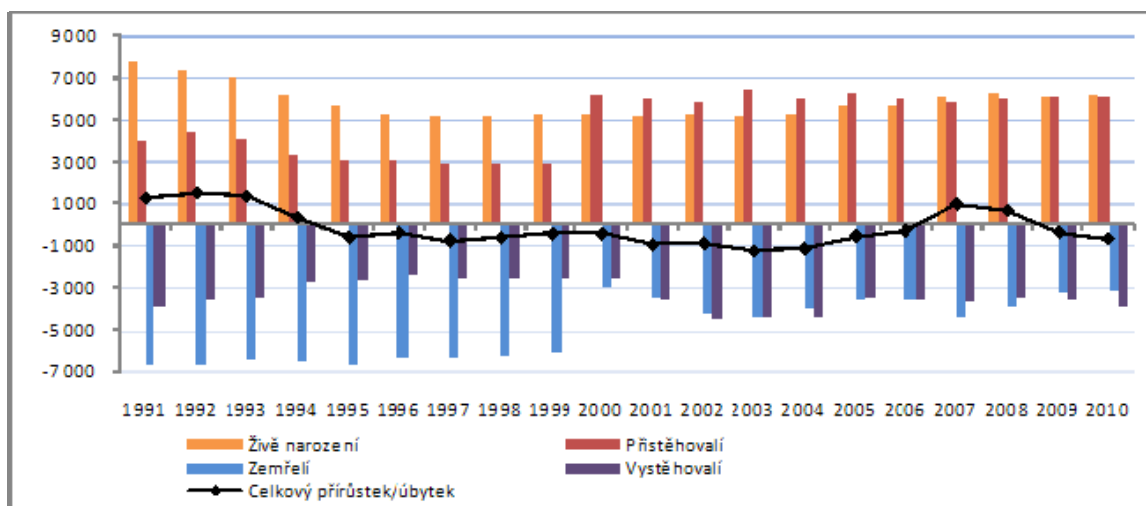
##### 4.4.1 Demografický vývoj

Počet obyvatel ve Zlínském kraji na konci roku 2010 dosáhl 590 361 osob, což je ve srovnání s koncem roku 2009 o 681 méně. Od vzniku kraje v roce 2000 se jeho počet obyvatel mírně každoročně snižoval až do roku 2007, ve kterém bylo poprvé zjištěno jeho zvýšení. I v následujícím roce 2008 byl v kraji vypočten přírůstek obyvatel. Na konci roku 2009 však byl opět zaznamenán jeho pokles, který pokračoval i v následujícím roce. V roce 2010 byl zaznamenán přirozený přírůstek obyvatel. Přirozený přírůstek byl vypočítán v okresech Kroměříž (33), Vsetín (39) a Zlín (45). Pouze v uherskohradištském okrese meziročně přirozenou měnou 72 obyvatel ubylo. Přirozenou měnou v kraji přibylo 45 obyvatel. Stejně jako v předchozím roce se ale z kraje více lidí vystěhovalo, než se do kraje



přistěhovalo a tedy migrační saldo opět dosáhlo záporné hodnoty, a to 726 osob. Úbytek obyvatel stěhováním byl zjištěn ve všech okresech kraje. [37]

Obr. 5 Pohyb obyvatelstva ve Zlínském kraji (Zdroj: ČSÚ)



## 4.5 Hospodářský vývoj Zlínského kraje v roce 2010

Protože ještě nejsou známa konečná data, budu v této kapitole většinou vycházet z předběžných výsledků uveřejněných Českým statistickým úřadem, konkrétně v [34].

Ekonomika v kraji byla a je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Export v kraji je negativně poznamenán polohou kraje v rámci ČR. V tvorbě hrubého domácího produktu je Zlínský kraj na devátém místě mezi kraji v ČR. V roce 2009 dosáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje 286 977 Kč (v běžných cenách). Průmyslový potenciál Zlínského kraje tvoří podniky zpracovatelského průmyslu. Jmenovitě jde o podniky kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického a textilního průmyslu. Ovšem srovnáme – li je s ostatními podniky v ČR, zjistíme, že jejich charakteristickou stránkou je nízká úroveň modernizace výroby. [34]

### 4.5.1 Průmysl

Ve Zlínském kraji sledované průmyslové podniky se 100 a více zaměstnanci v roce 2010 utržily za prodej vlastních výrobků a služeb průmyslové povahy celkem 133 272,4 mil. Kč. V těchto podnicích bylo v průměru zaměstnáno 44 401 zaměstnanců (meziroční pokles o 5,5 %), jejich průměrná mzda se proti minulému roku zvýšila o 5,2 % a dosáhla 22 638 Kč. Proti celorepublikovému průměru byla o 2 819 Kč nižší. [34]

#### 4.5.2 Stavebnictví

Objem základní stavební výroby u subjektů s 50 a více zaměstnanci se sídlem v kraji (tj. 55 šetřených podniků) v roce 2010 dosáhl 7 832 mil. Kč. Z toho 3 545 mil. Kč připadlo na pozemní stavitelství a 3 883 mil. Kč na inženýrské stavitelství. Celkově klesla proti předchozímu roku ve Zlínském kraji stavební výroba o 0,9 % (v celé ČR činil pokles 6,9 %). Z toho se pozemní stavitelství snížilo o 9,5 % a naopak se zvýšilo inženýrské o 4,3 %.

Průměrný evidovaný počet zaměstnanců u těchto sledovaných podniků činil 5 583 (meziroční pokles 1,6 %) s průměrnou mzdou 24 467 Kč (snížení o 1,5 %). Produktivita práce ze základní stavební výroby činila 1 402 864 Kč a proti roku 2009 vzrostla o 0,7 %. [34]

#### 4.5.3 Zemědělství

V roce 2010 bylo v kraji sklizeno celkem 288 556 t obilovin (meziroční pokles 11,4 %). Republikový podíl kraje na sklizni obilovin celkem činil 4,2 %. Z obilovin v kraji bylo sklizeno 177 930 t pšenice a 54 946 t ječmene. Technické cukrovky bylo sklizeno 73 273 t (meziroční zvýšení o 15,9 %). [34]

#### 4.5.4 Organizační struktura podnikatelské sféry ve Zlínském kraji na konci roku 2010

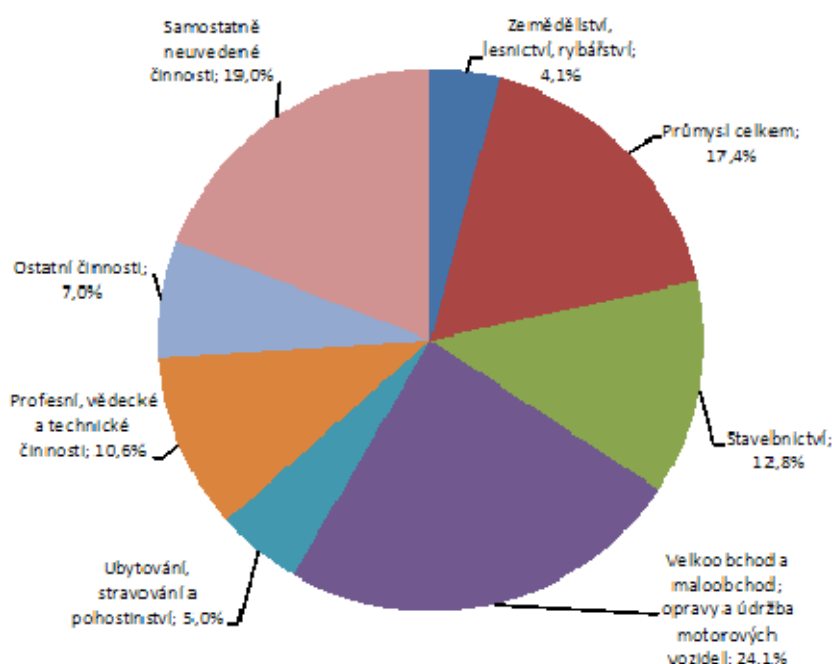
Na konci roku 2010 bylo v kraji podchyceno ve statistickém Registru ekonomických subjektů (kde jsou evidována veškerá vydaná identifikační čísla organizací), 134 374 subjektů se sídlem ve Zlínském kraji. Meziročně se tak jejich počet zvýšil o 2 504 subjektů (tj. o 1,9 %).

V rozdělení ekonomických subjektů podle právní formy připadal největší podíl na fyzické osoby. V roce 2010 jejich počet tvořilo 109,3 tisíc subjektů, tj. 81,4 %. Z nich bylo 102 tisíc živnostníků (76,0 % z celkového počtu subjektů v kraji). Z právnických osob byla druhá nejpočetnější skupina, a to obchodní společnosti. Tato skupina je tvořena právními formami veřejná obchodní společnost, společnost s ručením omezeným, komanditní společnost, akciová společnost a 932 evropská společnost. Tato skupina zahrnovala na konci roku 2010 celkem 13,4 tis. subjektů, tj. 10,0 % z celkového počtu subjektů se sídlem v kraji.

Z hlediska třídění podle odvětví převažující činnosti (CZ - NACE) nedošlo v roce 2010 proti předchozímu roku k zásadní změně. Z jednotlivých profesí se nejvíce podniků věnovalo maloobchodu (11,3 %), velkoobchodu (10,7 %) a specializovaným stavebním činnos-

tem (7,6 %). Z podniků zpracovatelského průmyslu se stejně jako v předešlých letech nejvíce subjektů zabývalo výrobou kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, kromě strojů a zařízení (4,9 % ze všech registrovaných subjektů v kraji), dále zpracováním dřeva, výrobou dřevěných, korkových, proutěných a slaměných výrobků, kromě nábytku (2,8 %), potom výrobou usní a souvisejících výrobků (1,4 %) a výrobou elektrických zařízení (1,4 %). [34]

Obr. 6 Podíly skupin činností dle CZ-NACE na zlínském celku v roce 2010 (Zdroj: ČSÚ)



#### 4.5.5 Zaměstnanost a nezaměstnanost

Podle výběrového šetření pracovních sil bylo ve 4. čtvrtletí 2010 v hlavním zaměstnání zaměstnáno 264,9 tis. osob (z toho 114,0 tis. žen). Byl zjištěn počet podnikatelů 45,7 tis. osob (v tom bez zaměstnanců 37,0 tis.). Počet pracujících v dalším zaměstnání byl spočten na 4,8 tis. osob (v tom 1,8 tis. žen). Počet na zkrácený pracovní úvazek pracovalo 12,2 tis. osob (z toho 8,0 tis. žen).

Na úřadech práce Zlínského kraje bylo k 31. 12. 2010 evidováno celkem 33 386 uchazečů o zaměstnání (meziroční pokles o 1,3 %) a míra nezaměstnanosti dosáhla hodnoty 10,74 % (míra nezaměstnanosti v ČR 9,57 %). Na celkovém počtu uchazečů o zaměstnání v ČR se Zlínský kraj podílel 5,9 % (v roce 2009 tento podíl činil 6,3 %). Ve struktuře se ve srovnání s údaji za republiku lišil podíl uchazečů o zaměstnání se zdravotním postižením, který je v kraji o 3,1 procentního bodu vyšší a dosahuje 15,5 %, ve skupině absolventů, která pře-

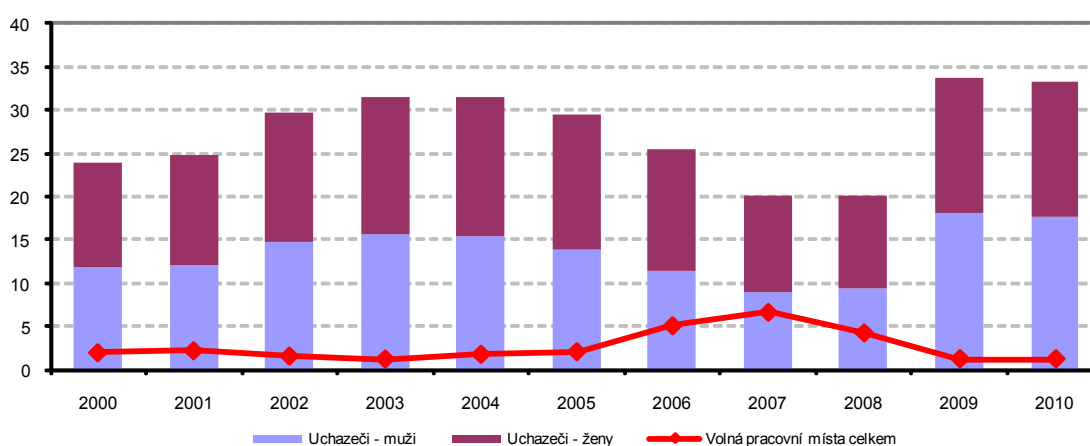
vyšuje republikovou hodnotu o 0,8 procentního bodu, a také podíl skupiny absolventů a mladistvých je o 0,3 p.b. vyšší.

Podíl nezaměstnaných s podporou v nezaměstnanosti z celkového počtu uchazečů byl ve Zlínském kraji nižší o 0,6 p.b. než činí republikový průměr a na konci roku 2010 dosáhl 31,3 % (v roce 2009 podíl činil 35,9 %). Proti předchozímu roku tento podíl klesl jak ve Zlínském kraji (o 4,6 procentního bodu), tak v republice (o 3,3 p.b.).

Také podíl nezaměstnaných žen z celkového počtu registrovaných žadatelů o práci meziročně vzrostl a dosáhl ve Zlínském kraji ve sledovaném roce 46,9 % (v roce 2009 46,7 %) a byl o 0,9 procentního bodu nižší než republikový průměr (v roce 2009 tvořil podíl žen na úhrnu žadatelů o práci v republice 47,9 %).

Z pohledu skupin uchazečů podle délky evidence na úřadu práce vzrostl v kraji počet žadatelů o práci ve skupině s délkou evidence do 3 měsíců o 9,1 % (o 894 uchazeče). Daleko výraznější byl nárůst počtu uchazečů o práci ve skupině s evidencí 12 až 24 měsíců, a to o 68,2 % (o 2 670) a s evidencí nad 24 měsíců o 33,8 % (o 1 262 lidí). V ostatních skupinách délek evidencí meziročně uchazečů ubylo. Pokles počtu uchazečů o práci byl v podstatě vyrovnaný a to třetinový. Ve skupině s délkou evidence od 3 do 6 měsíců došlo ke snížení o 27,9 % (o 2 143), od 6 do 9 měsíců o 39,2 % (o 1 971) a ve skupině od 9 do 12 měsíců o 32,0 % (o 1 162 uchazečů). [34]

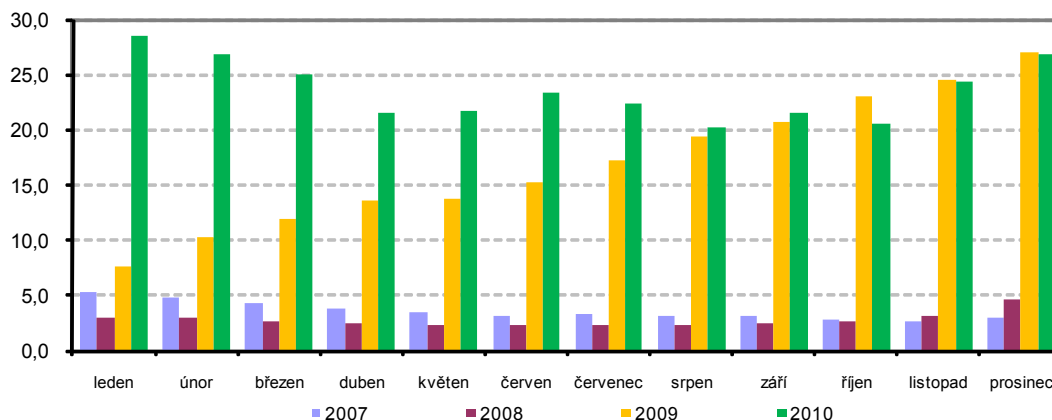
Obr. 7 Žadatelé o práci a volná pracovní místa ve Zlínském kraji k 31. 12. (Zdroj: MPSV)



Počet volných pracovních míst poklesl proti předchozímu roku o 0,6 %. K 31. 12. 2010 bylo v kraji 1 245 volných pracovních míst (4 %-ní podíl na republikovém úhrnu). Toto malé snížení počtu volných pracovních míst se současným poklesem zájemců o práci se projevilo v malém snížení počtu uchazečů na jedno pracovní místo z 27,0 v roce 2009

na 26,8 v roce 2010. Pro občany se zdravotním postižením meziročně klesl počet volných pracovních míst ze 133 na 126 v závěru sledovaného roku. Zlínský podíl na republikovém celku těchto volných pracovních míst představoval 6,5%. [37]

Obr. 8 Počet uchazečů na jedno volné pracovní místo ve Zlínském kraji (Zdroj: ČSÚ)



Z hlediska vzdělání představují v kraji největší podíl v celkovém počtu uchazečů o zaměstnání vyučení (46,9 %). Následují osoby se základním vzděláním (17,6 %), uchazeči s úplným středním vzděláním (16,7 %), vyučení s maturitou (7,1 %), s vysokoškolským vzděláním (4,0 %) a žadatelé o práci s bakalářským vzděláním tvoří 1,0 %. Ve srovnání s úrovní republiky jsou v kraji podprůměrné pouze podíly uchazečů bez vzdělání a se základním vzděláním.

Míra nezaměstnanosti v kraji 10,74 % je vyšší než celorepubliková míra nezaměstnanosti, která ke stejnému datu dosáhla hodnoty 9,57 %. Krajská míra nezaměstnanosti žen (11,61 %) je vyšší než mužů (10,07 %). Průměrný věk uchazečů o zaměstnání v kraji byl 39,9 let (v roce 2009 38,9 let). [37]

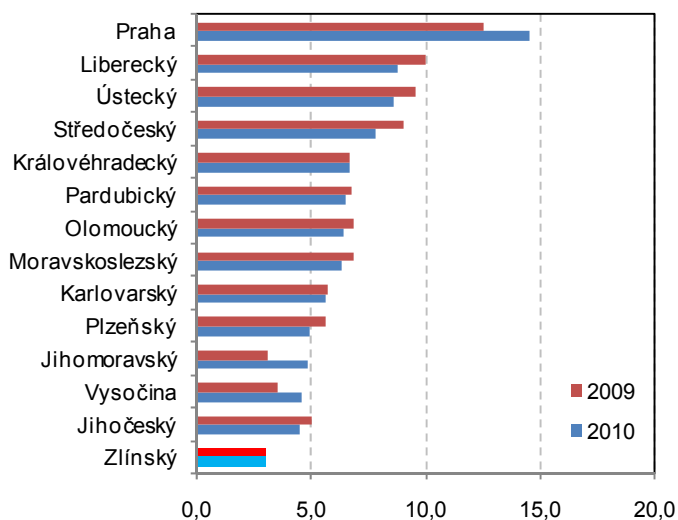
#### 4.5.6 Dopravní nehodovost

Na konci roku 2010 bylo ve Zlínském kraji evidováno celkem 356,8 tisíc motorových vozidel. Během roku tak v kraji přibýlo 1,6 % vozidel (5 612 aut). Z jednotlivých druhů vozidel byl největší nárůst zaznamenán u osobních automobilů, a to o 3,3 tisíc na 223,6 tisíc, tj. zvýšení o 1,5 %. Nákladních aut přibýlo celkem 196 na 28,6 tisíc (nárůst o 0,7 %) a větší nárůst byl zaznamenán u motocyklů, a to o 1,0 tisíc kusů na celkových 47,4 tisíc, tj. o 2,2 %. Počet autobusů se naopak snížil, a to z 927 v roce 2009 na 902 na konci roku 2010, tj. pokles o 2,7 %.

Ve Zlínském kraji bylo v roce 2010 nahlášeno celkem 1 780 dopravních nehod a proti předcházejícímu roku se jejich počet snížil o 18 nehod (tj. o 1 %), tímto počtem se zařadil za Karlovarský kraj na druhé nejlepší místo.

V přepočtu nehod na tisíc obyvatel se Zlínský kraj stal se 3,0 nehodami nejlepším krajem vůbec. Z nahlášených nehod v roce 2010 bylo 1 334 se zraněním, při kterých zemřelo 40 osob, 172 osob bylo těžce a 1 122 osob lehce zraněno. Proti předchozímu roku se počet nehod se zraněnými a usmrcenými snížil o 3,4 % (o 47 osob). Počet usmrcených osob meziročně klesl o 7 % (o 3 osoby). [37]

Obr. 9 Nehody na tisíc obyvatel v krajích ČR (Zdroj: ČSÚ)



Ale škody způsobené při dopravních nehodách meziročně vzrostly o 11,1 % na 126 884 tis. Kč. Podíl kraje na vyčíslených škodách v celé republice se meziročně zvýšily o 0,3 procentního bodu na 2,6 %. [37]

## 5 SOUČASNÁ SITUACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Kvalitní technická infrastruktura je důležitým předpokladem pro úspěšný ekonomický rozvoj kraje. Hraje důležitou roli při posuzování kvality života a v neposlední řadě má výrazný vliv na životní prostředí. Zlínský kraj představuje relativně významnou dopravní lokalitu s rozmanitými typy dopravy. Region je významný jak z hlediska vnitrostátní dopravy, tak z pohledu mezinárodního dopravního spojení.

### 5.1 Současný stav silniční dopravy

Silniční síť Zlínského kraje tvoří celkem 2 140 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy, což představuje 3,81% z celkové délky silnic na území České republiky. Hustota silniční sítě je o 24% pod celorepublikovým průměrem (Zlínský kraj - 0,53 km/km<sup>2</sup>, Česká republika - 0,71 km/km<sup>2</sup>). I přes nižší hustotu silniční sítě, která je dána především kopcovitým terénem, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy území kraje. Významným nedostatkem je však nedostatečně rozvinutá síť dálnic a rychlostních komunikací, která by zajišťovala propojení kraje s ostatními regiony a státy a dále neodpovídající parametry vybraných silnic a tahů.

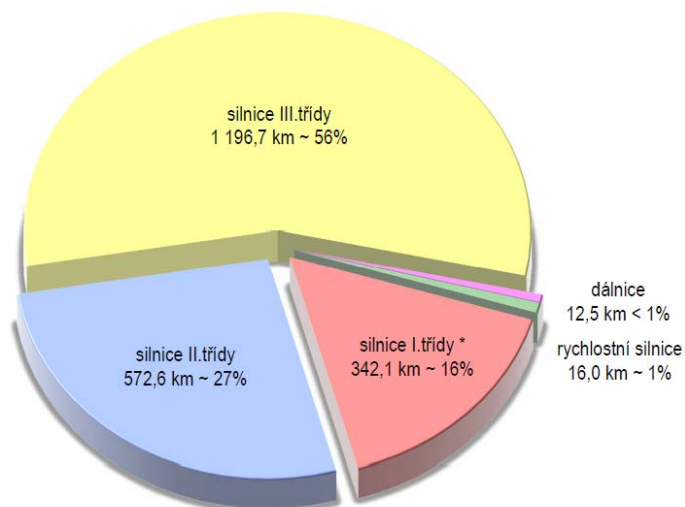
Tab. 5 Délka silniční sítě v Zlínském kraji k 1. 1. 2011 (km) (Zdroj: www.rsd.cz)

	dálnice	rychlostní silnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
okres Kroměříž	12,5	7,1	29,9	189,0	314,8	553,3
okres Uherské Hradiště	---	---	122,3	139,9	262,9	525,1
Okres Vsetín	---	---	113,5	83,6	309,8	507,0
okres Zlín	---	8,9	76,4	160,1	309,2	554,5
Zlínský kraj	12,5	16,0	342,1	572,6	1 196,7	2 140,0

Vlastní údržbové práce na silnicích ve Zlínském kraji provádějí jednotlivé Správy a údržby silnic. Ty navazují na tradice údržbových organizací fungujících od roku 1963. V roce 2004 došlo k transformaci těchto organizací v obchodní společnosti ve formě společností s ručením omezeným (s.r.o.). Jejich územní působnost je dána dle jednotlivých okresů.

[31]

Obr. 10 Délka silniční sítě – stav k 1. 1. 2011 (Zdroj: www.rsd.cz)



### 5.1.1 Evropské tahy

Do evropské silniční sítě typu E lze zařadit pouze dvě silnice I. třídy, které jsou vedeny ve směru západ – východ, a to I/50 (s mezinárodním označením E 50) a I/35 (E 442). V dopravním směru sever – jih není územím Zlínského kraje vedena žádná značená silnice mezinárodního charakteru. Významná koridorová silnice I/55 je sice součástí mezinárodní trasy Polsko – Rakousko, ale nesplňuje všechny parametry pro zařazení do evropské sítě silnic. Stejná situace se objevuje i u silnice I/57. [2]

Významný mezinárodní silniční tah E 50 vychází z Brestu (západní podbřeží Francie) a je veden přes Paříž, Saaebrücken, Mannheim a Norimberk v Německu do České republiky. Zde prochází přes Plzeň po dálnici D5 do Prahy, dále přes Brno po dálnici D1 až do Holubic, kde je odkloněn na I/50, po které dále vede přes Uherské Hradiště a Uherský Brod na Slovensko. Tam pokračuje přes Trenčín, Žilinu, Poprad, Přešov a Košice do Užhorodu a Mukačeva na Ukrajině, kde na něj navazuje tah E 471. [2]

Další mezinárodní silniční tah E 442 navazuje v Karlových Varech na tahy E 48 a E 49 přicházející z Německa a dále vede přes Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem, Děčín do Chrastavy. Odtud je silniční tah veden pro silnici I/35 přes Liberec, Turnov, Jičín, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Svitavy a Mohelnici do Olomouce, pak pokračuje po R 35 a I/47 do Hranic na Moravě a dále opět po silnici I/35 přes Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm na Slovensko do Bytče, kde je napojen na mezinárodní tahy E 50 a E 75. [2]



### 5.1.2 Dálnice a rychlostní komunikace

Zlínský kraj je napojen na dálniční síť od prosince 2010 novou dálničních komunikací mezi Kroměříží a Otrokovicemi dlouhou 18,5 km. 5 km dálnice D1 a 13,5 km rychlostní silnice R55 na sebe navazují na tzv. Moravské křižovatce v blízkosti Hulína. Zlínský kraj je tak spojen dálnicí s Brnem, Prahou i celou Evropou. Jak úsek D1 tak R55 jsou ve výstavbě od roku 2008. Stavby jsou navrženy ke spolufinancování Evropskou unií z prostředků Fondu soudržnosti, v rámci Operačního programu Doprava. O nenávratný příspěvek Evropské unie je požádáno v rámci Priority 2 v oblasti podpory Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T.

Dálnice D1 navazuje v křižovatce Kroměříž - východ, kde nyní končila a pokračuje na křižovatky Hulín - západ a Hulín, což v součtu činí délku 5,0 km. Součástí stavby je i 2,8 km navazující úsek rychlostní silnice R55 po křižovatku Hulín - východ. Trasa je vedena volným nezastavěným územím převážně po zemědělských pozemcích, mimo lesní porosty. Stavba zahrnuje kromě hlavní trasy 9 přeložek silnic I., II. a III. třídy, místních komunikací a polních cest, 9 dálničních a 5 silničních mostních objektů, 2 mimoúrovňové křižovatky se silnicí I. resp. II. třídy a 1 mimoúrovňovou křižovatku s rychlostní silnicí, 3 opěrné zdi, vybudování systému odvodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, stavbu protihlukové stěny a realizaci vegetačních úprav. Vyvedením dopravy ze zastavěného území došlo ke zlepšení životního prostředí především ve městech Kroměříž a Hulín (výhledově i v Přerově).

Komunikace R55 Skalka – Hulín je součástí souboru staveb rychlostní silnice R55 Olomouc – Břeclav. Stávající silnice I/55 je důležitým dopravním spojením vedeným ve směru Olomouc, Přerov, Hulín, Tlumačov, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav. V některých úsecích již dlouho přesahovalo dopravní zatížení únosnou mez. Ve jmenovaných sídlech je současná doprava vedena středem města nebo obce, což má negativní vliv na život a zdraví obyvatel ve zmiňovaných městech a obcích (rozdělení obce, velká nehodovost, hluk, exhalace). Zprovozněním stavby rychlostní silnice R55 v úseku Skalka – Hulín došlo k dopravnímu uvolnění současné silnice I/55. Trasa je vedena volným nezastavěným územím převážně po zemědělských pozemcích, s minimálním zásahem do lesních porostů. Stavba zahrnuje kromě hlavní trasy přeložky silnic III. tříd, účelových komunikací a polních cest, 11 mostních objektů, 4 zárubní zdi, vybudování systému odvodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, stavbu protihlukové clony a realizaci vegetačních úprav. [39]

### 5.1.3 Silnice I. třídy

Po silnicích I. třídy je vedena především dálková a mezistátní doprava. Ty jsou ve vlastnictví státu, spravuje je Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlínského kraje. Celkový počet silnic I. třídy na území kraje je 15. Z toho 6 silnic kraj protíná (I/35, I/47, I/50, I/54, I/55, I/57), 4 silnice zde začínají nebo končí (I/49, I/56, I/58, I/71) a 1 silnice se nachází pouze na území Zlínského kraje (I/69). [2]

Tab 6 Přehled silnic I. třídy (Zdroj: www.rszk.cz)

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
I	47	Vyškov - Kroměříž - Hulín, Přerov - Hranice na Mor. - Ostrava	10,9
I	50	Brno - Slavkov u Brna - Uherské Hradiště - Starý Hrozenkov	5,2
I	55	Olomouc - Přerov - Hulín - Otrokovice - Uh. Hrad. - Břeclav	12,9
I	55H	silnice odbočující z I/55 u hr. Olomouckého kr. (u obce Píkovice)	1,0
I	50	Brno - Uherské Hradiště - státní hranice se SR	63,1
I	50H	kříž s I/50 - St. Město, kříž s I/55, Kunovice, kříž s I/55 - kříž s I/50	9,8
I	54	Slavkov - Kyjov - Veselí n. M. - státní hranice se SR	19,3
I	55	Olomouc - Uherské Hradiště - Břeclav - státní hranice se SR	24,9
I	71	Uh. Ostroh - Blatnice - Louka - Velká n. V. - státní hr.se SR	4,6
I		Mimoúrovňové křížení I/57 a I/57 H	0,5
I	35	Frýdlant n. O. - Hradec Králové - Olomouc - Val. Mez. - hr. se SR	40,0
I	49	Otrokovice - Zlín - hranice se SR	12,1
I	56	Hlavatá - Bílá	0,2
I	57	státní hranice - Krmov - Vsetín - státní hranice se SR	49,5
I	57H	Stará I/57	2,0
I	58	Rožnov - Příbor - Ostrava - Bohumín - státní hranice se SR	4,5
I	69	Vsetín - Vizovice	9,7
I	49	Kvítkovice - Zlín - Vizovice - hr. okr. ZL/VS (33,863)	32,1
I	55	hr. okr. KM/ZL - Otrokovice - Napajedla - hr.okr. ZL/UH (18,041)	17,5
I	55 I.	od I/55 po I/49 - Otrokovice (obchvat)	3,4
I	57	hr. okr. VS/ZL - Val. Klobouky - Brumov-Bylnice - st. hr. ČR/SR	18,5
I	69	hr. okr. VS/ZL - Jasenná - Vizovice (8,358)	8,3

### 5.1.4 Silnice II. třídy

Na území kraje se nachází celkem 28 silnic II. třídy (Příloha P I). Zajišťují spojení mezi jednotlivými oblastmi a regiony. Majetkovým správcem silnic II. třídy, které jsou ve vlastnictví Zlínského kraje, je příspěvková organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje. [16]

Pouze 1 silnice z nich krajem prochází (II/436), 14 silnic zde začíná nebo končí (II/150, II/422, II/426, II/427, II/428, II/429, II/432, II/433, II/437, II/438, II/439, II/487, II/490, II/495) a 13 silnic spojuje města a oblasti pouze v kraji (II/367, II/435, II/481, II/488,

II/489, II/491, II/492, II/493, II/494, II/496, II/497, II/498, II/495H). Silnice II. třídy Zlínského kraje jsou většinou dvoupruhové, kromě úseku silnice II/491 Lípa - Slušovice, který je spolu s pokračováním jako III/4916 mezi Slušovicemi a Hrobicemi jediným existujícím čtyřpruhem. [2]

### 5.1.5 Silnice III. třídy

Dopravní obsluhu na území měst a obcí Zlínského kraje zajišťuje 310 silnic III. třídy (Příloha P II). Majetkovým správcem silnic III. třídy, jež jsou ve vlastnictví Zlínského kraje, je příspěvková organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje. [16]

### 5.1.6 Intenzita automobilové dopravy

Absolutně nejvyšší intenzita dopravy ve Zlínském kraji byla naměřena ve Zlíně na silnici I/49 (28 886 vozidel za den).

Mezi nejzatíženější úseky patří:

- Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49)
- Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (I/50)
- Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57)
- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (I/35)
- Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55)
- Kroměříž – Hulín (I/47) [2]

Dopravní zatížení těžkými vozidly je nejvyšší na silnicích I/35, I/49, I/50, a I/55 (s hodnotami nad 3 000 vozidel za den), následují silnice I/47, I/57, II/427 a II/490 (s počty 1 500 - 3 000 vozidel za den). Nejvyšší podíl těžkých vozidel na celkovém počtu vozidel vykazuje silnice I/35 v úseku od hranic Moravskoslezského kraje po Valašské Meziříčí (44 %) a silnice I/54 v úseku od hranic Jihomoravského kraje po Slavkov (rovněž 44 %). Podíl těžké dopravy nad 30 % mají dále silnice I/55, I/71 a II/427. [2]

Zásadně negativní vliv na obyvatelstvo a okolní prostředí mají velmi vysoké intenzity dopravy na průtazích měst:

- Zlín Malenovice, silnice I/49 s intenzitou 32,1 tis. vozidel/24 hod.
- Valašské Meziříčí, silnice I/57 s intenzitou 28,7 tis. vozidel/24 hod.
- Uherské Hradiště, silnice I/55 s intenzitou 24,6 tis. vozidel/24 hod.
- Hulín, silnice I/55 s intenzitou 21,6 tis. vozidel/24 hod.
- Kunovice, silnice I/55 s intenzitou 20,5 tis. vozidel/24 hod. [13]

### 5.1.7 Hlukové a emisní zatížení

K významným negativním vlivům dopravy na okolí patří hluk a emise. 17,4 % celkové délky hodnocených komunikací (t.j. 210,85 km) se nachází v oblasti nad 65 dB a jsou v oblasti, ve které se posuzuje negativní dopad hluku na konkrétní počty obyvatel. Do hodnocených komunikací jsou zahrnuty všechny silnice I. a II. třídy a vybrané silnice III. třídy.

Mezi hlukově nejzatíženější komunikace (nad 70 dB) patří:

- silnice I/49 (úsek Malenovice - centrum Zlína)
- silnice I/55 (úsek Staré Město - Kunovice)

Dle posouzení emisní vydatnosti NOX patří do nejzatíženější skupiny (nad 5 tun na kilometr a rok) oba výše uvedené úseky silnic I/49 a I/55. [16]

### 5.1.8 Autobusová doprava

Autobusová doprava je rozhodující součástí dopravní obsluhy území kraje. V přepravě osob je významným pozitivním prvkem především dostupnost autobusových zastávek. Autobusové trasy na území Zlínského kraje jsou stabilizované, autobusová doprava se týká všech 305 obcí a měst. [2]

Dominantní provozovatelé pravidelné autobusové dopravy na území kraje:

- ČSAD Vsetín a. s.
- KRODOS BUS a.s.
- ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.
- Housacar [2]

Příměstskou i dálkovou dopravu dále zajišťují menší dopravci a dopravní společnosti okolních okresů, jejichž linky přesahují správní hranice kraje. Na území kraje zajišťují autobusovou dopravu rovněž dopravci ze Slovenské republiky. Vedle pravidelné linkové autobusové dopravy jsou ve vybraných městech kraje provozovány systémy městské hromadné dopravy (MHD). [2]

Jedná se o následující dopravce:

- Technické služby města Kroměříž, s.r.o. (Kroměříž)
- ČSAD Vsetín a. s. (Valašské Meziříčí)
- ČSAD Vsetín a. s. (Vsetín)
- Dopravní společnost Zlín - Otrokovice, s. r. o. (Zlín a Otrokovice)

- ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s. (Uherské Hradiště) [2]

## 5.2 Železniční doprava

Železniční doprava je významnou součástí dopravního systému kraje. Její celková úroveň ovlivňuje rozvoj území. Základními ukazateli úrovně jsou dostupnost, rychlost a bezpečnost. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované. Základní kostru tvoří páteřní tratě celostátního a mezinárodního významu. Jedná se zejména o trať číslo 330 Přerov - Břeclav a 280 Hranice na Moravě - Střelná, které jsou společně se silnicemi I/55 resp. I/57 a I/49 součástí významných dopravních koridorů. Výše zmíněné hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín - Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město - Vlárský průsmyk s hraničním přechodem se Slovenskou republikou a s odpojením tratě 340 Uherské Hradiště - Brno. [2]

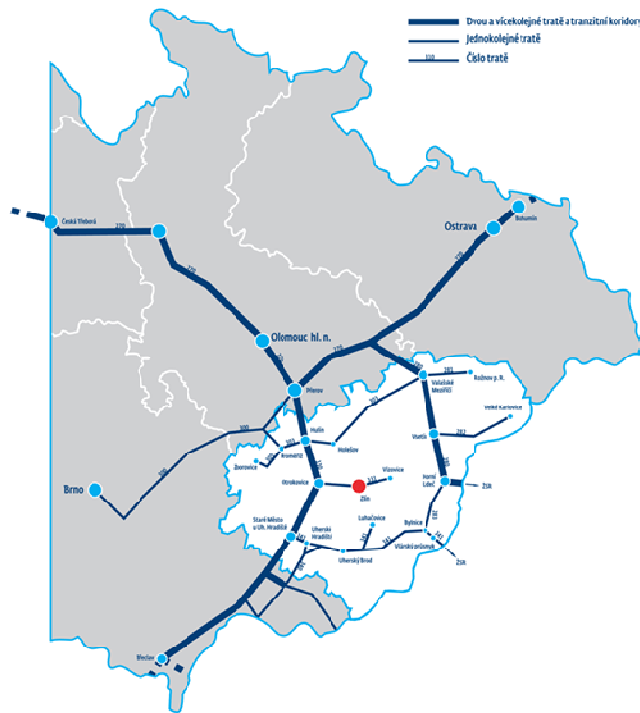
Vyjmenovaná základní síť je doplněna dalšími železničními tratěmi převážně místního významu. Přehled jednotlivých železničních tratí:

- trať 280 (Hranice na Moravě – Střelná; úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná)
- trať 281 (Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm)
- trať 282 (Vsetín – Velké Karlovice)
- trať 283 (Horní Lideč – Bylnice)
- trať 300 (Brno - Přerov - Bohumín); úsek 3 km se stanicí Chropyně (SDC Zlín nemá ve správě)
- trať 303 (Kojetín – Valašské Meziříčí; úsek Bezměrov – Valašské Meziříčí)
- trať 305 (Kroměříž – Zborovice)
- trať 330 (Přerov – Břeclav; úsek Břest – Nedakonice)
- trať 331 (Otrokovice – Vizovice)
- trať 340 (Uherské Hradiště – Brno; úsek Uherské Hradiště – Uherský Brod)
- trať 341 (Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk)
- trať 346 (Luhačovice – Újezdec u Luhačovic) [2]

Na území Zlínského kraje je evidováno celkem 358 km tratí se 119 železničními stanicemi a zastávkami. Při územní rozloze Zlínského kraje 3 964,1 km<sup>2</sup> připadá na 1 km<sup>2</sup> území zhruba 90 metrů železniční tratě. Vyjdeme-li z předpokladu, že izochrona docházkové

vzdálenosti k železnici je maximálně 20 minut (tzn. 1,2 km), potom železniční doprava obsluhuje území o rozloze 142,8 km<sup>2</sup>, což je zhruba 3,6 % území kraje. [2]

Obr. 11 Železniční síť ve Zlínském kraji (Zdroj: www.cd.cz)



### 5.2.1 Osobní železniční doprava

Ve Zlínském kraji provozují železniční osobní dopravu na všech typech tratí České dráhy, a.s., které ve spolupráci s městy zřizují tzv. ČD Centra, která poskytují možnost odbavení cestujících. Na území Zlínského kraje je ČD centrum zřízeno ve stanici Valašského Meziříčí.

Železniční osobní doprava se podílí na dopravní obsluze měst a obcí Zlínského kraje tím, že obsluhuje celkem 78 obcí Zlínského kraje, kde bydlí 412,8 tisíc osob (tj. asi 69 % z celkového počtu obyvatel). V jednotlivých okresech jsou tyto ukazatele rozdílné. Nejvíce obyvatel využívá železniční dopravu v okresech Vsetín a Zlín s podílem cca 76 % resp. 74 %, nejnižší podíl vykazuje okres Uherské Hradiště a to zhruba 54 %. [2]

Tím, že jsou železniční tratě vedeny přes významná sídla Zlínského kraje, mohou plnit svou funkci a významně se podílet na pokrytí rozhodujících přepravních proudů. Pokud by došlo ke snížení poměrně značné průměrné vzdálenosti železničních zastávek a stanic, zlepšila by se obsluha území. Díky výše uvedeným vazbám by šlo zabezpečit zhruba 81 % cest pravidelné dopravy. Tento vysoký podíl a funkce železniční dopravy mohou být zne-

hodnoceny např. nízkým počtem stanic a zastávek v zastavených územích měst a obcí, a tedy poměrně vysokou průměrnou docházkovou vzdáleností. Konkurenceschopnost železnice v osobní dopravě je podmíněna zvýšením cestovní rychlosti, komfortu cestování, zaváděním systému lehké železnice a integrovaných dopravních systémů. [2; 16]

Tab. 7 Vývoj dopravní obsluhy po železnici - Zlínský kraj (Zdroj: www.sydos.cz)

	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Počet vlakových spojů</b>						
<b>v pracovní den</b>	<b>2 915</b>	<b>3 077</b>	<b>3 138</b>	<b>3 225</b>	<b>3 171</b>	<b>3 124</b>
<b>v sobotu</b>	<b>2 279</b>	<b>2 585</b>	<b>2 617</b>	<b>2 605</b>	<b>2 543</b>	<b>2 426</b>
<b>v neděli a svátek</b>	<b>2 283</b>	<b>2 644</b>	<b>2 662</b>	<b>2 626</b>	<b>2 545</b>	<b>2 148</b>

### 5.3 Letecká doprava

Letecká doprava má na území Zlínského kraje mnohaletou tradici. Na Moravě vznikla v roce 1923 Moravská letecká společnost Aero-Lloyd působící v Brně a Olomouci. V roce 1930 se na letecké dopravě začal podílet další větší dopravce, kterým byly Baťovy závody ve Zlíně. Baťa vybudoval leteckou flotilu pro podnikovou dopravu a inicioval také výstavbu tehdy moderního letiště v Otrokovicích. Provozování letecké dopravy Baťových závodů bylo přerušeno válkou. Po válce byla činnost obnovena už pod hlavičkou podniku Baťa a.s., Zlín (po změně názvu na Svit n.p. se z leteckého oddělení stal Svitlet a ten v roce 1951 převzali ČSA).

V současné době má Zlínský kraj k dispozici 3 civilní neveřejná letiště v Kunovicích, Otrokovicích a Kroměříži a 6 přistávacích ploch pro leteckou záchrannou službu v Kroměříži, Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Zlíně.

Letecká doprava se v přepravě osob ve Zlínském kraji uplatňuje pouze okrajově. To je především důsledkem blízkostí letišť s pravidelným leteckým provozem pro civilní účely Brno (letiště v Tuřanech) a Ostrava (letiště v Mošnově), která zajišťují i potřeby Zlínského kraje.

Vrtulníková doprava je uplatňována na území kraje pouze v návaznosti za záchranný letecký systém. V kraji pro zajištění rychlé a kvalitně fungující letecké záchranné služby chybí základní stanoviště jako je heliport s veškerým technickým vybavením (pojezdová plocha, hangár, zařízení sloužící k čerpání paliva, možnost údržby vrtulníku). V současnosti prostor v areálu Baťovy krajské nemocnice se ukazuje jako nevhodný z hlediska hlukové-

ho a emisního zatížení a je využíván jen v nutných případech. K doplnění krajské sítě přistávacích ploch pro vrtulníkový provoz je vhodná výstavba heliportů Valašské Klobouky, Uherský Brod, Slavičín, Rožnov pod Radhoštěm a Bystřice pod Hostýnem. [16]

#### **5.4 Vodní doprava**

Rozvoj dopravní infrastruktury vodní dopravy zajišťuje svým působením Ředitelství vodních cest ČR jako investorský orgán v oblasti vodních cest. Některé investice jsou zajišťovány přímo správci vodní cesty, na území Zlínského kraje to je Povodí Moravy. Financování infrastruktury vodní cesty např. pro nákladní nebo turistické využití (přístaviště, bezbariérové přístupy, nebo cyklotrasy na březích) může organizovat a řídit pouze správce vodních cest. [16]

Vodní doprava je v kraji zastoupena minimálně. Jedinou trvale využívanou vodní cestou je Bařův kanál spojující Otrokovice a Rohatec, provoz na něm však má v současnosti ryze turistický charakter. Vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec vznikl v letech 1936 až 1938 ze dvou nezávislých iniciativ. Jednalo se o zlepšení hladiny spodních vod po regulacích Moravy a realizaci úvah o propojení Dunaje, Odry a Labe. Délka Bařova kanálu činí asi 60 kilometrů (43 km původní trasy Bařova kanálu a 17 km navazující říční cesty), šířka činí v průměru 12 metrů a hloubka 1,5 metru. Výškový rozdíl 18,6 metru je překonáván soustavou 13 plavebních komor. Tímto způsobem jsou po říční cestě propojena města mezi Otrokovicemi a Strážnicí. Po kanále je možno plavit se plavit člunem, v některých úsecích je provozována i pravidelná lodní doprava. [16; 15]

#### **5.5 Cyklistická doprava**

Rozvoj cyklistické dopravy ve Zlínském kraji je založen na schváleném Generelu dopravy Zlínského kraje a z něj vycházející zpracované Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje. Významné jsou rovněž aktivity mikroregionů, obcí a podnikatelských subjektů, které se nejvíce projevují při realizaci projektu „Cyklostezka Bečva“, dále při rozvoji sítě cyklistických stezek v okolí Bařova kanálu a při realizaci některých investičních akcí ve významných centrech Zlínského kraje, jako např. vazba Otrokovice – Zlín, Uherský Ostroh – Hluk – Boršice, či Uherský Brod – Luhačovice. [14]

Na území Zlínského kraje jsou tři dálkové trasy:



- Jantarová stezka (značena dle KČT č. 5, trasa EuroVelo č. 6 Roscoff – Oděssa) vedoucí okrajově severní částí kraje přes Nemětice u Kelče
- Moravská stezka (značena dle KČT číslem 47, trasa EuroVelo č. 9 Polsko – Chorvat-sko),) sledující tok řeky Moravy ve směru sever – jih přes obce Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh
- Jihovýchodní příhraniční trasa (Beskydsko-karpatská magistrála), která vede podél hranice se Slovenskou republikou s odbočkou na slovenské území přes obce Martiňák – Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice - Vsetín – Háje - Liptál – Dešná - Vizovice – Loučka – Lipová – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání (dle KČT má číslo 46 s odbočkou č. 49) Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota [16]

Z regionálních tras jsou v území kraje vyznačeny:

- trasa Jihlava – Český Těšín v úseku Stupava – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Tabarky – Nová Dědina - Žlutava - Otrokovice – Zlín – Lípa – Vizovice – Dešná - Všemina – Liptál – Vsetín – Mikulůvka – Valašské Meziříčí – Lešná (trasa má dle KČT čísla 473, 471 a 501)
- trasa Martiňák – Velké Karlovice – Vsetín vede ve stopě Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice – Karolinka – Nový Hrozenkov – Hluboké – Halenkov – Huslenky – Hovězí – Ústí – Vsetín (dle KČT má číslo 472) [16]

Na síť dálkových a významných regionálních tras je následně napojena poměrně hustá síť místních cyklistických tras značených čtyřčíselnými kódy. [21]

## 6 SWOT ANALÝZA

SWOT analýza je tvořena na základě dat Českého statistického úřadu, programového a prováděcího dokumentu regionu i vlastních zkušeností. V rámci SWOT jsou jednotlivé body rozčleněny do čtyř skupin – silné a slabé stránky (to jsou statické údaje, které popisují realitu), příležitosti a ohrožení (to jsou dynamické údaje, které zjišťují, co se může v budoucnu stát). Na základě vzájemného působení těchto skupin získáme informace, z nichž budeme čerpat v návrhové části.

### 6.1 Silné stránky

- silniční síť odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy na území Zlínského kraje
- zařazení kraje do evropské silniční sítě typu E 2 silnice I. třídy ve směru západ – východ, a to I/50 (s mezinárodním označením E 50) a I/35 (E 442)
- dlouhodobě stabilizované železniční tratě
- územím kraje procházejí železniční tahy nadregionálního významu. Jedná se o trať 330 Přerov – Břeclav a trať 280 Hranice na Moravě – Střelná
- procházející větev B transevropského multimodálního dopravního koridoru č. VI, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T
- tradice lázeňství (Luhačovice)
- zlepšování kvality životního prostředí
- existence významné veřejné vysoké školy (Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně)
- relativně levná a kvalitní pracovní síla
- věková struktura obyvatelstva příznivější v porovnání s údaji za ČR
- zvolna se zvyšující hospodářská dynamika regionu
- snaha o fungující městskou hromadnou dopravu ve větších městech kraje
- reálnost územního plánu celého regionu, který rámcově řeší dopravní infrastrukturu

### 6.2 Slabé stránky

- dosud nedostatečné napojení na celostátní dopravní síť
- nevyhovující dopravní obslužnost veřejnou dopravou venkovských území
- vysoké zatížení měst a obcí tranzitní dopravou (nedostatek obchvatů a průjezdů)
- malá koncentrace služeb podílejících se na tvorbě HDP
- ekonomická vyspělost regionu pod celkovým průměrem ČR

- slabá podnikatelská aktivita populace
- nízká atraktivita pro investory
- geografická odlehlost určitých oblastí (hornaté a příhraniční oblasti)
- nevyhovující spojení se sousedními kraji
- časová náročnost dostupnosti do vnitrozemí České republiky
- technická zaostalost stávající dopravní infrastruktury
- špatný stav silnic a místních komunikací
- neexistence integrovaného dopravního systému (IDS) na území kraje
- výskyt brownfields a starých ekologických zátěží
- vysoká produkce odpadů a nebezpečných odpadů
- pokles počtu obyvatelstva a vysoký podíl starších obyvatel
- nízká porodnost
- nevyužití stávajících letišť
- nutnost výstavby heliportů
- chybějící parkovací místa ve městech Zlínského kraje
- neprovozování pravidelné plavby na území kraje

### 6.3 Příležitosti

- napojení území Zlínského kraje na evropskou dopravní síť
- výstavba a dostavba silničních obchvatů a nadjezdů obcí a měst
- čerpání financí z programů EU a Strukturálních fondů za účelem rozvoje dopravy
- odlehčení silničním tahům prostřednictvím zvýšení kapacity přepravy po kolejích
- sladění jízdních řádů autobusů a železnic
- spolupráce se sousedními kraji a státy s cílem zkvalitnění dopravní obslužnosti Zlínského kraje
- odstranění technické zaostalosti současné silniční infrastruktury
- výstavba koordinované příměstské dopravy v souvislosti s budováním IDS
- zvyšující se požadavky na kvalitu života obyvatel
- využití železničních tratí pro MHD a příměstskou dopravu

### 6.4 Hrozby

- nedostatek finančních prostředků na výstavby nadřazených dopravních sítí ve Zlínském kraji a nejbližších částech sousedních krajů

- odkládání realizace napojení na hlavní dopravní tahy
- nedostatek finančních prostředků na rozvoj a údržbu komunikací
- nárůst individuální dopravy kvůli neustálému klesání úrovně hromadné dopravy
- zhoršení věkové struktury obyvatelstva (stárnutí pracovní síly)
- ztráta konkurenceschopnosti doposud místně významných odvětví (textilní a oděvní průmysl)
- rostoucí množství emisí z dopravy
- soustavný přesun dopravní zátěže ze železničních tratí na silniční komunikace
- zvyšování rozdílu mezi venkovem a velkými městy

## **7 ANALÝZA PROJEKTŮ V RÁMCI OP DOPRAVA A ROP STŘEDNÍ MORAVA**

Tato kapitola si klade za cíl analýzu projektů, které byly předloženy v rámci tematického Operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu Střední Morava v programovacím období 2007 – 2013.

Problémem při sestavování statistiky je kolísavost měnových kurzů. Alokace se definují v eurech, ale v jednotlivých statistikách v ČR se počítá s českými korunami (Kč). Kvůli tomuto důvodu se mohou různé zdroje lišit v závislosti na datu přepočítání kurzu. Tyto problémy nevznikají jen při sestavování statistik, ale hlavně i při samotném čerpání. Jednotlivé platby se provádějí v Kč, proto se mění i celková alokace.

Poskytování prostředků z fondů EU je věcně vázáno na existenci příslušného rozvojové směru, v rámci plánovacích a programových dokumentů, který podporuje EU. V rámci plánovacího období 2007 - 2013 je v podmínkách České republiky základním plánovacím podkladem Národní rozvojový plán (jeho prioritní osy), na který navazují pro území Zlínského kraje Regionální operační program Střední Morava (zahrnuje Olomoucký a Zlínský kraj) a pro oblast dopravy zejména tematický Operační program Doprava, resp. další tematické operační programy. Ve své práci se budu zabývat kvůli důležitosti a objemu finančních prostředků Operačním programem Doprava a v druhé části Regionálním operačním programem Střední Morava.

### **7.1 Operační program Doprava**

OP Doprava působí na území celého státu. Z hlediska finančních alokací je největším českým operačním programem. Z fondů EU je pro něj vyčleněno 5,77 mld. €, což činí přibližně 21,6 % veškerých prostředků z fondů EU určených pro Českou republiku v období 2007 - 2013. Míra spolufinancování na projekty zařazené do tohoto programu představuje 85 % uznatelných nákladů. Finanční prostředky programu jsou určeny na zvýšení kvality všech typů dopravy (silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy, multimodální nákladní přepravy) a dopravní infrastruktury, které povede ke zlepšení dostupnosti dopravy. Podmínkou pro podporu podaných žádostí jsou minimální negativní dopady na životní prostředí. OP Doprava je financován z ERDF a FS. OPD zahrnuje celkem 7 prioritních os.

Údaje jsem získala z internetových stránek Operačního programu Doprava, kde jsem procházela jednotlivé projekty v závislosti na místě realizace projektu a prioritní ose. Tento

postup jsem zvolila proto, abych získala informace o čerpání z OP Doprava za jednotlivé kraje. Kvůli tomu, že dané období dosud probíhá, jsou použité údaje brány k 3. 8. 2011.

V závislosti na tom, o jak zaměřenou prioritní osu se jednalo, měly projekty realizované na území Zlínského kraje dva příjemce Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci a Ředitelství silnic a dálnic ČR.

### 7.1.1 Prioritní osa 1 Modernizace železniční sítě TEN-T

V rámci této osy je celkem vyčleněno je 2,196 mld. €, tj. 38 % OPD. Do této prioritní osy spadá čerpání prostředků na modernizaci tranzitních koridorů a rozhodujících železničních uzlů na síti TEN-T, zajišťování interoperability implementací TSI a dálkového řízení provozu, včetně úprav vozidel, opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví apod.

Tab. 8 Souhrnné informace o prioritní ose 1 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: www.opd.cz)

Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
24	36,976	53,193	26,936

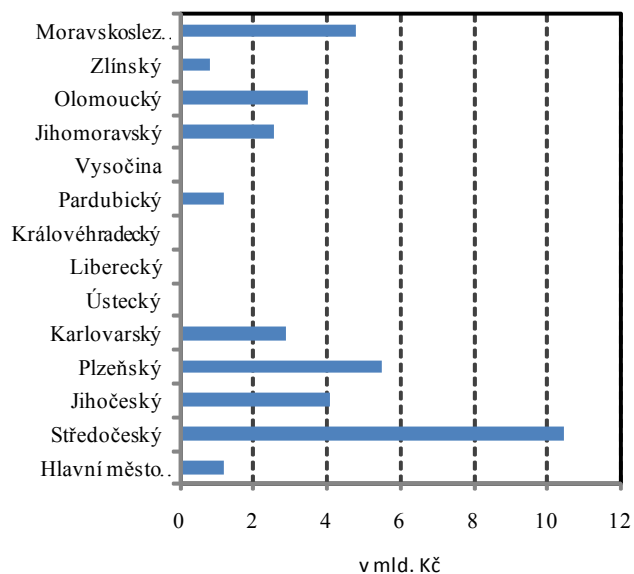
Z předchozí tabulky vidíme, že čerpání z této prioritní osy probíhá úspěšně, vyčerpat zbývá 30,49 % (16,217 mld. Kč).

Na území Zlínského kraje probíhaly v rámci Modernizace železniční sítě TEN-T dva projekty, které z celkové doposud schválené částky činí 2,23 %. Správa železniční dopravní cesty z této prioritní osy pro Zlínský kraj čerpala jak z oblasti podpory 1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů, tak z oblasti 1.2 Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů (viz. Příloha P IV).

Ovšem co do objemů poskytnutých prostředků je mezi kraji pátý od konce, přičemž kraje Ústecký, Liberecký a Královéhradecký nemají žádný projekt schválený řídicím orgánem OP Doprava. V rámci této prioritní osy bylo pro Zlínský kraj vyplaceno 36,09 % dotací a míra spolufinancování je v průměru 78,15 %. Na projekt GSM-R Břeclav - Přerov – Petrovice u Karviné je míra spolufinancování celých 85 % a celkem bylo za tento projekt Správě železniční dopravní cesty k 3. 8. 2011 vyplaceno více než 90 % příspěvku EU.

Tab. 9 Schválený příspěvek z fondů EU  
pro prioritní osu 1

Kraj	Schválený příspěvek z fondů EU [mld. Kč]
<b>Celkem z prioritní osy</b>	<b>36,976</b>
Hlavní město Praha	1,213
Středočeský	10,467
Jihočeský	4,059
Plzeňský	5,503
Karlovarský	2,858
Ústecký	-
Liberecký	-
Královéhradecký	-
Pardubický	1,188
Vysočina	0,073
Jihomoravský	2,546
Olomoucký	3,475
Zlínský	0,825
Moravskoslezský	4,769

Obr. 12 Schválený příspěvek z fondů EU  
pro prioritní osu 1

### 7.1.2 Prioritní osa 2 Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

V rámci prioritní osy 2 je vyčleněno 1,614 mld. €. Prostředky můžeme čerpat na výstavbu dalších úseků sítě TEN-T, modernizaci a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T, koordinované řízení dopravního provozu, systémy zjišťující výskyt dopravní nehody apod.

Z podaných žádostí bylo schváleno 9 v souhrnné výši 46,670 mld. Kč (119,41 % z alokace prioritní osy). Příjemcům byly proplaceny prostředky ve výši 26,130 mld. Kč, což představuje 66,85 % z celkové alokace na období 2007–2013.

Tab. 10 Souhrnné informace o prioritní ose 2 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: www.opd.cz)

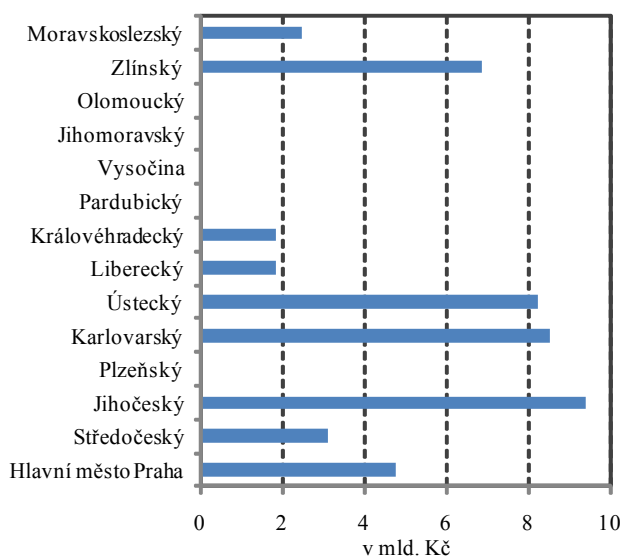
Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
9	46,670	39,085	26,130

I když Ředitelství silnic a dálnic ČR pro Zlínský kraj v rámci prioritní osy 2 má schválenou pouze jednu probíhající žádost v oblasti podpory 2.1 Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T (viz. Příloha P IV), tak se velikostí objemu získaných finančních prostředků umístil na čtvrtém místě mezi kraji s hodnotou 6,838 mld. Kč (14,65 % z celkem schválených příspěvků).

Tab. 11 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 2

Kraj	Schválený příspěvek z fondů EU [mld. Kč]
<b>Celkem z prioritní osy</b>	<b>46,670</b>
Hlavní město Praha	4,717
Středočeský	3,095
Jihočeský	9,347
Plzeňský	-
Karlovarský	8,470
Ústecký	8,177
Liberecký	1,790
Královéhradecký	1,804
Pardubický	-
Vysočina	-
Jihomoravský	-
Olomoucký	-
Zlínský	6,838
Moravskoslezský	2,431

Obr. 13 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 2



### 7.1.3 Prioritní osa 3 Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T

Zde je vyčleněno 0,393 mld. €, tj. 6,8 % OPD na modernizaci důležitých železničních uzlů, rekonstrukci železničních tratí, vč. zajištění interoperability, postupnou elektrizaci dalších železničních tratí, rozvoj přeshraničních tratí, provázání na drážní systémy regionální a městské hromadné dopravy, na opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví apod.



Tab. 12 Souhrnné informace o prioritní ose 3 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: www.opd.cz)

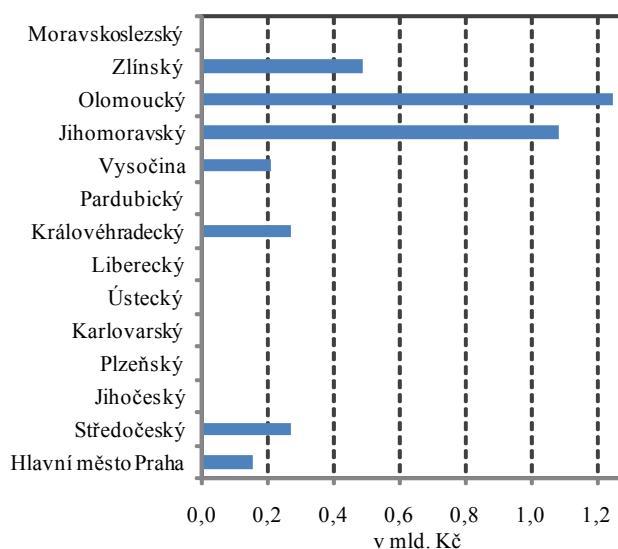
Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
12	3,721	9,530	3,145

Z celkové alokace je doposud schválen příspěvek 39,06 % a prostředky byly proplaceny ve výši 33,00 % z celkové alokace na programovací období. Na území Zlínského kraje činil schválený příspěvek EU 489,732 mil. Kč (tj. 13,17 % z prozatím schválených příspěvků). Ve Zlínském kraji probíhaly dva projekty v oblasti podpory 3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T ve výši celkových nákladů 736,545 mil. Kč, přičemž schválený příspěvek z fondu EU činil v průměru 66,00 % (viz. Příloha P IV).

Tab. 13 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 3

Kraj	Schválený příspěvek z fondů EU [mld. Kč]
<b>Celkem z prioritní osy</b>	<b>3,721</b>
Hlavní město Praha	0,152
Středočeský	0,268
Jihočeský	-
Plzeňský	-
Karlovarský	-
Ústecký	-
Liberecký	-
Královéhradecký	0,271
Pardubický	-
Vysočina	0,210
Jihomoravský	1,082
Olomoucký	1,249
Zlínský	0,490
Moravskoslezský	-

Obr. 14 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 3



#### 7.1.4 Prioritní osa 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

Z této osy se může čerpat např. na modernizaci a odstraňování závad na silnicích I. třídy, budování obchvatů a zklidňováním dopravy v obydlené zástavbě, implementace telematických systémů na silnicích I. třídy, apod.

Z podaných žádostí bylo schváleno 42 v souhrnné výši 28,693 mld. Kč příspěvku (112,74 % z alokace prioritní osy). Příjemcům byly proplaceny prostředky ve výši 19,331 mld. Kč, což představuje 75,96 % z celkové alokace na dané období.

Tab. 14 Souhrnné informace o prioritní ose 4 ke dni 3. 8. 2011

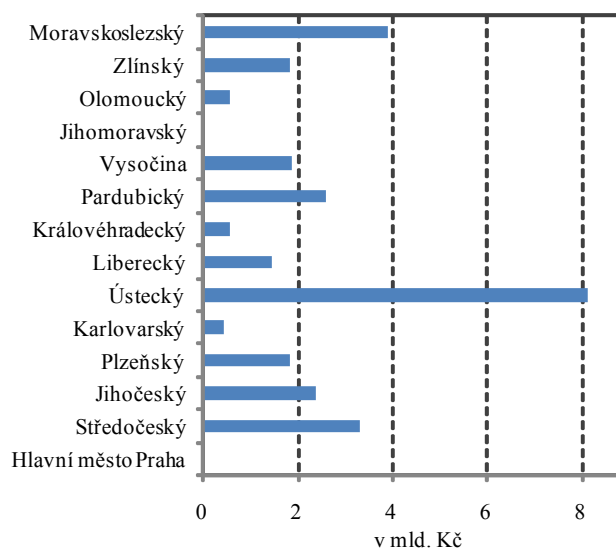
Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
42	28,693	25,450	19,331

Viditelně největší objem schválených příspěvků získaly projekty na území Ústeckého kraje 28,26 %, za ním jsou projekty Moravskoslezského kraje se 13,59 %. Zlínský kraj co do výše schválených finančních objemů příspěvku EU se nalézá s 6,35 % až na osmém místě mezi kraji.

Tab. 15 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 4

Kraj	Schválený příspěvek z fondů EU [mld. Kč]
<b>Celkem z prioritní osy</b>	<b>28,693</b>
Hlavní město Praha	-
Středočeský	3,302
Jihočeský	2,360
Plzeňský	1,811
Karlovarský	0,432
Ústecký	8,110
Liberecký	1,425
Královéhradecký	0,533
Pardubický	2,577
Vysočina	1,872
Jihomoravský	-
Olomoucký	0,548
Zlínský	1,822
Moravskoslezský	3,900

Obr. 15 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 4



Největší počet schválených projektů v rámci Zlínského kraje spadá pod tuto prioritní osu oblast podpory 4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T. Ovšem co do výše schválených prostředků z fondů EU pro oblast Zlínského kraje pouze 18,27 %.

Všechny ze tří realizovaných projektů jsou již ukončeny a uvedeny do provozu. Stavba Silnice I/50 Bánov – obchvat byla uvedena do provozu dokonce sedm měsíců před předpokládaným ukončením realizace.

#### **7.1.5 Prioritní osa 5 Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

Tuto osu zmiňuji jen pro úplnost, protože není určena pro území Zlínského kraje. V jejím rámci je vyčleněno vyčleněno 0,33 mld. €, tedy 5,7 % OP Doprava. Hlavní město Praha z ní může čerpat např. na vybudování systému řízení a regulace městského silničního provozu pro optimalizaci propustnosti uzlů na hlavní uliční síti města, výstavbu nových úseků metra apod. V současné době má schválené příspěvky z fondů EU ve výši 1,051 mld. Kč, což představuje 13,15 % z celkové alokace daného období.

Tab. 16 Souhrnné informace o prioritní ose 5 ke dni 3. 8. 2011

Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
2	1,051	7,993	0,540

#### **7.1.6 Prioritní osa 6 Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy**

Podporuje oblasti výstavby a modernizace infrastruktury kombinované dopravy, zlepšení stavu infrastruktury vodní dopravy řešením problémů splavnosti na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách, modernizace vnitrozemských plavidel, podpory veřejných logistických center apod.

Z podaných žádostí bylo schváleno 21 v souhrnné výši 2,996 mld. Kč příspěvku (103,60 % z alokace prioritní osy). Příjemcům byly vyplaceny prostředky ve výši 2,408 mld. Kč, což představuje 83,26 % z celkové alokace sledovaného období.

Tab. 17 Souhrnné informace o prioritní ose 6 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: www.opd.cz)

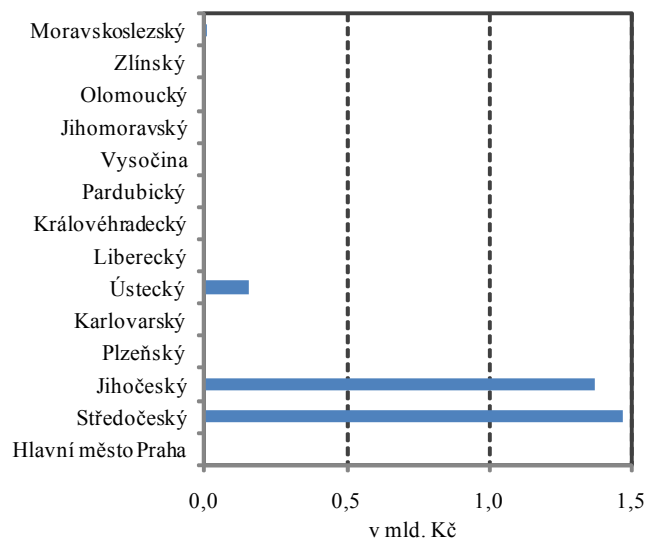
Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
21	2,996	2,892	2,408

V rámci této osy jsou schváleny dotace čtyřem krajům. Velikostí celkového objemu jasně dominuje kraj Jihočeský a Středočeský (součet schválených dotací pro oba kraje činí 94,83 % z celkových schválených). Na území Zlínského kraje nebyly z této prioritní osy schváleny žádné dotace. Jak jsem se zmínila v kapitole 5, vodní doprava je v kraji zastoupena minimálně.

Tab. 18 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 6

Kraj	Schválený příspěvek z fondů EU [mld. Kč]
<b>Celkem z prioritní osy</b>	<b>2,996</b>
Hlavní město Praha	-
Středočeský	1,469
Jihočeský	1,372
Plzeňský	-
Karlovarský	-
Ústecký	0,152
Liberecký	-
Královéhradecký	-
Pardubický	-
Vysočina	-
Jihomoravský	-
Olomoucký	-
Zlínský	-
Moravskoslezský	0,004

Obr. 16 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 6



### 7.1.7 Prioritní osa 7 Technická pomoc

Zajišťuje financování aktivit spojených s řízením programu, např. zabezpečení kvalitní personální kapacity na všech úrovních implementační struktury, podporu při výběru projektů, podporu monitoringu programu a projektů, zabezpečení publicity programu a projek-

tů atd. Místem realizace této osy je celá Česká republika. Žadatelé byli Státní fond dopravní infrastruktury a Ministerstvo dopravy.

Z podaných žádostí bylo schváleno 18 v souhrnné výši 1,201 mld. Kč příspěvku (71,62 % z alokace prioritní osy). Příjemcům byly proplaceny prostředky ve výši 0,283 mld. Kč, což představuje 16,88 % z celkové alokace za sledované období.

Tab. 19 Souhrnné informace o prioritní ose 7 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: www.opd.cz)

Počet projektů schválených Řídicím orgánem OPD	Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celková alokace prioritní osy [mld. Kč]	Proplaceno z fondů EU [mld. Kč]
18	1,201	1,677	0,283

### 7.1.8 Souhrnně o Operačním programu Doprava

Z hlediska finančních prostředků je Operační program Doprava nejobjemnějším operačním programem České republiky. Od počátku programového období bylo k 3. 8. 2011 na účty příjemců proplaceno celkem 78,773 mld. Kč, což představuje 56,34 % z celkové alokace na období 2007 – 2013.

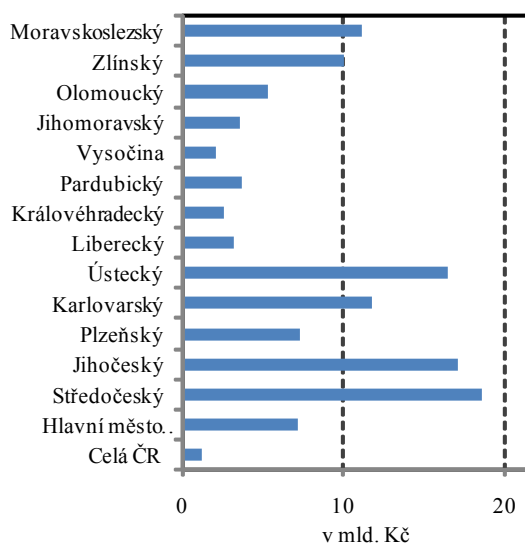
Tab. 20 Souhrnné informace o projektech OP Doprava ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: www.opd.cz)

Schválený příspěvek EU za všechny projekty OPD [mld. Kč]	Celkové náklady všech schválených projektů OPD [mld. Kč]	Celková alokace OPD [mld. €]	Celková orientační alokace [mld. Kč]	Celkový objem dosud proplacených prostředků z fondů EU [mld. Kč]
121,307	196,620	5,774	139,819	78,773

Od počátku realizace OP Doprava bylo k 3. 8. 2011 schváleno 128 žádostí v souhrnné výši 121,307 mld. Kč (86,76 % z alokace programu). Nejvyšší podíl schválených prostředků vzhledem k alokacím jednotlivých oblastí podpory je evidován v oblastech podporujících modernizaci silnic a vnitrozemských vodních cest. Vzhledem k časové a finanční náročnosti většiny realizovaných projektů v OP Doprava probíhá čerpání finančních prostředků zejména na základě předkládání průběžných žádostí o platby, jejichž podkladem jsou fakturace provedených prací v měsíčních intervalech. K 3. 8. 2011 bylo z fondů EU proplaceno 40,06 % uznatelných nákladů.

Tab. 21 Schválené příspěvky z fondů EU  
pro prioritní osy celkem

Kraj	Schválený příspěvek z fondů EU [mld. Kč]
<b>Úhrnem z prioritních os</b>	<b>121,307</b>
Celá ČR	1,201
Hlavní město Praha	7,132
Středočeský	18,601
Jihočeský	17,138
Plzeňský	7,314
Karlovarský	11,760
Ústecký	16,439
Liberecký	3,215
Královéhradecký	2,608
Pardubický	3,765
Vysočina	2,155
Jihomoravský	3,628
Olomoucký	5,272
Zlínský	9,975
Moravskoslezský	11,104

Obr. 17 Schválené příspěvky z fondů EU  
pro prioritní osy celkem

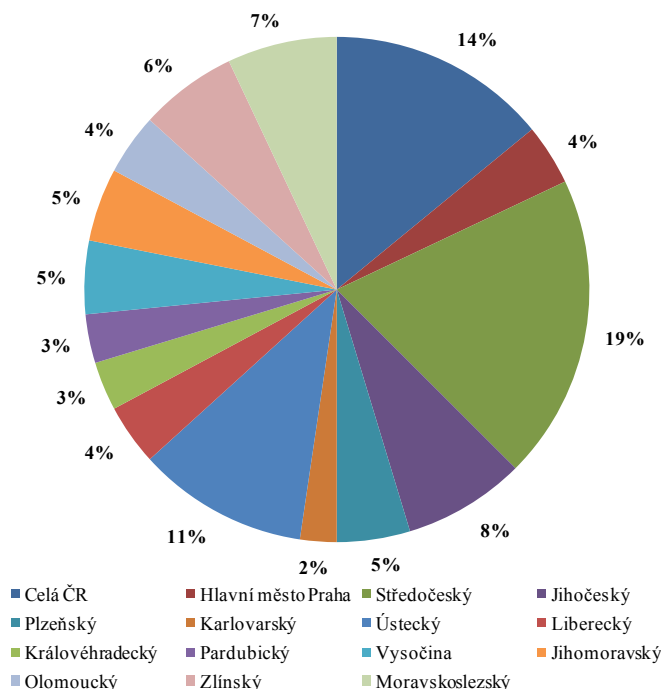
Středočeský kraj se se svými 25 schválenými projekty umístil na prvním místě schválených příspěvků u fondů EU, jak do souhrnné výše dotací tak počtu projektů. Ovšem zaměříme-li se na průměrnou částku schválených dotací na projekt, umístil se až na desátém místě mezi kraji. Podíváme-li se na jeho jednotlivé projekty, zjistíme, že je to způsobeno hlavně velkým množstvím „malých“ projektů v rámci prioritní osy 6 Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. Co do objemu poskytnuté dotace na jednu žádost všechny kraje výrazně převyšuje Karlovarský kraj. Z operačního programu má na svém území schváleny sice pouze tři projekty, ovšem jejich průměrná hodnota schváleného příspěvku činí 3,920 mld. Kč. Tedy z celkových schválených finančních objemů čerpá 9,69 %.

Z hlediska místa realizace projektů se území Zlínského kraje umístilo finančním objemem schválených příspěvků na šesté pozici krajského žebříčku. Bylo zde schváleno 8 projektů s celkovými náklady 15,790 mld. Kč, z toho 63,18 % je schválený příspěvek z fondů EU. Průměrná hodnota schváleného příspěvku z fondů EU činí 1,247 mld. Kč na projekt (viz. Příloha P IV).

Tab. 22 Počet projektů schválených řídicím orgánem OP Doprava celkem

Kraj	Počet projektů schválených řídicím orgánem OP
<b>Úhrnem</b>	<b>128</b>
Celá ČR	18
Hlavní město Praha	5
Středočeský	25
Jihočeský	10
Plzeňský	6
Karlovarský	3
Ústecký	14
Liberecký	5
Královéhradecký	4
Pardubický	4
Vysočina	6
Jihomoravský	6
Olomoucký	5
Zlínský	8
Moravskoslezský	9

Obr. 18 Podíl projektů schválených řídicím orgánem OP Doprava v krajích ČR



Největší počet schválených projektů je ve Středočeském kraji a druhou pozici obsadila prioritní osa 7 Technická pomoc co do počtu, ale co do velikosti schválených příspěvků z fondů EU (0,99 %) se nemůže rovnat příspěvkům do krajů.

## 7.2 Analýza žádostí o dotaci z ROP Střední Morava

Cílem této kapitoly je analyzovat žádosti všech žadatelů o dotaci, které byly předloženy v rámci Regionálního operačního programu Střední Morava v programovacím období 2007 – 2013. Protože dané období stále probíhá, jsou údaje brány k datu 6. 7 2011. Základ analýzy projektů tvoří grafy informující o čerpání. Data, potřebná k jejich tvorbě, jsem získala z dokumentu „Měsíční monitorovací zpráva o průběhu čerpání strukturálních fondů, fondu soudržnosti a národních zdrojů v programovém období 2007 – 2013 – červen 2011“, sestaveného k 6. 7. 2011. Protože jsem neměla k dispozici data za jednotlivé kraje regionu soudržnosti, budu jej analyzovat jako celek a v další podkapitole se budu v části věnované ROP Střední Morava věnovat srovnání na úrovni regionů soudržnosti.

Regionální operační program NUTS II Střední Morava (ROP SM) spadá mezi regionální operační programy v cíli Konvergence a je pro něj vyčleněno 657,39 mil. €, což činí přibližně 2,46 % veškerých prostředků určených pro Českou republiku. Z českých veřejných zdrojů má být navíc financování programu navýšeno o dalších 116,01 mil. €. Řídícím orgánem ROP SM je Regionální rada regionu soudržnosti Střední Morava a je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Regionální operační program NUTS II Střední Morava je určen pro region soudržnosti Střední Morava sestávající se z Olomouckého a Zlínského kraje. ROP SM zahrnuje 4 prioritní osy, z nichž zejména první dvě jsou zaměřeny na oblast dopravy. Míra spolufinancování na projekty zařazené do tohoto programu představuje 85 % uznatelných nákladů (míra spolufinancování pro žadatele o prostředky pak může být zvýšena poskytnutím prostředků z krajského rozpočtu).

Tab. 23 Srovnání úspěšnosti žádostí podaných v rámci ROP SM (Zdroj:MSC2007)

	Podané žádosti		Žádosti vyřazené z administrace		Žádosti ve schvalovacím procesu		Projekty s vydaným rozhodnutím		Finančně ukončené projekty	
	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč
ROP SM	1 373	26 153,1	667	10 367,2	196	4 862,5	510	10 503,5	410	7 600,8

K 6. 7. 2011 bylo podáno 1 373 žádostí a celkově požádáno o 26 153,1 mil. Kč. Z celkově podaných žádostí představovalo 37,14 % schválených žádostí s alokovanou částkou 10 503,5 mil. Kč. Žádosti, které nesplňovaly požadavky, a byly proto vyřazeny z administrace, se podílejí na celkovém počtu žádostí 48,58 %. Zbývající jsou žádosti ve schvalovacím procesu (14,28 %).

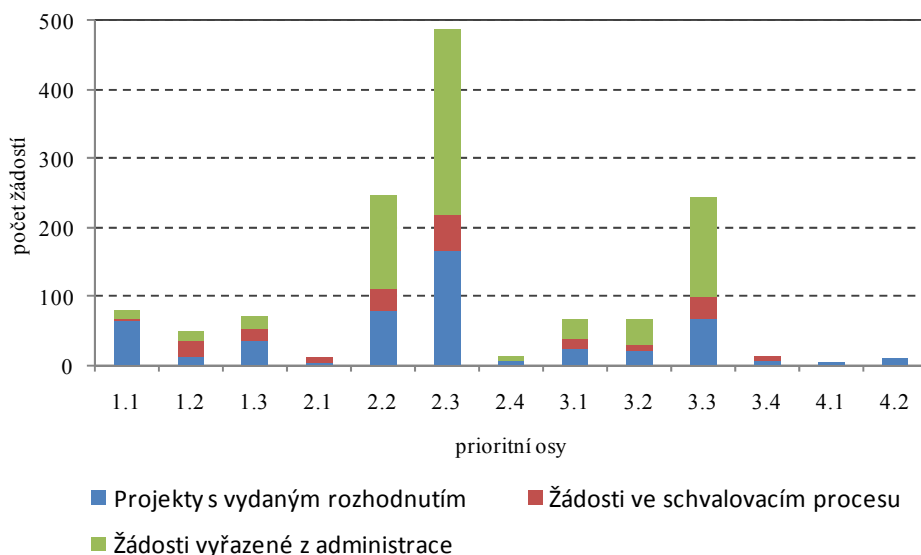
Z celkových dotací na žádosti (26 153,1 mil. Kč) bylo schváleno 40,16 % požadovaných dotací. Průměrná požadovaná dotace na jednu žádost činila 19,05 mil. Kč a průměrná dotace na jeden schválený projekt činila 20,60 mil. Kč. Je tedy zřejmé, že průměrná výše na schválenou žádost převyšuje o více než 1,5 mil. Kč celkový průměr.



### 7.2.1 Úspěšnost žádostí a požadované finanční prostředky

V této podkapitole se budu zabývat úspěšností jednotlivých žádostí v rámci jednotlivých os podpory.

Obr. 19 Počet úspěšných a neúspěšných žádostí vyjádřený na oblasti podpory (Zdroj: MSC2007)

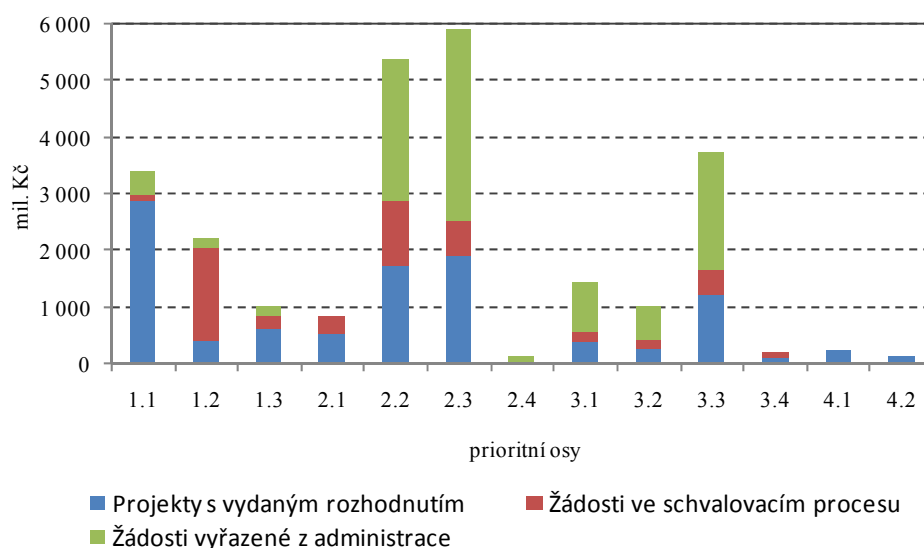


V grafu (Obr. 19 ) vidíme, že v rámci ROP Střední Morava bylo nejvíce žádostí podáno na oblast podpory 2.3 Rozvoj venkova. Dále bylo podáno velké množství žádostí na oblast podpory 2.2 Rozvoj měst a 3.3 Podnikatelská infrastruktura a služby. Právě v těchto třech zmíněných oblastech bylo schváleno nejvíce žádostí. Ovšem tyto tři zmíněné oblasti zůstávají z hlediska podílu schválených žádostí z jejich celkového počtu za prioritní osou 4 Technická pomoc a oblastí podpory 1.1 Regionální dopravní infrastruktura. Ve zmiňované prioritní ose bylo schváleno 100 % předložených žádostí a u žádostí zabývajících se regionální dopravní infrastrukturou (oblast 1.1) byla úspěšnost 80,25 % z celkového počtu podaných. V prioritní ose č. 4 Technická pomoc byly všechny žádosti schváleny, ale také zde bylo podáno celkově nejméně projektů. V oblasti podpory 2.3 připadá na schválené žádosti pouhých 33,95 % (166 žádostí) a právě v této oblasti podpory je i nejvíce žádostí vyřazených z administrace. Za zmínění stojí ovšem i počet žádostí zabývajících se rozvojem regionálních center (oblast 2.1), podporou podnikání (oblast 2.4) a propagací a řízení (oblast 3.4). Zde bylo také podáno malé množství žádostí a kvůli tomu i málo žádostí schváleno.

Tab. 24 Údaje o projektech ROP Střední Morava (Zdroj: MSC2007)

Oblast podpory	Podané žádosti		Žádosti vyřazené z administrace		Žádosti ve schvalovacím procesu		Projekty s vydaným rozhodnutím		Finančně ukončené projekty	
	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč	počet	mil. Kč
1.1	81	3 516,0	12	431,3	4	94,6	65	2 886,5	52	2 113,8
1.2	51	2 278,7	16	195,1	23	1 610,1	12	428,6	12	428,6
1.3	70	1 058,7	15	194,3	18	189,2	37	639,5	30	444,2
2.1	13	928,0	0	0,0	9	337,2	4	516,8	0	0,0
2.2	247	5 477,6	136	2 521,5	31	1 165,2	80	1 708,7	56	1 211,3
2.3	489	5 956,4	270	3 372,2	53	663,6	166	1 883,9	158	1 844,0
2.4	13	132,1	6	87,2	0	0,0	7	43,1	7	43,1
3.1	68	1 436,8	29	884,3	14	149,4	25	393,8	15	184,9
3.2	68	1 017,1	38	591,8	7	125,0	23	284,6	18	252,7
3.3	244	3 759,0	145	2 089,6	32	429,3	67	1 228,7	45	709,6
3.4	13	215,6	0	0,0	5	98,9	8	114,8	7	106,3
4.1	5	252,8	0	0,0	0	0,0	5	252,8	4	199,2
4.2	11	124,3	0	0,0	0	0,0	11	121,8	6	62,9

Obr. 20 Výše požadovaných dotací vyjádřený na oblasti podpory (Zdroj: MSC2007)



V oblasti 1.1 Regionální dopravní infrastruktura nebylo sice schváleno nejvíce žádostí, ale přesto patří k oblastem s nejvyšší částkou doposud schválených dotací (2 886,5 mil. Kč) díky finanční náročnosti projektů. Největší objem celkových dotací, požadovaných i neschválených, je v rámci oblasti 2.3 Rozvoj venkova. V této oblasti byla schválena částka 1 883,9 mil. Kč, ale větší část žádostí byla vyřazena z důvodu administrace (3 372,2 mil. Kč).

### 7.2.2 Stav čerpání finančních prostředků z Regionálního operačního programu Střední Morava

Přestože aktuální programovací období mohlo být využíváno již od roku 2007, u většiny operačních programů byly teprve v roce 2008 vyhlašovány první výzvy k podávání žádostí o dotace a schvalovány první projekty. Zdržení je zapříčiněno nedostatečnou připraveností velké většiny ministerstev, hlavně ministerstva pro místní rozvoj, které podcenilo přípravné práce.

Protože se nacházíme těsně za polovinou probíhajícího programovacího období, nemá celkové hodnocení čerpání z ROP Střední Morava prozatím plně vypovídající hodnotu. Pro analýzu projektů jsem si zvolila jako kritérium nejprve počet podaných a schválených žádostí, alokované částky a schválené osy.

V ROP SM je celkem alokováno 19 207,4 mil. Kč. Od počátku programového období bylo k 6. 7. 2011 podáno celkem 1 373 žádostí v celkové hodnotě 26 153,1 mil. Kč (136,16 % z celkové alokace). Celkový objem požadovaných finančních prostředků tak převyšuje celkovou alokaci o 36,16 %. K datu mé diplomové práce (6. 7. 2011) Regionální rada regionu soudržnosti Střední Morava schválila alokovanou částku 10 503,6 mil. Kč (54,69 % z celkové alokace). S příjemci bylo podepsáno 510 Smluv o poskytnutí dotace. V současné době rozdíl mezi celkovou alokací na operační program a výši schválené dotace tvoří v přepočtu 8 703,8 mil. Kč (45,31 % z celkové alokace operačního programu). Protože dalších 196 žádostí v hodnotě 4 862,5 mil. Kč se nachází ve schvalovacím procesu, nejedná se tedy o volné disponibilní prostředky. Ke stejnému datu bylo příjemcům na jejich účty proplaceno 8 540,9 mil. Kč (44,47 % z celkové alokace) a finančně ukončeno celkem 410 projektů v hodnotě 7 600,6 mil. Kč (tj. 80,39 % z celkového počtu schválených projektů).

Pokud jde o aktivity v oblasti podávání žádostí, zaujímá dle monitorovacího systému ROP Střední Morava třetí místo (ze sedmi regionálních operačních programů). Ovšem co se týče počtu žádostí, které mají Rozhodnutí nebo Smlouvu o poskytnutí dotace, zaujímá ROP SM čtvrté místo od konce mezi regionálními operačními programy a v objemu finančních prostředků krytých Rozhodnutím nebo Smlouvou je dokonce na poslední. Avšak podíváme-li se na vztah mezi počtem a částkou projektů s vydaným Rozhodnutím nebo podepsanou Smlouvou, uvidíme, že objem financí poskytnutý na jeden projekt, je mezi regionálními operačními programy nejmenší. To ukazuje na to, že doposud byl ROP SM úspěšný

v malých a středních projektech. K 6. 7. 2011 převyšoval počet projektů vyřazených z administrace počet schválených projektů, proto lze usuzovat, že se v současnosti nevyvíjí čerpání v rámci ROP Střední Morava příznivě.

Za zmínění při čerpání z fondů Evropské unie také stojí to, že na počátku programového období 2007 – 2013 (v lednu 2007), byl kurz Kč vůči EUR stanoven na 27,54. Ke dni generování sestav se zdrojovými daty, tj. k 6. červenci 2011, byla výše měnového kurzu stanovena na 24,34 Kč za EUR. Celkově můžeme konstatovat posílení kurzu Kč vůči EUR od počátku programového období o 11,7 %.

## **8 VYBRANÉ PROBÍHAJÍCÍ PROJEKTY Z OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA A REGIONÁLNÍHO OPERAČNÍHO PROGRAMU STŘEDNÍ MORAVA**

Základ kapitoly tvoří informace o vybraných projektech realizovaných na území Zlínského kraje, jejich současném stavu a přínosu pro občany.

### **8.1 Projekty spadající pod Operační program Doprava**

V současné době na území Zlínského kraje probíhají dva významné projekty, na které se z tohoto operačního programu čerpá. První projekt na dokončení úseku dálnice D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou byl schválen v rámci prioritní osy 2 Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T a prioritní osy 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T. Druhý - Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 - 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 - 27,261 trati Horní Lideč - st. hr. SR je spolufinancován v rámci prioritní osy 1 Modernizace železniční sítě TEN-T s oblastí podpory 1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů.

#### **8.1.1 Dokončení úseku dálnice D1 Vyškov – Kroměříž – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou**

Trasa dálnice procházející územím kraje je součástí transevropského multimodálního dopravního koridoru VI.B, páteřní sítě TEN-T. Výstavba dálnice je zařazena v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 dle usnesení vlády č. 929/2009 a Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje z roku 2008.

Nová výstavba dálnice v úseku Kroměříž východ – Lipník nad Bečvou navazuje na již dokončenou dálnici D1 Praha – Brno – Vyškov – Kroměříž východ a D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava – Polsko. Dálnice umožní napojení Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Evropy. Po zprovoznění dojde k významnému snížení dopravní zátěže na silnicích I/47 v úseku Kroměříž – Hulín a I/55 v úseku Hulín – Přerov.

Tento projekt je schválený řídicím orgánem Operačního programu Doprava pod názvem D1, stavba 0135 Kroměříž - Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka - Hulín. [23]

**Stavba 0135 dálnice D1 Kroměříž východ - Říkovice** je řešena v úseku od křižovatky MÚK Kroměříž - východ po km 75,300. Dálnice navazuje na již existující resp. rozestavěné úseky dálnice D1 v úseku Vyškov - Kroměříž (stavby 0133 a 0134), směrem na sever

potom na připravované stavby 0136 a 0137, které doplní po dokončení dálnici D1 na souvislý dálniční tah Praha - Brno - Ostrava - hranice ČR/Polsko.

**Stavba 5503 rychlostní silnice R55 v úseku Skalka - Hulín** spojuje dálnici D1 z prostoru Hulína s již existujícím úsekem R55 u Otrokovic. Výhledově potom dojde k připojování dalších staveb rychlostní silnice R55 jižním směrem k Břeclavi, kde se R55 napojí na dálnici D2 Brno - Břeclav - hranice ČR/SR - Bratislava.

V trase dálnice na území kraje jsou předpokládána 4 významná mimoúrovňová křížení:

- MÚK se stávající I/47 a II/367 u Kroměříže (v provozu)
- MÚK se stávající III/4327 s následným připojením přeložené II/432 (východní obchvat Kroměříže) a stávající I/47 (v provozu)
- MÚK se stávající I/55 u Hulína
- MÚK s novými komunikacemi R49 a R55

Náklady na tuto stavbu činí celkem 11,214 mld. Kč. Na výstavbu tohoto úseku dálnice D1 byla poskytnuta dotace z Evropské unie z Fondu soudržnosti ve výši 60,98 % celkových nákladů (6,838 mld. Kč). Projekt byl schválen řídicím orgánem OP Doprava v rámci prioritní osy 2 Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T s oblastí podpory 2.1 Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T. Stavba byla zahájena 1. 4. 2008. Ke konečnému dokončení má dojít 29. 2. 2012.

Dálniční spojení Praha – Kroměříž bylo dokončeno zprovozněním posledního chybějícího úseku Vrchoslavice – Kojetín v září roku 2009. Výstavba tohoto prodloužení dálnice D1 byla zahájena v prosinci 2001 stavbou úseku Vyškov – Mořice. V listopadu téhož roku bylo zprovozněním staveb Bělotín – Hladné Životice a Hladké Životice – Bílovec dosaženo propojení Prahy a Ostravy čtyřproudovými komunikacemi a také otevření D1 okolo Přerova pomocí rychlostních silnic přes Olomouc. V současné době probíhá výstavba na střední Moravě, kde je dokončovány výše popsané stavby. Ve výstavbě je také úsek Bohumín – hranice s Polskem v Moravskoslezském kraji, tedy poslední stavby celé dálnice D1. Posledním úsekem tedy bude zprovoznění celé D1 v okolí Přerova. Po dokončení D1 bude měřit celá dálnice 377 km.

Díky Operačnímu programu Doprava není zatížení českého státního rozpočtu ve spojitosti s výstavbou nových dálnic a silnic tak velké. Část nákladů, která nebude hrazena z fondů EU, bude hrazena z rozpočtu SFDI a z úvěru poskytnutého Evropskou investiční bankou. Ředitelství silnic a dálnic ČR se daří připravovat projekty tak, aby odpovídaly parametrům

pro schválení Evropskou unií a mohly získat příslušné finanční prostředky z Operačního programu Doprava. Uvedená finanční podpora je alokována z prostředků Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj poskytovanou v rámci Operačního programu Doprava. Příjemcem podpory je ŘSD ČR, zajišťuje realizaci těchto projektů. Spolu-financování je poskytováno v rámci prioritní osy 2 Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T a prioritní osy 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T z Operačního programu Doprava. Ředitelství silnic a dálnic ČR může využít také podpory z prioritní osy 7 Technická pomoc zaměřené na podporu a zajištění implementace OP Doprava. Poskytnuté finanční prostředky mají přispět k zajištění kvalitního vnitrostátního silničního spojení, které bude mít pozitivní dopad na ekonomické a sociální prostředí jednotlivých dotčených regionů a na snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí. [25]

### **8.1.2 Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 - 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 - 27,261 trati Horní Lideč - st. hr. SR**

"Rekonstrukce Střelenského tunelu, včetně koleje č. 1 a 2 v km 22,480 - 23,610 a koleje č. 1 v km 21,110 - 27,261 trati Horní Lideč - st. hr. SR" řeší rekonstrukci koleje č. 1 trati Púchov (SR) - Hranice na Moravě v rozsahu od 21,085 km (státní hranice ČR/SR) do 27,271 km. Dále rekonstrukci kolejí č. 1 a 2 v úseku Střelenského tunelu od km 22,480 do km 23,750, rekonstrukci Střelenského tunelu a rekonstrukci nástupišť v zastávce Střelná. V rámci rozsahu rekonstrukce kolejí bude provedena také rekonstrukce mostů, propustků a zárubních zdí. Předmětem stavby je také rekonstrukce trakčního vedení v úseku rekonstrukce kolejí a úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie a DŘT. Předmětem projektu je také příprava na následnou implementaci GSM-R a ETCS L2.

Realizace projektu je v souladu s cílem prioritní osy 1 zajištění technických a provozních výkonnostních parametrů potřebných pro poskytování požadované úrovně služeb zákazníkům tratí v síti TEN-T. Rekonstrukcí budou zlepšeny jízdní parametry koleje, dojde ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, uvedení železničního svršku a spodku do normového stavu, bude zvýšena únosnost pláně železničního spodku a zrekonstruováno odvodnění. Výsledkem bude snížení nákladů na údržbu, zvýšení komfortu cestujících a zvýšení traťové rychlosti. Zlepšení komfortu cestujících bude dosaženo vybudováním nových nástupišť v zastávce Střelná. Rekonstrukcí tunelu bude odstraněn havarijní stav betono-

vých konstrukcí předzářezových zárubních zdí a příčných žeber, bude provedena sanace tunelové trouby a rekonstrukce odvodnění.

Náklady na tuto stavbu činí celkem 669,025 mil. Kč. Na výstavbu byla poskytnuta dotace z Evropské unie z Fondu soudržnosti ve výši 496,319 mil. Kč. Projekt byl schválen řídicím orgánem OP Doprava v rámci prioritní osy 1 Modernizace železniční sítě TEN-T s oblastí podpory 1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů. Projekt je spolufinancován Státním fondem dopravní infrastruktury. Příjemcem dotace je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Stavba byla zahájena 5. 5. 2010. Ke konečnému dokončení má dojít 31. 10. 2011. [23]

## **8.2 Vybrané projekty náležící pod Regionální operační program Střední Morava**

První se zabývá rekonstrukcí a přeložkou silnice II/497 Šarovy - Březolupy. Druhý se zaměřuje zřízením komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné hromadné dopravy ve Zlínském kraji.

### **8.2.1 Rekonstrukce a přeložka silnice II/497 Šarovy - Březolupy**

Rekonstrukce a přeložka silnice v úseku Šarovy – Březolupy znamená další zvýšení kvality silně dopravně zatížené trasy mezi Zlínem a Uherským Hradištěm. Název přidělený zakázce veřejným zadavatelem je Silnice II/497: Šarovy – Březolupy. Ředitelství silnic Zlínského kraje ji zahájilo v červnu 2010. Předmětem stavby je směrové narovnání silnice II/497 včetně výškové úpravy a rozšíření, rekonstrukci a modernizaci navazujících úseků. V části mezi obcemi Březolupy a Šarovy je tato silnice jedinou spojovací komunikací. Předmětný úsek silnice je veden v celé délce extravilánem.

Stávající silnice má zejména nevyhovující technický stav vozovky, směrové a výškové poměry, šířkové uspořádání nevyhovující současným a výhledovým intenzitám a nefunkční odvodnění komunikace. Z tohoto důvodu byla požadována výměna konstrukce vozovky a odstranění bodové závady, kterou tvoří nepřehledný úsek podél lesa nezajištěnými rozhledovými poměry. Rekonstrukce je navržena v začátku a na konci úpravy. Nevyhovující směrové poměry jsou odstraněny návrhem přeložky komunikace ve středním úseku trasy. V rekonstruovaném úseku na stávajícím silničním tělese a v jeho bezprostřední blízkosti dochází k šířkové úpravě na kategorii S 9,5/70. Směrové a výškové vedení trasy bude v navazujících úsecích respektovat stávající stav s částečným vylepšením tak, aby byl ná-



rok na zábor pozemků minimální. Rozšíření komunikace si vyžádá vybudování zárubní zdi v délce cca 80 m. Součástí objektu komunikace je rekonstrukce autobusových zastávek na normové parametry a úprava napojení lesních cest a hospodářských sjezdů.

Hlavní objem stavebních prací je realizován za částečné uzavírky, při níž bude silniční provoz veden pouze jedním jízdním pruhem a řízen světelnou signalizací. Tato pracovní místa v délce přibližně 250 metrů budou na stavbě dvě, jedno u Šarov a druhé před Březolupami. Souběžně budou prováděny práce na silničním tělese v jeho nové trase o délce 500 metrů. Pro nákladní vozidla nad 6 tun bude po celou dobu stavby vyznačena objízdná trasa. [19]

Stavbu realizuje společnost PSVS, a.s., Praha, závod Zlín. Celkové náklady dosahují 120 milionů korun. Stavba je spolufinancována z evropských fondů v rámci Regionálního operačního programu Střední Morava. Konečný termín úplného dokončení stavby byl stanoven do 14. srpna 2011. [24]

Další stavby silnic II. třídy probíhající v roce 2011, které jsou spolufinancované z prostředků Evropské unie v rámci Regionálního operačního programu:

- Horní Lhota – Luhačovice II II/492 silnice, průjezdový úsek obcí
- Nový Hrozenkov – Podřaté I II/487 silnice, průjezdový úsek obcí, mosty
- Bylnice II/495 směrová úprava silnice, přestavba mostu
- Roštín II/432 silnice, průjezdový úsek obcí
- Kroměříž – Jestřabice II/432 silnice, sanace sváž. území [24]

Zdroje financování pro Ředitelství silnic Zlínského kraje:

- Zlínský kraj (na základě schváleného rozpočtu Zlínského kraje a usnesení Rady Zlínského kraje)
- Fondy Evropské unie
- Státní fond dopravní infrastruktury (předfinancování výdajů, které mají být kryty prostředky fondů EU)
- Ministerstvo financí ČR
- Obce a města (příspěvek na opravu silnic II. a III. třídy v intravilánu)
- Ostatní (odpisy, jiné)

### 8.2.2 Projekt KORIS - komplexní odbavovací, řídicí a informační systém veřejné hromadné dopravy ve Zlínském kraji

Hlavním cílem projektu je zkvalitnění poskytovaných služeb veřejnými dopravci. Předmětem projektu je vytvoření moderního odbavovacího, řídicího a informačního systému pokrývajícího území Zlínského kraje. Pro cestující bude KORIS zajišťovat informace o příjezdech, odjezdech i návazných spojích v přestupních bodech a díky centrálnímu dispečinku minimalizovat negativní dopady v případě zpoždění spojů. Modernizace odbavovacích zařízení umožní cestujícím využívat efektivněji elektronické platební prostředky. Sledování jednotlivých oblastí bude umožněno díky vyšší úrovni přenosu informací o pohybu vozidel i počtu přepravovaných osob. Do projektu bude zahrnuto 432 autobusů v závazku veřejné služby, 28 autobusů městské hromadné dopravy v Kroměříži, Valašském Meziříčí a Vsetíně. [28]

V rámci realizace projektu dojde k:

- Vybudování řídicího prvku systému - centrálního dispečinku (bude zajišťovat sběr dat a předávání informací, řízení problémů, organizaci dopravy, kontrolu dodržování standardů a kvality dopravy, zpětnou vazbu z provozu pro potřebnou optimalizaci provozu, atd.)
- Pořízení vozidlových odbavovacích, řídicích a informačních systémů, tedy instalaci:
  - vnitřního informačního panelu s hlásičem zastávek
  - panelu na přední části vozidla informujícího cestující na zastávce
  - povelového systému pro nevidomé a slabozraké
  - boční tabule
  - zadní číslo
  - palubní počítač s GPS a odbavovacím systémem
- Vybudování stacionárních informačních systémů:
  - odjezdových informačních panelů v přestupních bodech na nádražích a dopravních terminálech
  - zastávkových informačních panelů poskytujících cestujícím informace o odjezdech (48 přestupních bodů) [28]

Projekt KORIS představuje finanční náklady ve výši 115,941 mil. Kč, přičemž až 85 % této sumy má být získáno z Regionálního operačního programu Střední Morava v rámci

podoblasti podpory 1.2.1 Rozvoj integrovaného dopravního systému, přestupní terminály a zastávky. Projekt byl zahájen 1. 1. 2009, ke konečnému dokončení má dojít 31. 10. 2012.

Partneři projektu:

- Obce a města, na jejichž katastrálním území bude umístěn stacionární informační panel (Příloha P III)
- Smluvní dopravci Zlínského kraje zajišťující veřejnou linkovou dopravu
- Smluvní dopravci zajišťující městskou autobusovou dopravu v Kroměříži, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Uherském Hradišti
- České dráhy, a. s.
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, SDC Zlín [28]

## ZÁVĚR

Strukturální a regionální politika Evropské unie prokázala, že jí poskytované prostředky pomohly zvýšit úroveň podporovaných regionů a podpořit ekonomický růst. Přínosy realizovaných dotací nalézáme nejen v podporovaných oblastech, jejich dopad je zřejmý v celé Evropské unii. Postupně dochází k hospodářskému růstu, rozvoji dopravní infrastruktury, zkvalitňování životního prostředí a dalších oblastí. Při tom všem je ovšem splňován princip udržitelného rozvoje.

Probíhající programovací období 2007 – 2013 je pro region soudržnosti Střední Morava a Zlínský kraj velkou příležitostí na získání dotací pro podporu ekonomického růstu a jeho zrychlení. Proto je úkolem možnou finanční pomoc dobře zacílit a investovat. V současné době se čerpání dotací jeví jako nezanedbatelné a smysluplné využití evropských peněz.

Nejen že je Operační program Doprava největším českým operačním programem z hlediska finančních alokací, ale také je nejvíce využívaným a čerpaným. Čerpání z Operačního programu Doprava na území Zlínského kraje doposud probíhalo úspěšně. Bylo schváleno osm žádostí a většina schválených příspěvků již byla proplacena. Projekty byly zaměřeny na prioritní osy modernizace železniční sítě TEN-T i mimo síť TEN-T a na výstavbu a modernizaci dálniční a silniční sítě TEN-T a modernizaci silnic I. třídy mimo TEN-T. I když se na jeho území nenalézal žádný projekt spadající pod prioritní osu podpory multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní přepravy, domnívám se, že kvůli minimálnímu zastoupení vodní dopravy ve Zlínském kraji, to nehraje tak velkou roli.

Rozvoj dopravní infrastruktury ve velké míře ovlivňuje ekonomický růst a kvalitní obsluhu Zlínského kraje. Z toho důvodu se vyžaduje prioritně vybudovat dopravní tahy celostátního a mezinárodního významu. Na území Zlínského kraje se jedná hlavně o napojení na dálniční síť D1. Z hlediska železniční sítě se díky projektu Rekonstrukce Střelenského tunelu, který sahá až po hranici se Slovenskou republikou, zvýší mimo jiné bezpečnost železniční dopravy, komfort cestujících a traťová rychlost. Oba tyto projekty spadají pod Operační program Doprava.

Protože je současné programovací období v plném proudu, složitě se shrnuje čerpání tohoto období. Pokud jde o aktivity v oblasti podávání žádostí, vede si Regionální operační program Střední Morava dobře. Škoda ovšem je, že totéž neplatí pro schválené žádosti. Zjistila jsem, že objem financí poskytnutý na jeden projekt, je mezi regionálními operačními programy nejmenší. To ukazuje na to, že doposud byl Regionální operační program

Střední Morava úspěšný v malých a středních projektech. K 6. 7. 2011 převyšoval počet projektů vyřazených z administrace počet schválených projektů. Z toho usuzuji, že se v současnosti nevyvíjí čerpání v rámci Regionálního operačního programu Střední Morava příliš příznivě. V současné době je v ROP Střední Morava 196 žádostí ve schvalovacím procesu, tím je druhý mezi regionálními programy a já mu přeji, aby jich bylo co nejvíce schváleno a aby byly pro region Střední Morava přínosem.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, 1999. 111 s.
- [2] HÁJEK, O., I. Sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji." Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. 101 s. ISBN 80-7318-351-X.
- [3] MAREK, D., KANTOR, T. Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Brno: Barrister & Principal, 2009. 215 s. ISBN 978-80-87029-56-6.
- [4] OMONDI, R., et al. Průvodce fondy EU pro neziskové organizace. 2. vyd. Praha: Nadace rozvoje občanské společnosti, 2005. 224 s. ISBN 80-902302-5-3.
- [5] VILAMOVIČ, Š. Čerpáme finanční zdroje Evropské unie: praktický průvodce. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2005. 200 s. ISBN 80-247-1194-X.
- [6] Vyhláška 175/2000 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.
- [7] WOKOUN, R. Strukturální fondy a obce I. 1. vyd. Praha: ASPI, 2006. 146 s. ISBN 80-7357-138-2.
- [8] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- [9] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
- [10] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.
- [11] ZELENÝ, L., Osobní přeprava. Praha: ASPI, a. s., 2007. 352 s.
- [12] Abeceda fondů Evropské unie 2007 – 2013. [online]. [cit. 2011-07-10]. Dostupný na [www: <http://www.osf-mvcr.cz/abeceda-fondu-eu-2007-2013>](http://www.osf-mvcr.cz/abeceda-fondu-eu-2007-2013).
- [13] Aktualizace Generelu dopravy Zlínského. [online] [cit. 2011-07-12]. Dostupné na [www: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=125175&doctype=ART&&c %20pi=1>](http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=125175&doctype=ART&&c %20pi=1).
- [14] Cyklostrategie kraje – Zlínský kraj. [online] [cit. 2011-07-10]. Dostupné na [www: http://www.cyklostrategie.cz/cyklopolitika/kraje/zlinsky/](http://www.cyklostrategie.cz/cyklopolitika/kraje/zlinsky/).
- [15] Doprava v kraji známá i neznámá. [online] Okno do kraje. [cit. 2011-07-10]. Dostupné na [www: <http://www.oknodokraje.cz/3487n-doprava-v-kraji-znama-i-neznama >](http://www.oknodokraje.cz/3487n-doprava-v-kraji-znama-i-neznama).

- [16] Generel dopravy Zlínského kraje. [online] [cit. 2011-07-12]. Dostupné na [www: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=125175&doctype=ART&&cpi=1>](http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=125175&doctype=ART&&cpi=1).
- [17] Historie Zlínského kraje. [online] [cit. 2011-06-20]. Dostupné na [www: <http://www.zlinskykraj.net/okraji.php?okraji=historie>](http://www.zlinskykraj.net/okraji.php?okraji=historie).
- [18] Charakteristika Zlínského kraje. [online] [cit. 2011-06-12]. Dostupné na [www: <http://www.eazk.cz/ksei/ksei\\_pse.html>](http://www.eazk.cz/ksei/ksei_pse.html).
- [19] Informační Systém o Veřejných Zakázkách. [online] Česká pošta, s.p. [cit. 2011-06-04]. Dostupné na [www: <http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz001Prepare.do?idMenu=0>](http://www.isvzus.cz/usisvz/usisvz001Prepare.do?idMenu=0).
- [20] Jak plánovat a realizovat projekt? [online] [cit. 2011-07-10]. Dostupný na [www: <http://www.rr-strednimorava.cz/verejnost-a-media/navod-jak-na-projekty-financovane-z-rop-stredni-morava>](http://www.rr-strednimorava.cz/verejnost-a-media/navod-jak-na-projekty-financovane-z-rop-stredni-morava).
- [21] Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje – analýza současného stavu. [online] [cit. 2011-07-15]. Dostupné na [www: <http://www.cyklostrategie.cz/cyklopolitika/kraje/zlinsky/>](http://www.cyklostrategie.cz/cyklopolitika/kraje/zlinsky/).
- [22] Krátce o strukturálních fondech. [online] [cit. 2011-06-20]. Dostupný na [www: <http://www.osf-mvcr.cz/kratce-o-strukturalnich-fondech>](http://www.osf-mvcr.cz/kratce-o-strukturalnich-fondech).
- [23] Operační program Doprava. [online] [cit. 2011-06-02]. Dostupné na [www: <http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/ProjectList.aspx>](http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/ProjectList.aspx).
- [24] Plán investičních staveb pro rok 2011 ve Zlínském kraji. [online] Ředitelství silnic Zlínského kraje, p.o. [cit. 2011-06-04]. Dostupné na [www: <http://www.rszk.cz/?ukaz=25\\_plan\\_staveb\\_2011&IdMenu=25&grafika=0>](http://www.rszk.cz/?ukaz=25_plan_staveb_2011&IdMenu=25&grafika=0).
- [25] Projekty silniční dopravní infrastruktury podporované z prostředků Evropské unie. [online] Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 2011-06-04]. Dostupné na [www: <http://www.rsd.cz/Stavime-pro-vas/Fondy-EU>](http://www.rsd.cz/Stavime-pro-vas/Fondy-EU).
- [26] Přehled silnic ve Zlínském kraji. [online] [cit. 2011-07-12]. Dostupné na [www: <http://www.rszk.cz/vozovky/silnice.php>](http://www.rszk.cz/vozovky/silnice.php).
- [27] Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR kraj Zlínský stav k 1.1.2011. [online] [cit. 2011-07-10]. Dostupné na [www: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr).

- [28] Regionální operační program Střední Morava. [online] [cit. 2011-06-02]. Dostupné na www: <<http://www.rr-strednimorava.cz/rop-sm>>.
- [29] Regionální politika EU. [online] [cit. 2011-06-20]. Dostupný na www: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.
- [30] Regiony ČR. [online] [cit. 2011-07-03]. Dostupné na www: <<http://eu2009.cz/cz/czech-republic/regions/regiony-cr-328/>>.
- [31] Silniční síť na území Zlínského kraje. [online] [cit. 2011-07-10]. Dostupný na www: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30459&doctype=ART&nid=2656&cpi=1>>.
- [32] Slovník pojmů. Fondy Evropské unie. [online] [cit. 2011-06-20]. Dostupný na www: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Glosar>>.
- [33] Statistická ročenka Zlínského kraje 2010. [online] [cit. 2011-06-12]. Dostupné na www: <<http://www.zlin.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajp/721011-10-xz>>.
- [34] Statistický bulletin - Zlínský kraj 1. až 4. čtvrtletí 2010. [online] [cit. 2011-06-12]. Dostupné na www: <[http://www.zlin.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajpubl/721302-10-1\\_\\_az\\_4\\_\\_ctvrtleti\\_2010-xz](http://www.zlin.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajpubl/721302-10-1__az_4__ctvrtleti_2010-xz)>.
- [35] Strukturální fondy EU – Programy 2007 – 2013. [online] [cit. 2011-06-20]. Dostupné na www: <<http://www.rr-strednimorava.cz/rop-sm/strukturalni-fondy-eu>>.
- [36] Systém řízení projektu. [online] [cit. 2011-07-10]. Dostupné na www: <[http://cygni.risy.cz/img/pruvodce\\_projektem/System\\_rizeni\\_projektu.pdf](http://cygni.risy.cz/img/pruvodce_projektem/System_rizeni_projektu.pdf)>.
- [37] Tolarová, L. Pracovní materiály. Zlín: ČSÚ, ORAIS Zlín, [osobně] [cit. 2011-06-20].
- [38] Územně - administrativní uspořádání kraje k 1. 1. 2003. [online] [cit. 2011-06-12]. Dostupné na www: <[http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/t/14002FE74D/\\$File/720304m02.jpg](http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/t/14002FE74D/$File/720304m02.jpg)>.
- [39] Zlínský kraj napojen na dálniční síť. [online] [cit. 2010-03-12]. Dostupné na <<http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/Dalnice-aktualne/zlinsky-kraj-napojen-na-dalnicni-sit>>.
- [40] Železniční doprava ve Zlínském kraji. [online] [cit. 2011-07-10]. Dostupné na www: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30593&nid=2656&doctype=ART>>.



**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

CZ-NACE	Klasifikace ekonomických činností
ČR	Česká republika
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
HSS	Politika hospodářské a sociální soudržnosti
KF	Kohezní fond
LAU	Místní administrativní jednotky
MHD	Městská hromadná doprava
NUTS	Klasifikace územních statistických jednotek
OP	Operační program/programy
OPD	Operační program Doprava
ROP	Regionální operační program
ROP SM	Regionální operační program Střední Morava
SF	Strukturální fondy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1	Územně - administrativní uspořádání kraje k 1. 1. 2003 .....	36
Obr. 2	Mapa České republiky s vyznačeným územněsprávním členěním NUTS (Zdroj: ČSÚ) .....	37
Obr. 3	Geografická mapa kraje .....	38
Obr. 4	Věkové skupiny obyvatel Zlínského kraje a index stáří (Zdroj: ČSÚ) .....	40
Obr. 5	Pohyb obyvatelstva ve Zlínském kraji (Zdroj: ČSÚ) .....	41
Obr. 6	Podíly skupin činností dle CZ-NACE na zlínském celku v roce 2010 (Zdroj: ČSÚ) .....	43
Obr. 7	Žadatelé o práci a volná pracovní místa ve Zlínském kraji k 31. 12. (Zdroj: MPSV) .....	44
Obr. 8	Počet uchazečů na jedno volné pracovní místo ve Zlínském kraji (Zdroj: ČSÚ)	45
Obr. 9	Nehody na tisíc obyvatel v krajích ČR (Zdroj: ČSÚ) .....	46
Obr. 10	Délka silniční sítě – stav k 1. 1. 2011 (Zdroj: www.rsd.cz) .....	48
Obr. 11	Železniční síť ve Zlínském kraji (Zdroj: www.cd.cz) .....	54
Obr. 12	Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 1 .....	63
Obr. 13	Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 2 .....	64
Obr. 14	Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 3 .....	65
Obr. 15	Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 4 .....	66
Obr. 16	Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 6 .....	68
Obr. 17	Schválené příspěvky z fondů EU pro prioritní osy celkem .....	70
Obr. 18	Podíl projektů schválených řídicím orgánem OP Doprava v krajích ČR .....	71
Obr. 19	Počet úspěšných a neúspěšných žádostí vyjádřený na oblasti podpory (Zdroj: MSC2007) .....	73
Obr. 20	Výše požadovaných dotací vyjádřený na oblasti podpory (Zdroj: MSC2007) ..	74

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1 Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007— —2013 (Zdroj: <a href="http://www.strukturalni-fondy.cz">www.strukturalni-fondy.cz</a> ) .....	14
Tab. 2 Úrovně územních členění podle počtu obyvatel (Zdroj: <a href="http://www.strukturalni-fondy.cz">www.strukturalni-fondy.cz</a> ) .....	19
Tab. 3 Členění území ČR (Zdroj: <a href="http://www.strukturalni-fondy.cz">www.strukturalni-fondy.cz</a> ) .....	20
Tab. 4 Vymezené územní jednotky NUTS II (regiony soudržnosti) v České republice (Zdroj: ČSÚ) .....	20
Tab. 5 Délka silniční sítě v Zlínském kraji k 1. 1. 2011 (km) (Zdroj: <a href="http://www.rsd.cz">www.rsd.cz</a> ) ...	47
Tab. 6 Přehled silnic I. třídy (Zdroj: <a href="http://www.rszk.cz">www.rszk.cz</a> ) .....	50
Tab. 7 Vývoj dopravní obsluhy po železnici - Zlínský kraj (Zdroj: <a href="http://www.sydos.cz">www.sydos.cz</a> ) ...	55
Tab. 8 Souhrnné informace o prioritní ose 1 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: <a href="http://www.opd.cz">www.opd.cz</a> ) ..	62
Tab. 9 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 1 .....	63
Tab. 10 Souhrnné informace o prioritní ose 2 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: <a href="http://www.opd.cz">www.opd.cz</a> ) ..	63
Tab. 11 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 2 .....	64
Tab. 12 Souhrnné informace o prioritní ose 3 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: <a href="http://www.opd.cz">www.opd.cz</a> ) ..	65
Tab. 13 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 3 .....	65
Tab. 14 Souhrnné informace o prioritní ose 4 ke dni 3. 8. 2011 .....	66
Tab. 15 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 4 .....	66
Tab. 16 Souhrnné informace o prioritní ose 5 ke dni 3. 8. 2011 .....	67
Tab. 17 Souhrnné informace o prioritní ose 6 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: <a href="http://www.opd.cz">www.opd.cz</a> ) ..	68
Tab. 18 Schválený příspěvek z fondů EU pro prioritní osu 6 .....	68
Tab. 19 Souhrnné informace o prioritní ose 7 ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: <a href="http://www.opd.cz">www.opd.cz</a> ) ..	69
Tab. 20 Souhrnné informace o projektech OP Doprava ke dni 3. 8. 2011 (Zdroj: <a href="http://www.opd.cz">www.opd.cz</a> ) .....	69
Tab. 21 Schválené příspěvky z fondů EU pro prioritní osy celkem .....	70

---

Tab. 22 Počet projektů schválených řídicím orgánem OP Doprava celkem .....	71
Tab. 23 Srovnání úspěšnosti žádostí podaných v rámci ROP SM (Zdroj:MSC2007) ..	72
Tab. 24 Údaje o projektech ROP Střední Morava (Zdroj: MSC2007) .....	74

## SEZNAM PŘÍLOH

P I Přehled silnic II. třídy

P II Přehled silnic III. třídy

P III Obce, které jsou partnery projektu KORIS

P IV Údaje o schválených projektech OP Doprava na území Zlínského kraje

## PŘÍLOHA P I: PŘEHLED SILNIC II. TŘÍDY

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
II	150	Přerov - Bystřice p. H. - Val. Meziříčí	14,6
II	367	Kroměříž - Kvasice - Tlumačov	13,0
II	428	Dryšice - Zdounky - Bunč - Uh. Hradiště	21,2
II	429	Bohdalice - Koryčany - Osvětimany	6,7
II	432	Všetuly - Hulín, Kroměříž - Střílky - Jestřabice - Kyjov	41,5
II	433	Žešov - Morkovice - Střílky	18,5
II	435	Olomouc - Tovačov - Polkovice, Chropyně - Kroměříž	5,5
II	436	Kojetín - Chropyně - Kyselovice - Přerov	5,9
II	437	Lipník n. B. - Bystřice p. H. - Tesák - Jablůnka	21,6
II	438	Teplice u Hr. - Bystřice p. H. - Holešov - Zahnašovice	27,3
II	490	Říkovice - Stará Ves - Všetuly - Zlín	13,1
II	422	Zlechov - Kyjov - Podivín - Valtice	13,7
II	426	Medlovice - Střížnice - státní hranice se SR	2,6
II	427	Uherské Hradiště - Moravský Písek	9,6
II	428	Dryšice - Zdounky - Uherské Hradiště	15,0
II	429	Bohdalice - Koryčany - Osvětimany	2,1
II	490	Říkovice - Holešov - Zlín - Dolní Němčí	15,0
II	495	Moravský Písek - Uherský Brod - Bylnice	39,9
II	496	Luhačovice - Bojkovice - Komňa	13,6
II	497	Zlín - Březolupy - Uherské Hradiště	14,2
II	498	Kunovice - Hluk - Slavkov	14,4
II	150	hr. okr. KM - Kunovice - Branky n/M - Val. Mez.	15,2
II	437	hr. okr. KM - Hošťálková - Ratiboř - zaúst. do I/57 za obcí Jablůnka	12,0
II	439	hr. Okr. PR a Olomouckého kr. - Kelč - Kunovice - napojení na II/150 v o	7,3
II	481	napojení na silnici I/35 - Prostřední Bečva - Hutisko Solanec - Vel. Karlovice	15,0
II	487	Ústí u Vsetína - Hovězí - Nový Hrozenkov - Velké Karlovice - hr. okr. VS	33,9
II	489	hranice okresu ZL - zaústění do II/437	0,3
II	367	hr. okr. KM/ZL - Tlumačov	1,1
II	438	hr. okr. KM/ZI - Machová - Otrokovice	5,4
II	488	Vizovice - Loučka - Slavičín - Hrádek n. Vl.	19,6
II	489	Fryšták - Kašava - hr. okr. ZL/VS	15,6
II	490	hr. okr. KM/ZL - Fryšták - Zlín - Březůvky - Biskupice - hr. okr. ZL/UH	34,5
II	491	Fryšták - Hvozdná - Slušovice - Lípa (16,353)	14,7
II	492	Zádveřice - Dolní Lhota - Luhačovice - Biskupice (19,421)	19,4
II	493	Luhačovice - Petrůvka - Slavičín	8,5
II	494	Haluzice - Vlachovice - Val. Klobouky	10,5
II	495	hr. okr. UH/ZL - Hrádek n. Vl. - Štítná n. Vl. - Bylnice	13,0
II	496	Luhačovice - Kladná-Žilín - hr.okr. ZL/UH	6,6
II	497	Zlín - Bohuslavice u Zlína - hr. okr. ZL/UH	11,2

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	1864	Komárno - Provodovice	0,6
III	1865	Komárno - Podhradní Lhota	1,6
III	1866	Kunovice - Rajnochovice - Troják	4,7
III	1866A	Rajnochovice-průjezdna	0,7
III	36724	Kojetín - Bojanovice - Zlobice	3,1
III	36725	Bezměrov-příjezdna	0,7
III	36726	Hradisko - Měřůtky	2,2
III	36731	Kroměříž - Zlobice - Morkovice	15,5
III	36732	Tetětice-průjezdna	0,7
III	36733	Kroměříž-průjezdna	1,3
III	36734	Kotojedy - Vážany	1,5
III	36735	Kotojedy - Velké Těšany - Sulimov	8,7
III	36736	Těšnovice - Bařice	2,0
III	36737	Velké Těšany-spojovací	0,4
III	36738	Sulimov - Lubná - Zlámanka	4,7
III	36739	Střížovice - Bařice - Velké Těšany	3,2
III	36740	Kvasice - Žlutava - Napajedla	2,7
III	36741	Kvasice - Sulimov	4,9
III	36742	Karolín-spojovací	1,6
III	36744	Kvasice - Nová Dědina - Kostelany	7,6
III	42810	Pačlavice - Lhota	2,2
III	42811	Těšice - Koválovice u Tišt. - Pačlavice	1,3
III	42813	Pomice - Prasklice - Osíčany	3,1
III	42814	Prasklice-příjezdna	1,3
III	42815	Zdounky - Zborovice - Medlov	6,3
III	42816	Zborovice-průjezdna	0,2
III	42817	Zdounky - Nětčice	1,8
III	42818	Zdounky-příjezdna	0,1
III	42819	Bunč - Chřibsko	4,0
III	43210	Břest - Žalkovice	2,5
III	43211	Kyselovice - Žalkovice	4,3
III	43212	Žalkovice - Říkovice	1,1
III	43215	Kroměříž - Rataje - Troubky	12,1
III	43216	Soběšice-spojovací	0,7
III	43217	Popovice-spojka	0,7
III	43218	Rataje - Popovice - Zlobice	3,8
III	4322	Pravčice - Němčice	4,4
III	43220	Jarohněvice - Chřibsko - Babice	11,6
III	43222	Šelešovice-příjezdna	0,6
III	43223	Šelešovice - Rataje	2,4
III	43224	Olšina - Soběsuky - Újezdsko	3,9
III	43225	Skržice-spojovací	0,7

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

1. pokračování

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	43226	Újezdsko-spojovací	0,8
III	43227	Zdounky - Cvrčovice - Milovice	3,7
III	43228	Zdounky - Divoky	1,9
III	43229	Zástřízly-spojovací	0,7
III	43231	Koryčany - Stupava	5,7
III	43232	Koryčany-spojka	0,1
III	43233	Koryčany - Bišice	2,0
III	4325	Hulín-příjezdná	0,2
III	4326	Bílany-spojovací	0,4
III	4327	Kroměříž - Skaštice - Břest	6,2
III	4328	Hulín - Skaštice - Chropyně	8,0
III	43330	Pavlovice u Koj. - Dřínov - Tetětice	3,8
III	43332	Vrchoslavice - Litčice - Srbee	0,1
III	43334	Dřínov - Vlčí Doly	1,1
III	43336	Uhřice-příjezdná	0,4
III	43339	Kozlany - Litenčice - Troubky	11,5
III	43342	Litenčice - Strabenice	2,5
III	43343	Zdislavice-spojovací	1,3
III	43344	Litenčice - Kunkovice - Nemochovice	5,4
III	43345	Lisky - Chvalnov - Cetechovice	2,6
III	4348	Troubky - Vlkoš - Říkovice	1,4
III	4349	Chropyně - Záříčí - Troubky	6,7
III	43724	Dřevohostice - Horní Netčice - Býškovice	0,4
III	43726	Blazice - Žákovice	0,8
III	43728	Bystřice pod hostýnem - příjezdná	0,9
III	43730	Bystřice p. H. - Slavkov p. H. - Brusné	4,5
III	43731	Bystřice p. H. - Hostýn	5,4
III	43732	Slavkov p. H. - Chlum	1,3
III	43810	Loukov - Libosváry	1,1
III	43811	Osíčko - Vítovice - Soběchleby	4,5
III	43812	Vítovice - Libosváry	3,0
III	43815	Bílavsko - Brusné	2,5
III	43816	Hlinsko p. H. - Rusava - Ráztoka	8,3
III	43817	Hlinsko p. H.-příjezdná	0,1
III	43818	Rusava-průjezdná	2,0
III	43819	Hlinsko p. H. - Prusinovice	3,5
III	43821	Holešov-spojka	0,6
III	43822	Holešov-příjezdná	0,1
III	43824	Všetuly - Mansko	0,4
III	43825	Mansko - Ludslavice	1,2
III	43826	Tlumačov - Kurovice - Zahnašovice	6,3



## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

2. pokračování

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	43827	Zahnašovice - Lehotice - Mysločovice	4,5
III	43828	Záhlinice - Kurovice - Míškovice	5,0
III	43829	Míškovice - Mysločovice - Malenovice	1,4
III	4389	Bystřice p. H. - Libosváry - Všechnovice	3,8
III	49010	Holešov - Prusinovice - Dřevohostice	9,9
III	49011	Holešov - Lukoveček - Fryšták	4,4
III	49012	Holešov - Žopy	1,9
III	49016	Zlín - Racková - Martinice	3,9
III	4903	Břest - Kostelec u Hol. - Karlovice	8,0
III	4904	Kostelec u Hol.-spojka	0,4
III	4905	Kostelec u Hol. - Roštění - Prusinovice	6,8
III	4906	Rymice - Roštění	2,6
III	4907	Rymice - Količín - Zahnašovice	4,6
III	4908	Rymice-spojka	0,4
III	4909	Holešov - Bořenovice	3,3
III	5511	Hulín - Chrástany - Záhlinice	2,8
III	5012	Stupava - Staré Hutě	1,5
III	5013	Uherské Hradiště-příjezdná	0,7
III	5014	Uherské Hradiště - Sady - Míkovice	3,9
III	5016	Podolí - Popovice	1,7
III	5018	Buchlovice - Zlechov	5,7
III	5019	Veletiny - Drslavice - Uherský Brod	8,8
III	5022	Komňa - Mikulčín vrch - Vyškovec	7,6
III	5023	Starý Hrozenkov - Vápenice	1,6
III	5024	Starý Hrozenkov - Vyškovec	3,0
III	5417	Slavkov - Horní Němčí	3,2
III	5418	Horní Němčí - Javořina	8,3
III	6124	státní hranice se SR - Březová	3,5
III	4221	Velehrad - Salaš	6,3
III	4222	Tupesy - Břestek - Buchlovice	3,9
III	4223	Břestek - Chabaně	2,5
III	4224	Tupesy-spojka	0,9
III	4261	Újezdec - Hostějov	1,4
III	4271	Kostelany-spojovací	1,1
III	4272	Nedakonice - Zlechov	4,0
III	4273	Nedakonice - Boršice	4,4
III	4275	Boršice - Tučapy - Vážany	4,7
III	4276	Polešovice - Vážany - Těmice	8,3
III	42820	Staré Město - Jalubí - Traplice	6,2
III	42821	Modrá - Velehrad - Zděchov	5,2
III	42822	Huštěnovice - Traplice - Jankovice	9,7

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

3. pokračování

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	42823	Košíky-spojovací	0,9
III	42824	Staré Město-spojka	1,2
III	4297	Osvětimany-průjezdná	0,6
III	43220	Jarohněvice - Chříbsko - Babice	10,3
III	43231	Koryčany - Stupava	2,2
III	49030	Uherský Brod-spojka v ulici Šumické	0,7
III	49510	Nezdenice - Rudice - Přečkovice	8,4
III	49511	Bánov - Nezdenice	5,7
III	49512	Nezdenice-příjezdná	0,3
III	49515	Bojkovice - Rudimov - Slavičín	4,3
III	49516	Bojkovice - Bzová - Starý Hrozenkov	7,8
III	49517	Žitková-spojovací	6,0
III	49518	Pitín - Hostětín - Rokytnice	3,7
III	4954	Ostrožská Lhota-spojka	0,9
III	4956	Hluk - Boršice u Blatnice	6,8
III	4957	Veletiny - Vlčnov - Dolní Němčí	8,5
III	4958	Havříce - Vlčnov	0,7
III	49710	Březolupy - Částkov	3,2
III	49711	Svárov - Zlámanec - Šarovy	3,4
III	49712	Svárov - Zlámanec - Šarovy	1,1
III	49714	Uherský Brod - Částkov - Bílovice	16,9
III	49716	Uherský Brod - Maršov	5,3
III	49718	Pašovice - Velký Ořechov - Hřivínův Újezd	0,6
III	49721	Částkov - Velký Ořechov	2,0
III	49724	Napajedla - Topolná - Bílovice	4,2
III	49728	Mistřice - Javorovec	2,9
III	49729	Jarošov - Kněžpole - Včelary	2,0
III	4981	Nivnice - Bánov	9,0
III	4982	Nivnice - Korytná - Strání	7,5
III	4983	Strání - Suchá Loz	8,8
III	4984	Bystřice pod Lopeníkem - Lopeník - Březová	11,4
III	4991	Blatnice - Ostrožská Lhota - Ostrožská Nová Ves	6,8
III	49915	Blatnička - Suchov - Horácké mlýny	0,7
III	1867	vyústění z II/150 u Kunovic - nádraží Kunovice Loučka	0,4
III	1868	vyústění z II/150 v Loučce - Podolí - Lázy	5,2
III	1873	vyústění z II/150 v Hrachovci - Hrachovec	2,3
III	1874	vyústění z I/35 za obcí Horní Bečva - zaústění do I/35	1,6
III	1875	vyústění z I/35 před Veselou - Veselá	2,2
III	1876	vyústění z I/35 v Zašové - Zašová	2,1
III	1877	vyústění z I/35 v Zubří - Zubří	3,2
III	1878	vyústění z III/01877 v Zubří - Staré Zubří	2,6

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

4. pokračování

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	1879	vyústění z I/35 za Rožnovem pod Radhoštěm	1,5
III	1880	vyústění z I/35 v obci Prostřední Bečva - Bacov	1,9
III	1881	vyústění z I/35 v obci Horní Bečva - Horní Bečva	1,5
III	3560	hr. okr. PR a Olom. kr. - zaústění do III/0487 u Lešné	1,0
III	3561	hr. okr. PR - Lhotka n/B - Val. Mez. - zaúst. do I/35 Val. Mez.	7,3
III	3562	vyústění z I/35 u Lhotky n/B - zaúst. do III/03561 u Lhotky n/B	0,7
III	3563	vyústění z III/03561 ve Valašském Meziříčí - Juřinka	1,8
III	3564	vyústění z III/03561 před Lhotkou n. Beč. - zaúst. do III/03561 ve Lhotce	1,2
III	3565	vyústění z I/35 v Přílukách - Jasenice	3,2
III	3566	vyústění z III/03565 v Přílukách - Příluky - zaúst. do III/0487 v Lešné	1,5
III	3567	vyústění z III/04812 v Perné - Perná - Vysoká	1,9
III	3568	vyústění z I/35 - Mštěnovice - zaústění do III/03565	1,0
III	3569	vyústění z I/35 před Byninou - Bynina	2,0
III	4812	hranice okresu NJ - Perná - Lešná - zaústění do III/0487 v Lešné	2,8
III	487	hranice okresu NJ - Lešná n/B - zaústění do I/35 za Lešnou n/B	3,8
III	4910	vyústění z I/49 za Horní Lidči - Francova Lhota - Valašská Senice	8,5
III	498	vyústění z I/49 v Pozdřechově - Pozdřechov	1,2
III	499	vyústění z I/49 v Prlově - Prlov	1,0
III	5720	vyústění z I/57 před Krhovou - Krhová - zaústění do I/35 v Krhové	2,5
III	5721	vyústění z I/57 ve Valašském Meziříčí - zaústění do I/35 ve Val. Mez.	0,9
III	5722	vyúst. z I/57 před Podlesím - Podlesí - Velká Lhota - zaúst. do III/05728	9,8
III	5723	vyústění z I/57 u Podlesí - Jarcová	0,5
III	5724	vyústění z I/57 u Bystřičky - Mikulůvka	4,8
III	5725	vyústění z III/05724 v Mikulůvce - Oznice	3,9
III	5726	vyúst. z I/57 v Bystřičce - M. Lhota - V. Lhota - Val. Bystř. - Rož. p.R.	20,7
III	5727	vyústění z III/05726 před Růžďkou - Růžďka	3,4
III	5728	vyúst. z III/05726 v Bystřičce přehradě - zaúst. do III/05726 v Bystř. př	3,4
III	5730	vyústění z III/05726 ve Val. Bystřici - Val. Bystřice Tisňavy	3,4
III	5731	vyústění z I/57 u Bystřičky - nádraží Bystřička	0,1
III	5732	vyústění z I/57 v Jablůnce - Pržno	0,6
III	5733	vyústění z I/57 v Jablůnce - nádraží Jablůnka	0,3
III	5734	vyústění z I/57 za Vsetínem - Vsetín Semetín	4,5
III	5735	vyúst. z I/57 a I/69 ve Vs. - M. Bystřice - Val. Bystř. - zaúst. do III/05	14,5
III	5736	vyúst. z I/57 ve Vsetíně Semetíně - Vsetín - zaúst. do I/57 za Vs.	5,7
III	5737	vyústění z III/05735 ve Vsetíně - Vsetín Jasenice	4,9
III	5741	vyústění z I/57 u Valašské Polanky - Seninka	3,3
III	5742	vyústění z I/57 ve Valašské Polance - nádraží Valašská Polanka	0,3
III	5743	vyústění z I/57 u Lidečka - Pulčín	4,0
III	5745	vyústění z I/57 v Horní Lidči - nádraží Horní Lideč	0,1
III	5746	vyústění z I/57 ve Val. Příkazech - Študlov	2,7
III	43733	vyústění z II/437 v Ratiboří - Kateřinice	3,6

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

5. pokračování

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	4387	hranice okresu PR a Olomouckého kraje - Kelč	2,1
III	43911	hr. okr. PR a Olom. kr. - Němetice - zaúst. do II/439 v Kelči	5,3
III	43913	vyúst.z III/43911 u Kelče-Komárovice-Choryně-zaúst.do III/43913 za Chor.	8,2
III	43914	vyúst. z III/43913 v Komárovicích - zaúst. do III/4395 za Komáovicemi	1,2
III	43915	vyúst. z II/150 v Brankách na Moravě - zaúst. do III/43913 před Choryní	2,9
III	43916	vyúst. z II/150 u Poličné - Lhota u Choryně - zaúst. do III/43913 v Choryni	5,2
III	43917	vyúst. z II/150 před Policemi - Police - Kelč - zaúst. do II/439 v Kelči	5,7
III	43918	vyústění z II/439 u Kelče - zaústění do III/43917 v Kelči	0,9
III	43919	vyúst. z II/439 u Kunovic - Lhota u Kelče - zaúst. do III/43921 v Babicích	2,1
III	4392	hranice okresu PR a Olomouckého kraje - Kelč	2,7
III	43920	vyúst.z III/43919 před Lhotou u Kelče-zaúst.do III/43919 ve Lhotě u K.	0,8
III	43921	vyústění z II/150 v Kunovicích - Babice - hranice okresu PR	3,7
III	4395	hranice okresu PR - Němetice - Kladeruby - zaústění do III/43913	4,6
III	4396	hr. Okr. PR a Olomouckého kr. - zaúst. do III/43911 u Kelče	2,2
III	4398	hr. Okr. PR a Olomouckého kr. - zaúst. do III/4392 před Kelčí	0,6
III	4837	hranice okresu NJ - zaústění do I/35 v Prostřední Bečvě	9,8
III	48610	vyústění z III/4868 ve Vidči - zaústění do III/05726	2,9
III	48611	vyúst. ze sil. I/35 v Rožnově p. R. - zaúst. do MK ul.Lázeňská v Rož. p. R.	1,2
III	48612	vyústění z I/35 v Rožnově p. R. - Rožnov p/R Dolní Paseky	1,6
III	48614	vyústění z II/481 u Hutiska Solance - Hutisko Solanec	1,6
III	4867	vyúst. z I/35 v Rožnově p. R. - Rysová - Vigantice - Hutisko Solanec	7,0
III	4868	vyúst. z I/35 před Stříteží - Střítež - Vidče - Rožnov p. R. - zaúst. do III	8,9
III	4871	vyústění z II/487 v Janové - Janová	0,2
III	48710	vyústění z II/487 v Novém Hrozenkově - nádraží Nový Hrozenkov	0,1
III	48711	vyústění z II/487 v Karolínce - Stanovnice	7,1
III	48712	vyústění z II/487 ve Velkých Karlovicích - Velké Karlovice Bzové	3,2
III	48713	vyústění z II/487 ve Velkých Karlovicích - Malé Karlovice	2,7
III	48714	vyústění z II/487 ve Velkých Karlovicích - nádraží Velké Karlovice	0,1
III	48715	vyúst. z II/487 ve Velkých Karlov. - Vel. Karlovice Podřaté - hr. okr. VS	7,0
III	48716	vyúst. z II/487 ve Vel. Karlovicích - Malé Karlovice	2,4
III	4872	vyústění z II/487 v Hovězí - Hovězí Hovízky	2,7
III	4873A	vyústění z II/487 v Hovězí - Hořansko	2,1
III	4874	vyústění z II/487 v Huslenkách - Zděchov	5,7
III	4875	vyústění z II/487 v Huslenkách - Huslenky Kychová	4,5
III	4876	vyústění z II/487 v Bařinkách - nádraží Bařinky	0,0
III	4877	vyústění z II/487 v Halenkově - Halenkov Dinotice	4,1
III	4878A	vyústění z II/487 v Halenkově - Halenkov Lušová	3,8
III	4879	vyústění z II/487 v Novém Hrozenkově - Nový Hrozenkov Vranča	5,6
III	4887	vyúst. z I/69 - Lhota u Vsetína - Liptál zaúst. do III/4915 v Liptále	3,7
III	4915	hranice okresu ZL - Liptál - zaústění do I/69 v Liptále	2,3
III	4943	hranice okresu ZL - Lačnov - zaústění do I/57 v Hor. Lidči	4,8

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

6. pokračování

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	4946	vyústění z III/4943 v Lačnově - Lačnov	1,9
III	495	Lípa - Zádveřice	3,0
III	496	Zádveřice - Vizovice	2,7
III	497	Bratřejov - příjezdná	0,7
III	5747	Val. Klobouky - příjezdná	1,0
III	5749	Sv. Štěpán - příjezdná	1,1
III	5751	Sv. Sidonie - příjezdná	3,3
III	36740	hr. okr. KM/ZL - Žlutava - Napajedla	7,6
III	36745	hr. okr. KM/UH - Otrokovice	2,5
III	36746	Otrokovice - Kvítkovice	4,6
III	36747	Napajedla - Halenkovice - Spytihněv	11,2
III	36748	Halenkovice - spojka	1,5
III	43826	Tlumačov - hr. okr. ZL/KM	1,9
III	43827	hr. okr. KM/ZL - Mysločovice	1,6
III	43829	hr. okr. KM/ZL - Mysločovice - Malenovice	7,1
III	43830	Hostišová - příjezdná	2,1
III	43831	Tečovice - Lhotka	1,3
III	43834	Machová - Mysločovice	1,8
III	43835	Tlumačov - Machová	3,9
III	4881	Lutonina - Ublo - Bratřejov	2,9
III	4882	Chrastešov - příjezdná	2,7
III	4885	Zádveřice - Raková	2,8
III	4886	Slavičín - Bohuslavice n. Vl.	4,2
III	4892	Vlčková - příjezdná	2,3
III	4893	Kašava - Podkopná Lhota - Tmava - Slušovice	11,8
III	4894	Tmava - příjezdná	1,3
III	49011	hr. okr. KM/ZL - Lukoveček - Fryšták	4,1
III	49015	Lešná - Lukov	2,8
III	49016	Zlín - Racková - hr. okr. ZL/KM	9,8
III	49018	Zlín - Jižní Svahy (5,375)	5,1
III	49019	Březůvky - spojka	1,3
III	49020	Želechovice - Provodov - Březůvky	12,4
III	49023	Březůvky - Doubravy	4,0
III	49024	Ludkovice - Provodov	5,8
III	49025	Ludkovice - Řetečov	4,0
III	4911	Kostelec - Štípa - Lešná	3,0
III	4912	Štípa - Veliková	4,9
III	4913	Želechovice - Hvozdná - Ostrata	8,7
III	4914	Březová - příjezdná	2,1
III	4915	Slušovice - Neubuz - Všemina (9,208)	9,1
III	4916	Slušovice - Hrobice- Veliková	6,8

## PŘÍLOHA P II: PŘEHLED SILNIC III. TŘÍDY

dokončení

Třída	Číslo silnice	Popis	Délka [km]
III	4917	Dešná - příjezdná	0,5
III	4918	Želechovice - Klečůvka - Veselá	4,3
III	4921	Dolní Lhota - Slopné - Loučka	6,1
III	4922	Luhačovice - Pozlovice - Podhradí	3,5
III	4931	Slavičín - Nevšová	1,3
III	4942	Val. Klobouky - Vlachova Lhota - Újezd - Loučka	13,8
III	4943	Val. Klobouky - hr. okr. ZL/VS	3,4
III	4944	Val. Klobouky - Smolina - Tichov	4,3
III	4947	Vysoké Pole - Dřmovice	1,5
III	49515	hr. okr. UH/ZL - Rudimov - Slavičín	5,1
III	49518	hr. okr. UH/ZL - Rokytnice	2,7
III	49519	Hrádek n. Vl. - Šanov	2,8
III	49520	Hrádek n. Vl. - Vlachovice - Vlachova Lhota	10,0
III	49521	Bohuslavice n. Vl. - příjezdná	1,0
III	49524	Štítná n. Vl. - Popov	1,4
III	49718	hr. okr. UH/ZL - Velký Ořechov - Hřivínův Újezd	5,5
III	49719	Dobrkovice - příjezdná	1,4
III	4972	Malenovice - Bohuslavice u Zl. - Doubravy - Biskupice	18,2
III	49720	Velký Ořechov - Doubravy	3,8
III	49721	hr. okr. UH/ZL - Velký Ořechov	2,7
III	49722	Kelníky - příjezdná	1,3
III	49724	Napajedla - hr. okr. ZL/UH	6,6
III	49725	Napajedla - spojka	0,3
III	4973	Malenovice - Kvítkovice - Napajedla	4,6
III	4974	Napajedla - spojka	0,6
III	4975	Pohořelice - Komárov - Topolná	10,1
III	4976	Napajedla - Pohořelice - Oldřichovice - Salaš	7,5
III	4977	Karlovice - příjezdná	1,1
III	4978	Lhota - příjezdná	2,3
III	50736	Nedašova Lhota - Nedašov - Brumov	9,2
III	50737	Nedašov - příjezdná	1,8

## **PŘÍLOHA P III: OBCE, KTERÉ JSOU PARTNERY PROJEKTU KORIS**

- Obec Bílovice
- Město Bojkovice
- Město Brumov - Bylnice
- Město Bystřice pod Hostýnem
- Obec Bystřička
- Městys Buchlovice
- Obec Dolní Lhota
- Obec Dolní Němčí
- Město Fryšták
- Město Hluk
- Město Holešov
- Horní Lideč
- Město Chropyně
- Město Kelč
- Město Koryčany
- Obec Kostelec u Holešova
- Město Kroměříž
- Obec Kvasice
- Město Luhačovice
- Město Morkovice-Slížany
- Obec Mysločovice
- Město Napajedla
- Město Otrokovice
- Obec Rajnochovice
- Město Rožnov pod Radhoštěm
- Město Slavičín
- Obec Slavkov
- Město Slušovice
- Město Staré Město
- Obec Střílky
- Město Uherské Hradiště

- Město Uherský Brod
- Město Valašské Klobouky
- Město Valašské Meziříčí
- Obec Valašská Polanka
- Obec Velké Karlovice
- Obec Velký Ořechov
- Město Vizovice
- Město Vsetín
- Obec Zdounky
- Statutární město Zlín



**PŘÍLOHA P IV: ÚDAJE O SCHVÁLENÝCH PROJEKTECH OP  
DOPRAVA NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE**

Číslo prioritní osy/oblasti podpory	Počet schválených projektů	Schválený příspěvek z fondů EU [mil. Kč]	Celkové náklady projektu [mil. Kč]	Proplaceno příjemci - příspěvek EU [mil. Kč]
<b>Úhrnem</b>	<b>8</b>	<b>9 975,305</b>	<b>15 789,941</b>	<b>8 677,829</b>
1.1	1	496,319	669,025	0,000
1.2	1	329,004	387,064	297,900
1.	2	825,324	1 056,089	297,900
2.1	1	6 837,801	11 213,910	6 154,021
2.2	-	-	-	-
2.	1	6 837,801	11 213,910	6 154,021
3.1	2	489,732	736,545	470,545
3.	2	489,732	736,545	470,545
4.1	3	1 822,448	2 783,397	1 755,363
4.	3	1 822,448	2 783,397	1 755,363
5.1	-	-	-	-
5.2	-	-	-	-
5.	-	-	-	-
6.1	-	-	-	-
6.2	-	-	-	-
6.3	-	-	-	-
6.	-	-	-	-
7.1	-	-	-	-
7.	-	-	-	-

(Zdroj: www.opd.cz)