

stručky hotelu) nemá normami požadovanou hodnotu a je blízká ke kritickému stavu, kdy může nastat porušení. Nahodilé zatížení od dopravy nemá rozhodující roli, mohlo by však sehrát roli aktivačního činitele.

Cílem článku je poskytnutí objektivní odborné informace o problému širší odborné veřejnosti. Doporučení dalšího postupu nejsou předmětem tohoto článku, neboť autoři se necítí kompetentní zasahovat do rozhodování příslušných institucí.

### Poděkování

Tento článek mohl vzniknout díky odborné spolupráci Ing. Jana Křížka, CSc. a Ing. Jiřího Hudka, CSc. z projektového ústavu PŮDIS, a.s., podkladům tohoto ústavu a také podpoře grantových projektů GAČR č. 103/05/2130 a GA AVČR č. A2071302, za což jim patří autorský dík.

Recenzent textu:  
Ing. Jan Křížek, CSc.

Ing. Petr Koudelka, DrSc.

Petris, s.r.o., Ústav teoretické a aplikované mechaniky AV ČR,  
Ing. Tomáš Koudelka, Ph.D.  
ČVUT v Praze, Fakulta stavební

#### Literatura k textu na str. 11:

- Bittner, Z. – Šejnoha, J. (1992): *Numerické metody mechaniky 1.,2. CTU Press*
- PŮDIS (1979): *Praha a inženýrská geologie (k 80-tým narozeninám Q. Záruby)*
- Soubor prací obou autorů.



Obr. 8: Rekonstrukce opěrné stěny pod vozovkou v roce 2004 - pohled na vrtané piloty. Foto © Jan Křížek

## Zahraníční rozvojová spolupráce České republiky v sektoru dopravy

Petr Pospíšil

### Zásady a zaměření zahraniční rozvojové spolupráce ČR

Česká republika jako člen Evropské unie a mezinárodního společenství demokratických a ekonomicky vyspělých zemí uznává princip solidarity mezi lidmi a mezi státy navzájem a přijímá svůj díl odpovědnosti při řešení globálních problémů. Jedním z výrazů tohoto postoje je zahraniční rozvojová spolupráce (ZRS), která je jednou z priorit české zahraniční politiky. Tato spolupráce odráží zájmy a potřeby ČR a napomáhá intenzifikaci politických a hospo-

mem prostředků, které jsou na rozvojovou spolupráci určeny, částečně však i kvalitnějším statistickým výkaznictvím ze strany Ministerstva zahraničních věcí.

Česká republika dosáhla podílu české ODA (Oficiální rozvojová pomoc - Official Development Assistance) na hrubém národním důchodu (HND) ve výši 0,10% poprvé v roce 2003, v letech 2005 – 2007 se tento podíl ustálil na cca 0,11% s předpokladem dalšího růstu (avšak ve vztahu k rostoucímu HND spíše stagnace nebo i mírného poklesu), jak vyplývá z tabulky 1.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ODA	3 022	3 445	3 391	3 541	3 607	3 931
HND*	2 770 000	2 946 000	3 147 000	3 363 000	3 598 000	3 813 880
ODA/HND	0,11%	0,12%	0,11%	0,11%	0,10%	0,10%

Tab. 1: (v mil. Kč)

\* Na základě předpokladu MF ČR

dářských vztahů s partnerskými zeměmi a současně je i v souladu s bezpečnostními zájmy našeho státu. Konkrétně jde o transfer finančních prostředků, materiálu, expertní nebo technické pomoci za účelem dlouhodobého udržitelného rozvoje partnerských zemí tj. zemí, které jsou považovány za rozvojové a transformující se podle teritoriální definice OECD. Přitom má být vycházeno z principu, že zaměření spolupráce je určováno poptávkou pomoci ze strany příjemce a nikoliv zájmy nebo nabídkou poskytovatele s cílem dosáhnout maximální efektivity a transparentnosti.

Význam, který této spolupráci vlada ČR přikládá, je zřejmý z řady jejích zásadních usnesení k této problematice, počínaje usnesením k institucionálnímu zajištění ZRS po vstupu ČR do EU, přes usnesení o Pravidlech pro výběr a financování bilaterálních projektů v rámci zahraniční rozvojové spolupráce ČR až po nedávná usnesení k transformaci systému ZRS a o zřízení Rady pro zahraniční rozvojovou spolupráci jako meziresortního koordinačního orgánu k této problematice.

Při realizaci ZRS Česká republika zohledňuje své mezinárodní závazky, a to zejména rozvojovou legislativu Evropské unie, doporučení Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD) a principy spolupráce, přijaté mezinárodním společenstvím v rámci Organizace spojených národů.

Výše prostředků na zahraniční rozvojovou spolupráci ČR vykazovala v posledním období, zejména od vstupu do OECD mírný, ale setrvalý nárůst (a to zejména v absolutních hodnotách), který je v souladu s rolí člena EU a nastupujícího dárcce. Tento nárůst je dán zejména zvyšujícím se obje-

Dele povahy příjemce prostředků lze oficiální zahraniční rozvojovou spolupráci rozdělit do dvou kategorií – na dvoustrannou (bilaterální, poskytovanou přímo rozvojové zemi) a mnohostrannou (multilaterální, poskytovanou prostřednictvím mezinárodní organizace).

Dvoustranná rozvojová spolupráce je významným prvkem ZRS. Do roku 2005 včetně byly nejčastější formou její realizace jednotlivé, navzájem nepropojené projekty ve více než 40 zemích. Od roku 2006 jsou těžištěm dvoustranné ZRS víceleté programy spolupráce v prioritních zemích a v prioritních sektorech, v jejichž rámci je možno lépe koncentrovat český přínos, českou expertizu a také české zájmy. Doplnkem jsou individuální projekty v ostatních (neprioritních) zemích, pokud odpovídají cílům, principům a kritériím ZRS a především odrážejí poptávku ze strany přijímající země.

Prostředky na bilaterální rozvojovou spolupráci jsou uvolňovány buď na základě výběrových řízení podle zákona o veřejných zakázkách nebo na základě dotačních výběrových řízení či na základě výběrových řízení pro zakázky malého rozsahu nepřesahující 2 mil. Kč. Používá se standardní projektový cyklus, v němž na fázi programování navazuje fáze identifikace, následovaná fází formulace zadání, monitoring, realizace a konečně evaluace. Ve fázi identifikace se zpravidla uplatňuje odlišný přístup v případech prioritních a neprioritních zemí, přičemž u neprioritních zemí jsou tématy spolupráce většinou navrhovány na místními partnerskými institucemi.

Nejčastější formou uplatnění prostředků v rámci dvoustranné rozvojové spolupráce jsou rozvojové projekty, mající ob-

vykle charakter tzv. technické pomoci (poradenství, know-how, semináře atd.), které umožňují využití dlouhodobých zkušeností českých odborníků ve vybraných sektorech. V roce 2006 činil objem prostředků na tyto projekty 428 mil. Kč, v roce 2007 byla očekávaná skutečnost 590 mil. Kč a do roku 2010 se předpokládá další výrazný nárůst, jak vyplývá z tabulky 2.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rozvojové projekty	395	428	590	635	725	942

Tab. 2: (v mil. Kč)

Pokud jde o teritoriální priority ZRS, byly vládou schváleny v roce 2004. Jedná se o Bosnu a Hercegovinu, Moldávii, Srbsko-Černou Horu, Jemen, Vietnam, Mongolsko, Angolu a Zambii. Tyto země byly zvoleny na základě vícekritériálního rozhodování, přičemž se mj. hledělo na jejich ekonomickou a sociální úroveň, snahu řešit problémy vlastními silami, historii politických a ekonomických vztahů s ČR apod. Kromě osmi prioritních zemí vláda schválila Irák a Afghánistán jako další dvě země přednostního zájmu vzhledem k aktuálním potřebám rekonstrukce a obnovy. V současné době se uvažuje ještě s dalším rozšířením partnerských států, do nichž bude česká rozvojová spolupráce směřována, o tzv. projektové země tj. Kambodžu, Palestinská autonomní území, Kosovo a Etiopii, v nichž jsou rozvojové aktivity ČR z různých důvodů výrazné a žádoucí.

### Zahraníční rozvojová spolupráce v sektoru dopravy

V rámci institucionálního uspořádání ZRS má koordinační roli Ministerstvo zahraničních věcí, a to zejména pokud jde o sestavování každoročního plánu projektů ZRS a jeho předkládání vládě spolu s vyhodnocením ZRS za uplynulé období. MZV je dále zodpovědné za koncepci ZRS a zastupování ČR na mezinárodních fórech. Sektorová (gestorská) ministerstva - mezi nimi i Ministerstvo dopravy - zodpovídala za formulaci projektů, výběr realizátorů, monitoring projektů a řádné spravování finančních prostředků na rozvojovou spolupráci. K 1. 1. 2007 bzlz roypracovánz projektu uveden v tabulce 3.

Jednotlivé projekty je možno stručně charakterizovat takto:

**Železniční trať z iránských hranic do Kábulu** – dříve vybraná varianta spojení přes město Herát v délce cca 900 km bude na úrovni územně-technické studie podrobně rozpracována tak, že navržená trasa bude upřesněna na mapách podrobnějšího měřítko. Bude navrženo rozmístění stanic a výhyben, stavební objekty, určeny základní charakteristiky technologických zařízení

a trakce a vyčísleny orientační stavební náklady. Z těchto údajů bude vycházet předběžná studie proveditelnosti, která bude zahrnovat marketingovou analýzu včetně stanovení přepravních proudů v osobní i nákladní dopravě, organizaci těchto doprav, návrh postupu výstavby, upřesnění investičních a určených provozních nákladů, ekonomické hodnocení, stanovení externích a multiplikačních efektů a návrh způsobu financování projektu.

**Studie MHD v Kábulu** – zahrnuje již dokončenou analytickou část, která řešila základní principy dopravní soustavy města, popsala výchozí údaje a stav dopravní infrastruktury i systému hromadné dopravy a záměry rozvoje území, vyjasnila dopravní objemy i vztahy a předložila základní návrhy rozvoje dopravního systému a dopravních prostředků. Studie pokračuje návrhovou částí, zahrnující rozvojové možnosti jednotlivých subsystémů MHD, konkrétní návrhy technického řešení a vyčíslení investičních nákladů. Na tuto část naváže předběžná studie proveditelnosti rozvoje kábulské městské hromadné dopravy, která bude obsahovat předběžnou finanční a ekonomickou analýzu, návrh možných způsobů financování a postup budování systému. Současně budou všechny části studie dpracovány do stejné úrovně tj. předběžné studie proveditelnosti a poskytnuta technická pomoc afghánské straně před a při zahájení realizace.

**Dopravní studie regionu Yogyakarta** – navazovala na dokončenou první fázi, v níž byla navržena základní koncepce integrovaného dopravního systému a rozpracovány návrhy na zavedení příměstské železniční dopravy, vybudování nové tramvajové trati a zřízení 4 hlavních linek autobusové

dopravy. V návaznosti na výsledky a doporučení evaluace z ledna 2007 a požadavky indonéské strany byla studie proveditelnosti zaměřena na modernizaci a dostavbu železniční infrastruktury a zhodnoceny též možnosti rozšíření projektu do provincie Centrální Jáva. Ve studii byl navržen postup výstavby a rekonstrukce této infrastruktury, byl zpracován pilotní projekt prodloužení trati na stávající letiště Adisucipto, návrhy rekonstrukce některých železničních stanic a řešení terminálů. Byly rovněž zhodnoceny stav údržby a oběhu kolejových vozidel a možnosti jejich modernizace. Studie rovněž obsahuje propočty investičních nákladů, analýzu a řízení rizik projektu a posouzení možností jeho financování.

**Studie MHD Banja Luka** – v návaznosti na koncepční materiály k této problematice, zpracované v letech 2003 a 2004, bylo předmětem studie technické řešení výsledné varianty rozvoje městské hromadné dopravy, představující kombinaci tramvajové, trolejbusové, autobusové a minibusové dopravy. Součástí projektu byla i analýza trhu a koncepce marketingu včetně organizačního uspořádání a zajištění Dopravního podniku města Banja Luka i návrhu jednotného informačního a tarifního systému. Dále byl zpracován model přepravních proudů a ekonomické hodnocení navrženého řešení, při čemž byly stanoveny provozní náklady a předpokládané výnosy včetně finanční a ekonomické analýzy i analýzy citlivosti. Projekt také zahrnuje způsob a možnosti finančního zajištění navrženého rozvoje integrovaného systému MHD.

**Dálkové řízení Albánských železnic** – studie proveditelnosti na základě popisu a zhodnocení stávajícího technického vybavení pro řízení albánské železniční dopravy navrhla jeho modernizaci a rozšíření jak pokud šlo o staniční a traťové zabezpečovací zařízení (ve dvou variantách tj. pomocí elektronických stavědel nebo radiobloku), tak i zařízení sdělovací včetně jeho umístění se zvláštním zřetelem na nejzatíženější úsek sítě Durres - Tirana. Stanovila investiční náklady, potřebné k realizaci návrhu, zahrnuje i výpočty jeho efektivnosti na základě vyčíslení nákladů, výnosů, finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti a obsahuje i návrh financování realizace navrženého řešení.

V rámci organizační změny na Ministerstvu dopravy, platné od 1. dubna 2007 byla celá agenda ZRS převedena do odboru financí a ekonomiky. V první fázi bylo přednostně nutno zajistit úhradu faktur s prošlou dobou splatnosti a odpovědět na nevyřízená podání, zejména od jiných ministerstev a velvyslanectví. Tyto nedostatky byly postupně v průběhu května a června 2007 odstraněny resp. napraveny. 26. června 2007 bylo také požádáno o provedení rozpočtového opatření, kterým by byly pro-

Země	Název projektu	Rok zahájení/dokončení	Celkový náklad včetně DPH (Kč)
Afghánistán	Studie výstavby nové železniční trati z iránských hranic do Kábulu	2006/2009	9 200 000
Afghánistán	Studie rozvoje městské hromadné dopravy v Kábulu	2006/2008	7 900 000
Indonésie	Studie dopravní obslužnosti regionu Yogyakarta	2005/2007	4 500 000
Bosna a Hercegovina	Studie městské hromadné dopravy Banja Luka – návrh na optimální uspořádání	2006/2007	2 280 040
Albánie	Systém dálkového řízení v celé síti Albánských železnic	2006/2007	2 308 600

Tab. 3

středky na ZRS na rok 2007 ve výši 35 400 tis. Kč převedeny z kapitoly 398-Všeobecná pokladní správa do rozpočtu kapitoly 327-Ministerstvo dopravy, čemuž Ministerstvo financí vyhovělo 13. července 2007.

Ve druhé polovině roku 2007 byly zahájeny práce na přípravě nových projektů ZRS a za tím účelem byly navázány ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí kontakty s příslušnými velvyslanectvími v úvalu přicházejících států v Praze i s velvyslanectvími ČR v těchto zemích. Na velvyslanectví ČR v Bosně a Hercegovině se ministr dopravy obrátil osobně dopisy se žádostí o předložení návrhů projektů spolupráce v dopravní problematice na roky 2007 a 2008, vycházejících z požadavků potenciálních místních partnerských subjektů.

Na základě vyhodnocení získaných podkladů a v souladu s Pravidly pro výběr a financování bilaterálních projektů v rámci zahraniční rozvojové spolupráce ČR, schválenými vládou v roce 2006, zpracovalo Ministerstvo dopravy zadávací dokumentaci a provedlo ve spolupráci s Rozvojovým střediskem Ústavu mezinárodních vztahů výběrové řízení na tyto nové projekty ZRS v sektoru dopravy (tab. 4).

Země	Název projektu	Měsíc a rok zahájení/dokončení	Celkový náklad včetně DPH (Kč)
Indonésie	Strategická studie možností rozvoje letecké dopravy na Jávě se zvláštním zřetelem na provincii Yogyakarta	XII. 2007/IV. 2008	2 356 200
Bosna a Hercegovina	Zvyšování kapacit v oblasti železniční dopravy – Integrovaný železniční informační systém	XII. 2007/III. 2009	1 725 500
Indonésie	Studie proveditelnosti hromadné dopravy v regionech Centrální Jáva a Yogyakarta	XII. 2007/VI. 2009	2 320 500
Kyrgyzstán	Komplexní studie rozvoje městské a příměstské osobní dopravy v Biškeku	XII. 2007/VI. 2009	2 320 500
Bosna a Hercegovina	Studie rekonstrukce železniční trati Sarajevo - Ploče v úseku Mostar – Čapljina	II. 2008/VI. 2009	2 094 400

Tab. 4

### Co jednotlivé nové projekty zahrnují

**Studie letecké dopravy na Jávě** - vypracování prognózy růstu letecké dopravy do roku 2020 a stanovení maximální kapacity a životnosti existujícího letiště jako podklad pro budoucí letecký dopravní systém na Jávě a v její centrální oblasti a pro rozhodnutí, zda a kdy přistoupit k výstavbě nového letiště v provincii Yogyakarta.

**Zvyšování kapacit železniční dopravy v Bosně a Hercegovině** - zajištění rozvoje kapacit a příprava lidských zdrojů institucí v sektoru železniční dopravy za účelem ustavení vhodných implementačních struktur pro financování modernizace železniční sítě. V jejím rámci bude zajištěno seznámení místních odborníků s řešením projektů železniční infrastruktury a informačními systémy v České republice a poskytnuta technická asistence při zajištění finančních zdrojů pro pilotní projekt integrovaného železničního informačního systému v Bosně a Hercegovině.

**Studie proveditelnosti hromadné dopravy na Jávě** - návrh řešení modernizace dopravní infrastruktury a vytvoření integrovaného dopravního systému v uvedených regionech Indonésie, jehož páteří budou variantní řešení kolejové dopravy, propojená s dalšími druhy dopravy. Mimo koncepci tohoto systému a jeho organizace bude projekt zahrnovat i návrh etapizace výstavby, návrh zásad technologie provozu, ekonomickou analýzu navrženého řešení a jeho rizik a posouzení možností financování jeho realizace včetně identifikace příslušných zdrojů jako podklad pro kvalifikované rozhodování indonéských orgánů o rozvoji místní, regionální a mezinárodní dopravy v této oblasti.

**Studie osobní dopravy v Biškeku** - zpracování návrhů variant integrovaného dopravního systému ve městě Biškek a jeho okolí s využitím moderních telematických a informačních technologií, vymezení jeho optimálního rozsahu a stanovení příslušných investičních nákladů i způsobu realizace v daných podmínkách při využití finančních prostředků, které jsou nebo by mohly být k dispozici. Současně se předpokládá předání zkušeností místním expertům

vinu, která bude zajišťovat projektovou přípravu a realizaci samotné stavby.

Celková výše finančních prostředků, vynaložených v roce 2007 na ZRS v sektoru dopravy, činila cca 17,7 mil. Kč, tj. dosáhla téměř dvojnásobku skutečnosti v roce 2006, jak vyplývá z tabulky 5.

Rok	2005	2006	2007
Realizace ZRS v dopravě (tis. Kč)	4 300,0	9 688,954	17 688,592

Tab. 5

### Závěr

V zahraniční rozvojové spolupráci v sektoru dopravy v roce 2007 se podařilo uzavřít nedořešené problémy z roku 2006, podstatně zvýšit její objem a uzavřít smlouvy o dílo na další čtyři projekty ZRS k realizaci v letech 2008 a 2009, přičemž smlouva na další projekt (Studie rekonstrukce železniční trati Sarajevo - Ploče v úseku Mostar – Čapljina v Bosně a Hercegovině) byla uzavřena v lednu 2008.

Počínaje rokem 2008 je v souladu s usnesením vlády ČR č. 1070 ze dne 19.9.2007 zahájena transformace systému ZRS. Prostředky na ZRS, které byly pro MD v roce 2008 stanoveny vládou ve výši 12,1 mil. Kč, budou pro všechny resorty od 1. ledna 2009 rozpočtovány namísto kapitoly Všeobecná pokladní správa již přímo v jejich příslušných rozpočtových kapitolách. Současně dochází k posílení koordinační úlohy Ministerstva zahraničních věcí m.j. i zřízením organizační složky státu Česká rozvojová agentura a ke zřízení Rady pro zahraniční rozvojovou spolupráci, jejímž členem je též zástupce Ministerstva dopravy.

Ing. Petr Pospíšil, CSc.  
MD ČR, odbor financí a ekonomiky

na jednotlivých úrovních veřejné správy, přičemž výstupy budou sloužit městským a vládním orgánům pro kvalifikovaná rozhodnutí o dalším rozvoji městské a příměstské dopravy v kyrgyzském hlavním městě.

**Rekonstrukce železniční trati Mostar-Čapljina** - podrobnou studii modernizace tohoto úseku trati Sarajevo – Ploče v Bosně a Hercegovině jako podklad pro technickou dokumentaci a samotnou realizaci stavby a to ve třech variantách pro různé návrhové rychlosti, stanovení orientačních stavebních nákladů těchto variant, jejich porovnání, stanovení současného a budoucího dopravního zatížení trati a analýzu možností finančního zajištění modernizace tohoto traťového úseku. Transfer poznatků a zkušeností českých odborníků s projektováním železničních tratí v průběhu zpracování studie má současně za cíl dosáhnout zvýšení úrovně znalostí projektantů Veřejné železniční korporace Bosny a Hercego-

Před dvěma lety zavedly České dráhy vlaky SuperCity Pendolino, které nyní spojují kromě Prahy a Ostravy také Česko s Vídní a Bratislavou. Vlaky SuperCity využívalo v roce 2007 na 1,3 milionu zákazníků, tržby z jízdného přesáhly půl miliardy korun a soupravy ujely 2,5 milionu kilometrů. Za dva roky provozu jelo vlaky SC Pendolino přes 2 miliony lidí. Průměrná obsazenost souprav mezi Prahou a Ostravou je až 80 %, díky zavedení vlaků SC Pendolino se například mezi Prahou a Vídní zvýšil počet cestujících o 28 %. Stále častěji cestující těchto spojů využívají nákup jízdenky přes internet. V roce 2007 nakoupili v eShopu Českých drah celkem 87 030 jízdenek, v roce 2006 se přitom přes internet prodalo jen 12 486 cestovních dokladů, jde tedy nárůst o 697 %.

(Kapitál, 31. 3.), připravuje kal