Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky

Diplomová práce

Analýza dopravní infrastruktury v rámci Pardubického kraje a v podmínkách čerpání finančních prostředků z Evropských strukturálních fondů

Kateřina Šantrůčková

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra statistiky

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Kateřina Šantrůčková

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Analýza dopravní infrastruktury v rámci Pardubického kraje a v podmínkách čerpání finančních prostředků z Evropských strukturálních fondů

Název anglicky

Analysis of transport infrastructure within the area of Pardubický Region and under the conditions of financial resources fron the European structural funds spending

---

Cíle práce

Cílem diplomové práce je statistický rozbor dopravní infrastruktury v rámci ČR, ale především Pardubického kraje.

Metodika

Vlastní práce bude vytvořena z podkladových dat získaných především z vytvořeného dotazníku pro tuto diplomovou práci, dále z Výročních zpráv ROP Severovýchod, OP Doprava a Českého statistického úřadu. K základním výpočtům bude použita analýza kvalitativních znaků. Vyhodnocení budou ve většině případů provedena pomocí statistického programu STATISTICA.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Evropská unie, Fondy EU, Operační program, Doprava, Dotazníkové šetření, Respondent, Kontingenční tabulky

---

Doporučené zdroje informací

Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky

BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN: 80-718-4923-5

BUDÍK, Josef, Evropské strukturální fondy a jejich využívání. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2009, 79 s. Eupress. ISBN 978-807-4080-142

FREEDMAN, David, PISANI, Robert a PURVES, Roger. Statistics. 4th ed. New York: W.W. Norton & Co., c2007, xv, 576121. ISBN 978-0-393-92972-0

Glosář: Instituce, politiky a rozšiřování EU, 1. Vyd. Praha: Delegace Evropské komise v ČR, 2001, ISBN 80-238-6934-23-4

How the European Union works: your guide to the EU institutions. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012, 39 p. ISBN: 978-92-79-25553-3

KÁBA, Bohumil a SVATOŠOVÁ, Libuše. Statistické nástroje ekonomického výzkumu. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2012, 176s. ISBN 978-80-7380-359-9

SCHMIDT, Peter. The EU structural funds as a means to hamper migration. Germany: Springer-Verlag 2013-02-01. ISBN 10.100//s10037-012-0070-5. Dostupné: http://www-sre.wu.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa12/e120821aFinal00385.pdf

WOKOUN, René. Regionální a strukturální politika Evropské unie: obecná východiska, implementace a monitorování. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2004, 77 s. ISBN 80-245-0734-X

WOKOUN, René, Zdeněk LUKÁŠ a Jana KOUŘILOVÁ. Výkladový slovník regionální a strukturální politiky Evropské unie. Vyd. 1. Praha: IFEC, 2002, 165 s. Justis. ISBN 80-864-1218-0

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: Sbírka zákonů 26. 4. 1994. ISSN 1211-1244

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. In: Sbírka zákonů. 14. 12. 1994. ISSN 1211-1244

Předběžný termín obhajoby

2015/02 (únor)

Vedoucí práce

Ing. Hana Vostrá Vydrová

Elektronicky schváleno dne 5. 11. 2014

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2014

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 16. 03. 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Dopravní infrastruktura v rámci Pardubického kraje v podmínkách čerpání finančních prostředků z Evropských strukturálních fondů" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucí diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 16. 3. 2015 _____

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní Ing. Haně Vostré Vydrové, za ochotu s jakýmkoli problémem pomoci, odborné rady a praktické připomínky.

Analýza dopravní infrastruktury v rámci Pardubického kraje a v podmínkách čerpání finančních prostředků z Evropských strukturálních fondů

Souhrn

Problematika strukturálních fondů je v současné době jednou z nejdiskutovanějších oblastí, a to díky její funkci při vyrovnávání strukturálních a hospodářských rozdílů mezi jednotlivými regiony v mezinárodním i regionálním kontextu a při zvyšování konkurenceschopnosti zaostávajících členských zemí EU. Diplomová práce je zaměřena na rozbor stavu čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU a na současnou situaci dopravy v rámci vybraného regionu. Práce poukazuje zejména na Regionální operační program NUTS II Severovýchod a Operační program Doprava, kde dochází k porovnání čerpaných finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. Analýza současného stavu dopravy je aplikována na podmínky Pardubického kraje.

Klíčová slova

Evropská unie, strukturální politika, fondy EU, operační program, doprava, Pardubický kraj, analýza časových řad, analýza kvalitativních znaků.

Transport infrastructure within the area of Pardubický Region and under the conditions of financial resources from the European structural funds spending

Summary

The question of structural funds is nowadays one of the most discussed areas thanks to it´s function of balancing structural and economic differences between individual regions in international as well as regional context and increasing the competitivness of the less developed EU membership countries. This thesis focuses on the analysis of financial funds drawing from the EU structural funds and current situation in the traffic within the selected region. The thesis points namely at the Regional operational program NUTS II Northeast and the Operational program transportation, where it compares drawn financial funds from the EU structural funds. The analysis od the actual traffic situation is applied on the conditions in the region of Pardubice.

Keywords

European union, structural policy, EU funds, operational program, transportation, the region of Pardubice, analysis of time series, analysis of qualitative data.

OBSAH

1 ÚVOD 10

2 CÍLE A METODIKA 11

2.1 CÍL PRÁCE 11
2.2 METODIKA 11

3 TEORETICKÁ ČÁST 18

3.1 ČESKÁ REPUBLIKA V EVROPSKÉM KONTEXTU 18
3.1.1 EVROPSKÁ UNIE, STRUKTURÁLNÍ FONDY EU A JEJICH IMPLEMENTACE V ČR 18
3.1.2 ČISTÁ POZICE ČR V SOUVISLOSTI S ROZPOČTEM EU 20
3.1.3 DEFINICE EVROPSKÝCH STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ A NÁHLED NA NĚ V SOUVISLOSTI S MÍROU MIGRACE 21
3.1.4 ZÁKLADNÍ PRINCIPY STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ 22
3.1.5 LEGISLATIVA HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ SOUDRŽNOSTI ČESKÉ REPUBLIKY 23
3.1.6 VYMEZENÍ STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ EU V SOUVISLOSTI S JEDNOTLIVÝMI CÍLI 24
3.1.7 VÝZNAMNÁ PROGRAMOVACÍ OBDOBÍ PRO ČR 27
3.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA JAKOŽTO FAKTOR KONKURENCESCHOPNOSTI 33
3.2.1 MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČR 33
3.2.2 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY Z EVROPSKÝCH ZDROJŮ 34
3.3 VYBRANÉ SOCIOEKONOMICKÉ UKAZATELE JAKO NÁSTROJE HOSPODÁRNOSTI PARDUBICKÉHO KRAJE 41

4 ANALÝZA DOSAŽENÝCH VÝSLEDKŮ 44

4.1 ANALÝZA FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZA OBDOBÍ 2007-2013 44
4.1.1 MEZINÁRODNÍ SROVNÁNÍ KONKURENCESCHOPNOSTI ČR Z POHLEDU ČERPÁNÍ EVROPSKÝCH PROSTŘEDKŮ 45
4.1.2 ANALÝZA TOKU FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČR Z VÝZNAMNÝCH ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ 46
4.1.3 ANALÝZA VÝVOJE UKAZATELŮ HOSPODAŘENÍ V PARDUBICKÉM KRAJI 57
4.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ 60
4.2.1 ZÁKLADNÍ POPISNÉ CHARAKTERISTIKY - SOUHRNNÉ VÝSLEDKY 61
4.2.2 ANALÝZA KVALITATIVNÍCH ZNAKŮ 66
4.2.3 SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ 78

5 ZÁVĚR 80

6 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ: 85

Seznam zkratek

DP – Diplomová práce
DI – Dopravní infrastruktura
IDS – Integrovaný dopravní systém
EU – Evropská unie
ČR – Česká republika
HDP – Hrubý domácí produkt
TENT-T – transevropská dopravní sít
SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury
EIB – Evropská investiční banka
ESÚS - Evropské seskupení pro územní spolupráci
ESF – Evropský sociální fond
NUTS – Normalizovaná klasifikace územních statistických jednotek
SF – Strukturální fondy
NSRR – Národní strategický referenční rámec
ERDF - Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF - Evropský sociální fond
CF – Fond soudržnosti
EAGGF - Evropský zemědělský záruční fond
ESIF - Evropské strukturální a investiční fondy
EAFRD/EZFRV - Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
EMFF/ENRF - Evropský námořní a rybářský fond
OP - Operační program
MD – Ministerstvo dopravy
MF – Ministerstvo financí
MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj
SROP - Společný regionální operační program
OPD – Operační program Doprava
ROP – Regionální operační program
PO - Prioritní osa
IROP - Integrovaný regionální operační program
VRT - Vysokorychlostní tratě
EAGRD - Evropský zemědělský záruční fond
MHD – Městská hromadná doprava
SR - Státní rozpočet
PAK - Pardubický kraj
ČSÚ - Český statistický úřad
SUS - Správa a údržba silnic
SV – Severovýchod
SZ – Severozápad
JZ – Jihozápad
JV – Jihovýchod
SC – Střední Čechy
MS – Moravskoslezsko
SM – Střední Morava
PAK – Pardubický kraj
HKK – Královehradecký kraj
LBK – Liberecký kraj
STČ – Středočeský kraj
MSK - Moravskoslezský kraj
JHČ – Jihočeský kraj
PLK – Plzeňský kraj
KVK – Karlovarský kraj
ULK – Ústecký kraj
PHA – Praha
VYS – Vysočina
JHM – Jihomoravský
OLK – Olomoucký kraj
ZLK – Zlínský kraj

1 ÚVOD

Evropské fondy jsou v současné době nepostradatelným nástrojem vedoucím k realizaci takových projektů, které by stát či konkrétní region nebyl schopný financovat z vlastního rozpočtu v plné výši.

Prokazatelně nejvíce nákladným sektorem pro udržitelnost a rozvoj je dopravní infrastruktura. Zároveň je jedním z činitelů regionálního rozvoje. Toto odvětví je z globálního hlediska jedním z nejrychleji se rozvíjejících hospodářských odvětví, které má významný vliv na ekonomiku jednotlivých územních celků, ale také velký dopad na životní prostředí.

Počátek 21. století je významný pro vysoký růst osobní dopravy jak v ČR, tak na území celé EU. Z pohledu Evropské unie má Česká republika z geografického hlediska centrální polohu s nadprůměrnou dopravní dostupností. Ta plyne z našeho tradičního geografického umístění v „srdci“ Evropy, z blízké dostupnosti vyspělých evropských zemí západní Evropy a přímého sousedství se Spolkovou republikou Německo. Proto se poloha ČR jeví jako klíčová a je nutné zvýšit její kvalitu a přiblížit ke standardům rozvinutých ekonomik. Co se týká automobilové osobní dopravy ČR, stala se po roce 1990 druhým nejrychleji se rozvíjejícím sektorem dopravy.

Realizací projektů za pomoci EU by postupně mohlo docházet ke zlepšení dostupnosti jednotlivých lokalit. To by mělo pomoci rozvoji hospodaření, protože dopravní systém lze považovat za jednu ze základních podmínek ekonomického růstu daného území. Dále má napomáhat k uplatnění výrobků a služeb z různých regionů kraje na českém i evropském trhu. Zpřístupněním kraje může dojit k rozvoji například cestovního ruchu a přílivu investorů či zvýšení podnikatelských záměrů vázaných na kraj. Proto by zprovozněním plánovaných či realizovaných projektů mělo přinést odlehčení dopravy na zatížených trasách. Postupně by také mohlo docházet ke zlepšení propojení jednotlivých území uvnitř i z vnějšího okolí kraje. Tato zlepšení by výrazně napomohla konkurenceschopnosti regionů.

Je tedy třeba se zamyslet nad zdárností financování dopravní infrastruktury z evropských a národních zdrojů. Zdali je maximálně využit schválený rozpočet v rámci operačních programů a zda vysoký růst nových projektů nezatěžuje státní rozpočet následnými opravami a údržbou. Dále je třeba nastínit financování infrastruktury z veřejných zdrojů.

2 CÍLE A METODIKA

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je vyhodnotit vývoj čerpání finančních prostředků do dopravní infrastruktury na mezinárodní, meziregionální a regionální úrovni. Vymezit významné zdroje financování a nastínit situaci v Pardubickém kraji. Na základě zhodnocení analýzy čerpání finančních prostředků na dopravu budou vyvozeny závěry na základě komparace vývoje socioekonomických ukazatelů.

Součástí diplomové práce je také dotazníkového šetření, které plní funkci doplňujícího charakteru. Má za úkol vystihnout sociální dopady na obyvatele Pardubického kraje. Účelem dotazníku je získat subjektivní názory respondentů na dopravní situaci v okrese, ve kterém žije. Ty mohou odkrýt případné nedostatky, jejichž odstraněním by mohlo dojít ke zlepšení podmínek života v těchto lokalitách. Na základě analýzy časových řad a vyhodnocení dotazníku budou vyvozeny závěry a doporučení pro rozvoj dopravní situace v ČR a Pardubickém kraji.

2.2 Metodika

Diplomová práce je zpracována za pomoci informací a poznatků získaných z odborných publikací, elektronických textů a knih. Data zachycují stav a pohyb finančních prostředků na dopravní infrastrukturu prostřednictvím analýzy časových řad. Data jsou získána z převážně z veřejné databáze a elektronických publikací, které jsou uveřejněny na webových stránkách Eurostatu, Českého statistického úřadu, Výročních zpráv Operačního programu Doprava, Regionálních operačních programů, Státního fondu dopravní infrastruktury a Ministerstva dopravy. To vše za sledované programovací období 2007 – 2013. Následně jsou zpracovávána data získaná dle vlastního výzkumu, který má formu dotazníkového šetření. To proběhlo formou elektronického dotazování pomocí webových stránek survio.cz. Vyhodnocení dotazníků je prováděno prostřednictvím absolutních a relativních četností. Výsledky jsou zpracovány v programu MS Office Excel pomocí sloupcových, výsečových a spojnicových grafů. Následně je prováděno testování stanovené hypotézy ve statistickém softwaru STATISTICA 12.

Analýza časových řad

V rámci analýzy časových řad jsou zkoumány vybrané ukazatele, které v sobě odrážejí problém čerpání finančních prostředků na dopravu. Z důvodů mnohdy neúplné nebo rozdílné dostupnosti dat, čerpaných zejména z oficiálních stránek OPD, SFDI a zaslaných na základě komunikace z odboru správy monitorovacího systému MMR a územního odboru realizace programu ROP SV, jsou časové řady analyzovány v některých případech za různě dlouhá období.

Elementární ukazatele časových řad a jejich charakteristika

„Časová řada musí splňovat hledisko věcné, prostorové a časové srovnatelnosti.“ S přístupem popisu dynamiky je jasné, že jde o pokus odhadnout budoucí vývoj ze situací minulých. [4]

Posloupnost věcně a prostorově srovnatelných pozorování, která jsou jednoznačně uspořádána z hlediska času ve směru minulost - přítomnost. „Analýza časových řad je soubor metod, které slouží k popisu těchto řad, případně k předvídání jejich budoucích chování“. [20]

Pomocí vizuálního rozboru grafického záznamu průběhu časové řady a elementárních statistických charakteristik lze rozpoznat např. dlouhodobou tendenci v průběhu řady některé periodicky se opakující vývojové změny apod. Diplomová práce využívá následující charakteristiky:

První absolutní diference - absolutní přírůstek/úbytek zkoumaného ukazatele, v určitém období proti období bezprostředně předcházejícímu. [11]

$$d_{yt}=y_t-y_{t-1} \qquad t = 1,2,3,\ldots,n$$

y_t – ***hodnota ukazatele v t-tém období, t = 1,2,...,n***

n = ***přirozené číslo***

Průměrný absolutní přírůstek – průměrný absolutní přírůstek je aritmetických průměrem, lze jej modifikovat i jednodušeji.

$$\overline{d_{yt}} = \frac{\sum d_{yt}}{n-1} \qquad t = 1,2,3,\ldots,n$$

y_t – ***hodnota ukazatele v t-tém období, t = 1,2,...,n***

n = ***přirozené číslo***

Druhá absolutní diference – absolutní přírůsty/úbytky definují mezi zkoumaným obdobím a obdobím předcházejícím. Charakteristiky relativního růstu/úbytku jsou:

- První relativní diference (tempo růstu),
- Druhá relativní diference (koeficient zrychlení)

Řetězový index (s pohyblivým základem) - Index růstu, srovnává vždy dvě za sebou jdoucí hodnoty. Lze ho získat rozdílem dvou sousedních absolutních přírůstků. „Pokud je koeficient vyjádřen procentech, hovoříme o tempu růstu.“ [20]

$$k_i = \frac{y_t}{y_{t-1}} \qquad t = 1,2,3, \dots, n$$

y_t – ***hodnota ukazatele běžného období, t = 1, 2, …., n***

y_{t-1} – ***hodnota ukazatele předcházejícího období***

Průměrný koeficient růstu - vynásobením průměrného koeficientu růstu poslední zaznamenanou hodnotou, tím se dá odhadnout hodnota v období následujícím.

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} \qquad t = 1,2,3, \dots, n$$

y_n – ***poslední člen***

y_1 – ***první člen***

Bazický index (se stálým základem) - základ srovnávání zůstává stejný a výchozí rok se počítá s 0 nebo100.

$$I_b \frac{y_t}{y_0} \qquad t = 1,2,3, \dots, n$$

y_t – ***hodnota ukazatele v t-tém období, i = 1, 2, …., n***

y_0 – ***hodnota ukazatele v základním období***

Analýza kvalitativních znaků

Za pomoci analýzy kvalitativních znaků budou popsány a vyhodnoceny výsledky dotazníkového šetření. Dále bude zjišťována závislost vybraných ukazatelů pomocí ověření stanovených hypotéz.

Kontingence - elementární popisné charakteristiky

Aby z výsledků statistického šetření vynikly potřebné charakteristické rysy a zákonitosti souboru, který je analyzován, musí se vytřídit. „Tříděním se rozumí rozdělení jednotek do souboru takových skupin, aby co nejlépe vynikly charakteristické vlastností jevů, které jsou zkoumány.“ „Tříděním je dosaženo zhuštění a uspořádání údajů do přehledné formy.“ [10] [14]

Jednotlivé charakteristiky jsou také zobrazovány pomocí statistických grafů, jelikož grafické zobrazení představuje rychle a přehledně charakteristické rysy analyzovaných jevů. Je využíván graf sloupcový, výsečový a spojnicový.

Absolutní četnost – počet statistických jednotek, jimž přísluší totožná hodnota znaku n_j pro j = 1, 2, ..., k

$$\sum_{j=1}^{k} n_j = n$$

Kolikrát se která hodnota znaku v souboru vyskytuje, n = součet znaků

„Pro porovnání různých rozdělení četností a snazší interpretaci výsledků je vhodné převést absolutní četnosti na relativní četnosti. Díky relativní četnosti lze získat jako podíl jednotlivých absolutních četností k celkovému rozsahu souboru.“ [11]

Kumulativní absolutní četnost – „jde o postupně načítanou četnost vzestupně uspořádaných hodnot statistického znaku ve statistickém souboru.“ [9]

$$Y_j = \sum_{i=1}^{j} y_j$$

y_j – součet všech předcházejících hodnot pro j-té období

Relativní četnost – i-tého znaku f_i je možno vypočíst pomocí následujícího vzorce:

$$f_i = \frac{n_i}{N} = \frac{n_i}{\sum_i n_i}$$

n_i – ***absolutní četnost i-tého znaku***

N – ***celková četnost všech znaků***

Aritmetický průměr – *prostý* - $\bar{x}$ hodnot kvantitativního znaku $x_1,x_2,...,x_n$ je určován jako podíl součtu hodnot znaku a jejich počtu = rozsahu souboru n.

$$\bar{x} = \frac{1}{n}(x_1 + x_2 + .. + x_n) = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n} x_i$$

x_i – ***prvek s pořadovým číslem i***

n – ***počet prvků***

Kontingence je obyčejně vymezena na dva znaky (X, Y), ale může existovat i ve více znacích. Následující tabulka č. 1 vyjadřuje jejich vztah. [20]

Tabulka č. 1: Schéma kontingenční tabulky[1]

X/Y	Y_1	Y_2	⋯	Y_n	$\sum_i$
X_1	n_{11}	n_{12}	⋮	n_{1n}	$n_{1.}$
X_2	n_{21}	n_{22}	⋮	n_{2n}	$n_{2.}$
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
X_m	n_{m1}	n_{m2}	⋯	n_{mn}	$n_{m.}$
$\sum_i$	$n_{.1}$	$n_{.2}$	⋯	$n_{.n}$	n

Zdroj: INNET/VŠB. Technická univerzita Ostrava [22]

Bude provedeno ověření platnosti stanovené hypotézy volbou vhodného testovacího kritéria. Pro ověření závislosti kvalitativních znaků se využívá χ^2 test, který je určen přímo pro kontingenční tabulky. Při použití testu je vycházeno z nulové hypotézy. Ta říká, že se jedná o nezávislé znaky. „Zmíněný test nelze použít, když více než 20 % teoretických četnosti je menších než 5 nebo pokud teoretická četnost je menší než 1“. V tomto případě je nutné spojit sousedící skupiny. [27]

[1] n_i - součet všech četností v i-tém řádku

n_j - součet všech četností v j-tém sloupci

Koeficient kontingence

Koeficient kontingence určuje míru závislosti kvalitativních znaků a nabývá hodnot v intervalu <0,1>. Pokud je koeficient C roven nule, znaky A, B budou na sobě nezávislé. Pokud roste koeficient C, zvyšuje se také závislost mezi dvěma kvalitativními znaky. Proto při nejvyšší závislosti se bude C rovnat limitě 1.

$$C = \sqrt{\frac{x^2}{n + x^2}}$$

C – *Kontingenční koeficient*
(Pearsonův koeficient průměrné čtvercové kontingence)
χ^2 - *statistika na jejíž hodnotu lze nazírat například jako na kvantil chí-kvadrát rozdělené*
n – *řádkový součet výskytu sledovaných dvojic znaků*

Testové kritérium (chí-kvadrát test o nezávislosti = χ^2 *)*

Jde o test shody – posuzuje se , jak se rozložení četností pozorovaného souboru liší od základního.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^{r}\sum_{j=1}^{s}\frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

χ^2 - *statistika na jejíž hodnotu lze nazírat například jako na kvantil chí-kvadrát rozdělené*
n_{ij} - *pozorovaný počet výskytů sledované dvojice znaků*
m_{ij} - *hypotetický počet výskytů sledované dvojice znaků*
r - *počet řádků tabulky*
s - *je počet sloupců tabulky*

Jedná se o náhodnou veličinu, jejíž stupeň volnosti (dle uvedeného vzorce) je df=(r-1)(s-1), jejíž četnost v tabulce je současně ovlivněna dvěma faktory. Tento výpočet se bude provádět přes statistický program STATISTICA 12 při zvolené hladině významnosti α = 0,05. „Pokud testové kritérium je menší než hladina významnosti, je nutné zjistit míru závislosti kvalitativních znaků“. [8]

Cramerův koeficient kontingence (Cramérovo V)

Pro určení míry závislosti je využíván následující koeficient:

$$V = \sqrt{\frac{X^2}{n(m-1)}}$$

V – *Cramerův koeficient kontingence,* ***kde x = min (r,s)***
χ^2 - *statistika na jejíž hodnotu lze nazírat například jako na kvantil chí-kvadrát rozdělené*
n – *řádkový součet výskytu sledovaných dvojic znaků*
r - *počet řádků tabulky*
s - *je počet sloupců tabulky*

Čím je koeficient blíže 1, tím je závislost mezi znaky X a Y těsnější.

Porovnání výsledku testu s kritickou hodnotou a dobrání se k výsledku

Případ, kdy je hodnota testovacího kritéria větší než hodnota kritická - „Dochází k situaci, která byla očekávána pouze s velmi malou pravděpodobností, a to 5%. Usuzuje se, že výsledky nejsou náhodné a jedná se o určitý vliv na něž působí. Proto H_0 na zvolené hladině významnosti je odmítnuta a přijata H_1. Lze tedy použít tvrzení, že výsledek výzkumu je statisticky významný.“ [8]

3 TEORETICKÁ ČÁST

3.1 Česká republika v evropském kontextu

Česká republika je vnitrozemským a středoevropským státem, který vznikl 1. ledna 1993 rozdělením bývalého Československa a již od 1. května 2004 je členem EU. Svojí rozlohou 78 865 km2 se řadí na 15. místo mezi 28 členskými státy, na 12. místo počtem obyvatel 10,52 mil. (z roku 2013) a 8. místo zaujímá hustotou zalidnění 134 obyvatel na km^2. Česká republika se řadí mezi „středně“ rozvinuté státy v rámci Evropské unie, jelikož v roce 2010 průměr HPD ČR dosahoval 73,6 % průměru EU. „Ekonomickou pozici České republiky a její vnější hospodářské vazby se dají charakterizovat jako vztahy státu s relativně malým trhem, ale velkou otevřeností ekonomiky, spojenou s vysokou subdodavatelskou podmíněnou závislostí zejména na německém hospodářství.“ „Díky poloze se ČR stala tranzitním státem pro pohyb zboží a služeb hlavně tedy v západo-východním směru“. Klíčovou roli zde hraje silniční, železniční, letecká a okrajově i vodní doprava. Nelze opomenout přenosové sítě energetických médií. [12] [15]

3.1.1 Evropská unie, Strukturální fondy EU a jejich implementace v ČR

Diplomová práce je zaměřena především na Analýzu financování dopravní infrastruktury v ČR a Pardubickém kraji, proto vymezuje evropské fondy jako nástroje využití finančních prostředků z Evropské unie. Charakterizuje strukturální fondy a základní principy jejich fungování. Poukazuje na významná programovací období od vstupu ČR do EU a v neposlední řadě charakterizuje ČR jako příjemce evropských prostředků.

Evropská unie

K datu 1.7. 2013 Evropskou unii tvoří 28 členských států a jejich občanů. Unikátní na tomto celku je, že se jedná o suverénní a nezávislé země, které se spojily, aby získaly sílu a výhody velikosti geopolitického a zejména ekonomicko-hospodářského uskupení. „Sdružování suverenity v praxi znamená, že členské státy delegují některé ze svých rozhodovacích pravomocí na společné instituce, které byly vytvořeny na řešení konkrétních otázek společného zájmu a při jejich řešení je možné přijímat demokratická rozhodnutí v rámci EU.“ Viz příloha č. 6. [14]

Značné úspěchy byly zaznamenány již od roku 1950. „Byl zřízen jednotný trh zboží a služeb v rámci nyní už 28 zemí s několika stovkami milionů občanů, kteří se mohou svobodně pohybovat a usazovat, kde chtějí“. Postupný vývoj v rámci EU dospěl až k vytvoření jednotné měny Euro, která je nyní jednou z hlavních světových měn a která působí efektivněji na jednotný trh. „EU je považována také za největšího zásobovatele humanitární pomoci na světě“. Při pohledu do budoucna se EU snaží vymanit Evropu ze současné hospodářské krize. Bojuje proti změně klimatu a jeho důsledkům, usiluje o udržení růstu, pomáhá zemím připravit se na členství v EU a buduje společnou zahraniční politiku, která napomáhá k dalšímu rozšíření. [7] [5]

„Evropská unie má nepochybně nadnárodní vlastnosti včetně prvku přenosu části suverenity členských států.“ Pro srovnání např. Spojené státy americké (USA) jsou považovány za federaci (složenou ze států USA). Na rozdíl EU není považována za federaci, jelikož se v současné době ještě stále nedá mluvit o EU jako jednotném státu s vertikální dělbou moci, kde jsou prozatím pouze relativně přehledně vytyčené kompetenční sféry. [10]

Z pohledu jednotlivých, autorů pojednávajících o Evropské unii, je na místě z hlediska evropské politiky porovnat současnou ekonomickou situaci vnitřních trhů EU a USA, z nichž jsou patrné dvě věci. „Na rozdíl od USA, v EU v rámci regionální politiky hrají významnou roli strukturální fondy pro podporu hospodářské soudržnosti mezi dvaceti osmi členskými státy, zatímco v USA se svými padesáti federálními státy takové politiky hrají spíše podřadnou roli.“ [19]

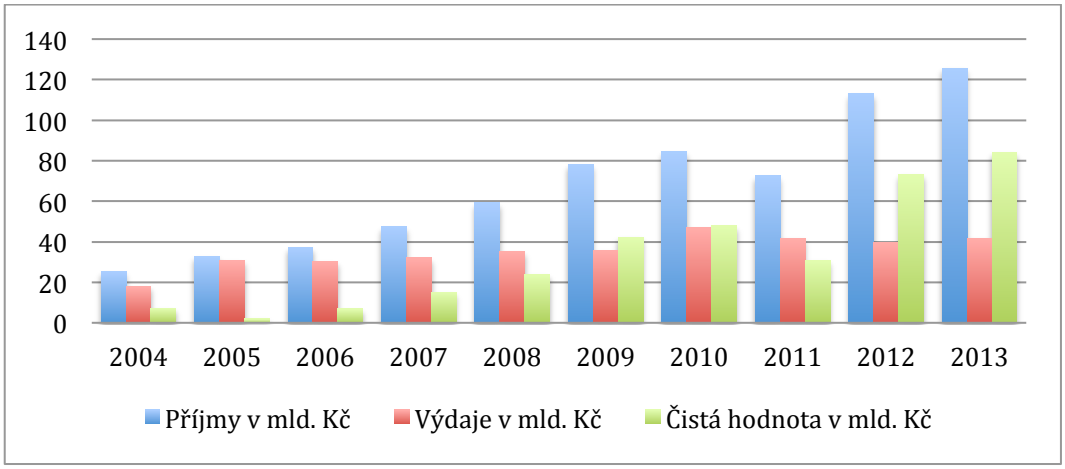
Pouze 2,5 % z celkového počtu obyvatel ve Spojených státech žije v regionech s méně než 75 % průměru HDP na obyvatele v USA, zatímco v EU žije přibližně 34 % obyvatel z celkového počtu v regionech splňujících podmínky na podporu ze strukturálních fondů (údaje z r. 2012). Jako důležitý ukazatel hospodaření členských zemí je míra mobility. Ukazuje se, že vnitřní mobilita občanů v USA je výrazně vyšší než u občanů EU. Podle ekonomické teorie migrace (vyjma volného pohybu zboží, služeb a kapitálu) hraje důležitou roli v zajištění konvergence na společném trhu. Člověk se na základě těchto informací může domnívat, že není třeba žádné regionální politiky k dosažení hospodářské soudržnosti mezi regiony a národy společného trhu. Evropská regionální politika zaměřená na hospodářskou soudržnost může být sporná, pokud bude svými strukturálními fondy bránit podpoře migrace.

3.1.2 Čistá pozice ČR v souvislosti s rozpočtem EU

Význam čisté pozice je velice důležitý pro celou ČR. Představuje jisté hospodářské výhody, které vyplývají ze členství v EU. Česká republika přijímá z jednotlivých programů a politik společného rozpočtu Evropské Unie více peněz, než vydává, proto se stává tzv. čistým příjemcem. V rámci rozpočtu EU hrají ústřední roli zejména příjmy ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti, jedná se totiž o celých 60 % finančních prostředků, které byly přijaty za období 2004–2013. Dalším významným příjmem ČR z evropského rozpočtu reprezentují prostředky na Společnou zemědělskou politiku (30 %). S ohledem na hrubý domácí produkt ČR, z rozpočtu EU činily celkové příjmy ČR cca 3,2 % HDP (v roce 2013). Podíl čistých příjmů pak dosahoval 2,2 % HDP.

Následující graf č. 1 poukazuje na vývoj čisté pozice ČR od vstupu do EU až do roku 2013. Česká republika se dá považovat za dlouhodobého čistého příjemce prostředků z EU. V posledním uvedeném roce bylo dosaženo nejlepšího výsledku za léta působení v EU. Co se týče rozdílu mezi příjmy a odvody v roce 2013 bylo toto saldo zvýšeno o téměř 11 mld. Kč oproti roku 2012.

Graf č. 1: Vývoj základních ukazatelů souvisejících s čistou pozicí ČR vůči rozpočtu EU v období 2004 – 2013



Zdroj: MF ČR

Vývoj základních ukazatelů souvisejících s čistou pozicí ČR vůči rozpočtu EU v období 2004–2013 (mld. Kč) vyjadřuje rostoucí tendenci čisté hodnoty. Jedinou výjimku tvoří rok 2011, čímž je poukázáno na možnou proměnlivost příjmů ze strukturálních fondů v čase. V tomto roce totiž nastala výrazná redukce příjmů

z Kohezního fondu jakožto prostředku na financování větších projektů v oboru dopravní infrastruktury a životního prostředí. Tuto redukci způsobily změny v nařízení Rady EU a následným přístupem ze strany ČR. Důsledkem bylo neproplacení realizovaných projektů a neuskutečnění certifikace projektů. Ve srovnání s rokem 2010, klesly příjmy ČR v 2011 o více než 12,5 mld. Kč.

Od začátku května 2004 do 31. prosince 2013 odvedla Česká republika do rozpočtu EU 342,8 mld. Kč a naopak se jí podařilo získat 676,2 mld. Kč. Z takových skutečností plyne fakt, že ČR získala 333,4 mld. Kč kladného salda vůči rozpočtu EU.

Rok 2013 představuje nejvyšší hodnoty proto, že programovací období končí, tudíž dochází ke zvyšování čerpání evropských prostředků, aby bylo získáno co nejvíce z možné alokace. Je to v podstatě v zájmu celé ČR. Dá se předpokládat, že v příštích programovacích obdobích nebude tento trend tak výrazně růst ba naopak by se měla čistá pozice ČR postupně snižovat. Data k jednotlivým letem jsou uvedena v příloze č. 5.

Důvodem pozitivní bilance roku 2013 byly především příjmy z Fondu soudržnosti a strukturálních fondů jak ukazuje příloha č. 14. Jejich celková částka činila 92,5 mld. Kč, což je v procentuálním vyjádření 73 % celkových příjmů ČR z Evropského rozpočtu. Společná zemědělská politika (zejména Evropský zemědělský záruční fond – EAGRD a Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova - EAFRD) představuje druhý významný faktor, díky níž se podařilo získat prostředky ve výši 31,3 mld. Kč.

3.1.3 Definice Evropských strukturálních fondů a náhled na ně v souvislosti s mírou migrace

„Cílem Evropské unie je integrovat, harmonizovat a aktivně zlepšovat životní a pracovní podmínky občanům členských zemí. Hlavním nástrojem realizace politiky EU jsou tzv. strukturální fondy.“ [2]

„Strukturální fondy jsou hlavními finančními instrumenty používanými Evropskou unií pro snížení nesrovnalostí a na podporu hospodářské a sociální soudržnosti v rámci EU.“ [21]

Pojem strukturální fond EU je chápán hlavně jako snaha EU maximalizovat možnou spolupráci a přiblížit se tak všem členským zemím, o což již třeba delší dobu usilují další uskupení členských států jako je Evropské seskupení pro územní

spolupráci, ale také jinak zaměřená seskupení. V ESÚS se jedná o oblast zemědělství, oproti Evropskému sociálnímu fondu (ESF), kde existuje snaha o vyrovnávání jak sociálních, tak i hospodářských nerovností. Dá se říci, že EU usiluje o vytvoření jednotné hospodářské a měnové unie. V uvedeném kontextu je na místě také zmínit tři významné oblasti politiky EU, které vytvářely strukturální politiku Evropské unie v období do roku 2006. Jedná se konkrétně o zemědělskou, sociální a regionální politiku. Nadcházejícím rokem 2007 byly přijaty změny, které již nevylučují zemědělskou politiku ze strukturální politiky EU. [21]

Jako nástroj pro podporu sociální kooperace mezi členskými státy vznikají v průběhu vývoje EU strukturální fondy. Za zmínku stojí také tzv. Kohezní fond, jehož synonymem je Fond soudržnosti. Ačkoli přímo nepatří do nástrojů strukturální politiky lze jeho funkci definovat na podobných principech. „Pro fond jsou charakteristická následující specifika, která odlišují fond od ostatních“. Není určen pro regiony, nýbrž pro členské státy jako celek. Podpora se vztahuje pouze do oblasti dopravní infrastruktury a zlepšení životního prostředí a požaduje minimum nákladů projektu. Hranicí je deset milionů Eur. Z důvodu velikého významu pro dopravní infrastrukturu bude zakomponován do podkapitoly 4.1. [17]

Evropská unie očekává snahu a úsilí žadatelů ohledně získání finančních prostředků ze strukturálních fondů, která není někdy snadná a také nelze pokládat pomoc za samozřejmost. [23]

3.1.4 Základní principy strukturálních fondů

Základem efektivního fungování strukturálních fondů Evropské unie jsou myšleny základní principy, dle kterých se řídí samotné fungování evropských strukturálních fondů k dosažení čerpání prostředků.

Koncentrace - Jde o efektivní využití prostředků ze strukturálních fondů. Klade důraz na konkrétnost a efektivnost dle předem definovaných cílů. Důležitá je také alokace prostředků, kdy je nutné ji využívat tam, kde jsou nepotřebnější a kde její využití dosáhne nejvyššího výsledku.

Partnerství - Tento princip představuje složitý proces, kdy je nutné zajistit spolupráci na dobré úrovni z orgánů EU až po konečného žadatele. Proto je partnerství velice důležité a je nutná vzájemná kooperace orgánů státu a orgánů EU,

zejména Komise a její spolupráce s národními orgány. Samotná komunikace je delegována na místní a regionální orgány států, ze kterých jednotliví žadatelé o finanční prostředky ze strukturálních fondů pochází.

Programování – Tímto principem se rozumí časový horizont, pod který spadá celé fungování strukturálních fondů. V další kapitole diplomové práce bude věnována pozornost vymezení jednotlivých rozpočtových období, mezi které se dělí užití prostředků.

Adicionalita - Konkrétní řešený problém nemá být financován pouze prostředky Evropské unie. Naopak tato finanční pomoc je chápána jako doplněk. Členský stát daného projektu se musí na financování podílet.

Monitorování a vyhodnocování - Tento princip je naprosto běžným v průběhu celého dotačního procesu. Je zřejmé, že poskytnuté finanční prostředky musí být podmíněny pravidelným sledováním přerozdělených prostředků, čerpaných ze strukturálních fondů. „Způsob vyhodnocení jednotlivých projektů musí být stanoven již na začátku, a to v projektové žádosti. Monitoring je prováděn v průběhu realizace projektu.“ Po jeho ukončení se provádí zpětná kontrola, jak finanční, tak i věcná.

Solidarita - Hlavním úkolem je rozdělování finančních prostředků mezi členské země EU, což znamená, že více vyspělé státy (bohatší) EU přispívají svými finančními prostředky do rozpočtu EU, které jsou následně přerozděleny státům, jež finanční pomoc potřebují.

Subsidiarita - Potřeba delegování rozhodovacího procesu na nejnižší možnou úroveň ve statě příjemce, je-li to jen možné, až k samotnému žadateli. Tento princip je využíván již od samotné reformy strukturální politiky, kterou tvoří Maastrichtská smlouva. [21]

3.1.5 Legislativa hospodářské a sociální soudržnosti České republiky

V české legislativě tuto oblast upravují v převážné míře následující zákony: zákon o regionálním rozvoji (zákon č. 248/2000 Sb.), který se zabývá životním prostředím, hospodářskými a sociálními oblastmi a jeho záměr se soustředí na tzv. Podporované regiony. Jedná se o regiony procházející restrukturalizací, regiony venkovské a zaostalé. [24]

Hlavními programovacími dokumenty jsou: „Strategie regionálního rozvoje a Státní program regionálního rozvoje“ [16]

Zákon stanoví principy regionální politiky s návazností na princip programování a dále upravuje jednotlivé regiony NUTS, které jsou popsány v podkapitole 3.1.7 Významná programovací období pro ČR. Ty je nutné vymezit k čerpání prostředků ze strukturálních fondů. Klíčovými zákony, které byly přijaty roku 2000 v souvislosti s krajskou reformou a upravují regionální politiku jsou: „zákon č. 129/2000 Sb., o krajích a zákon č. 128/2000 Sb., o obcích“ [24]

3.1.6 Vymezení Strukturálních fondů EU v souvislosti s jednotlivými cíli

Strukturální fondy EU tvoří jádro regionální a strukturální politiky. Fondy obsahují významnou množinu nástrojů jak finanční, tak i technické pomoci. Jejich významnou vlastností je podpora hospodářských růstů členských zemí, snižování sociálních nerovností a zlepšení jejich vzdělanosti. Existují také nástroje, které pomohou kandidátským zemím s přípravami pro vstup do EU.

„Finanční prostředky SF jsou čerpány v několikaletých cyklech programovacích období za předpokladu jasného definování cílů a priorit, které obsahuje NSRR". Regionální politika EU prodělala od svého vzniku řadu změn, které měly dopad na stanovené priority a cíle. Pro období 2007-2013 je specifické větší sociální zájem, ekonomický růst a vytvoření pracovních příležitostí v rámci EU. Regionální rozvoj je v současnosti postaven na dvou cílech – Investice pro růst a zaměstnanost a Evropská územní spolupráce. [21]

Skutečnost, že strukturální politika je tvořena pomocí tří politik: regionální, sociální a zemědělské, zde platila pouze do roku 2006. Od roku 2007 i 2014 došlo ke změnám struktur fondů, které jsou popsány v následující tabulce č. 2: Evropské fondy.

Tabulka č. 2: Evropské fondy

Fondy	programovacím období 2004-2006	programovacím období 2007-2013	programovacím období 2014-2020
Strukturální fondy	Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)	Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)	Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)
	Evropský sociální fond (ESF)	Evropský sociální fond (ESF)	Evropský sociální fond (ESF)
	Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond (EAGGF)	X	
	Finanční nástroj pro řízení rybolovu (FIFG)	X	
Fond soudržnosti (CF)	ANO	ANO	ANO
Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)	X	ANO	ANO
Komunitární programy	X	ANO	
Fondy předvstupní pomoci	PHARE	IPA	
	SAPARD		
	ISPA		
Fond solidarity (EUSF)	ANO	ANO	
Finanční nástroje regionální politiky	X	JASPERS	
		JEREMIE	
		JESSICA	
Evropský námořní a rybářský fond (ENRF)	X	X	ANO

Zdroj: Vlastní zpracování (ANO) význam existence fondu, (x) fond neexistoval

V tabulce č. 2 je patrný výčet fondů EU, které jsou děleny podle jejich fungování, a to ve třech programovacích obdobích – zkráceném období 2004-2006, minulém období 2007-2013 a novém období 2014–2020. Výčet poukazuje na změny, které nastaly v možnostech využití prostředků jednotlivých fondů, také jejich sloučení či přeměny související s jinými finančních nástroji. V období do roku 2006 byly strukturální fondy tvořeny „Evropským fondem regionálního rozvoje, Evropským sociálním fondem a Finančním nástrojem pro řízení rybolovu“. V následujícím programovacím období dochází v rámci strukturálních fondů k jejich zúžení, a to pouze do dvou strukturálních fondů ERDF a ESF. [18]

V novém programovacím období 2014-2020 došlo také ke zpřesnění cílů, na něž se strukturální fondy zaměřily. Hromadně se všechny fondy nazývají „*Evropské strukturální a investiční fondy*“ (ESIF). Jedná se o následující:

- „Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF/EFRR) - Strukturální fond
- Evropský sociální fond (ESF) - Strukturální fond

- Fond Soudržnosti (CF/FS)
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD/EZFRV)
- Evropský námořní a rybářský fond (EMFF/ENRF)“ [32]

ERDF se zajímá o podporu produktivních investic především pro malé a střední podniky, vybudování funkční infrastruktury služeb pro občany a podnikatele, výzkum a vývoj, rozvíjení skrytého potenciálu jednotlivých regionů a tvoření komunikačních sítí. ESF podporuje zaměstnanost a její kvalitu, vyšší úroveň vzdělání a pracovní mobilitu, rovné příležitosti, eliminaci diskriminace a začleňování obyvatel ze sociální exkluze. FS byl vytvořen na investice do životního prostředí, dopravní infrastruktury a efektivního využívání energie. EZFRV má za cíl rozvíjet konkurenceschopnost v rámci zemědělské činnosti, šetrné nakládání s přírodními zdroji z důvodu udržitelného rozvoje a vyvážený rozvoj venkova. Posledním fondem je ENRF, který se v ČR bude orientovat na podporu akvakultury, aby byla konkurenceschopná, životaschopná, sociálně i environmentálně udržitelná a bude podporovat rozvoj daných území.

Celá polovina všech prostředků z fondů EU pro daný členský stát musí být využita na zvýšení konkurenceschopnosti a posílení výzkumu a inovací. Z přílohy č. 7 vyplývá, že v novém programovacím období se Evropská unie zaměřuje na dva základní cíle – Investice pro růst a zaměstnanost a Evropská územní spolupráce. Tyto cíle a následné rozdělování finančních prostředků se promítají také do strukturální politiky EU. Nejzásadnější kapitolou evropského rozpočtu nadcházejícího období jsou ty, které obsahují fondy, zabývající se podporou politiky soudržnosti, politiky rozvoje venkova a Společné námořní a rybářské politiky. Souhrnně se tyto fondy nazývají „Evropské strukturální a Investiční fondy“ (ESIF).

Nejvýznamnějším ze strukturálních fondů je Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF), který se využívá k naplnění obou cílů současného programovacího období. Z výše uvedené tabulky je patrné, že se jedná o fond, ze kterého je alokováno největší množství finančních prostředků. [32]

3.1.7 Významná programovací období pro ČR

Je třeba stručně shrnout předvstupní období, kdy byla ze strany ČR využita tzv. předvstupní pomoc, jejímž cílem je finanční podpora prostřednictvím strukturálních fondů kandidátským zemím. Jednalo se zejména o postkomunistické země a jejich transformující se ekonomiku. Pro tuto finanční pomoc byl zřízen program Phare, který funguje již od roku 1989 a postupně pomohl 13 zemím včetně České republiky. Jednalo se tedy o fond, který byl vymezen pro země transformující se po pádu komunistického režimu na tržní hospodářství. Fond takto fungoval až do roku 1994, později byl využíván jako finanční podpora pro splnění podmínek nutných ke vstupu kandidátských zemí EU. [21]

Z fondu Phare jakožto předvstupní pomoci získala Česká republika 27,46 miliard Kč, což se zprvu zdá jako nemalá suma finančních prostředků, ale v porovnání s celkovými 400 miliardami poskytnutými pro tento účel, je nepříliš významnou částí. [34]

Tabulka č. 3: Dotační období

Období 2004 - 2006	**Období 2007 - 2013**	**Období 2014 - 2020**
	ROP NUTS Severozápad	Integrovaný regionální operační program
	ROP NUTS Severovýchod	
	ROP NUTS Střední Čechy	
	ROP NUTS Jihozápad	
	ROP NUTS Jihovýchod	
	ROP NUTS Moravskoslezsko	
	ROP NUTS Střední Morava	
Společný regionální operační program	Integrovaný operační program	
OP Infrastruktura	OP Doprava	OP Doprava
OP Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství	OP Životní prostředí	OP Životní prostředí
OP Průmysl a podnikání	OP Podnikání a inovace	OP Podnikání a inovace
OP Rozvoj lidských zdrojů	OP Lidské zdroje a zaměstnanost	OP Zaměstnanost
	OP Výzkum a vývoj pro inovace	OP Výzkum, vývoj a vzdělávání
	OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	
	OP Technická pomoc	OP Technická pomoc
	OP Praha Konkurenceschopnost	OP Praha – pól růstu ČR
	OP Praha Adaptabilita	

Zdroj: MMR - Strukturální fondy ČR

Programovací období 2000–2006

Jedná se o oficiálně první programovací období, na které bylo z rozpočtu EU vyčleněno 213 miliard Eur. Byla podepsána Amsterodamská dohoda a EU se rozšířila o další kandidátské státy z jižní, střední a východní Evropy. Z tohoto důvodu došlo nejen k přezkoumání strukturální a regionální politiky EU, ale také k reformě strukturálních fondů a úpravě fungování Kohezního fondu. Česká republika vstoupila do Evropské unie 1. 5. 2004. Jakožto členský stát využívala částečně strukturálních fondů konkrétně z období 2004-2006. Za trvání tohoto období se české republice podařilo vyčerpat 80 miliard Kč.

Cíle strukturální a regionální politiky byly zúženy pouze na tři následující:

„Cíl 1 - Pomoc zaostávajícím regionům (70% prostředků)

Cíl 2 - Podpora hospodářské a sociální konverze v regionech se strukturálními problémy

Cíl 3 - Modernizace systému školení a podpory zaměstnanosti.“ [31]

V tomto období Strukturální fondy České republice umožňovaly čerpat prostředky v rámci tří cílových oblastí. Následující tabulka poukazuje na alokaci finančních prostředků, čerpaných ČR ze strukturálních fondů EU v období 2004–2006 dle jednotlivých cílů 1, 2, 3, z nichž je zřejmé, že největší objem finančních prostředků byl přidělen do ČR v rámci Cíle 1. v roce 2006. Důležitým faktorem pro rozdělení strukturálních fondů na jednotlivé Cíle byla vyspělost regionů. Ty regiony ČR, které nedosahovaly HDP alespoň 75% průměru EU na obyvatele, spadaly pod Cíl. 1. V České republice šlo tedy konkrétně o 13 krajů. Jediným regionem, který čerpal finanční prostředky ze 2. a 3. Cíle byla Praha. Viz příloha č. 10: Finanční prostředky ze strukturálních fondů EU 2004 – 2006.

Příloha č. 12 procentuálně vyjadřuje provázanost operačních programů v závislosti na strukturálních fondech, které jsou popsány v kapitole 3.2.4.

Česká republika kromě Prahy fungovala v rámci Cíle 1. Nezbytné je také zmínit Cíle 2 a 3. Odlišností od Cíle 1. je nejen region příjemce podpory, také není možné o nich hovořit jako o Jednotných operačních programech, jak tomu bylo v Cíli 1. Hovoří se o Jednotných programových dokumentech pro Cíl 2 a Cíl 3. Cíl 2 se soustředil na rozvoj hlavního města ČR, aby Praha obstála v konkurenci ostatních evropských hlavních měst a aby se zlepšilo prostředí měst. Tento program kladl

velkou váhu na životní prostředí. V rámci programu byly stanoveny tři prioritní oblasti. [29]

Prostřednictvím Cíle 3 se v souvislosti s Praha zaměřovala na její obyvatelstvo. Prioritou bylo jak zvýšení zaměstnanosti v regionu, zkvalitnění pracovních sil, tak i zvýšení konkurenceschopnosti stávajících zaměstnavatelů v regionu, jakožto i podpora využití vědeckotechnického pokroku. [30]

První programovací období bylo zásadní změnou pro Českou republiku, jednalo se především o adaptaci a změny spojené se vstupem do EU. Šlo o „pozitivní" zvrat, který se dotkl každého občana ČR.

Programovací období 2007–2013 [2]

Pro toto rozpočtové období bylo vyhrazeno 336,1 miliard Eur. Dané období je specifické především ve zpracování tří hlavních cílů Politiky soudržnosti EU. Jsou zde stanovené priority – lidské zdroje, inovace, životní prostředí, obnovitelné zdroje energie, infrastruktura, kultura a vzdělávání. Cíle Politiky soudržnosti jsou:

- *„Cíl 1* - Konvergence s rozpočtem 264 mld. Eur, financovány z ERDF a z Kohezního fondu
- *Cíle 2* - Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost s rozpočtem 57,7 mld. Eur, financovány z ERDF a ESF
- *Cíl 3* – Evropská územní spolupráce s rozpočtem 13,2 mld. Eur, financovány z ERDF." [32]

Jsou zde zachovány pouze dva strukturální fondy, jedná se o Evropský fond pro regionální rozvoj a Evropský Sociální fond. Co se týká větších projektů z oblasti infrastruktury či ekologie, pro tyto účely je nadále využívám Kohezní fond. Na základě rady EU vznikl Cíl 3 – Evropské společenství pro přeshraniční spolupráci, který má přispět ke sbližování rozdílů mezi sousedními členskými státy EU a zvýšení přeshraniční spolupráce.

Programovací období 2007-2013 se Česká republika snažila využívat v maximálním možném rozsahu. Jelikož toto období již skončilo, byla v této podkapitole provedena srovnání s programovacím obdobím 2004-2006. Jak již bylo zmíněno v předchozí podkapitole, Česká republika čerpala prostředky

[2] V analytické části práce jsou využita data z již ukončeného programovacího období 2007-2013. Proto je podrobněji popsáno v teoretické části.

ze strukturálních fondů EU ze 3 Cílových oblastí do roku 2006. Od následujícího období však došlo k viditelným změnám. Nejedná se již o tzv. „Cíle“, ale finanční pomoc v rámci strukturálních fondů, které se dělí do čtyř oblastí. Jsou zde představeny Tematické operační programy, Regionální operační programy, Operační programy Praha a Evropská územní spolupráce.

Tematické operační programy, jakožto první z uvedených, se dělí na operační programy, dle oblastí, do který mají být následně finanční prostředky EU přiděleny. Každý program je v gesci odpovídajícího ministerstva jak je znázorněno v příloze č. 11.

Z hlediska zaměření diplomové práce jsou stěžejní oblastí Tematické operační programy, které spadají pod cíl Konvergence. Všechny uvedené operační programy nejsou hrazeny pouze ze strukturálních fondů EU. Kupříkladu OP Doprava nebo OP Životní prostředí jsou financovány jak ze strukturálních fondů, tak z Fondu soudržnosti.

„Tematické operační programy jsou koncipovány na celostátní úrovni. Žadatelé o ně mohou žádat v rámci oborového zaměření a také musí splňovat časový rámec daného programovacího období“. [13]

Pokud se jedná o žadatele z pohledu regionálního, pro ty jsou uzpůsobeny tzv. Regionální operační programy (ROP). Ty se dále dělí na sedm regionálních operačních jednotek. Jedná se o území na úrovni NUTS II. Česká republika jako územní jednotka je označována NUTS I, dále v ČR existuje osm jednotek NUTS II. Jedná se o administrativní členění regionů soudržnosti, díky kterému je možné provést výpočet HDP na obyvatele, na základě níž je přidělována podpora ze strukturálních fondů a fondu soudržnosti. Konkrétně se tedy na území České republiky jedná o NUTS II:

- „Severozápad (Karlovarský a Ústecký kraj)
- Severovýchod (Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj)
- Střední Čechy (Středočeský kraj)
- Jihozápad (Plzeňský a Jihočeský kraj)
- Jihovýchod (Vysočina a Jihomoravský kraj)
- Moravskoslezsko (Moravskoslezský kraj)
- Střední Morava (Olomoucký a Zlínský kraj)
- Praha“ (viz příloha č. 2) [32]

Pro výše zmíněné regiony je určen Regionální operační program, proto místo určení dané finanční podpory musí pocházet z jednoho z těchto osmi regionů. Pro úplnost je nezbytné doplnit klasifikaci CZ – NUTS, která má šest úrovní:

- „NUTS 0 = stát (t.j. ČR)
- NUTS I = území (t.j. ČR)
- NUTS II = oblast (t.j. sdružené kraje)
- NUTS III = kraj (t.j. vyšší územní samosprávné celky – VÚSC)
- NUTS IV = okres
- NUTS V = obec (t.j. zpravidla základní územní jednotky – ZÚJ)“ [22]

Hlavní město Praha tvoří samostatný Operační program – OP Praha, jelikož jako jediný region splňuje podmínku EU ohledně průměru HDP na obyvatele, který dosahuje více než 75 % evropského průměru na obyvatele. OP Praha je dále rozdělen na dva operační programy: „OP Praha Konkurenceschopnost, OP Praha Adaptabilita“ [32]

Oba výše zmíněné operační programy spadají pod pověřený Magistrát hlavního města Prahy. Další možností čerpání prostředků v ČR v období 2007-2013 je oblast Evropské územní spolupráce, v rámci které jsou realizovány projekty ČR ve spolupráci s členskými státy EU. Spolupráce je realizována na úrovni jak příhraniční, tak i mezinárodní. Mezinárodní operační program je společný pro všechny členské státy, z něhož putují finanční prostředky na podporu spolupráce veřejných institucí členským zemí. Operační program Nadnárodní spolupráce rovněž napomáhá spolupráci mezi státy EU. V rámci evropského regionu do tohoto programu patří Česká republika, Rakousko, Polsko, Maďarsko, Slovinsko, Slovensko část Německa a Itálie a další státy Střední Evropy. Operační program Národní spolupráce upíná svůj záměr k orgánům veřejné správy a jejich vzájemné spolupráci.

Programovací období 2014–2020

V současné době lze konstatovat, že nové programovací období 2014-2020 přinese nejen méně finančních prostředků, které budou moci způsobilí žadatelé čerpat, ale také podstatné změny ve struktuře operačních programů. Konečná alokace finančních prostředků bude ještě mírně upřesněna, ale indikativně se bude jednat o téměř 24 mld. Eur v běžných cenách, namísto 26,7 mld. Eur, které byly k dispozici v programovacím období 2007-2013.

Současné programovací období slibuje zjednodušené a optimalizované administrativní postupy společně s nastavením srozumitelných pravidel. Východiskem pro stanovené cíle hospodářské a sociální soudržnosti se stává strategie Evropa 2020.

„Evropa 2020 je strategií pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění. Zaměřuje se na tři hlavní priority:

- Inteligentní růst – rozvíjet ekonomiku založenou na znalostech a inovacích,
- Růst podporující začlenění – podporovat ekonomiku s vysokou zaměstnaností, jež se bude vyznačovat sociální a územní soudržností,
- Udržitelný růst – podporovat konkurenceschopnější a ekologičtější ekonomiku méně náročnou na zdroje.“ [33]

Budou naplňovány pomoci Operačních programů, jejichž počet se oproti minulému období snížil z 25 na 15. V rámci cíle „**Investice pro růst a zaměstnanost**“ se objeví i další „tematické operační programy: Integrovaný regionální operační program (IROP), Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, Životní prostředí, Výzkum, vývoj a vzdělávání, Zaměstnanost, Doprava, Praha – pól růstu ČR, Technická pomoc“ [33]

Významná změna proběhla v souvislosti s Regionálním operačním programem (ROP), který je vnitřně vnímán díky mediálně probíraným korupčním kauzám. V listopadu 2012 bylo vládou ČR schváleno sloučení 7 ROP do tzv. Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), který bude řízen Ministerstvem pro místní rozvoj.

3.2 Dopravní infrastruktura jakožto faktor konkurenceschopnosti

Doprava představuje jednu z nejširších sfér ekonomiky a dle svého významu a úkolu v národním hospodářství je rovnocenným partnerem zemědělství a průmyslu. Již od počátku existence lidstva je nerozlučně spojena s činnostmi člověka a s postupujícím vývojem lidské společnosti, v níž hraje čím dál více podstatnější úlohu. Doprava je hmotným reprezentantem, předpokladem a nepostradatelným prostředkem společenské geografické dělby práce ve vnitrostátním i mezinárodním rozměru. „Dá se dělit podle toho, jakých dopravních cest se týká – silniční, železniční, říční, (námořní), letecká, potrubní“. [25]

„Činnost, kterou vykonává – přeprava nákladů a osob, je materiálním základem celého systému vnitrooblastních, mezioblastních a mezinárodních územně ekonomických vztahů. Proto je dopravní systém států a celého světa těsně spjat s územní strukturou hospodářství. Doprava má mimořádný význam v obsluze meziodvětvových vztahů v hospodářství jednotlivých států a oblastí i ve světovém hospodářství.“ [1]

„Geografické umístění a s ním spojená dopravní obslužnost a dostupnost jsou základními prvky, které dotvářejí předpoklady pro rozvoj ekonomických aktivit a dosažení konkurenceschopnosti.“ I přes dlouhodobý pokles významu dopravní dostupnosti díky poklesu cen dopravy, má doprava v rámci ČR velice významnou roli, zejména pro nastartování mnoha regionů. [26]

Infrastruktura je názvem pro celou skupinu národohospodářských odvětví, zajišťujících předpoklad celkového rozvoje ekonomiky. „Dopravní infrastruktura proto představuje celkový dopravní a spojový systém státu.“ Aby mohla infrastruktura účinně napomáhat ekonomickému a sociálnímu rozvoji, je nutné ji budovat v určitém předstihu. Jedná se tedy zejména o odvětví státních investic. [6]

3.2.1 Možnosti financování dopravní infrastruktury v ČR

Odvětví dopravy je považováno za jedno z nejnáročnějších v české ekonomice jak z hlediska investic, tak provozních prostředků. Oblast financování dopravní infrastruktury je poměrně komplikovaná. Dlouhodobou záležitostí se stává samotná doba výstavby, zvyšující se náklady a složité vyjednávání potřebných investic.

V České republice existují dvě možnosti, odkud finanční prostředky plynou: z evropských zdrojů nebo národních zdrojů. Z hlediska finanční náročnosti projektů, se tyto dvě strany společně doplňují.

3.2.2 Financování dopravy z evropských zdrojů

V současné době je možné čerpat finanční prostředky na dopravu v rámci ČR ze dvou Operační programů: Operační program Doprava (OPD), Regionální operační program (ROP) nyní již Integrovaný regionální operační program (IROP).

Kromě dotací ze strukturálních fondů EU poskytuje prostředky z Evropské investiční banky (EIB) a z rozpočtu vnitřních politik EU. Pro úplnost je nutno dodat, že existují tzv. Komunitární programy, které jsou financovány přímo z evropského rozpočtu a slouží jako nástroj evropského společenství. Správu těchto programů má v pravomoci Evropská komise. Jejich cílem je podpořit mezinárodní spolupráci subjektů ze členských států v takových oblastech, které přímo souvisí s evropskými politikami. Úspěšné projekty také musí obstát v mezinárodní konkurenci na rozdíl od operačních programů, kdy mezi sebou soutěží subjekty z dané členské země. V případě dopravy se jedná o operační program Transevropské sítě (TEN), kde kontaktním místem je Ministerstvo financí.

Operační program Doprava (OPD)

Největší objem finančních prostředků za období 2007-2013 byl alokován do Operačního programu Doprava. Bez pochyb lze konstatovat, že předpokládané náklady na výstavbu obchvatu budou mnohonásobně vyšší než například výstavba nové základní školy v některé z obcí. Na rozdíl od ROP SV se OP Doprava zabývá podporou činností, které nejsou regionálně zaměřené.

Česká republika mohla z OP Doprava čerpat více než jednu pětinu celkových finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. Tento operační program čerpal finanční prostředky z Evropského fondu pro regionální rozvoj a z Fondu soudržnosti. OP Doprava spadá pod Ministerstvo dopravy České republiky, které tvoří řídící orgán tohoto programu.

V rámci OPD je řešena problematika rozvoje české silniční, říční a železniční dopravy. Program se také zaměřuje na rozvoj pražského Metra. Na základě tohoto programu by mělo docházet nejen ke zlepšení provázanosti jednotlivých druhů

dopravy, ale i k modernizaci poskytovaných služeb. Jedná se o modernizaci a výstavbu dopravní infrastruktury, která má celostátní význam. Oblast silniční dopravy se zaměřuje na silnice „Vyšší úrovně“, jimiž se stávají dálnice a silnice 1. třídy. OPD je členěna do sedmi prioritních os:

1. „Modernizace železniční sítě TEN-T,
2. Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T,
3. Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T,
4. Modernizace silnic 1. třídy mimo síť TEN-T,
5. Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hlavním městě Praze,
6. Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy,
7. Technická pomoc. OP Doprava.“ [32]

V rámci silniční dopravy za tyto činnosti zodpovídá a také spravuje Ředitelství silnic a dálnic s pověřením Ministerstva dopravy. Příloha č. 15 zachycuje transevropskou dopravní síť (zkráceně TEN-T). V rámci TEN-T jsou zobrazeny páteřní komunikace v ČR. Tento fakt je podstatný při přípravě žádosti o finanční podporu z OPD i ROP SV, jelikož je v rámci posuzování kvality žádosti ze strany poskytovatele dotace hodnocena návaznost dané komunikace právě na transevropskou dopravní síť. [28]

Regionální operační program NUTS II Severovýchod

Region soudržnosti Severovýchod tvoří tři samosprávné kraje - Královehradecký, Liberecký a Pardubický kraj (na úrovni NUTS II). Jeho silnou stránkou je zejména výhodná poloha metropolitních aglomerací a hustá síť železnic a silnic. Existuje zde velký potenciál v oblasti cestovního ruchu díky kulturně historické a přírodní atraktivitě. Další předností je existence modernizovaného železničního koridoru a mezinárodního veřejného letiště v Pardubicích. Příloha č. 9 Region soudržnosti Severovýchod zobrazuje tři zmíněné administrativně sloučené kraje, tvořící ROP NUTS II SV. [35]

Nepříznivá situace mikroregionu spočívá v hospodářsky slabých regionech s nedostatkem pracovních příležitostí, nestabilitě místních podniků a početnou

skupinou chátrajících průmyslových objektů. Nedostatky jsou také vnímány v absenci technické a dopravní infrastruktury (například chybějící dálnice, rychlostní komunikace a špatný stav silnic i železnic). Ve venkovských oblastech je dlouhodobě vnímána nekvalitní dopravní dostupnost a obslužnost.

Globální cíl ROP plyne jak z globálních, tak ze specifických cílů Národního strategického referenčního rámce. Pro programové období 2007 – 2013 je uveden následovně: „Zvýšení kvality fyzického prostředí regionu, což povede ke zvýšení atraktivity regionu pro investice, podnikání a život obyvatel. Prostřednictvím zvýšení atraktivity regionu bude docházet k jeho konvergenci k průměrné úrovni socioekonomického rozvoje EU.“ [36]

Specifické cíle tohoto programu jsou 4 a mají pomoci k dlouhodobé udržitelnosti a prosperitě členských regionů. Pro tuto práci je ale důležité zmínit „Cíl 1: Zvýšit dostupnost regionu a efektivnost dopravy při respektování ochrany životního prostředí.“ [36]

Operační program se soustředí na silniční infrastrukturu jednotlivých krajů. Jedná se zejména o modernizaci, výstavbu a rekonstrukci silnic II. a III. třídy, za jejichž správu zodpovídá příslušný krajský úřad samosprávného regionu. Primárně jsou podporovány takové komunikace, které propojují region se silniční sítí TEN-T. ROP SV je zaměřen na: „eliminaci nepříznivých vlivů dopravy na obyvatelstvo a životní prostředí (budování obchvatů a protihlukových stěn na komunikacích II. a III. třídy, podpora nákupu ekologických vozidel veřejné hromadné dopravy – trolejbusy, tramvaje, autobusy s ekologickým pohonem, železniční kolejová vozidla pro regionální osobní dopravu, rozvoj a modernizace drážní infrastruktury MHD), na budování integrovaných dopravních systémů, na rozvoj udržitelné městské a regionální veřejné dopravy, na zlepšení dopravní obslužnosti ve venkovských oblastech regionu, na rozvoj cyklistické dopravy. Další prioritní oblastí je rozvoj leteckého provozu na veřejném mezinárodním letišti.“ [36]

ROP NUTS II SV a OPD ve vztahu vzájemné spolupráce

Operační programy ROP SV a OP Doprava jsou odlišné. Každý z nich se zaměřuje na jiné aktivity, ale navzájem se doplňují. Jelikož je tedy problematika dopravní infrastruktury řešena v regionech ROP NUTS II Severovýchod a OP Doprava, vzájemná spolupráce a koordinace je nezbytná, například z hlediska

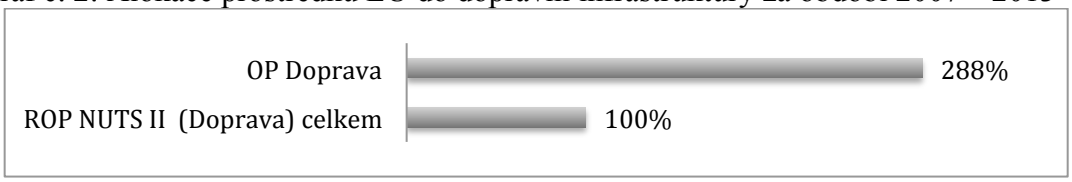
vzájemné informovanosti. OPD je největším operačním programem v ČR v podílu čerpání finančních prostředků, jelikož na něj připadá 5,7 miliard Eur, což představuje zhruba 22 % z celkových prostředků EU pro ČR za období 2007–2013. Je financován ze dvou fondů: „Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS).“

Česká republika má pro programové období 2007–2013 celkově k dispozici evropské prostředky přes 26 mld. Eur. Příloha č. 16: Alokace finančních prostředků (mld. Eur) z evropského rozpočtu do ČR dle operačních programů v programovacím období 2007–2013 zobrazuje alokaci evropských prostředků pro jednotlivé operační programy. Stěžejní je porovnat OP Dopravu a ROP Severovýchod zaměřený na podporu dopravní infrastruktury.

Alokace finančních prostředků OP Doprava se celkem vyšplhala na 5 774 081 203 Eur. A právě díky tomuto operačnímu programu není tak významně zatížen český státní rozpočet, co se týká výstavby nových tuzemských silnic a dálnic.

Příloha č. 17: Alokace prostředků EU do dopravní infrastruktury v rámci regionů soudržnosti a OPD za období 2007-2013 zobrazuje množství příspěvků EU do dopravní infrastruktury v rámci OPD (v celé ČR) a v jednotlivých ROP NUTS II. Není překvapením, že ROP SV má k dispozici 22krát nižší objem evropských prostředků než OP Doprava, která se vztahuje na veškerou dopravu v rámci celé ČR na rozdíl od ROP SV, směřující prostředky jen do regionu své působnosti.

Graf č. 2: Alokace prostředků EU do dopravní infrastruktury za období 2007 – 2013



Zdroj: Vlastní zpracování dle přílohy č. 17

Bylo tedy nutné uvést celkovou alokaci finančních prostředků na podporu dopravní infrastruktury v rámci všech ROP NUTS II. Bylo zjištěno, že celkově na podporu dopravy bylo vyhrazeno cca 20 043 000 Eur z nichž připadlo na ROP NUTS II SV cca 2 429 000 Eur (12,12 %). Na OPD se vyčlenilo 5 774 081 203 Eur. Tato částka představuje o 188 % vyšší finanční podporu než na dopravu v rámci všech regionů soudržnosti.

Rozprostření finančních prostředků OP Doprava

Příloha č. 7: Alokace finančních prostředků podle prioritních os OPD představuje celkem 5 774 081 203 Eur. Alokace finančních prostředků z fondů EU dosahuje ve většině případů 85 % celkových způsobilých výdajů projektu. Do roku 2013 se jednalo o celkovou částku 66 miliard korun (závislých na změnách kurzu koruny vůči Euru).

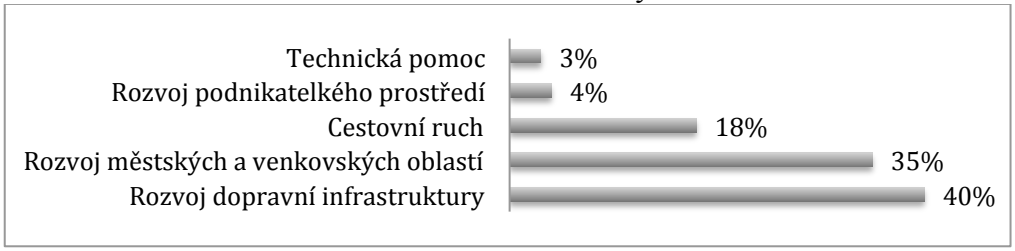
Z hlediska jednotlivých prioritních os OPD bylo vyčerpáno 38 % alokace na Modernizaci a rozvoj železniční sítě TEN-T. Dále pak 28 % náležící na modernizace dálniční na silniční sítě TEN-T. Z evropského fondu pro regionální rozvoj bylo vyčerpáno 20,9 % (1 217 852 810 Eur) a z fondu soudržnosti 79,1 %, představující částku 4 603637 553 Eur.

Alokace finančních prostředků EU do ROP NUTS II SV

Regionální operační program Severovýchod se řadí mezi operační programy ČR, jehož hlavním smyslem je jednak podpora regionů, které ho tvoří, a eliminace faktorů, jež brání růstu a rozvoji využívání potenciálu regionů. Jedná se zejména o zvýšení atraktivity jednotlivých regionů pro podnikání, život a investice. V rámci tohoto programu se nabízejí evropské dotace určené pro investiční a inovativní projekty. Pro období 2007–2013 bylo možno čerpat více než 671 mil. Eur.

Regionální operační program NUTS II SV je rozčleněn do 5 prioritních os, které jsou děleny do 12 oblastí podpory. Následující graf znázorňuje jednotlivé prioritní osy s rozmístěním finančních prostředků v rámci tohoto programu. Přesná data k tomuto tématu jsou uvedena v příloze č. 6: Alokace finančních prostředků na jednotlivé prioritní osy v rámci ROP NUTS II SV za období 2007–2013.

Graf č. 3: Finanční alokace NUTS II Severovýchod za období 2007 – 2013



Zdroj: MMR ČR - Vlastní zpracování

Největší podíl finančních prostředků je rozmístěn na rozvoj dopravní infrastruktury. V tomto programovacím období na něj bylo vyhrazeno 269,6 mil Eur (40 % z celkových veřejných prostředků). Jak už bylo v úvodu této kapitoly zmíněno, nejproblematičtější oblastí je dopravní infrastruktura v hospodářsky slabých regionech.

Pro tuto práci je významná pouze Prioritní osa 1, která je primárně zaměřena na „Rozvoj dopravní infrastruktury." Cílem prioritní osy je již zmíněný Cíl 1. Osa se dále dělí na tři oblasti podpory: „Rozvoj regionální silniční dopraví infrastruktury, Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území a Rozvoj veřejných mezinárodních letišť." [36]

Financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů

Na špici tohoto financování je Ministerstvo dopravy a státní rozpočet obsahuje sekci dopravy, kam plynou dle zákona jeho příjmy. Výdej ze státního rozpočtu je pak dále dělen dle činností státní politiky.

Příloha č. 12 představuje důležité nárokové a nárazové finanční toky mezi subjekty působícími v dopravě. Z důvodu rozsahu práce není zahrnuta doprava vodní a letecká.

Na prvním místě je stát. Ten prostřednictvím Ministerstva dopravy poskytuje nárokové dotace dalším subjektům. Na základě výroční zprávy MD 2013 plyne 93 % celkových investičních výdajů ze SFDI. Proto se stává hlavní institucí financování dopravy: **Státní fond dopravní infrastruktury** (SFDI) – jde především o dotace na společné programy EU a ČR, projekty spolufinancovány z Evropské investiční banky (EIB) apod. Ty pak putují k následujícím příjemcům:

Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) – jedná se o úhradu ztrát ze závazků veřejných služeb, týkajících se veřejné drážní osobní dopravy. Pokryje se také část provozních a investičních dotací, neuhrazených ze SFDI.

Českým drahám (ČD) – na úhradu ztrát z osobní železniční dopravy, účelové dotace na dopravu nákladní

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) – část dotací je určena na provoz pozemních komunikací

krajům – pomocí příspěvků dofinancují úhradu ztrát z provozování základní dopravní obslužnosti provozovatelům drah.

Ministerstvo dopravy poskytuje kromě nárokových i dotace jednorázové. Jde o finanční prostředky poskytované na jmenovité projekty. Po předložení návrhů projektu dotace převážně uděluje ŘSFD.

Státní rozpočet ve vztahu ke státním fondům

Státní fondy, jakožto nedílná součást rozpočtové soustavy, jsou zřizovány za účelem podpory jednotlivých odvětví. Jejich správu vykonávají příslušná ministerstva. Největšími fondy jsou Státní fond dopravní infrastruktury a Státní zemědělský intervenční fond. Zmíněné fondy jsou dotovány ze státního rozpočtu. Jejich hlavní funkcí je předfinancování plateb EU na společnou zemědělskou politiku a na kohezní politiku. V oblasti dopravní infrastruktury se jedná o předfinancování realizovaných projektů týkajících se dálnic a silnic I. třídy ČR. Ostatní fondy jsou převážně financované z vlastních zdrojů a přebytků minulých období.

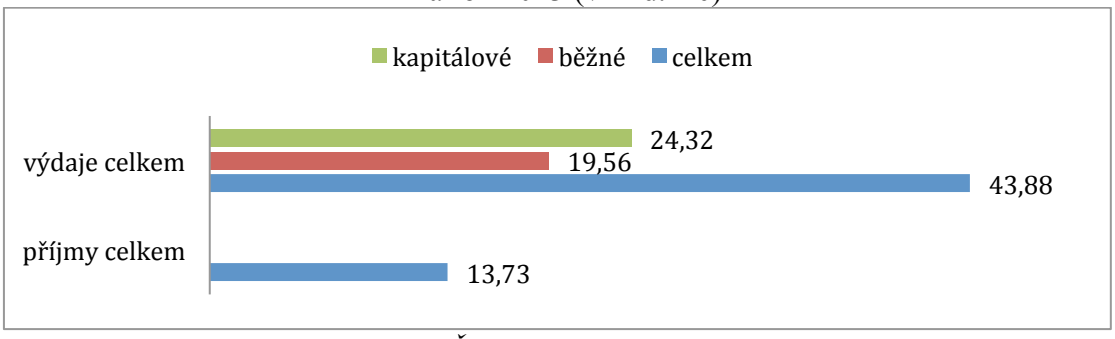
Dle Ministerstva financí se předpokládá, že v roce 2014 bude do dopravy ze Státního fondu dopravní infrastruktury alokováno téměř 57 miliard Kč, z nichž 32 miliard Kč budou představovat dotace ze SR. Sektor dopravy tak představuje největšího příjemce finančních prostředků ze Státního fondu, avšak vyšší část dotací získala oblast zemědělství. Data k jednotlivým fondům jsou uvedena v příloze č. 18.

Výdaje státního rozpočtu související s Ministerstvem dopravy

Mezi klíčové výdaje rozpočtu odvětví MD spadají výdaje na financování společných programů EU a ČR. Dále hrazení ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě, dotace státnímu fondu DI, příspěvek na dopravní cestu nehrazený SFDI a výdaje na činností orgánů SS.

Graf č. 4: poukazuje na příjmy a výdaje ve vztahu Ministerstva dopravy a státního rozpočtu ČR v roce 2013 (viz příloha č. 19).

Graf č. 4: Ministerstvo dopravy ve vztahu ke státnímu rozpočtu ČR na rok 2013 (v mld. Kč)



Zdroj: MD ČR (Výroční zpráva 2013)

Z uvedených dat vyplývá, že celkové příjmy Ministerstva dopravy v roce 2013 byly 3krát menší než celkové výdaje, jejichž částka dosáhla 43,9 mld. Kč. Lze tedy konstatovat, že celkové příjmy nepokryjí ani běžné příjmy, jako nižší položka výdajů. Příjmy celkem představují 31 % z celkových výdajů a kapitálové vyjadřují 55 %. Tudíž celkový schodek za rok 2013 představuje 30,15 mld. Kč.

3.3 Vybrané socioekonomické ukazatele jako nástroje hospodárnosti Pardubického kraje

Z makroekonomického hlediska doprava souvisí s hospodářstvím jako celkem. Významný dopad může mít jak na tvorbu HDP (základní ukazatel hodnocení výkonnosti ekonomiky v rámci určitého území), tak na tvorbu pracovních míst. Pro tuto charakteristiku byly vybrány základní ekonomické ukazatele demonstrující postavení Pardubického kraje v České republice. Následující informace vypovídají o podprůměrné pozici PAK z hlediska všech vybraných makroekonomických ukazatelů za poslední roky.

Příloha č. 1 zobrazuji nepříznivou situaci ve vývoji podílu tvorby HDP za jednotlivé roky. Podíl HDP kraje na celostátním úhrnu se zlehka snižuje a zároveň se prohlubuje rozdíl mezi krajem a republikovým průměrem. V porovnání s HDP ČR v roce 2012 vyprodukoval Pardubický kraj pouze 3,9 % z celkového HDP. Míra nezaměstnanosti se významně neodchyluje od celorepublikového průměru.

V PAK mají hlavní podíl na tvorbě HDP služby, v nichž vynikají zejména služby logistické – doprava, skladování a spoje. V oblasti dopravy má PAK významný podíl na tvorbě HPH (hrubé přidané hodnoty) v porovnání z ostatními kraji, tudíž odpovídá významné pozici kraje na dopravních osách i přes nevyhovující

dopravní obslužnost v kraji. Významnou součástí HDP je také zpracovatelský průmysl a stavebnictví.

Jistý přínos dopravní dostupnosti představuje podnícení tvorby zaměstnanosti na základě stavebních zakázek díky výstavbě dopravní infrastruktury, za předpokladu zapojení místních firem. Potencionální přínosy mohou nastat pouze v případě, pokud se dané území řadí mezi kvalitní ze socioekonomického hlediska. Dalším přínosem je usnadnění kontaktů a stimulace obchodů vedoucí k zlepšení funkce pracovních a dalších trhů. Na základě těchto předpokladů byly vyhledány hodnoty spojené s mírou nezaměstnanosti.

Vývoj zaměstnanosti v Pardubickém kraji

Výstavba dopravní komunikace může souviset se stavem zaměstnanosti v regionu na základě stavebních zakázek za předpokladu, že se na zakázce bude podílet místní firma. Významnou roli může hrát zlepšení dostupnosti do regionu, které závisí především na ekonomických subjektech daného území, které musí být schopny takový potenciál využít. Takový krok by představoval širší možnosti místních obyvatel v dojíždění za pracovními příležitostmi (za předpokladu odpovídající kvalifikace) i přilákání cizích firem do regionu (vyšší poptávka po pracovní síle, vyšší konkurenceschopnost), čímž by se zvedla poptávka po pracovní síle a naopak. Na základě těchto výše zmíněných informací zpřístupnění regionu nemusí vést zároveň ke zpřístupnění ekonomik a k nastartování jejich růstu.

Bohužel situace vývoje obecné míry nezaměstnanosti v Pardubickém kraji není příznivá. Uváděné hodnoty v příloze č. 2 přestavují narůstající míru nezaměstnanosti v jednotlivých letech, z čehož vyplývá, že veškeré aktivity Pardubického kraje za poslední čtyři roky nikterak pozitivně neovlivnily zaměstnanost v kraji. Z této úvahy vyplývá, že pravděpodobně se Pardubický kraj potýká stále se slabou socioekonomickou základnou, což dokazuje i procento podílu na HDP České republiky.

Z hlediska odvětvové struktury zaměstnanosti v příloze č. 3 v PAK bylo zjištěno, že v roce 2011 pracovalo v dopravě a skladování cca 6 % obyvatel PAK, což představuje podobné hodnoty jako v celorepublikovém měřítku (5. místo).

V oblasti stavebnictví pracovalo v ten samý rok 9 % obyvatel PAK, což je opět podobná hodnota jako v celé ČR. V podstatě se jedná o třetí nejvyšší hodnoty ze zmíněných oblastí.

Kvalita ovzduší krajského města Pardubic

Celý kraj je poznamenán nedostatkem zeleně v sídlech. Z hlediska životního prostředí je nejvíce poškozeno krajské město Pardubice, kde se vyskytuje koncentrovaný průmysl, nejvyšší hustota osídlení a dopravní infrastruktury. Investice na životní prostředí jsou využívány převážně z vlastních zdrojů. Pardubický kraj lze zařadit mezi oblasti se středně znečištěným ovzduším. Emise oxidu dusíku v kraji pochází ze dvou zdrojů: z dopravy a průmyslové infrastruktury. Z porovnání s ostatními kraji ČR je úroveň znečištění ovzduší v PAK relativně nízká, jelikož imisní limity většiny znečišťujících látek nejsou překročeny. Proto se řadí mezi kraje s imisně středně zatíženým územím.

Předpokladem úspěšného regionálního rozvoje je především efektivní a rychlá doprava. Charakteristickou vlastností je pro ni hustota dopravní sítě a množství přepraveného zboží a osob mezi jednotlivými regiony. Negativní vlastnost představuje dopad na životní prostředí, který způsobují např. emise.

Díky mobilnímu monitoringu dostává krajské město zpětnou vazbu ohledně dopravní situace. Avšak výsledky nejsou nikterak povzbudivé, zejména v blízkosti frekventovaných komunikací jsou překračovány hodnoty 40ug/m^3 (mikrogram/m^3). Pozitivní stránkou věci je fakt, že i přes narůstající množství dopravy nedochází k dlouhodobému nárůstu imisí NO_2.

Příloha č. 4 zobrazuje průměrný výskyt NO_2 v zimních měsících v ug/m^3 za jednotlivé roky. Z hlediska emisí NO_2 ke snížení intenzity za uvedená léta nedošlo avšak také nedošlo ke zhoršení kvality ovzduší v kraji. Jednou z látek automobilových emisí představuje oxid dusíku (NO_X), který zvyšuje pravděpodobnost onemocnění dýchacích cest a oxid siřičitý (SO_2), ten přispívá k tvorbě skleníkového efektu.

Na základě těchto hodnot v příloze č. 5 je zřejmé, že Pardubický kraj představuje nejhorší hodnoty z výše zmíněných krajů. Zvláště pak SO_2 (oxid siřičitý) a NO_x (oxid dusíku), jehož hodnoty představují dvojnásobek až čtyřnásobek hodnot ostatních regionů.

4 Analýza dosažených výsledků

V následující kapitole diplomové práce bude znázorněn vývoj vybraných ukazatelů v časovém úseku již ukončeného programovacího období 2007-2013. Snahou je nastínit situaci reálného financování dopravní infrastruktury v ČR a jednotlivých krajích za sledované období dle dostupných informací. Do analýzy byly zakomponovány veškeré příjmy na DI z fondů EU (tj. ERDF + CF), aby mohla být porovnána komplexní pomoc, která plyne z členství EU. Diplomová práce se především zaměřuje na Pardubický kraj, se kterým je spojeno i dotazníkové šetření v kapitole č. 5. V závěru budou navržena jednotlivá doporučení a východiska.

4.1 Analýza financování dopravní infrastruktury za sledované období 2007-2013

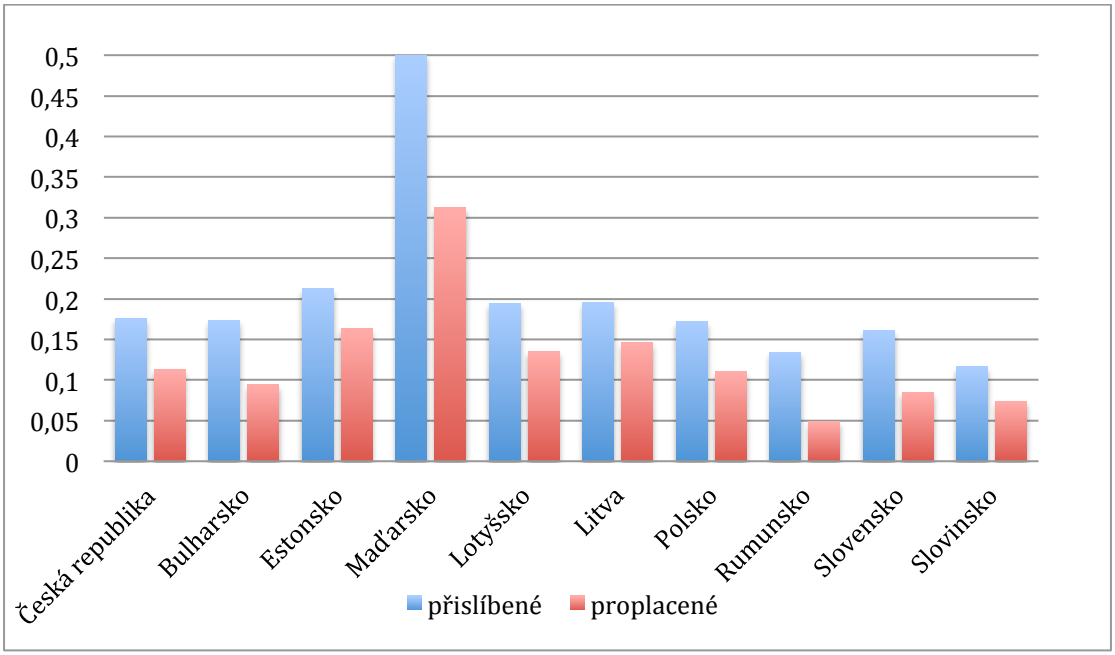
Záměrem analytické části diplomové práce bylo především získat komplexní data prostředků na dopravní infrastrukturu v rámci významných zdrojů financování ČR. Na základě komunikace s několika institucemi byla pro zhotovení této části DP poskytnuta dílčí data, která byla kombinována s ostatními veřejně přístupnými informacemi. Žádná z institucí totiž v současné době nedisponuje komplexními daty reálné alokace prostředků na dopravu dle vybraných hledisek. Předpokládá se, že tyto informace budou vyhotoveny během několika příštích let vzhledem k náročnosti realizace financování projektů dopravního sektoru.

Vývoj financování dopravní infrastruktury je zpracováván z hlediska mezinárodního a celostátního. Dále je prováděno srovnání toku finančních prostředků na dopravní infrastrukturu dle Regionálních operačních programů a krajů ČR. Posledním krokem je pak vyhodnocení vývoje financování dopravy v rámci samotného Pardubického kraje. Uvedená data se mohou mírně lišit vzhledem k jejich datu generování. Roky, které nejsou v analýze zahrnuty a spadají do sledovaného období, nejsou veřejně dostupné. V následující podkapitole 4.1.1. je uvedeno čerpání finančních prostředků EU v mezinárodním srovnání za sledované období 2007-2013.

4.1.1 Mezinárodní srovnání konkurenceschopnosti ČR z pohledu čerpání evropských prostředků

Tato podkapitola ze zabývá komplexním čerpáním prostředků EU za uplynulé programovací období 2007-2013 dle jednotlivých států. Následující graf č. 5 zobrazuje rozdíl mezi přislíbeným[3] rozpočtem a skutečně proplacenými finančními prostředky u vybraných států. Pro tuto analýzu byly vybrány země, které vstoupily do EU v roce 2004 společně s ČR nebo poté. Cílem tohoto šetření je zjistit, jak je Česká republika schopna generovat evropské dotace v porovnání s ostatními zeměmi EU. Aby mohlo být provedeno mezinárodní srovnání, byly jednotlivé hodnoty přepočítány na HDP příslušné země.

Graf č. 5: Celkově přislíbené a vyčerpané zdroje z unijních dotací pro vybrané země ve sledovaném období 2007-2013 (v mld. Eur/ na HDP) [4]



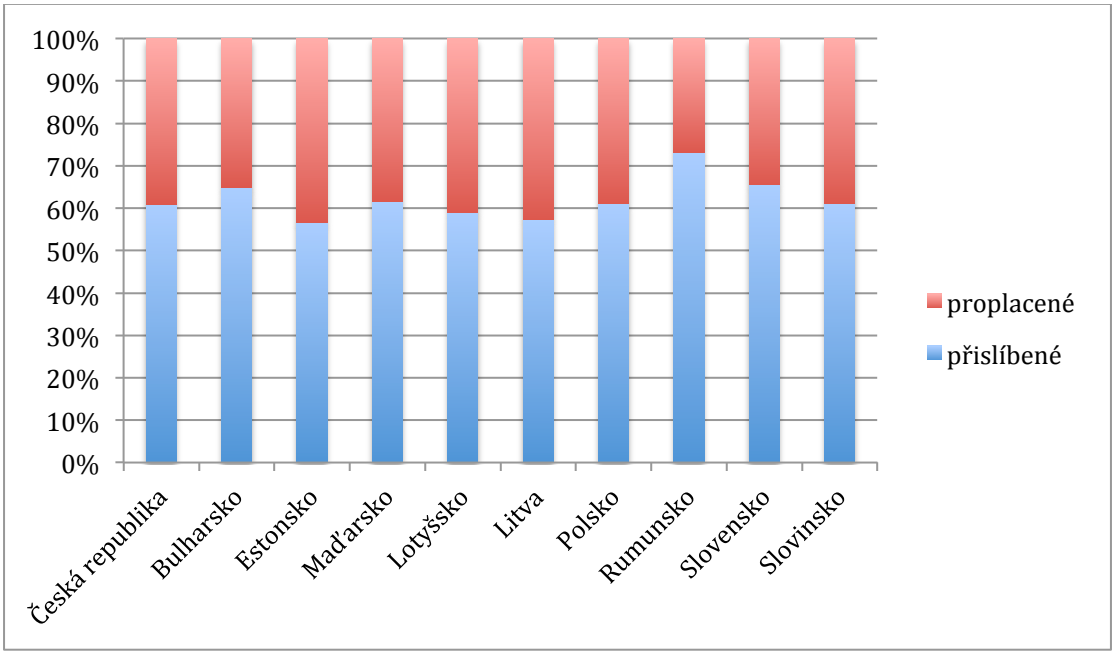
Zdroj: Vlastní zpracování dle EUROSTAT:
EU Funds in Central and Eastern Europe 2007-2013

Česká republika se mezi vybranými státy EU pohybuje na střední příčce, přesto lehce nad průměrem, který přestavuje 55,5 %. Z pohledu efektivity čerpání prostředků z EU situace ČR není ideální, jelikož by mohlo být vyčerpáno mnohem

[3] Přislíbené prostředky – přidělený rozpočet na základě podepsané smlouvy.
[4] Pro efektivitu čerpání unijních zdrojů bylo počítáno s celkovými dotacemi – informace o dotacích na dopravu nebylo možno roztypovat a také ne všechny země.

více. V grafu č. 6 je ta samá problematika vyjádřena procentuálně. Podrobnější údaje jsou uvedeny v příloze č. 20.

Graf č. 6: Míra využití evropských prostředků vybraných zemí EU za období 2007-2013 (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle EUROSTAT: EU Funds in Central and Eastern Europe

Na základě porovnání těchto zemí se nejlépe jeví Estonsko a Litva, které čerpají přes 70 % prostředků schváleného rozpočtu. Naopak nejhůře evropské prostředky využívá Rumunsko, které skutečně čerpalo pouze 36 % rozpočtu. Jedním z největších problémů čerpání může být nesplnění požadavků EU na proplacení smluvených dotací nebo neschopnost předfinancování projektů. Aby se zvýšila konkurenceschopnost ČR, je třeba klást důraz na celkové vyčerpání objemu poskytnutých prostředků EU.

4.1.2 Analýza toku finančních prostředků do dopravní infrastruktury ČR z významných zdrojů financování

Tato podkapitola zahrnuje analýzu poskytnutých finančních prostředků z významných veřejných zdrojů[5] financování: Státního fondu dopravní infrastruktury, Operačního programu Doprava a Regionálních operačních programů.

[5] Evropské zdroje + národní zdroje

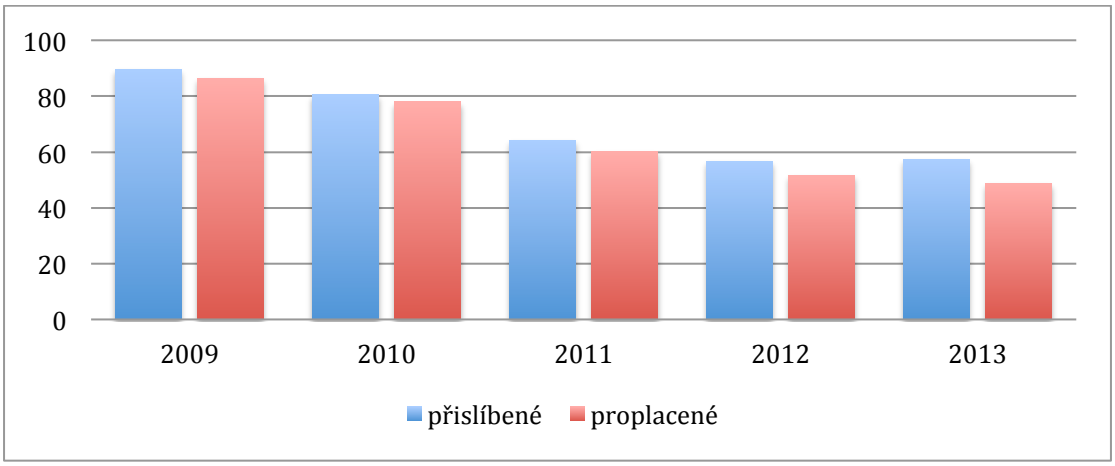
Aby byla zachována jednotná struktura této podkapitoly, byla pro jednotlivé kraje použita data již ukončených projektů, zveřejněných na webovém portálu OPD. Jedná se o reálně proplacené projekty z EU za dobu 2007-2013. Grafické zpracování financování OPD tedy koresponduje s výše uvedenými zdroji.

Vývojové ukazatele z pohledu financování DI v rámci SFDI

Nedílnou součástí kofinancování projektů na dopravní infrastrukturu (OPD) jsou zdroje národní. Proto byl vybrán Státní fond dopravní infrastruktury jako nepostradatelný nástroj Ministerstva dopravy. Cílem je přiblížit vývoj financování dopravní infrastruktury z národního pohledu ČR. Bohužel na portálu SFDI nejsou zveřejněna celistvá data, která by určovala, kolik bylo v jakém roce proplaceno na DI v rámci projektů EU - dle krajů. Tudíž všechna data vyjadřují prostředky poskytnuté jak na kofinancování projektů EU, tak na národní výdaje.

Následující graf č. 7 zobrazuje meziroční klesající tendenci objemu finančních prostředků ze SFDI na dopravní infrastrukturu. Příloha č. 31 ukazuje, že v roce 2010 představovaly výdaje SFDI do všech krajů ČR 80,5 mld. Kč, v roce 2011 už bylo čerpáno 62,3 mld. Kč. a v roce 2012 dokonce 56,8 mld. Kč. Mírný vzestup byl zachycen v roce 2013 a to o 0,63 mld. Kč.

Graf č. 7: Vývoj přislíbených a poskytnutých finančních prostředků SFDI pro ČR za období 2009-2013 (v mld. Kč) [6]



Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv SFDI 2009-2013 (k datu 31.12. 2013)

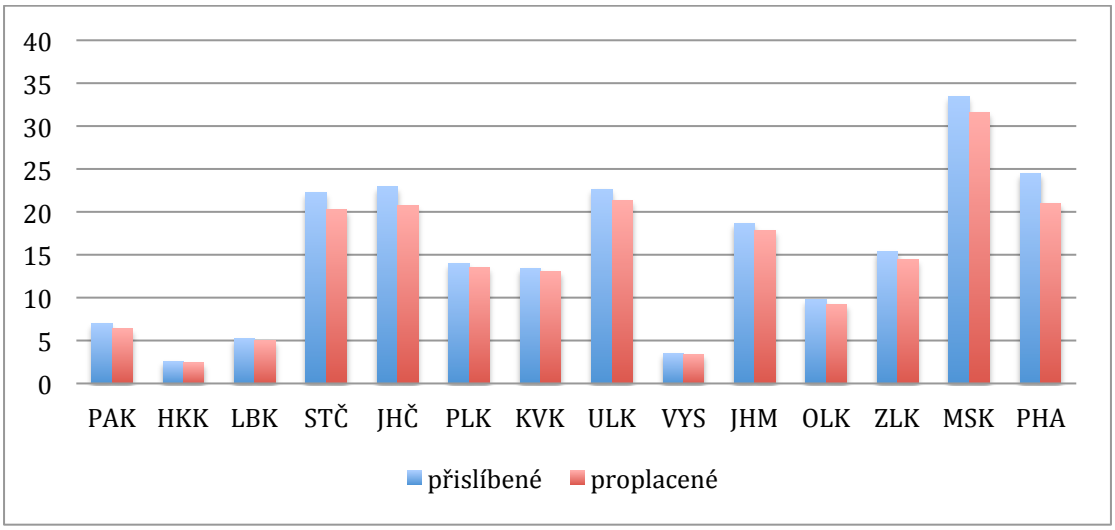
[6] Data pro jednotlivé kraje jsou ve výročních zprávách SFDI zveřejněna pouze za období 2009-2013

Nejvyšší absolutní úbytek proplacených prostředků je zaznamenán v roce 2011 oproti minulému roku. Jedná se o částku 16, 3 mld. Kč. Dle průměrného indexu růstu se proplacené výdaje meziročně snižují o 92 %. Na základě rozpočtových výhledů na příští roky, zveřejněné na webovém portálu SFDI, se dá očekávat i nadále klesající trend výdajů. Tento fakt by mohl vést k nemožnosti povinného spolufinancování projektů hlazených z EU a tím nevyčerpání zdrojů OPD. Z rozpočtu SFDI se totiž neplatí pouze nová výstavba a modernizace silnic, dálnic, železnic nebo vnitrozemských vodních cest, ale také oprava a údržba infrastruktury stávající.

K lepšímu pochopení poskytování finančních prostředků SFDI na kofinancování projektů v rámci OPD, byla do diplomové práce zahrnuta příloha č. 33. Ta poskytuje informace o vývoji proplacených prostředků na financování národních záležitosti a na aktivity týkající se OPD. Celkem za rok 2008-2013 financovalo SFDI 266 mld. Kč na národní akce a 141 mld. Kč na spolufinancování projektů OPD.

Následující graf č. 8 představuje přislíbené a proplacené prostředky ze SFDI za sledované období dle krajů. Největším příjemcem prostředků SFDI je Moravskoslezský kraj, kterému ve sledovaném období bylo poskytnuto 31,6 mld. Kč. Pardubický kraj obdržel pouze 7,4 mld. Kč. Přesná data přislíbených a proplacených prostředků dle krajů jsou popsána v příloze 32.

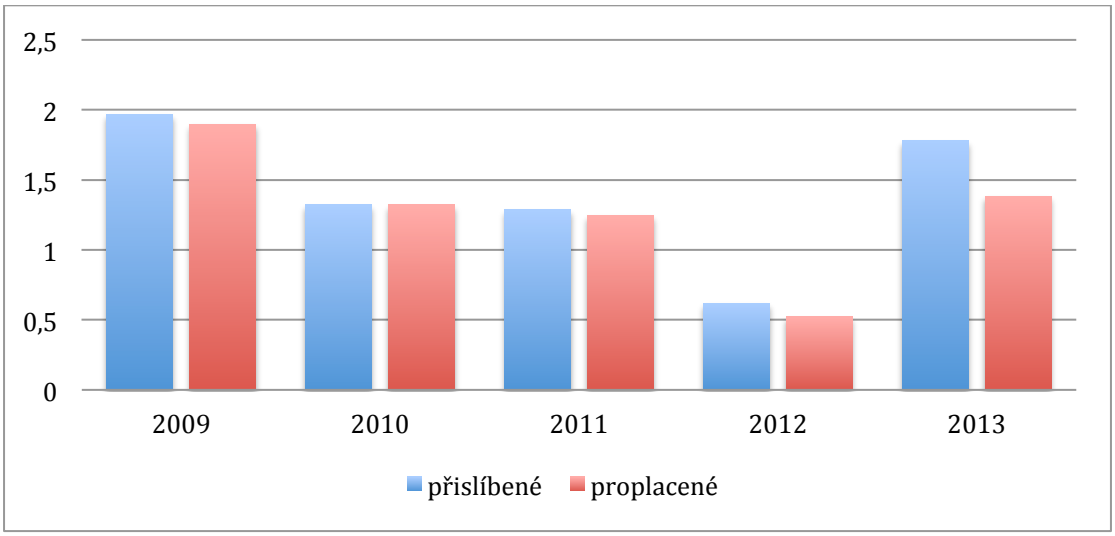
Graf č. 8: Využití prostředků ze schváleného rozpočtu SFDI dle krajů ČR za sledované období 2009-2013 (v mld. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv SFDI 2009-2013 (k datu 31.12. 2013)

Poslední graf č. 9 zobrazuje časovou řadu přislíbených a poskytnutých prostředků na dopravu v Pardubickém kraji. Největší objem financí byl zaznamenán v roce 2009 a 2013. Nejnižší hodnoty představuje rok 2012.

Graf č. 9: Vývoj alokace prostředků ze SFDI do Pardubického kraje za sledované období 2009-2013 (v mld. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv SFDI 2009-2013 (k datu 31.12. 2013)

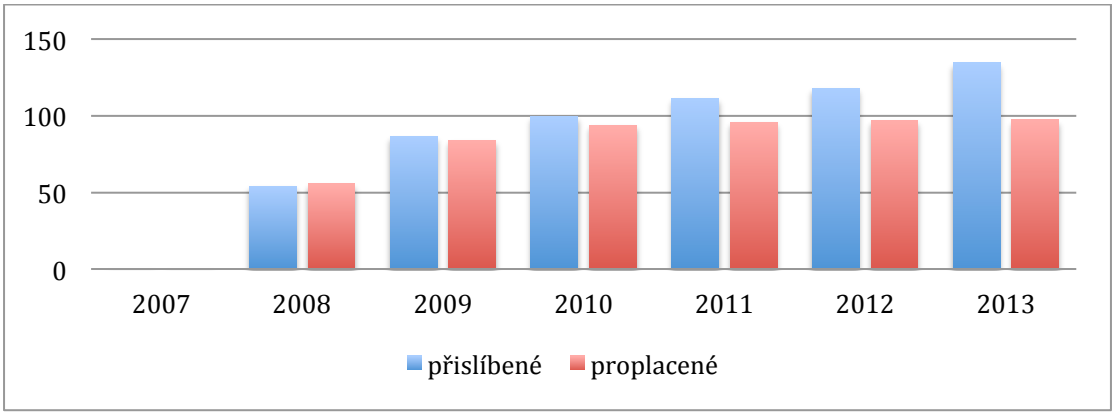
Na základě přílohy č. 33 průměrný absolutní přírůstek, vyjadřující skutečně proplacené prostředky fondu, klesá meziročně o 130 mil. Kč. Celkově tedy bylo za sledované období poskytnuto do všech krajů ČR 6,4 mld. Kč.

Vysoké hodnoty výdajů SFDI v roce 2013 způsobila převážně snaha o vyčerpání maximálního objemu finančních prostředků EU na projekty. Důvodem byl konec programovacího období 2007-2013.

Vývojové ukazatele z pohledu financování projektů v rámci OPD

Na následujícím grafu č. 10 je zachycen vývoj schválených a skutečně proplacených prostředků, kterých ČR dosáhla v rámci OPD. Z grafického znázornění je patrné, že v rámci jednotlivých let vždy převyšují hodnoty přislíbených prostředků hodnoty skutečně vyplacené, avšak nejedná se zde o výrazné rozdíly. Vývoj načítaných hodnot za jednotlivé roky programovacího období má rostoucí tendenci, což ilustruje skutečnost, že je snahou ČR vyčerpat co nejvíce možných prostředků OPD. Tento graf zobrazuje kumulativní absolutní hodnotu financování v jednotlivých letech. Avšak reálný absolutní příspěvek EU rok od roku klesá.

Graf č. 10: Vývoj schválených a skutečně proplacených prostředků pro ČR v rámci OPD za sledované období 2007-2013 (v mld. Kč)[7]



Zdroj: Vlastní zpracování dle OPD (k datu 31.12. 2013)

Z grafu je patrné, že každým rokem se rozdíl přislíbených a proplacených finančních prostředků EU prohlubuje, což značí klesající tendenci financování z fondů EU v rámci OPD. Obecně by se dalo podotknout, že čím méně budou plynout prostředky z EU, tím více dojde k zatížení státního rozpočtu. Na druhou stranu je počítáno s návratností schváleného rozpočtu na projekty v rámci OPD. Avšak v současné době s čerpáním zdrojů EU vyplouvají na povrch problémy s realizací některých staveb, hrazených ze SFDI. To má za následek paralyzaci národních zdrojů vzhledem k neproplacení návratných investic ze strany EU. Dopadem je nemožnost kofinancování nových projektů EU, financování údržby a oprav stávající infrastruktury a jiné.

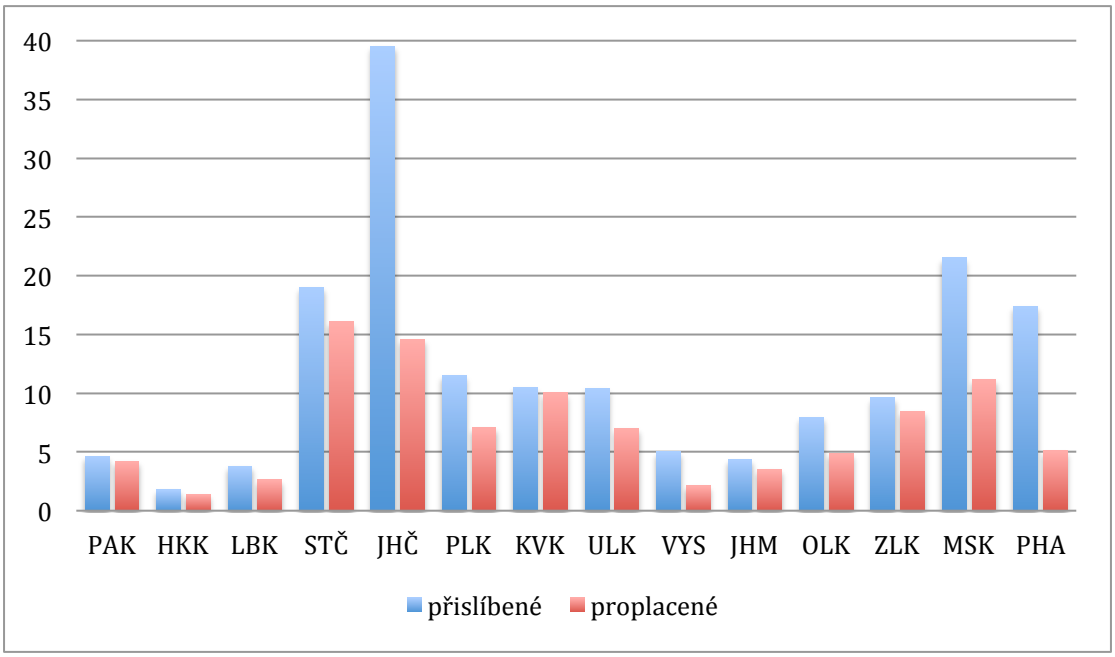
Příloha č. 21 poukazuje na klesající tendenci absolutního přírůstku jak u přislíbených, tak proplacených dotací. Průměrný absolutní přírůstek u přislíbených dotací od roku 2007 do 2013 představuje 2,67 mld. Kč. Očekávaná úroveň růstu nákladů pro rok 2014 byla stanovena na 28,7 mld. Kč. Na rozdíl od grafického zpracování, příloha č. 21 neznázorňuje kumulativní hodnoty v jednotlivých letech, ale absolutní přírůstek.

Graf č. 11 rozděluje čerpané prostředky v rámci uvedeného programovacího období mezi jednotlivé kraje ČR. Dle územní struktury docházelo k nejvyšší alokaci

[7] Kumulativní vyjádření (četnosti)

prostředků EU do Jihočeského a Moravskoslezského kraje. Nejméně finančních prostředků bylo naopak alokováno do Královehradeckého kraje.

Graf č. 11: Proplacené příspěvky EU do dopravní infrastruktury ČR v rámci OPD dle krajů za sledované období 2007-2013 (v mld. Kč)

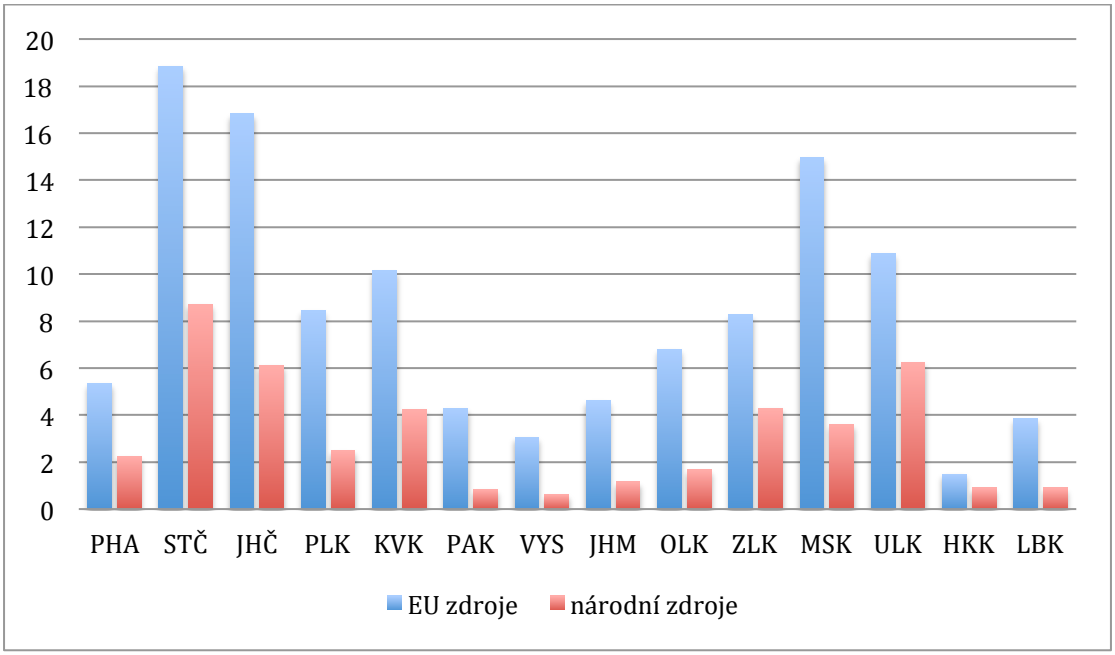


Zdroj: Vlastní zpracování dle OPD (31.12. 2014)

Pardubický kraj se v tomto srovnání řadí pod průměr, který dle přílohy č. 22 představuje 6,9 mld. Kč proplacených prostředků. Naopak ale procentuální vyjádření vykazuje 90 % ti procentní úspěšnost v proplácení prostředků EU hned za Karlovarským krajem (95 %). S těmito hodnotami se PAK řadí na druhou příčku vysoko nad celkovým průměrem míry proplacených prostředků (65,44 %).

Následující graf č. 12 porovnává, kolik finančních prostředků plynulo do dopravní infrastruktury jednotlivých krajů ČR z hlediska původu zdrojů. Finanční prostředky se zde dělí na zdroje národní a zdroje poskytnuté z fondů EU. Většinový podíl pocházel ve všech uvedených příkladech ze zdrojů EU, což je způsobeno mechanismem spolufinancování nastaveným pro OPD.

Graf č. 12: Financování dopravní infrastruktury ČR z veřejných zdrojů[8] v rámci OPD dle krajů ve sledovaném období 2007-2014



Zdroj: Odbor správy monitorovacího systému MMR (k datu 25.2. 2015)[9]

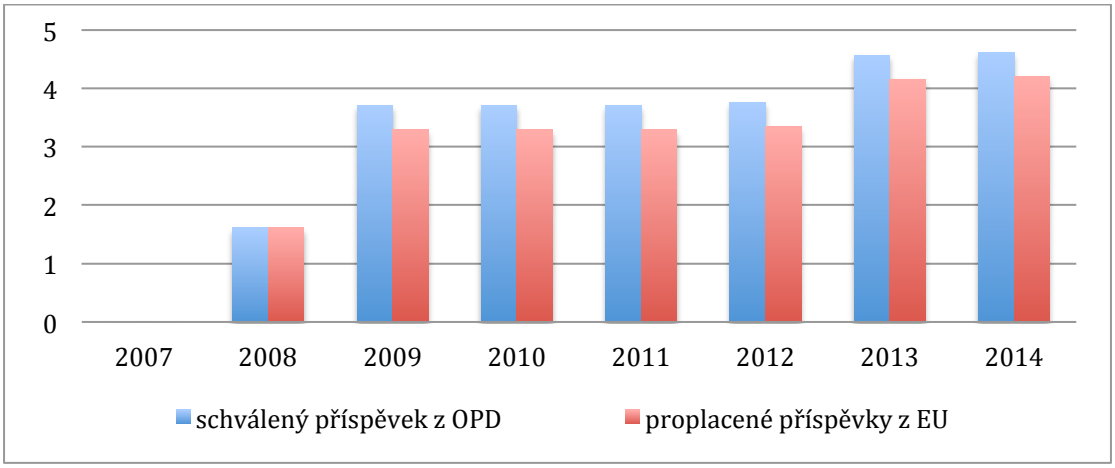
Z celkových veřejných prostředků, které byly propláceny na projekty do Pardubického kraje v rámci OPD bylo na základě přílohy č. 23 do poskytnuto 83 % ze zdrojů EU. A proto se v míře poskytování evropských dotací PAK řadí na první příčku. Celkový objem veřejných prostředků však představuje necelou polovinu (5,13 mld. Kč) průměru ČR (11,56 mld. Kč).

Dle struktury, která bylo pro tuto část práce zvolena, následuje grafické znázornění vývoje čerpání finančních prostředků z OPD pro Pardubický kraj. Následující graf č. 13 zachycuje proplacené prostředky z evropských zdrojů v komparaci se schválenými příspěvky z OPD. Na základě dostupných zdrojů je z přílohy č. 24 patrné, že v Pardubickém kraji docházelo k čerpání prostředků z OPD převážně v letech 2008, 2009 a 2013.

[8] Zdroje EU + národní zdroje

[9] Tato data byla vygenerována ve pozdějším datu, proto se celková částka ČR liší zhruba o 20 mld. Kč

Graf č. 13: Vývoj průběžných plateb z EU v rámci OPD pro Pardubický kraj za sledované období 2007-2014 (v mld. Kč)[10]



Zdroj: OPD (k datu 31.12. 2014)

Příloha č. 25 konkretizuje jednotlivé projekty realizované na území Pardubického kraj v rámci OPD. Nejvyšší částka byla proplacena ze zdrojů EU v roce 2009 a to 1,68 mld. Kč. Jednalo se o rekonstrukci dvou úseků na silnici I. třídy č.: I/37 Březhrad-Opatovice a Hrobice-Ohrazenice. Příjemcem se stalo Ředitelství silnic a dálnic. Tehdy bylo proplaceno 1,68 mld. Kč z přislíbených 2,09 mld. Kč. V roce 2008 se pak jednalo o modernizaci železniční trati (TEN-T) a výstavbu obchvatu Opatov. Rok 2013 představuje rekonstrukci průjezdu železničním uzlem Ústí nad Orlicí. Proplacené prostředky EU z roku 2008 a 2013 představují 100 % částky přislíbené. Na základě vývoje 2009-2014 je očekávaná úroveň růstu proplacených prostředků do PAK 30 mil. Kč na rok 2014. Za předpokladu stejného vývoje jak ukazuje tabulka v příloze č. 25.

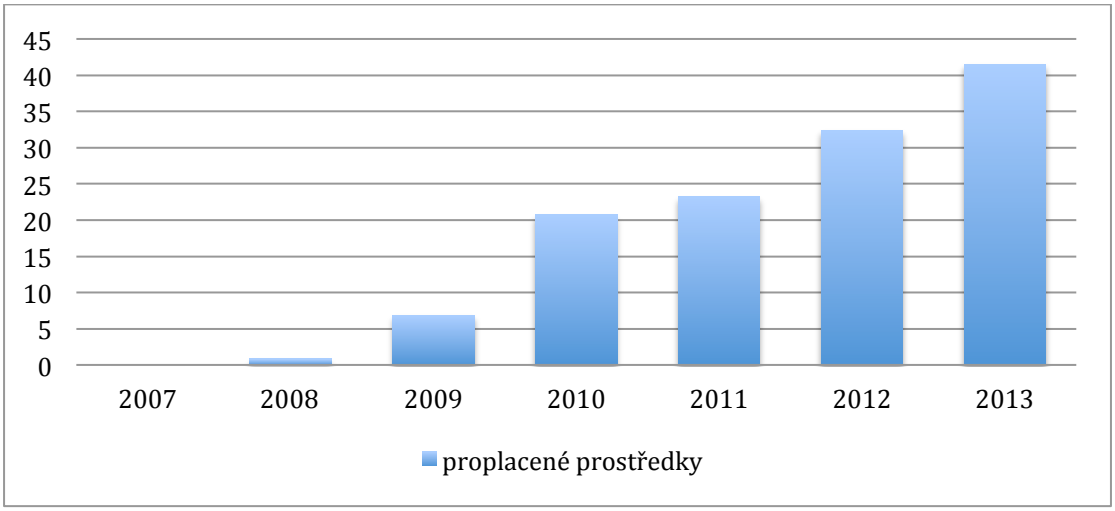
Vývojové ukazatele z pohledu financování projektů v rámci ROP

Následující část diplomové práce analyzuje vývoj financování dopravní infrastruktury v rámci ROP. Struktura je zachována jednotná – nejprve je zde zachycen vývoj za celou ČR, následuje vymezení jednotlivých krajů a na závěr jsou uvedeny hodnoty pro Pardubický kraj.

[10] Kumulativní vyjádření (četnosti)

Graf č. 14 zachycuje vývoj veřejných prostředků do dopravní infrastruktury ČR. Tyto prostředky byly proplaceny v rámci regionálních operačních programů. Z grafu je patrné, že v roce 2007 nebyly proplaceny žádné prostředky a v roce 2008 bylo proplaceno velmi malé množství veřejných prostředků. Tento fakt souvisí se zpožděním, které doprovázelo vyhlášení nových výzev pro podání projektů na začátku programovacího období. Vývoj proplacených prostředků má od roku 2007 rostoucí tendenci, protože se i v rámci regionálních operačních programů kladl důraz na co nejvyšší možné čerpání finančních prostředků v rámci vypisovaných výzev.

Graf č. 14: Vývoj veřejných prostředků proplacených na dopravu ČR z ROP za sledované období 2007 – 2013 (v mld. Kč)[11]



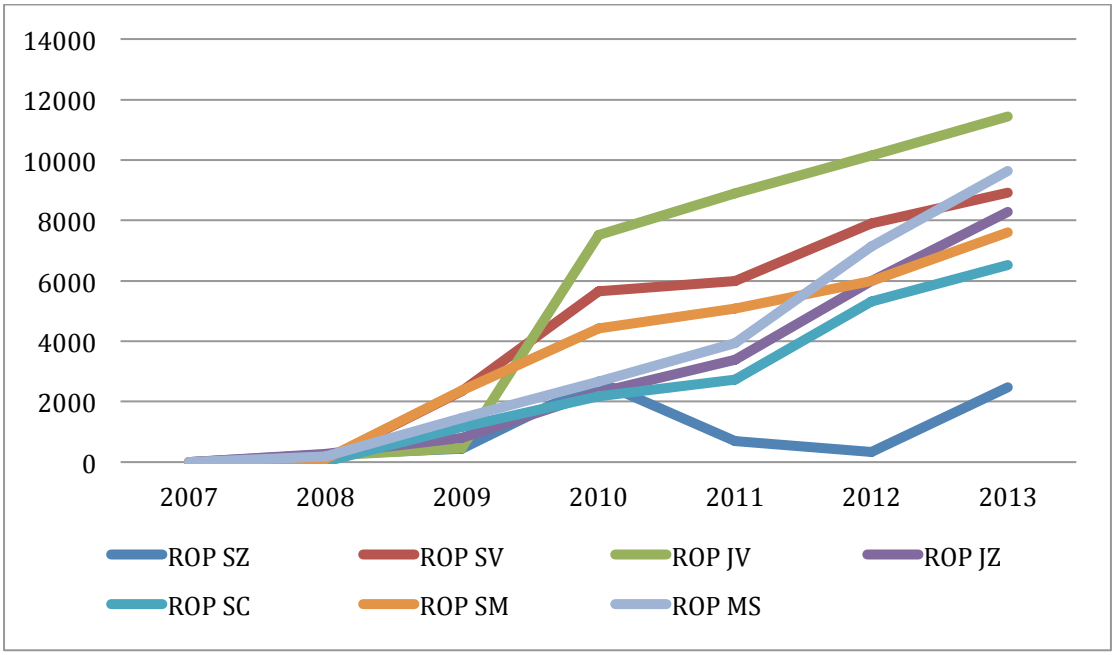
Zdroj: Výroční zprávy ROP

V příloze č. 27 dle absolutní diference a indexu růstu byl zaznamenán největší skok v roce 2010, kdy se proplacené prostředky EU zvýšily o necelých 14 mld. Kč, což představuje nárůst o 300 % oproti předchozímu roku. Rok 2011 byl velice slabý. Roky 2012 a 2013 představují nárůst o 9 mld. Kč v každém roce.

Následující grafické schéma č. 15 vyjadřuje vývoj proplacených prostředků pro jednotlivé regionální operační programy. Nejvyšších hodnot v oblasti dopravní infrastruktury dosahuje ROP JV, nejnižších ROP SZ. Nízké hodnoty, které vykazuje ROP SZ, zřejmě souvisí i s problémy s čerpáním prostředků z ROP SZ v daném programovacím období.

[11] Kumulativní vyjádření (četnosti)

Graf č. 15: Vývoj veřejných prostředků proplacených příjemcům na dopravu dle jednotlivých ROP ve sledovaném období 2007-2013(v mld. Kč) [12]



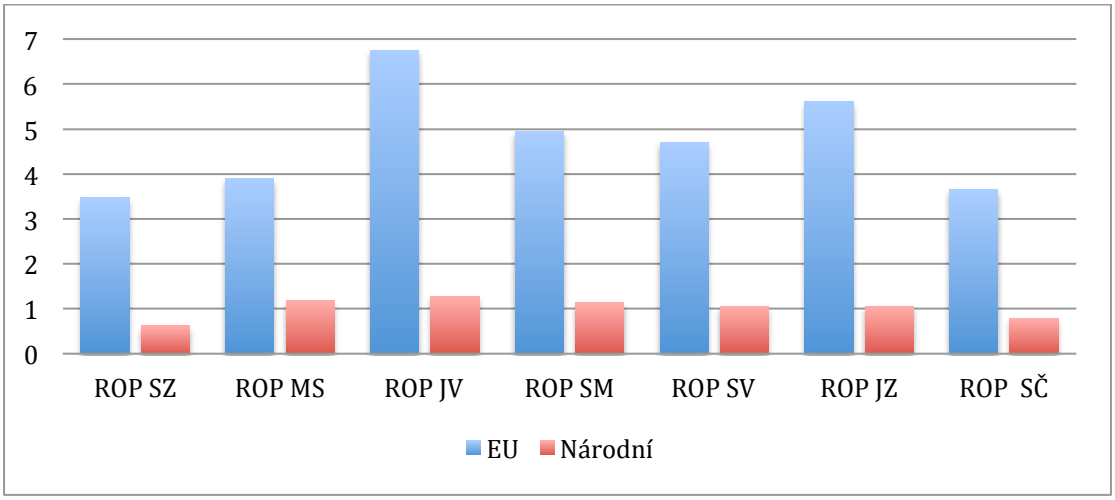
Zdroj: Výroční zprávy ROP SZ, SV, JV, JZ, SC, SM, Moravskoslezsko

Na základě porovnání jednotlivých ROP v příloze č. 26 bylo zjištěno, že nejsilnějším rokem pro ROP SV byl rok 2010. Nejvíce se tato skutečnost projevuje u ROP JV. Každopádně ROP SV v tomto srovnání představuje konkurenceschopnou pozici. Z uvedených dat v příloze č. 28 vyplývá, že dle absolutní diference bylo nejvíce veřejných prostředků proplaceno také v roce 2010 a to 2,12 mld. Kč. Dokazuje to i míra růstu dle bazického ukazatele oproti roku 2008.

Následující graf č. 16 i v rámci ROP zohledňuje veřejné prostředky v dopravní infrastruktuře dle původu finančního zdroje. Také v rámci regionálních operačních programů bylo v daném programovacím období vyplaceno více veřejných prostředků z evropských zdrojů. Tento fakt je zde podložen nastavením výše spolufinancování pro jednotlivé výzvy k předkládání projektů, kdy většinový podíl tvořily prostředky z EU.

[12] Kumulativní vyjádření (četnosti)

Graf č. 16: Dělení veřejných prostředků proplacených na dopravu ČR dle ROP za sledované období 2007 – 2014 (v mld. Kč)

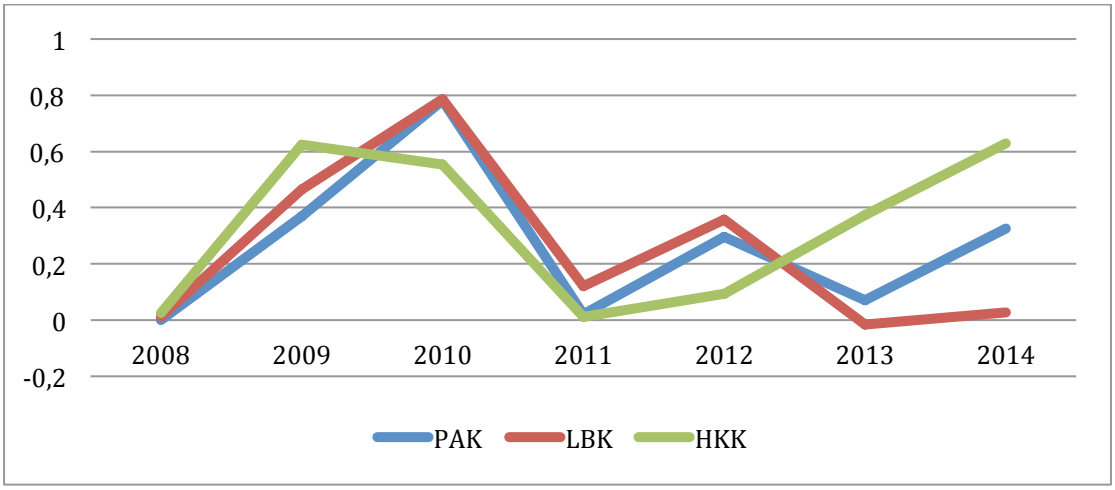


Zdroj: Odbor správy monitorovacího systému MMR (k datu 25.2. 2015)

V absolutním vyjádření z přílohy č. 29 bylo proplaceno ROP SV za sledované období 82 % ze zdrojů EU a zbylých 18 % ze zdrojů národních. Tyto hodnoty téměř souhlasí s celorepublikových průměrem rozložení veřejných prostředků na dopravu dle ROP. Největší objem veřejných prostředků do dopravní infrastruktury za sledované programovací období byl poskytnut ROP JV.

Grafické schéma č. 17 konkretizuje proplacené veřejné prostředky pro ROP SV dle tří krajů, kterými je ROP SV tvořen. V Pardubickém kraji bylo nejvíce proplacených prostředků v roce 2010. Rostoucí tendence je opět do roku 2012 a poté do roku 2014. Tyto údaje korespondují s proplácením finančních prostředků pro realizované projekty (v závislosti na vyhlašování výzev pro podání projektu v jednotlivých prioritních osách souvisejících s dopravní infrastrukturou).

Graf č. 17: Vývoj reálně proplacených veřejných prostředků poskytnuté na dopravu dle krajů ROP SV za sledované období 2008-2013 (v mld. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle územního odboru realizace programu ROP SV (Krajský úřad Pardubice)

Grafické zobrazení opět vypovídá o úspěšnosti proplácení v roce 2010 naopak následující rok nastává propad u PAK až o 760 mil. Kč dle přílohy č. 30. Ve srovnání s ostatními kraji ROP SV se Pardubický kraj v celkovém objemu poskytnutých veřejných prostředků (1,54 mld. Kč) za sledované období 2007-2013 řadí na poslední příčku. Průměrný absolutní přírůstek u PAK meziročně představuje 0,26 mld. Kč na rozdíl od HKK, který v průměru přijímá 0,28 mld. Kč a LBK 0,29 mld. Kč každý rok. Na základě vývoje 2007-2013 je očekávaná úroveň růstu proplacených veřejných prostředků 50 mil. Kč na rok 2014. Za předpokladu stejného vývoje.

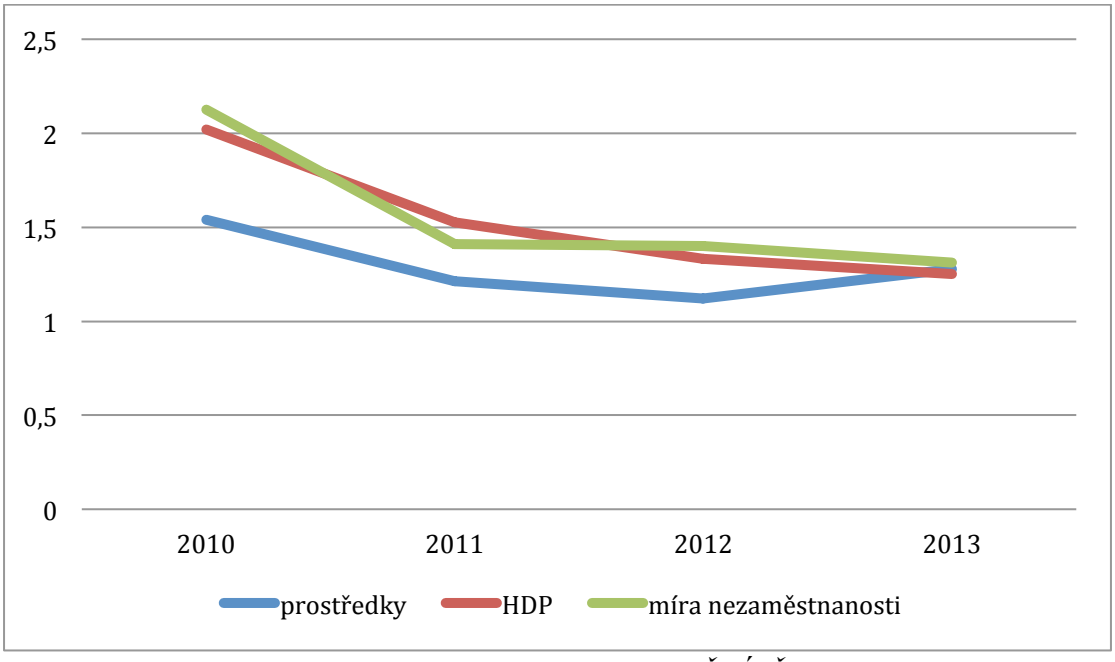
4.1.3 Analýza vývoje ukazatelů hospodaření v Pardubickém kraji

Aby bylo možné zajistit efektivní fungování hospodaření kraje, je nezbytné, aby dopravní infrastruktura byla kvalitní a výkonná. Investice do dopravní infrastruktury totiž mají kumulativní charakter, měly by přispívat ke stabilitě zaměstnanosti, pozitivně působit na tvorbu HDP a podněcovat příjmy do krajského rozpočtu. S rostoucími výdaji do dopravní infrastruktury je předpokladem rostoucí produktivita a prosperita daného kraje. Na druhou stranu je ale nutné se ze strany státu zamyslet nad koncepcí rozvoje a stabilitou finanční strategie, protože podmínka udržitelnosti v budoucnu je velmi zásadní. Dopravní infrastruktura je považována za

podstatnou složku konkurenceschopnosti krajů a státu. Proto bude následně provedena analýza, která potvrdí, či vyvrátí tato tvrzení.

V předchozí podkapitole č. 3.1.3. bylo poukázáno na nepříznivou situaci ve vývoji podílu tvorby HDP a nezaměstnanosti za jednotlivé roky. Jistý přínos dopravní dostupnosti představuje podnícení tvorby zaměstnanosti na základě stavebních zakázek díky výstavbě dopravní infrastruktury, za předpokladu zapojení místních firem. I když může jít pouze o sezónní záležitost. Potencionální přínosy mohou nastat pouze v případě, pokud se dané území řadí mezi kvalitní ze socioekonomického hlediska. Pro srovnání jsou využita data skutečně proplacených prostředků z OPD, ROP SV a SFDI za období 2009-2013, jelikož představují současný stav toku financí do Pardubického kraje. Pro porovnání byly zvoleny dvě závislé proměnné - tempo růstu vývoje míry nezaměstnanosti a tempo růstu HDP v Pardubického kraje jakožto významných ukazatelů hospodaření.

Graf č. 18: Srovnání tempa růstu objemu poskytnutých finančních prostředků na dopravní infrastrukturu PAK s tempem růstu HDP a míry nezaměstnanosti za sledované období za 2010 - 2013[13]



Zdroj: Vlastní zpracování (dle ČSÚ ČR)

[13] Kvůli nedostatku zveřejněných informací z předchozích let nebylo možno zpracovat delší časovou křivku.

Na základě tohoto srovnání bylo zjištěno, že ekonomická situace v Pardubickém kraji není příznivá. I když by se zdálo, že v míře čerpání poskytnutých dotací vykazuje vysoké hodnoty, k pozitivnímu vývoji vybraných ekonomických ukazatelů (HDP, míra nezaměstnanosti) to nepřispívá. Klesající charakter vykazují také absolutní přírůstky v rámci vybraných zdrojů financování v jednotlivých letech. V roce 2013 je zachycen pozitivní růst z důvodu končícího programového období 2007-2013.

4.2 Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření se zaměřuje zejména na situaci silniční infrastruktury v Pardubickém kraji a povědomí o evropských fondech z pohledu respondentů. Plní funkci tzv. „doplňujícího charakteru“. Účelem zpracování dotazníku je získat subjektivní názory respondentů na dopravní situaci v Pardubickém kraji. Ty mohou odkrýt případné nedostatky, jejichž odstraněním by mohlo dojít ke zlepšení podmínek života v těchto lokalitách. Na základě analýzy časových řad a vyhodnocení dotazníku budou vyvozeny závěry a doporučení pro rozvoj dopravní situace v ČR a Pardubickém kraji.

Zdroje dat a jejich sběr

Pro rozbor rozdílů mezi vybranými regiony byl sestaven dotazník. Dotazníkové šetření proběhlo formou elektronického dotazování pomocí webových stránek survio.cz v srpnu 2014. Před distribucí dotazníku veřejnosti byla provedena jeho pilotáž pro zjištění časové náročnosti, pochopitelnosti otázek a jejich logické návaznosti. Sběr proběhl dvěma technikami. První z nich byl princip tzv. „sněhové koule“ (rozšiřování počtu respondentů díky přeposílání žádosti o vyplnění od obyvatel obcí, kteří již anketu vyplnili). Druhou technikou bylo cílové rozeslání žádostí o vyplnění dotazníku zejména lidem, kteří každodenně dojíždí různými dopravními prostředky především na trase Pardubice - Chrudim prostřednictvím sociální sítě Facebook.

Šetření bylo evidentně přijato velmi kladně v okrese Chrudim, kde byla návratnost dotazníku z e-mailových adres 70 %, zatímco v okrese Pardubice byla návratnost kolem 50 %. Tento přibližný odhad je uveden na základě osobního dojmu, ale nelze vzhledem k anonymnímu elektronickému dotazování dvěma technikami přesně potvrdit. Pro vyrovnání počtu respondentů z obou regionů byla využita výše zmíněná technika sněhové koule.

Výběr nelze označit za zcela náhodný, jelikož se jednalo převážně o osobní kontakty na sociálních sítích, což může mít vliv na hodnocení rozvoje regionu.

Dotazník obsahoval celkem 22 otázek, z nichž 6 bylo pouze rozřazovacích či identifikačních (jako například věk, vzdělání, místo bydliště). Zbylých 16 otázek bylo zaměřeno na vnímání okresu, ve kterém respondent žije. Dotazník obsahuje 2 otázky

otevřené, 19 uzavřených a 1 polouzavřená. Celé znění dotazníku je uvedeno v příloze č. 36.

4.2.1 Základní popisné charakteristiky - Souhrnné výsledky

Dotazníkové šetření bylo sestaveno za účelem zjištění názorů a postojů obyvatel z okresů Pardubice, Chrudim a menší části ostatních okresů Pardubického kraje na situaci v jejich regionu. Vycházíme z hypotézy H_0, že vnímání obyvatel není závislé na místě jejich bydliště.

Z celkového počtu dotazovaných (105 respondentů) se na šetření podílelo 46 % obyvatel okresu Chrudim (49 respondentů). Z okresu Pardubice tvořilo výzkumný vzorek 46 % (49 respondentů) a zbytek (7 respondentů) pochází z jiného okresu Pardubického kraje. Uvedená procenta jsou zaokrouhlována na celá čísla. Místo bydliště bylo respondenty rozděleno především na okres Chrudim s necelými 24 000 obyvateli a na okres Pardubice se svými 89 000 obyvateli.

Největšími skupinami dotazovaných byli respondenti ve věku 18 – 30 let a to 45 lidí, což představuje téměř 43 % z celkového počtu (105 tázaných lidí). Osoby ve věkovém rozmezí 31 – 45 let tvoří dalších 36 %. Ostatní věkové skupiny tedy představují zbytek. Poměrně vyrovnané výsledky jsou uvedeny v odpovědích na otázku týkající se pohlaví. Z celkové skupiny (105 osob) představují 51 % ženy (54 osob), tudíž 51 % osob zastávají muži. Na základě výsledků existuje převaha vysokoškolsky vzdělaných respondentů, tvořících přes 50 % (71 osob). Lidé se středním vzděláním reprezentují celých 40 % všech tázaných (32 osob) a zbytek respondentů má pouze základní vzdělání či vzdělání s výučním listem.

Převážná skupina respondentů vlastní řidičský průkaz. Na základě tohoto dotazníkového šetření se jedná o celých 95 % ze všech tázaných respondentů žijících v Pardubickém kraji. Z přílohy č. 37, na otázku: Jaký typ řidičského průkazu vlastníte, bylo zjištěno, že 50 žen a 50 mužů výzkumného vzorku vlastní řidičský průkaz skupiny B. Obě pohlaví vlastní dále i další typy řidičských průkazů. Nejčastěji na mopedy do 45km/h. a motocykly do 125 ccm objemu válce. Dále se v dotazníku objevovaly odpovědi mužů s řidičským oprávněním na skupinu B1, B+E a T.

Na otázku, týkající se vlastnictví či častého využívání motorového vozidla, odpovědělo téměř 87 % (tedy 91 osob) respondentů kladně. Další otázky zněly: Jak hodnotíte dopravní dostupnost v rámci silničního provozu v okrese vašeho bydliště a jak hodnotíte kvalitu silnic v Pardubickém kraji? Obyvatelé Pardubického kraje mají převážně negativní názor jak na dopravní dostupnost, tak i na stav vozovek. Současná situace jim nepřipadá dostatečně efektivní a spatřují v této oblasti mnoho nedostatků. Více než polovina dotazovaných (53 osob) si myslí, že dopravní dostupnost má mnoho nedostatků a dalších 18 osob se domnívá, že situace nevyhovuje aktuálním požadavkům. U názorů na kvalitu silnic zde dokonce převážná většina (63 respondentů) shledává kvalitu silnic s mnoha významnými nedostatky a jako úplně nedostačující ji vnímá 11 lidí. Lze tedy konstatovat, že hodnocení těchto dvou hledisek dopadlo velmi podobně. Opravdu malé procento (5 % a 10 %) všech dotazovaných je spokojeno se současným stavem. Naopak přes více než 50 % respondentů na výše uvedené otázky odpovídalo zcela negativně.

Kolik km v průměru denně najezdíte a jak dlouho se v průměru denně dopravujete? To byly další otázky dotazníkového šetření. Dle jiného dotazníkového šetření České hospodářské komory (z roku 2007) bylo zjištěno, jaké množství času jsou lidé z Pardubického kraje ochotni strávit při dojíždění za prací. Markantní rozdíl je mezi ochotou dojíždět do zaměstnání 30 minut, kdy počet takto ochotných osob je dvojnásobný, oproti lidem ochotným dojíždět za prací hodinu. Celkově toleruje dojíždění do půl hodiny celých 43 % respondentů, což svědčí o negativním vztahu občanů obětovat kvůli dojíždění do práce svůj volný čas. Proto bylo v dotazníku zvoleno kilometrové rozmezí dle České hospodářské komory.

Nejpočetnější skupina dotazovaných v průměru denně dojíždí 26-50 km. Tato skupina přestavuje celých 34 %. Pouze 5 % respondentů denně dojíždí na více než 90 km vzdálenost. Téměř polovina dotazovaných stráví denně na cestě půl hodiny až hodinu.

Dalším cílem dotazníkového šetření bylo zjistit z jakého důvodu se vůbec obyvatelé na cestu vydají a jak se nejčastěji dopravují. Existuje předpoklad, že lidé jsou neustále ovlivňováni socioekonomickými faktory, dle kterých se v mnoha situacích rozhodují. V současné době těmito faktory může být trh práce - míra nezaměstnanosti v obcích, zájem o seberealizaci a sebevzdělávání i budování sítě

kontaktů v rámci ČR i přeshraniční spolupráce, ať už v rámci svých vlastních zájmů či zájmů podnikatelských subjektů. Nabízí se také fakt neustále se zvyšující míry technologického pokroku, což představuje širokou nabídku motorových vozidel, které jsou přístupné většině obyvatel. Současná společnost klade důraz na osobní komfort auta, jako trend dnešní doby. Není překvapením, že výsledky dotazníkového šetření potvrdily vysokou mobilitu respondentů za účelem pracovních příležitostí. Kvůli své profesi se dopravuje téměř 64 % respondentů. Dalších 13 % se dopravuje za vzděláním, 11 % za rodinou a 8 % z důvodů nákupu. Nepatrné procento zvolilo rekreaci a jiné důvody. Není překvapením, že převážná většina (téměř 63 % osob) se denně dopravuje autem. Představují tak největší skupinu ve způsobu dopravování. Na základě této skutečnosti je možné potvrdit předpoklad, že dnešní společnost lpí na osobním komfortu a větší část obyvatelstva má možnost si osobní automobil pořídit. Zbylých 10 % dojíždí městskou hromadnou dopravou (MHD) a dalších 10 % vlakem.

Dále je v dotazníku zkoumána problematiku strukturálních fondů EU. Cílem bylo zjistit informovanost respondentů o evropských fondech v souvislosti se zlepšením dopravní infrastruktury v Pardubickém kraji. Zda se jich změny plynoucí s čerpání evropských prostředků týkají. Proto byla pro dotazníkové šetření zvolena následující otázka: myslíte si, že evropské prostředky pomohly přímo vám co se týče dopravní dostupnosti a tím se dopravní infrastruktura zefektivnila?

Více než polovina, kterou tvoří 55 dotázaných, odpověděla, že si všímají vyšší efektivity v rámci dopravy, ale jich samotných se změna příliš nedotkla. Ostatní odpovědi jsou vyrovnané. Téměř 25 % respondentů vnímá čerpání evropských prostředků pozitivně. Vnímají jak efektivitu, tak se jich samotné změny dotkly. Naopak 23 % (to je 24 osob) má negativní názor jak na dopravní dostupnost, tak na fungování EU.

Další otázka o využití Evropských fondů, zněla: Víte, co jsou Evropské fondy a na co je možné je využít? Z výsledků vyplývá, že více než polovina respondentů má neúplné informace o využívání Evropských fondů a další informace si sama od sebe nevyhledává (54 %). Dalších 39 respondentů je přesvědčeno, že jsou zcela obeznámeni s danou problematikou (37 %) a zbylých 10 lidí problematice využívání evropských fondů vůbec nerozumí (9 %).

Z odpovědí na otázku Vyberte programové období, které mělo nebo bude mít pro oblast dopravy největší význam, je jasné, že většina lidí nemá povědomí o čerpání evropských prostředků v jednotlivých programovacích obdobích. Proto se zde vytvořily dvě velké skupiny po 42 osobách. Jedna zastává názor, že nejpřínosnější období bylo mezi roky 2007 – 2013 (42 %) a druhá skupina naopak přiznala (42 %), že nemá tušení.

Respondenti měli uvést příklad projektu zaměřeného na silnice v Pardubickém kraji, který se významně dotkl či dotkne jich samých. Odpovědi respondentů se u této otázky nijak zásadně nelišily zejména z toho důvodu, že většina z nich žije ve dvou sousedících okresech. Lidé uváděli příklady ze svého okolí, které dobře znají nebo kudy často projíždí. Padly zde příklady jako výstavba Rychlostní silnice z Chrudimi do Hradce Králové (přes Pardubice), která značně odlehčí jak projíždějícím řidičům, tak i obyvatelům obcí, přes které komunikace do Pardubic a Hradce Králové dříve vedla. Mnoho respondentů pak uvádělo obchvat kolem města Chrudimi, který je v současné době v procesu výstavby. Ten významně ulehčí zejména městu Chrudimi, ve kterém je dopravní situace dle názoru místních obyvatel kritická. Obyvatelé Pardubic pak uváděli rekonstrukci komunikace s nižší hlukovou intenzitou vedoucí z Polabin přes centrum či směrem k sídlišti Dukla. Často byla uváděna víceúrovňová křižovatka v Opatovicích, která se řadí mezi nejvýznamnější projekty současnosti v PAK. Její funkce je zcela zásadní, jelikož propojuje již zmíněnou rychlodráhu (I/37) na Hradec Králové s nově propojenou dálnicí (D11) na Prahu. Dále byly v dotazníku zmíněny menší projekty, které zahrnují klasické opravy a údržby silnic na lokální úrovni.

V další části dotazníku bylo zjišťováno, v jakém sektoru silniční doprava nejvíce zaostává a v jakém naopak nejvíce vyniká. Výsledky ukazují na vysoké procento respondentů (40 %), kteří shledávají kvalitu silnic II. a III. třídy jako nejvíce zaostalou oblast v jejich obci. Ostatních 23 % volilo modernizaci a výstavbu světelných křižovatek a obchvatů. Naopak největší část respondentů (35 %) považuje za nejvíce rozvinutou kvalitu silnic I. třídy a druhá největší skupina (17 %) dotazovaných volila poskytování veřejné dopravy.

V rámci následující otázky bylo vybráno 7 měst Pardubického kraje, které sousedí s Chrudimí či Pardubicemi. Česká Třebová takové podmínky nesplňuje, ale byla vybrána proto, že představuje svou rozlohou třetí největší město v Pardubickém kraji. Pro respondenty žijící v Chrudimi a Pardubicích by proto mělo být jednodušší taková města odpovídajícím způsobem roztřídit. Odpovědi, které jsou uvedeny v příloze č. 38, jsou čistě orientační. Je nutné počítat s tím, že respondent není obeznámen s dopravní situací ve všech zmíněných obcích.

Z celkového počtu tázaných osob z Pardubického kraje (105 osob) zvolilo, že nejhorší situace, týkající se efektivity dopravní dostupnosti jsou Pardubice. Nepříznivá situace je také ve městech Chrudim a Česká Třebová. Přestože v Pardubicích neustále probíhají rekonstrukce a výstavby silnic, kritická situace nastává denně u chemické továrny Paramo, podél které vede již zmíněná rychlodráha z Chrudimi na Hradec Králové, kterou denně projíždí desítky tisíc aut. Provoz zde řídí světelná křižovatka, propojující Chrudim a Hradec Králové středem Pardubic. Velká část řidičů pak kritizuje několikakilometrové kolony pomalu pojíždějících aut. Dalším závažným problémem je v Pardubicích nepříjemný smog a výpary, které zásadním způsobem ovlivňují životní prostředí v tomto městě. Nepříznivá situace také nastává v dopravní špičce při průjezdu centrem Pardubic a takto by se s výčtem dopravních nedostatků dalo pokračovat. Město Chrudim v dotazníkovém šetření skončilo na druhé nejhorší příčce a opravdu dopravní situace v posledních pár letech není příznivá jak pro obyvatele dané oblasti, tak pro projíždějící řidiče. Po obvodu města jsou vybudovány kruhové křižovatky, které mají zajistit plynulost provozu, ale skutečnost je jiná. Zejména v dopravní špičce je častým úkazem zácpa po celém jihozápadním okruhu Chrudimi, která propojuje hlavní tahy z Pardubic od Havlíčkova Brodu a od Čáslavi. Nepříznivá situace je i na opačné straně u Chrudimské nemocnice. Proto výstavba již zmíněného obchvatu kolem Chrudimi je nezbytná a po jeho otevření se všem účastníkům dopravní infrastruktury ve městě značně uleví.

Z výsledků šetření je patrné, že respondenti nemají ucelený názor systém fungování evropských fondů v současné době a v budoucnosti. Spíše soudí dle vlastního okolí, svých vědomostí a dle svých zkušeností týkajících se Evropské unie.

Skupina tvořící celých 33 % dotázaných hodnotí členství EU a využívání evropských prostředků kladně nyní i v budoucnu a 26 % nemá na danou problematiku

žádný názor. Pouze 11 % respondentů se neřadí mezi příznivce EU a evropských dotací. Příklady důvodů respondentů jsou uvedené v příloze 39.

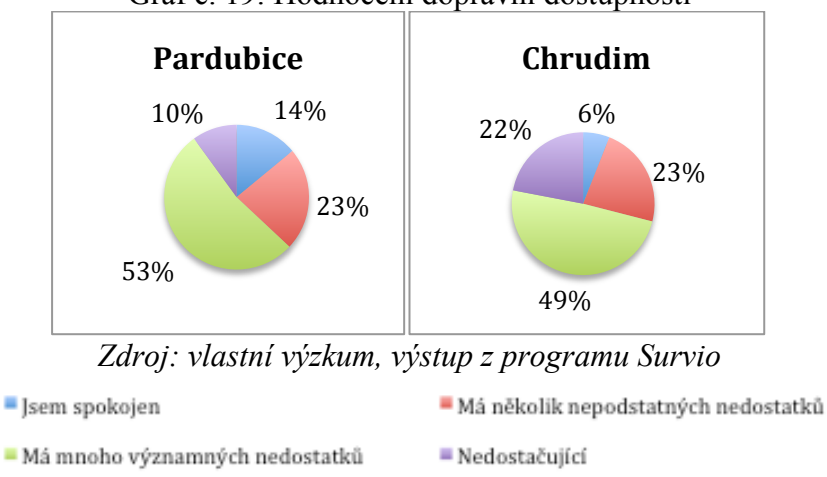
4.2.2 Analýza kvalitativních znaků

Výrazná většina otázek měla po rozdělení respondentů na jednotlivé okresy stále stejný, či velice podobný poměr odpovědí. Výraznější rozdíly se projevily pouze u 3 otázek dotazníkového šetření. Z toho důvodu právě tyto tři otázky budou dále hodnoceny a ostatní nikoliv. Byla zvolena úroveň rozdílu 10% a více u alespoň jedné z odpovědí. Pro analýzu kvalitativních znaků byly použity názory respondentů pouze z okresů Chrudimi a Pardubic. Tyto dva okresy byly vybrány z důvodu nejpočetnějšího zastoupení obyvatel Pardubického kraje.

Rozdělení odpovědí respondentů dle okresů

Jako rozdílné se ukázalo hodnocení dopravní dostupnosti v okresech.

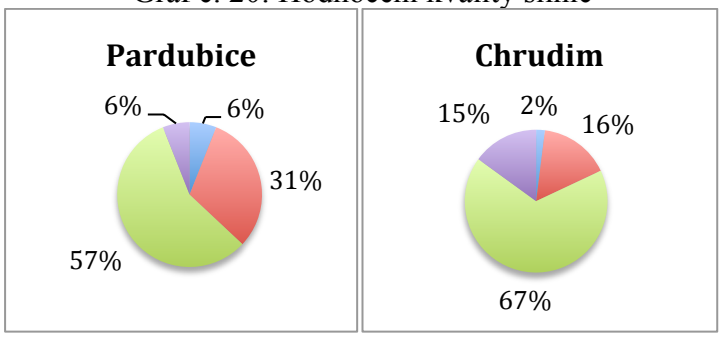
Graf č. 19: Hodnocení dopravní dostupnosti



Zdroj: vlastní výzkum, výstup z programu Survio

Rozdílné hodnoty se ukázaly ve výsledcích u hodnocení dopravní dostupnosti silnic v Pardubickém kraji.

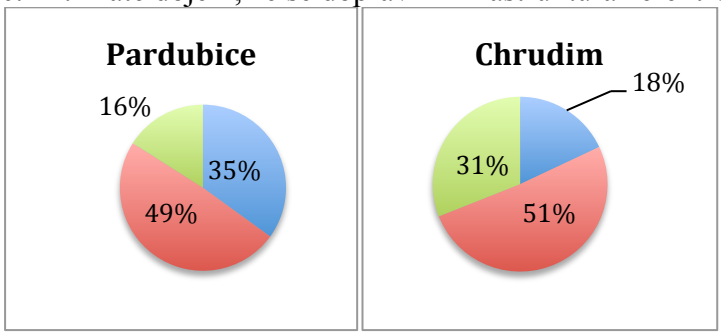
Graf č. 20: Hodnocení kvality silnic



Zdroj: vlastní výzkum, výstup z programu Survio

Byl také zjištěn velký rozdíl ohledně kvality silnic kraje mezi názory respondentů z jednotlivých okresů.

Graf č. 21: Máte dojem, že se dopravní infrastruktura zefektivnila?



Zdroj: vlastní výzkum, výstup z programu Survio

U hodnocení odpovědí dopravní infrastruktury byly také zaznamenány určité rozdíly.

Výrazná většina otázek měla po rozdělení respondentů na jednotlivé okresy stále stejný či velice podobný poměr odpovědí. Patrné rozdíly ve složení dotazovaných a hodnocení oblastí byly pouze u 3 otázek dotazníkového šetření.

Z těchto zjištění vyplývá nutnost hlubšího prozkoumání vzorku a potvrzení či zamítnutí hypotéz o ovlivnění odpovědí respondentů jejich místem bydliště nebo věkem.

Závislost mezi místem bydliště a hodnocením dopravní dostupnosti

Stanovena hypotéza H_0 = hodnocení dopravní dostupnosti není ovlivněno bydlištěm respondenta.

Bude provedeno testování závislosti H_0 = hodnocení dopravní dostupnosti není ovlivněno bydlištěm respondenta z důvodu potvrzení nebo vyvrácení rozdílností v názorech na situaci dopravní dostupnosti u obyvatel Pardubického kraje.

Tabulka č. 6: Očekávané četnosti (Bydliště x dopravní dostupnost)

Souhrnná tab.: Očekávané četnosti (Sheet1 v Dopravni dostupnost) Pearsonův chí-kv. : 3,93000, sv=3, p=,269123					
Dopravní dostupnost	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti A	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti B	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti C	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti D	Řádk. součty
A	5,00000	11,00000	25,00000	8,00000	49,00000
B	5,00000	11,00000	25,00000	8,00000	49,00000
Vš.skup.	10,00000	22,00000	50,00000	16,00000	98,00000

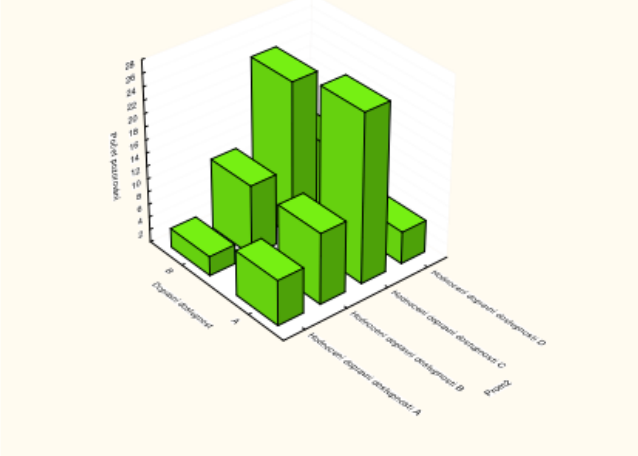
Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Tabulka očekávaných četností poukazuje na rozložení jednotlivých odpovědí respondentů dle bydliště. Je zde patrné rovnoměrné rozložení osob pocházejících z Pardubicka a Chrudimska, kteří tvoří skupinu 49 hodnotitelů z každého okresu. Bylo zjištěno, že **p = 0,269123**.

Pro tuto podkapitolu platí legenda:

Legenda - Bydliště	**Hlavička - Hodnocení**
Bydliště A – Pardubice	Dopravní dostupnost A – jsem spokojen(a)
Bydliště B – Chrudim	Dopravní dostupnost B – má několik nepodstatných nedostatků
	Dopravní dostupnost C – má mnoho významných nedostatků
	Dopravní dostupnost D - Nedostatečná

Graf č. 22: Dvourozměrné rozdělení (Bydliště x dopravní dostupnost)



Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Graf č. 22 Dvourozměrného rozdělení poukazuje na vysoký počet respondentů, který zvolil odpověď C, tedy že dopravní dostupnost má z jejich pohledu mnoho významných nedostatků. Naopak nejméně dotazovaných volilo naprostou spokojenost či absolutní nedostatečnost dopravní dostupnosti.

Na základě přílohy č. 40 bylo zaznamenáno nejnižší procento respondentů z Chrudimi, kteří zvolili odpověď A–jsem spokojen(a). Naopak nejvyšší počet osob zastupuje odpověď C–má mnoho významných nedostatků. Odpověď C–nedostatečnou dopravní dostupnost volilo z okresu Pardubic 5 % a okresu Chrudimi 11 % z celkového počtu 98 osob.

Tabulka č. 7: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

	Statist. : Dopravní dostupnost(2) x Prom2(4) (Sheet1 v Dopravni dostupnost)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	3,930000	df=3	p=,26912
M-V chí-kvadr.	4,031625	df=3	p=,25807
Fí	,200254		
Kontingenční koeficient	,196356		
Cramér. V	,200254		

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Z tabulky č. 21 je tedy zřejmé, že vypočtená hladina významnosti p je pro Chí-kvadrát testu vyšší než stanovená hladina významnosti α=0,05. Proto se stanovená hypotéza H_0 nezamítá a tudíž neexistuje závislost hodnocení dopravní dostupnosti na místě bydliště respondenta.

Závislost mezi místem bydliště a hodnocením kvality silnic

Stanovena hypotéza H_0 = hodnocení kvality silnic není ovlivněno bydlištěm respondenta.

Bude provedeno testování závislosti H_0 = hodnocení kvality silnic není ovlivněno bydlištěm respondenta z důvodu potvrzení nebo vyvrácení rozdílností v názorech na kvalitu silnic u obyvatel Pardubického kraje.

Tabulka č. 8: Očekávané četnosti (Bydliště x kvalita silnic)

Souhrnná tab.: Očekávané četnosti (Sheet1 v Kvalita silnic) Pearsonův chí-kv. : 5,14027, sv=3, p=,161809					
Kvlita silnic	Prom2 Hodnocení kvality silnic A	Prom2 Hodnocení kvality silnic B	Prom2 Hodnocení kvality silnic C	Prom2 Hodnocení kvality silnic D	Řádk. součty
A	2,000000	11,50000	30,50000	5,00000	49,00000
B	2,000000	11,50000	30,50000	5,00000	49,00000
Vš.skup.	4,000000	23,00000	61,00000	10,00000	98,00000

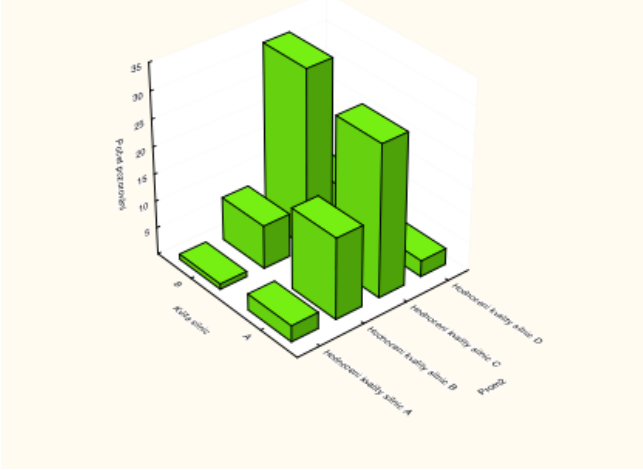
Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Na základě tabulky č. 22 bylo zaznamenáno, že nejvyšší podíl respondentů opět volil odpověď C–má mnoho významných nedostatků. Bylo zjištěno, že **p = 0,161809.**

Pro tuto podkapitolu platí legenda:

Legenda - Bydliště	**Hlavička - Hodnocení**
Bydliště A – Pardubice	Kvalita silnic A – jsem spokojen(a)
Bydliště B – Chrudim	Kvalita silnic B – má několik nepodstatných nedostatků
	Kvalita silnic C – má mnoho významných nedostatků
	Kvalita silnic D - Nedostatečná

Graf č. 23: Dvourozměrné rozdělení (Bydliště x kvalita silnic)



Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Graf č. 23 přehledně zobrazuje nejvyšší hodnoty, které byly zaznamenány u odpovědi C–má mnoho významných nedostatků. Nejnižší hodnoty byly naopak zaznamenány u odpovědí A a D. Na základě přílohy č. 41 pouze 1 % obyvatel Chrudimi volilo spokojenost s kvalitou silnic a 7 % naopak volilo odpověď D–nedostatečný stav kvality silnic z celkových 49 osob. U respondentů okresu Pardubic jsou odpovědi A a D vyrovnané (po 3 %).

Tabulka č. 9: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

	Statist. : Kvlita silnic(2) x Prom2(4) (Sheet1 v Kvalita silnic)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	5,140271	df=3	p=,16181
M-V chí-kvadr.	5,267057	df=3	p=,15325
Fí	,2290235		
Kontingenční koeficient	,2232435		
Cramér. V	,2290235		

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Z tabulky č. 23 je tedy zřejmé, že vypočtená hladina významnosti p je pro Chí-kvadrát testu vyšší než stanovená hladina významnosti α=0,05. Proto se stanovená hypotéza H_0 nezamítá a tudíž neexistuje závislost hodnocení kvality silnic na místě bydliště respondenta.

Závislost mezi bydlištěm a hodnocením povědomí o vyšší efektivitě

Stanovena hypotéza: H_0 = hodnocení rozvoje efektivity dopravní infrastruktury není ovlivněno bydlištěm respondenta.

Bude provedeno testování závislosti H_0 = hodnocení rozvoje efektivity dopravní infrastruktury není ovlivněno bydlištěm respondenta z důvodu potvrzení nebo vyvrácení rozdílností v názorech na kvalitu silnic u obyvatel Pardubického kraje.

Tabulka č. 10: Očekávané četnosti (Bydliště x efektivita infrastruktury)

Souhrnná tab.: Očekávané četnosti (Sheet1 v Efektivita) Pearsonův chí-kv. : 4,61238, sv=2, p=,099640				
Efektivita	Prom2 Hodnocení efektivity A	Prom2 Hodnocení efektivity B	Prom2 Hodnocení efektivity C	Řádk. součty
A	13,00000	24,50000	11,50000	49,00000
B	13,00000	24,50000	11,50000	49,00000
Vš.skup.	26,00000	49,00000	23,00000	98,00000

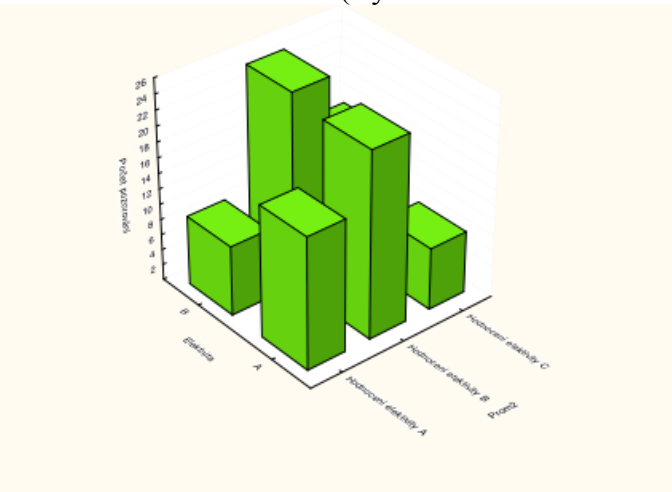
Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Na základě tabulky č. 24 bylo zjištěno, že polovina respondentů volila odpověď B – Ano, infrastruktura je efektivnější, ale mě se přímo změna nedotkla. Dále tato tabulka představuje **p = 0,099640**.

Pro tuto podkapitolu platí legenda:

Legenda - Bydliště	**Hlavička Hodnocení**
Bydliště A – Pardubice	Efektivita A – Ano, dopravní dostupnost je efektivnější i mě se změna výrazně dotkla
Bydliště B – Chrudim	Efektivita B – Ano, infrastruktura je efektivnější, ale mě se přímo změna nedotkla
	Efektivita C – Nejsem spokojen s dopravní dostupností ani s EU

Graf č. 24: Dvourozměrné rozdělení (Bydliště x efektivita infrastruktury)



Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Graf č. 24 poukazuje na nejvyšší zaznamenané hodnoty u hodnocení efektivity B, zejména u respondentů z okresu Chrudim. Na základě přílohy č. 42 se dají rozlišit dvě nejnižší skupiny respondentů. Jedná se o 9 % osob pocházejících z okresu Chrudim, kteří volili odpověď A a 8 % osob pocházejících z okresu Pardubice, kteří volili odpověď C. Naopak 17 % respondentů z okresu Pardubic volilo odpověď A.

Tabulka č. 11: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

	Statist. : Efektivita(2) x Prom2(3) (Sheet1 v Efektivita)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	4,612381	df=2	p=,09964
M-V chí-kvadr.	4,686946	df=2	p=,09599
Fí	,2169450		
Kontingenční koeficient	,2120131		
Cramér. V	,2169450		

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Z tabulky č. 25 je patrné, že vypočtená hladina významnosti p je pro Chí-kvadrát testu vyšší než stanovená hladina významnosti α=0,05. Proto se stanovená hypotéza H_0 nezamítá a tudíž neexistuje závislost hodnocení efektivity dopravy na místě bydliště respondenta.

Závislost mezi věkem respondenta a hodnocením dopravní dostupnosti

Tato část se zaměřuje na dvě nejsilnější věkové skupiny z výsledků dotazníkového šetření. Pomocí Chí-kvadrát testu bude posuzován vliv věku na názory respondentů týkající se dopravy. Pro následující testování byla zvolena hladina významnosti α = 0,05.

Tabulka č. 12: Očekávané četnosti (Věk x dopravní dostupnost)

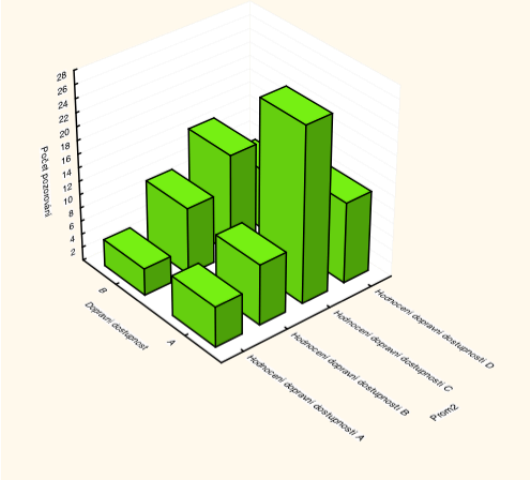
Souhrnná tab.: Očekávané četnosti (Sheet1 v Dopravni dostupnost x vek) Pearsonův chí-kv. : 1,39788, sv=3, p=,706033					
Dopravní dostupnost	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti A	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti B	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti C	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti D	Řádk. součty
A	5,82418	11,06593	23,87912	12,23077	53,00000
B	4,17582	7,93407	17,12088	8,76923	38,00000
Vš.skup.	10,00000	19,00000	41,00000	21,00000	91,00000

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Na základě tabulky č. 26 bylo zaznamenáno, že nejvyšší podíl respondentů opět volil odpověď C–má mnoho významných nedostatků. Celkový počet respondentů vybraných věkových kategorií (18-45 let) je 91. Bylo zjištěno, že **p = 0,706033.**

Legenda - Bydliště	**Hlavička - Hodnocení**
Věk A – 18-30 let	Hodnocení dopravní dostupnosti A – jsem spokojen(a)
Věk B – 31-45 let	Hodnocení dopravní dostupnosti B – má několik nepodstatných nedostatků
	Hodnocení dopravní dostupnosti C – má mnoho významných nedostatků
	Hodnocení dopravní dostupnosti D - Nedostatečná

Graf č. 25: Dvourozměrné rozdělení (Věk x dopravní dostupnost)



Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Graf č. 25 přehledně zobrazuje nejvyšší hodnoty, které byly zaznamenány u odpovědi C–má mnoho významných nedostatků, které volili respondenti z věkové skupiny 18-30 let (29 %). Nejnižší hodnoty byly naopak zaznamenány u odpovědi A-jsem spokojen(a), kterou volili respondenti ve věku 31-45 let. (4 %). Příloha č. 34 pak vyjadřuje podrobnější procentuální rozložení těchto výsledků.

Tabulka č. 13: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

	Statist. : Dopravní dostupnost(2) x Prom2(4) (Sheet1 v Dopravni dostupnost x vek)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	1,397876	df=3	p=,70603
M-V chí-kvadr.	1,389245	df=3	p=,70806
Fí	,1239406		
Kontingenční koeficient	,1229995		
Cramér. V	,1239406		

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Vypočtená hladina významnosti p je tedy pro Chí-kvadrát test nižší než stanovená hladina významnosti $\alpha = 0,05$. Proto se stanovená hypotéza H_0 nezamítá a tudíž neexistuje závislost názorů na dopravní dostupnost u respondentů ve věku 18-30 let a 31-45 let.

Závislost mezi věkem a hodnocením kvality silnic

Stanovena hypotéza H_0 = hodnocení kvality silnic není ovlivněno věkem respondenta.

Bude provedeno testování závislosti H_0 = hodnocení kvality silnic není ovlivněno věkem respondenta z důvodu potvrzení nebo vyvrácení rozdílnosti v názorech na kvalitu silnic u obyvatel Pardubického kraje.

Tabulka č. 14: Očekávané četnosti (Věk x kvalita silnic)

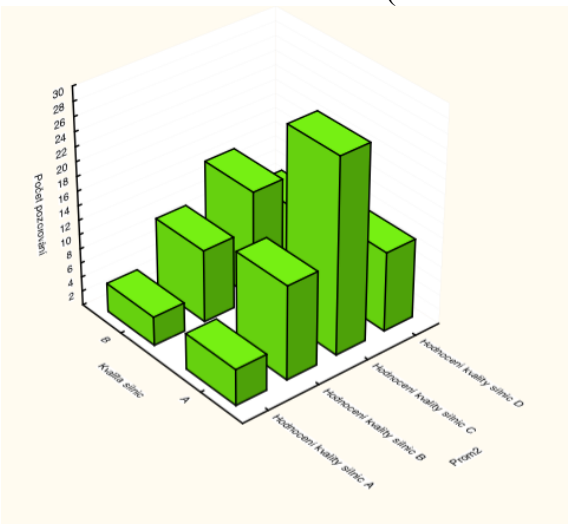
Souhrnná tab.: Očekávané četnosti (Sheet1 v Kvalita silnice x vek) Pearsonův chí-kv. : ,710221, sv=3, p=,870797					
Kvalita silnic	Prom2 Hodnocení kvality silnic A	Prom2 Hodnocení kvality silnic B	Prom2 Hodnocení kvality silnic C	Prom2 Hodnocení kvality silnic D	Řádk. součty
A	5,361702	13,70213	25,02128	11,91489	56,00000
B	3,638298	9,29787	16,97872	8,08511	38,00000
Vš.skup.	9,000000	23,00000	42,00000	20,00000	94,00000

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Na základě tabulky č. 28 bylo zaznamenáno, že nejvyšší podíl respondentů opět volil odpověď C–má mnoho významných nedostatků. Celkový počet respondentů vybraných věkových kategorií (18-45 let) je 94. Bylo zjištěno, že **p = 0,870797.**

Legenda - Bydliště	**Hlavička - Hodnocení**
Věk A – 18-30 let	Hodnocení kvality silnic A – jsem spokojen(a)
Věk B – 31-45 let	Hodnocení kvality silnic B – má několik nepodstatných nedostatků
	Hodnocení kvality silnic C – má mnoho významných nedostatků
	Hodnocení kvality silnic D - Nedostatečná

Graf č. 26: Dvourozměrné rozdělení (Věk x kvalita silnic)



Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Graf č. 26 zobrazuje, že nejvyšší podíl respondentů z věkové skupiny 18-30 let volil variantu C-má mnoho významných nedostatků (29 %). Naopak nejnižší

skupina dotazovaných ve věku 31-45 let, volila variantu A-jsem spokojen (4 %). Příloha č. 35 pak vyjadřuje podrobnější procentuální rozložení těchto výsledků.

Tabulka č. 15: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

	Statist. : Kvalita silnic(2) x Prom2(4) (Sheet1 v Kvalita silnice x vek)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	,7102209	df=3	p=,87080
M-V chí-kvadr.	,7127207	df=3	p=,87021
Fí	,0869226		
Kontingenční koeficient	,0865961		
Cramér. V	,0869226		

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Vypočtená hladina významnosti p je pro Chí-kvadrát test vyšší než stanovená hladina významnosti $\alpha = 0,05$. Proto se stanovená hypotéza H_0 nezamítá a tudíž neexistuje závislost názorů na kvalitu silnic u respondentů ve věku 18-30 let a 31-45 let.

Závislost mezi věkem a hodnocením povědomí o vyšší efektivitě

Stanovená hypotéza H_0 = hodnocení rozvoje efektivity dopravní infrastruktury není ovlivněno věkem respondenta..

Bude provedeno testování závislosti H_0 = hodnocení rozvoje efektivity dopravní dostupnosti infrastruktury není ovlivněno bydlištěm respondenta z důvodu potvrzení nebo vyvrácení rozdílností v názorech na efektivitu dopravní infrastruktury u obyvatel Pardubického kraje.

Tabulka č. 16: Očekávané četnosti (Věk x efektivita infrastruktury)

Souhrnná tab.: Očekávané četnosti (Sheet1 v Efektivita x vek) Pearsonův chí-kv. : ,059940, sv=2, p=,970474				
Efektivita	Prom2 Hodnocení efektivity A	Prom2 Hodnocení efektivity B	Prom2 Hodnocení efektivity C	Řádk. součty
A	14,56044	25,04396	13,39560	53,00000
B	10,43956	17,95604	9,60440	38,00000
Vš.skup.	25,00000	43,00000	23,00000	91,00000

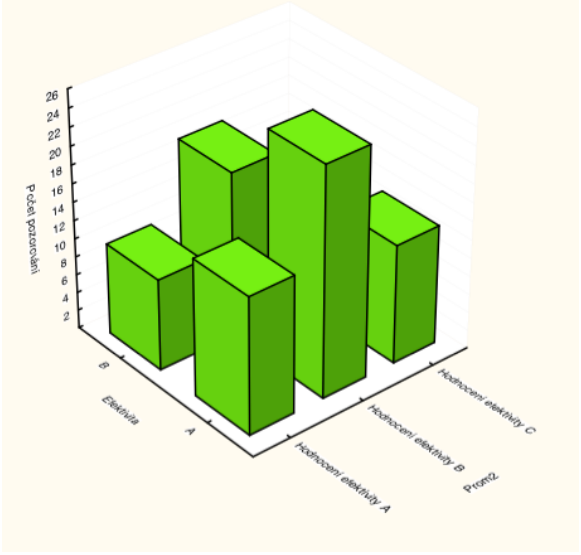
Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Na základě tabulky č. 30 bylo zjištěno, že polovina respondentů volila odpověď B – Ano, infrastruktura je efektivnější, ale mě se přímo změna nedotkla. Dále tato tabulka představuje **p = 0,970474**.

Pro tuto podkapitolu platí legenda:

Legenda - Bydliště	**Hlavička Hodnocení**
Bydliště A – Pardubice	Efektivita A – Ano, dopravní dostupnost je efektivnější i mě se změna výrazně dotkla
Bydliště B – Chrudim	Efektivita B – Ano, infrastruktura je efektivnější, ale mě se přímo změna nedotkla
	Efektivita C – Nejsem spokojen s dopravní dostupností ani s EU

Graf č. 26: Dvourozměrné rozdělení (Věk x efektivita infrastruktury)



Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Graf č. 27 poukazuje na nejvyšší zaznamenané hodnoty u hodnocení efektivity B a to 47 %. Příloha č. 36 pak vyjadřuje podrobnější procentuální rozložení těchto výsledků.

Tabulka č. 17: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

	Statist. : Efektivita(2) x Prom2(3) (Sheet1 v Efektivita x vek)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	,0599404	df=2	p=,97047
M-V chí-kvadr.	,0599717	df=2	p=,97046
Fí	,0256649		
Kontingenční koeficient	,0256564		
Cramér. V	,0256649		

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Z tabulky č. 31 je patrné, že vypočtená hladina významnosti p je pro Chí-kvadrát testu vyšší než stanovená hladina významnosti α=0,05. Proto se stanovená hypotéza H_0 nezamítá a tudíž neexistuje závislost hodnocení efektivity dopravy na místě bydliště respondenta.

Jelikož nebyla nalezena závislost ani u jedné ze sledovaných proměnných, nemohl být posuzován Cramér-von Misesův dvouvýběrový test shody, který určuje intenzitu síly zjištěné závislosti.

Na základě této analýzy bylo zjištěno, že i přes patrné rozdíly bylo hodnocení dopravní dostupnosti, kvality pozemních komunikací a efektivity dopravní infrastruktury nezávislé na bydlišti respondenta.

4.2.3 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Výzkumný vzorek se skládá z obyvatel okresu Pardubic, Chrudimi a ostatních okresů Pardubického kraje. Primárně šlo o získání odpovědí respondentů žijících převážně v okolí Pardubic a Chrudimi. Ale vzhledem k celistvosti výzkumného vzorku, byly do analýzy zakomponovány i názory ostatních obyvatel, jež spadají pod jiné okresy Pardubického kraje. Zvolenou hypotézou pro tuto kapitolu byla zvolena: H_0: Vnímání obyvatel není závislé na místě jeho bydliště.

Na základě shrnutí výsledků dotazníkového šetření, tedy základních popisných charakteristik, se dá konstatovat, že se zúčastnilo celkem 105 respondentů. Poměrně vyrovnaný poměr ukazují počty dotazovaných dle jejich bydliště. V Pardubicích žije 46 %, v Chrudimi 46 %, zbytek tvoří lidé z jiných obcí. Nejpočetnější skupinou respondentů, byli lidé ve věku 18–30, kteří představují 43% vzorek a věková kategorie 31–45, která tvoří 36% vzorek. Z hlediska poměru pohlaví jsou skupiny také dosti vyrovnané, konkrétně 49 % mužů a 51 % žen. Výzkumný vzorek vykazuje vysokou hodnotu vysokoškolsky vzdělaných a s vyšším odborným vzděláním. Jedná se o celých 50 % z celkového počtu (105). Téměř všichni respondenti uvedli, že vlastní řidičský průkaz skupiny B (95 %), ale většina mužského pohlaví pak uváděla i jiné skupiny například AM a A1. Celých 87 % má k dispozici motorové vozidlo. Po zhodnocení kvality silnic a dopravní dostupnosti v obci respondenta je patrné, že více než 60 % respondentů není spokojeno se současným stavem dopravní infrastruktury v PAK. Spokojena je pouze desetina dotázaných obyvatel. Celých 49 % lidí pak dojíždí do 25 km v průměru každý den, a proto uvádějí průměrnou dobu strávenou na cestě mezi půl hodinou až hodinou. Výrazná většina denně cestuje za prací a to osobním autem, což opět dokazuje zvyšující se počet osobních aut na člověka v tomto kraji. Dále měli respondenti zhodnotit rozvoj dopravní infrastruktury na základě podpory ze strukturálních fondů EU. Více než polovina respondentů vnímá vyšší efektivitu dopravní infrastruktury, avšak nepociťuje změnu osobně. Následně bylo zjišťováno

jestli výzkumný vzorek je obeznámen s využitím finančních prostředků z evropských fondů a jak vnímá jednotlivá programovací období. Více než polovina dotázaných odpověděla, že s některými informacemi jsou obeznámeni, ale žádné doplňující informace si nezjišťují a téměř 42 % hodnotí jako nejpozitivnější již ukončené programové období 2007–2013. U názorů, v jakých oblastech podle vás doprava ve vašem kraji nejvíce zaostává, je zaznamenáno vysoké procento ohledně kvality silnic II. a III. tříd. Naopak nejvyšší počet respondentů zvolil, že nejvíce rozvinutá oblast daného území je kvalita silnic I. třídy a poskytování veřejné dopravy. Po seřazení vybraných měst Pardubického kraje dle dopravní efektivity bylo zjištěno, že v žebříčku hodnocení jsou na tom nejhůře Pardubice a hned v závěsu Chrudim. Hodnocení systému evropských fondů do budoucna poukazuje na pozitivní názory jejich využití do budoucna. Kladně odpověděla třetina respondentů.

Pro analýzu byly využity odpovědi s jedinými viditelnými rozdíly. Jedná se o hodnocení dopravní dostupnosti, kvality silnic a zefektivnění dopravní infrastruktury. Na základě analýzy kvalitativních znaků bylo zjištěno, že neexistuje závislost hodnocení na místě bydliště respondenta i na jeho věku ve všech případech. Lidé zejména z Pardubic a Chrudimi vnímají kraj z hlediska dopravní infrastruktury dosti podobně, aniž by byli ovlivňováni obcí, ve které žijí. Z toho důvodu lze konstatovat, že názor na stav dopravní infrastruktury je dosti podobný jak v rámci věkových skupin, tak v rámci celého území Pardubického kraje.

5 Závěr

Strukturální fondy společně s fondem soudržnosti poskytují možnost realizovat takové projekty, které by stát či konkrétní region nebyl schopný financovat z vlastního rozpočtu v plné výši. Příkladem je odvětví dopravy, ve kterém dosahují náklady na investiční akce vysokých finančních objemů. Funkčnost fondů (ERDF, CF) je řízena základními principy, jejichž dodržení by mělo vést ke správné alokaci prostředků dle potřeby každého státu. Jedním ze základních principů těchto fondů je také finanční spoluúčast členské země. Finanční prostředky z EU by měly členským státům pomoci profinancovat vybrané oblasti ekonomiky, neměly by ovšem nahrazovat alokaci finančních prostředků z rozpočtů jednotlivých členských států.

Sektor doprava představuje jednu z nejširších sfér ekonomiky a hraje významnou roli v národním hospodářství. To dokazuje fakt, že nejvyšší podíl finančních prostředků ze státního rozpočtu je alokován na dopravní infrastrukturu. Dopravní systém celého světa a jednotlivých zemí je úzce spjat s územní organizací hospodářství. Nejvyužívanějším druhem dopravy, který propojuje regionální konkurenceschopnost, lze označit dopravu silniční. Základní silniční síť České republiky je v EU považována za nadprůměrnou, což je způsobeno geografickým umístněním země v Evropě. Tato práce poukazuje na transevropskou dopravní síť ČR, která má významný vliv na posuzování žádostí v návaznosti na uvedené silniční tepny mezinárodního významu.

Diplomová práce se zabývá již ukončeným programovacím obdobím 2007-2013. Z hlediska čisté pozice ČR je ilustrována skutečnost, že v tomto programovacím období postupně roste a tudíž je Česká republika stále ještě čistým příjemcem finančních prostředků z EU. V budoucnu se dá očekávat jeho postupné snižování za předpokladu zvyšování ekonomického růstu (dle indexu E28). Z hlediska porovnání jednotlivých fondů EU, tvořily strukturální fondy 73 % celkových příjmů ČR z Evropského rozpočtu. Dopravní infrastruktura je podporována evropskými prostředky z důvodu náročnosti předfinancování realizace projektů, týkajících se dálnic a silnic I. třídy. Z toho důvodu byly vymezeny operační programy, na jejichž základě je možné získat pro dopravní sektor finanční prostředky.

Prvním programem je Operační program Doprava, do něhož bylo alokováno zhruba 22 % z celkových prostředků EU pro ČR v letech 2007-2013. Což je nejvíce

ze všech operačních programů pro ČR. Dalším způsobem financování dopravy pomocí evropských prostředků jsou Regionální operační programy. Tyto dva výše zmíněné programy jsou odlišné, jelikož se každý zaměřuje na jiné aktivity, ale navzájem se doplňují. OPD se zabývá modernizací a výstavbou dopravní infrastruktury na celostátní úrovni. ROP NUTS II SV je soustředěn na dopravu jednotlivých krajů. Jedná se o modernizace, výstavbu a rekonstrukci silnic II. a III. tříd. Primárně jsou podporovány komunikace v návaznosti na silniční sítě TEN-T. Na základě srovnání alokace finančních prostředků na OPD a ROP NUTS II zaměřených pouze na dopravu bylo zjištěno, že bylo na OPD alokováno až o 188 % finančních prostředků více než na všechny ROP NUTS II - podporu dopravní infrastruktury. Co se týká ROP NUTS II SV, nejvyšší podíl alokace prostředků byl zaznamenán opět v oblasti dopravní infrastruktury.

Diplomová práce se dále zaměřuje na Pardubický kraj, který nejdříve charakterizován ekonomickými ukazateli souvisejícími s vývojem dopravní infrastruktury. Pardubický kraj je z hlediska podílu HDP v ČR nízkým producentem HDP s pouze 4 %. Tato skutečnost je v rozporu s předpokladem fungování kvalitní ekonomiky. Míra nezaměstnanosti v PAK v roce 2013 dosahovala 8,4 %. Nejvíce zasažené ovzduší v rámci Pardubického kraje má samotné krajské město Pardubice.

Z mezinárodního srovnání míry skutečného využití evropských prostředků je patrné, že situace ČR není ideální. Některé státy jsou schopny čerpat až 74 % schválených prostředků, ČR bylo poskytnuto v poslední programovacím období 64 % prostředků ze schváleného rozpočtu. Při zvýšení míry čerpání zdrojů EU by se ČR v tomto srovnání mohla stát více konkurenceschopnou než doposud.

V rámci analýzy poskytovaných finančních prostředků na dopravu jsou zkoumány tři významné zdroje financování – SFDI, OPD a ROP SV. Státní fond dopravní infrastruktury jako nástroj MD je nedílnou součástí kofinancování projektů na dopravní infrastrukturu (OPD). Na základě klesajícího trendu výdajů SFDI by mohlo vést k nemožnosti povinného spolufinancování projektů hlazených z EU a tím nevyčerpání zdrojů OPD. Z rozpočtu SFDI se totiž neplatí pouze nová výstavba a modernizace silnic, dálnic, železnic nebo vnitrozemských vodních cest, ale také oprava a údržba infrastruktury stávající. Na základě porovnání objemu dotací ze SFDI, se PAK umístil na 10. místě ze 14. krajů. Celková alokace zdrojů za sledované období představuje 7,4 mld. Kč. Největší příjemce obdržel za stejné období 31,6 mld. Kč. Vývoj proplacených prostředků SFDI v Pardubickém kraji ukazuje, že

v roce 2013 nastal zvrat v klesající tendenci příjmů z fondu. Důvodem byla snaha o vyčerpání maximálního objemu finančních prostředků EU na projekty končícího programovacího období 2007-2013.

Každým rokem se rozdíl přislíbených a proplacených finančních prostředků EU prohlubuje, což značí klesající tendenci financování z fondů EU v rámci OPD. Obecně by se dalo podotknout, že čím méně budou plynout prostředky z EU, tím bude více zatížen státní rozpočet. Na druhou stranu je počítáno s návratností prostředků schváleného rozpočtu na projekty v rámci OPD. Avšak v současné době s čerpáním zdrojů EU vyplouvají na povrch problémy s realizací některých staveb, hrazených ze SFDI. To má za následek paralyzaci národních zdrojů vzhledem neproplacení návratných investic ze strany EU. Důsledkem je nemožnost kofinancování nových projektů EU, financování údržby a oprav stávající infrastruktury a jiné. V celorepublikovém porovnání se Pardubický kraj opět pohybuje mezi posledními čtyřmi kraji v objemu proplacených přislíbených a poskytnutých dotací EU v rámci OPD. Naopak vyniká v míře úspěšnosti proplacených prostředků. Z pohledu veřejných investic do PAK bylo za sledované období 2007-2014 poskytnuto 83 % ze zdrojů EU a tím se ve srovnání s ostatními kraji ČR řadí na první příčku. Do PAK bylo nejvíce evropských prostředků poskytnuto v roce 2009, při rekonstrukci silnice I. třídy I/37 Březhrad-Opatovice a Hrobice-Ohrazenice. Ten rok na projekt připadlo 1,68 mld. Kč. V letech 2008 a 2013 byl z evropských fondů proplacen stejný objem finančních prostředků, jaký byl přislíben.

V roce 2007 a 2008 bylo proplaceno velmi malé množství veřejných prostředků. Tento fakt souvisí se zpožděním, které doprovázelo vyhlášení nových výzev pro podání projektů na začátku programovacího období. Objem kumulativních proplacených prostředků každým rokem roste, protože i v rámci regionálních operačních programů je kladen důraz na co nejvyšší možné čerpání finančních prostředků. ROP SV se, na základě výše uvedených zjištění, jeví jako konkurenceschopný. V porovnání s kraji, které spadají do ROP SV se ale Pardubický kraj řadí na poslední místo v objemu proplacených prostředků a tím se stává málo konkurenceschopným.

Pro efektivní fungování hospodářství kraje je nezbytné, aby dopravní infrastruktura byla kvalitní a výkonná. Investice do dopravy totiž mají kumulativní charakter, mají přispívat ke stabilitě zaměstnanosti a pozitivně působit na tvorbu HDP. S rostoucími výdaji do DI se předpokládá rostoucí produktivita kraje. Je ale

nezbytné se zamyslet nad koncepcí rozvoje a stabilitou finanční strategie, jelikož podmínka udržitelnosti v budoucnu je velice zásadní. Dopravní infrastruktura je považována za podstatnou složku konkurenceschopnosti kraje. Proto byla provedena analýza, na základě které bylo zjištěno, že ekonomická situace v PAK není příznivá. Toto zjištění se odráží hlavně na nepříznivém vývoji nezaměstnanosti a HDP v kraji. Klesající charakter vykazují také absolutní přírůstky v jednotlivých letech v rámci vybraných zdrojů financování.

Na základě dotazníkového šetření v poslední kapitole bylo zjištěno, že téměř 90 % respondentů má k dispozici motorové vozidlo. Po zhodnocení kvality silnic a dopravní dostupnosti v obci respondenta je patrné, že více než 60 % jich není spokojeno se současným stavem. Spokojena je pouze desetina dotázaných obyvatel. Výrazná většina denně cestuje za prací, a to osobním automobilem, což může poukazovat na zvyšující se počet osobních aut v kraji. Více než polovina respondentů vnímá vyšší efektivitu dopravní infrastruktury od začátku spolufinancování EU, avšak nepociťuje změnu na vlastní kůži. U názorů, v jakých oblastech podle vás doprava ve vašem kraji nejvíce zaostává, je zaznamenáno vysoké procento u kvality silnic II. a III. tříd. Naopak nejvyšší počet respondentů zvolil, že nejvíce rozvinutá oblast daného území je kvalita silnic I. třídy a poskytování veřejné dopravy. Po seřazení vybraných měst Pardubického kraje dle dopravní efektivity bylo zjištěno, že v žebříčku hodnocení jsou na tom s dopravní situací nejhůře Pardubice a ihned za nimi město Chrudim. Na základě analýzy kvalitativních znaků bylo zjištěno, že neexistuje závislost hodnocení na místě bydliště respondenta ani na jejich věku ve všech třech případech. Z toho důvodu lze konstatovat, že lidé zejména z Pardubic a Chrudimi vnímají kraj z hlediska dopravní infrastruktury podobně, aniž by byli ovlivňováni věkem nebo místem (okresem), ve kterém žijí.

Na závěr je třeba dodat, že současná dopravní infrastruktura je provozně i investičně náročná. Nejedná se totiž pouze o náklady na výstavbu, ale také se musí brát v úvahu cena celého životního cyklu stavby. Ta zahrnuje veškeré opravy, údržbu, revize, náklady na provoz zařízení souvisejících s provozem infrastruktury. Problémy, které jsou spatřovány například v rámci silniční dopravy jsou nedostatečná kvalita silniční sítě, fragmentace základního skeletu komunikací a vznik dopravních kolon v příměstských i městských komunikacích. Překážkou financování dopravy se můžou jevit investice do infrastruktury, které jsou významné oproti očekávané návratnosti

(mimo fondy EU). Neefektivita může být spatřována v odlišnostech projektů, jelikož každý je v jiném stavu přípravy.

Doporučení pro zlepšení financování dopravní infrastruktury je vytvořit transparentní systém financování a lépe kontrolovatelný systém úkonů managementu. Vzhledem k nadcházejícímu programovému období je příslušné nastínit změny, které mají nastat. Zúžení implementační struktury (Z 24 na 15 OP) by mohlo vést ke zjednodušení a vyšší efektivitě a průhlednosti. Další problémy mohou být spatřovány v nefunkčnosti kontrolních mechanismů. Ty se většinou projeví až na pozastavených platbách ze strany EU. V tomto případě je třeba zajistit takové nástroje, které zajistí hospodárnost a účelnost výdajů. Pro zvýšení efektivity ČR a kraje je nezbytné vyčerpání zdrojů z fondů EU. To jsou schopni zajistit jen ti členové managementu, kteří oplývají odborností, poctivostí a pracovitostí. Tyto návrhy a doporučení platí jak pro celou ČR, tak pro Pardubický kraj.

Závěrem je třeba dodat, že v diplomové práci došlo k naplnění cílů, které byly stanoveny v jejím úvodu. V rámci jednotlivých kapitol byl zmapován vývoj, průběh i současná situace čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. Alokace finančních prostředků byla zkoumána především v kontextu dopravní infrastruktury v celé České republice a ve zvolené oblasti – v Pardubickém kraji.

6 Seznam použitých zdrojů:

[1] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vydání Praha: Karolinum, 1999, 112 stran. ISBN 80-718-4923-5.

[2] BUDÍK, Josef. *Evropské strukturální fondy a jejich využívání*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2009, 79 stran. ISBN 978-80-7408-014-2.

[3] BUTTON, Kenneth John. *Transport economics*. 3.vydání. Cheltenham, UK Edward Elgar Publishing Limited. 2010, 511 stran. ISBN 978-1-84064-189-9.

[4] CYHELSKÝ, Lubomír, HINDLS, Richard a KAHOUNOVÁ, Jana. Elementární statistická analýza. 2. vydání, Praha: Management Press, 1999, 319 stran. ISBN 80-7261-003-1.

[5] DAVSON JACKOB. *How the European Union works*: your guide to the EU institutions. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012, 39 stran. ISBN 92-792-5553-3.

[6] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravy pro střední a vyšší odborné školy*. 1. vydání. Praha: Fortuna, 2000, 135 stran, ISBN 80-7168-699-9.

[7] EVROPSKÁ KOMISE. Glosář: *instituce, politiky a rozšiřování Evropské unie*. Praha: Informační centrum Evropské unie při Delegaci Evropské komise v České republice, 2001, 159 stran. ISBN 80-238-6934-5.

[8] HEBÁK, Petr, BÍLKOVÁ, Diana a SVOBODOVÁ, Alžběta. *Praktikum k výuce matematické statistiky II: testování hypotéz*. 3. vydání. Praha: Oeconomica, 2009, 280 stran. ISBN 978-80-245-1574-8.

[9] HENDL, Jan. *Přehled statistických metod zpracování dat: analýza a metaanalýza dat*. 3. vydání. Praha: Portál, 2004, 583 stran. ISBN 807178-820-1.

[10] HIGGINS, Benjamin Howard a Donald J SAVOIE. *Regional development*

theories & their application. London: Transaction Publishers, 1997, 422 stran. ISBN 978-15-600-0160-7.

[11] HINDLS, Richard. *Statistika pro ekonomy*. 8. vydání Praha: Professional Publishing, 2007, 415 stran. ISBN 978-80-86946-43-6.

[12] HUČKA, Miroslav. *Strukturální politika a její regionalizace: v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie*. Ostrava: Repronis, 2001, 114 stran. ISBN 808-6122-90-5.

[13] CHVOJKOVÁ, Anna., KVĚTOŇ, Viktor a kolektiv. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007–2013*. 1. vydání. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku 2007, 179 stran. ISBN 978-80-86684-43-7.

[14] PETRÁM, Antonín. *Evropská integrace a Česká republika*. 1. vydání. Praha: Grada, Publishing a.s. 2009, 143 s. ISBN 978-80-247-2849-0.

[15] POSPÍŠILOVÁ, Lucie, OUŘEDNÍČEK, Martin, TEMELOVÁ, Jana, *Atlas sociálně prostorové diferenciace České republiky.* 1. vydání. Praha: Karolinum, 2011. 137 stran, ISBN 978-80-246-1889-0.

[16] LACINA, Lubor. *Minimum o regionální a strukturální politice EU*. 1. vydání Praha: Úřad vlády ČR, 2004. 263 stran, ISBN 80-86734-23-4.

[17] MALACH, Antonín. *Podpora podnikání v regionech ČR a EU*. 2. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2004, 401 stran. ISBN 80-210-3259-6.

[18] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013*. Praha: MMR ČR, odbor evropských fondů, 2007, 28 stran. ISBN 978-80-254-0319-8.

[19] SCHMIDT, Peter. *The EU structural funds as a means to hamper migration*. 1. vydání. Berlin: springer, 2013, 138 stran. ISBN 978-3-531-94076-2.

[20] SVATOŠOVÁ, Libuše a KÁBA, Bohumil. *Statistické metody II*. 1. vydání. Praha: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 107 stran. ISBN 978-80-213-1736-9.

[21] WOKOUN, René, LUKÁŠ, Zdeněk a KOUŘILOVÁ, Jana. *Výkladový slovník regionální a strukturální politiky Evropské unie.* 1. vydání. Praha: IFEC, 2002, 165 stran. Justis. Zelená řada. ISBN 80-86412-18-0.

[22] WOKOUN, René, MATES Pavel, KADEŘÁBKOVÁ Jaroslava. *Základy regionálních věd a veřejné správy.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2011, 474 stran. ISBN 978-80-738-0304-9.

[23] WOKOUN, René. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 3. vydání., IFEC 1. Praha: IFEC, 2001, 264 stran. Justis. Zelená řada. ISBN 80-86412-08-3.

[24] ZÁKON č. 248/2000 Sb., *o podpoře regionálního rozvoje*. In: Sbírka zákonů 6. 3. 2000. ISSN 1211-1244.

Internetové zdroje:

[25] HAJDUCH, Ondřej. *Doprava ČR*. [online]. [cit. 2014-5-24]. Dostupné z: http://www.hajduch.net/cesko/doprava.

[26] PAVLÍČEK, Tomáš, MINÁŘ, Jan a Ladislav. *Integrované dopravní systémy v ČR.* [online]. [cit. 2014-5-16]. Dostupné z: http://www.vzdelavanimkekvalite.cz/PDFs/6_IDS.pdf.

[27] NOVOTNÝ, Petr. *Testování hypotéz*. INNET | VŠB. TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA. [online]. [cit. 2014-10-26]. Dostupné z: http://homel.vsb.cz/~dom033/predmety/statistika/ucebni_text/13Testovani.pdf.

[28] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Rozpočet Ministerstva dopravy*. [online]. [cit. 2014-10-31]. Dostupné z:http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/rozpocet.htm.

[29] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Jednotný programový dokument pro cíl 2*. [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/cz/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Jednotne-proggramove-dokumenty/JEDNOTNY-PROGRAMOVY-DOKUMENT-PRO-CIL-2.

[30] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Jednotný programový dokument pro cíl 3*. [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Jednotne-programove-dokumenty/JEDNOTNY-PROGRAMOVY-DOKUMENT-PRO-CIL-3.

[31] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Programy 2004 - 2006*. [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006.

[32] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Programové období 2007-2013*. [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013.

[33] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Programové období 2014-2020*. [online]. [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020.

[34] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Předvstupní pomoc*. [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: https://www.euroskop.cz/168/sekce/predvstupni-pomoc/.

[35] REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM NUTS II SEVEROVÝCHOD. *Výroční zpráva ROP SV 2013*. [online]. [cit. 2014-10-31]. Dostupné z: http://www.rada-severovychod.cz/vyrocni-zpravy-rop-sv.

[36] ÚŘAD REGIONÁLNÍ RADY REGIONU SOUDRŽNOSTI SEVEROVÝCHOD. *Prioritní osy ROP SV*. [online]. [cit. 2014-10-31]. Dostupné z: http://www.rada-severovychod.cz/prioritni-osy-rop-sv.

SEZNAM TABULEK:

Tabulka č. 1: Schéma kontingenční tabulky
Tabulka č. 2: Evropské fondy
Tabulka č. 3: Dotační období
Tabulka č. 4: Proplacené investiční prostředky ze zdrojů EU do dopravní infrastruktury ČR za jednotlivých letech v rámci OPD
Tabulka č. 5: Proplacené finanční prostředky v PAK v období (2007-2013)
Tabulka č. 6: Očekávané četnosti (Bydliště x dopravní dostupnost)
Tabulka č. 7: Testování četností dvou kategoriálních proměnných
Tabulka č. 8: Očekávané četnosti (Bydliště x kvalita silnic)
Tabulka č. 9: Testování četností dvou kategoriálních proměnných
Tabulka č. 10: Očekávané četnosti (Bydliště x efektivita infrastruktury)
Tabulka č. 11: Testování četností dvou kategoriálních proměnných
Tabulka č. 12: Očekávané četnosti (Věk x dopravní dostupnost)
Tabulka č. 13: Testování četností dvou kategoriálních proměnných
Tabulka č. 14: Očekávané četnosti (Věk x kvalita silnic)
Tabulka č. 15: Testování četností dvou kategoriálních proměnných
Tabulka č. 16: Očekávané četnosti (Věk x efektivita infrastruktury)
Tabulka č. 17: Testování četností dvou kategoriálních proměnných

SEZNAM GRAFŮ:

Graf č. 1: Vývoj základních ukazatelů souvisejících s čistou pozicí ČR vůči rozpočtu EU v období 2004 – 2013

Graf č. 2: Alokace prostředků EU do dopravní infrastruktury za období 2007-2013

Graf č. 3: Finanční alokace NUTS II Severovýchod za období 2007 – 2013

Graf č. 4: Ministerstvo dopravy ve vztahu ke státnímu rozpočtu ČR na rok 2013

Graf č. 5: Celkově přislíbené a vyčerpané zdroje z unijních dotací pro vybrané země ve sledovaném období 2007-2013

Graf č. 6: Míra využití evropských prostředků vybraných zemí EU za období 2007-2013

Graf č. 7: Vývoj přislíbených a poskytnutých finančních prostředků SFDI pro ČR za období 2009-2013

Graf č. 8: Využití prostředků ze schváleného rozpočtu SFDI dle krajů ČR za sledované období 2009-2013

Graf č. 9: Vývoj alokace prostředků ze SFDI do Pardubického kraje za sledované období 2009-2013

Graf č. 10: Vývoj schválených a skutečně proplacených prostředků pro ČR v rámci OPD za sledované období 2007-2013

Graf č. 11: Proplacené příspěvky EU do dopravní infrastruktury ČR v rámci OPD dle krajů za sledované období 2007-2013

Graf č. 12: Financování dopravní infrastruktury ČR z veřejných zdrojů v rámci OPD dle krajů ve sledovaném období 2007-2014

Graf č. 13: Vývoj průběžných plateb z EU v rámci OPD pro Pardubický kraj za sledované období 2007-2014

Graf č. 14: Vývoj veřejných prostředků proplacených na dopravu ČR z ROP

za sledované období 2007 – 2013

Graf č. 15: Vývoj veřejných prostředků proplacených příjemcům na dopravu dle jednotlivých ROP ve sledovaném období 2007-2013

Graf č. 16: Dělení veřejných prostředků proplacených na dopravu ČR dle ROP

za sledované období 2007 – 2014

Graf č. 17: Vývoj reálně proplacených veřejných prostředků poskytnuté na dopravu dle krajů ROP SV za sledované období 2008-2013

Graf č. 18: Zjednodušený regresní model – srovnání tempa růstu objemu poskytnutých finančních prostředků na dopravní infrastrukturu PAK s tempem růstu HDP a míry nezaměstnanosti za sledované období za 2010 – 2013

Graf č. 19: Hodnocení dopravní dostupnosti

Graf č. 20: Hodnocení kvality silnic

Graf č. 21: Máte dojem, že se dopravní infrastruktura zefektivnila?

Graf č. 22: Dvourozměrné rozdělení (Bydliště x dopravní dostupnost)

Graf č. 23: Dvourozměrné rozdělení (Bydliště x kvalita silnic)

Graf č. 24: Dvourozměrné rozdělení (Bydliště x efektivita infrastruktury)
Graf č. 25: Dvourozměrné rozdělení (Věk x dopravní dostupnost)
Graf č. 25: Dvourozměrné rozdělení (Věk x kvalita silnic)
Graf č. 26: Dvourozměrné rozdělení (Věk x efektivita infrastruktury)

SEZNAM PŘÍLOH:

Příloha č. 1: Základní ekonomické ukazatele Pardubického kraje
Příloha č. 2: Průměrná míra nezaměstnanosti v Pardubickém kraji za období 2009-2013
Příloha č. 3: Zaměstnanost dle vybraných odvětví v PAK za rok 2011
Příloha č. 4: Průměrný výskyt NO2 v zimních měsících v ug/m3 (říjen – březen) za jednotlivé roky
Příloha č. 5: Celkové množství emisí znečišťujících látek za vybrané sousední kraje
Příloha č. 6: Členské státy EU, které přijaly a nepřijali společnou měnu Euro
Příloha č. 7: Přehled struktury cílů a finančních nástrojů v souvislosti se změnami
Příloha č. 8 : Vývoj čisté pozice ČR ve vztahu k EU za období 2004 – 2013
Příloha č. 9: Region soudržnosti Severovýchod
Příloha č. 10: Finanční prostředky ze strukturálních fondů EU 2004-2006
Příloha č. 11: Tematické operační programy pro období 2007-2013
Příloha č. 12: Čerpání ze strukturálních fondů v rámci jednotlivých OP 2004 – 2006
Příloha č. 13: Financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů
Příloha č. 14: Struktura příjmů ČR z rozpočtu EU za rok 2013
Příloha č. 15: Mapa transevropské dopravní sítě v ČR
Příloha č. 16: Alokace finančních prostředků z evropského rozpočtu do ČR dle operačních programů v programovacím období 2007-2013
Příloha č. 17: Alokace prostředků EU do dopravní infrastruktury v rámci regionů soudržnosti a OPD za období 2007 – 2013
Příloha č. 18: Přehled státních fondů za období 2014
Příloha č. 19: Ministerstvo dopravy ve vztahu ke státnímu rozpočtu ČR na rok 2013
Příloha č. 20: Míra skutečně využitých finančních prostředků EU vybraných zemí EU28 za období 2007-2013
Příloha č. 21: Proplacené příspěvky EU do již ukončených projektů z OPD v rámci ČR za sledované období 2007-2013
Příloha č. 22: Proplacené příspěvky EU do dopravní infrastruktury ČR v rámci OPD dle krajů za sledované období 2007-2013
Příloha č. 23: Financování dopravní infrastruktury ČR z evropských a národních zdrojů v rámci OPD dle krajů ve sledovaném období 2007-2014
Příloha č. 24: Přehled průběžných plateb z EU v rámci OPD pro Pardubický kraj za sledované období 2007-2014
Příloha č. 25: Seznam projektů realizovaných v rámci OPD za 2007 – 2013
Příloha č. 26: Veřejné prostředky (EU + národní) proplacené příjemcům na dopravu za období 2008-2013
Příloha č. 27: Veřejné prostředky proplacené na dopravu ČR z ROP

za sledované období 2008 – 2013
Příloha č. 28: Veřejné prostředky proplacené ROP SV na dopravu
Příloha č. 29: Dělení veřejných prostředků proplacených na dopravu ČR dle ROP
za sledované období 2007 – 2014
Příloha č. 30: Reálně proplacené veřejné prostředky poskytnuté na dopravu dle krajů ROP SV za sledované období 2008-2013
Příloha č. 31: Vývoj přislíbených a poskytnutých finančních prostředků SFDI pro ČR za období 2009-2013
Příloha č. 32: Vývoj míry využití prostředků ze schváleného rozpočtu SFDI dle krajů ČR za sledované období 2009-2013
Příloha č. 33: Vývoj alokace prostředků ze SFDI do Pardubického kraje za sledované období 2008-2013
Příloha č. 34: Čerpání rozpočtu SFDI v ČR za sledované období 2008-2013
Příloha č. 35: Zjednodušený regresní model –tempo růstu objemu poskytnutých finančních prostředků na dopravní infrastrukturu PAK s tempem růstu HDP a míry nezaměstnanosti sledované období za 2010 - 2013
Příloha č. 36: Situace silniční dopravy v Pardubickém kraji a povědomí o podpoře z EU
Příloha č. 37: Jaký typ řidičského průkazu vlastníte?
Příloha č. 38: Seřaďte vybraná města Pardubického kraje podle efektivity dopravní dostupnosti od nejlepšího po nejhorší? (ve stupních důležitosti od 0 – 3,5)
Příloha č. 39: Zdůvodněte svoji odpověď, jak hodnotíte evropské fondy nyní a do budoucna
Příloha č. 40: Kontingenční tabulka četností (Bydliště x dopravní dostupnost)
Příloha č. 41: Kontingenční tabulka četností (Bydliště x kvalita silnic)
Příloha č. 42: Kontingenční tabulka četností (Bydliště x efektivita infrastruktury)

PŘÍLOHY:

Příloha č. 1: Základní ekonomické ukazatele Pardubického kraje

Ukazatel	Území	2009	2010	2011	2012
		Hodnoty uváděné v %			
Podíl kraje na tvorbě HDP	ČR	100	100	100	100
	Pardubický kraj	4,1	4,0	4,0	3,9
HDP na jednoho obyvatele	ČR	81,0	80,0	80,0	79,0
	Pardubický kraj	67,0	65,0	66,0	64,0
Míra nezaměstnanosti	ČR	6,7	7,3	6,7	7
	Pardubický kraj	6,4	7,2	5,6	7,7

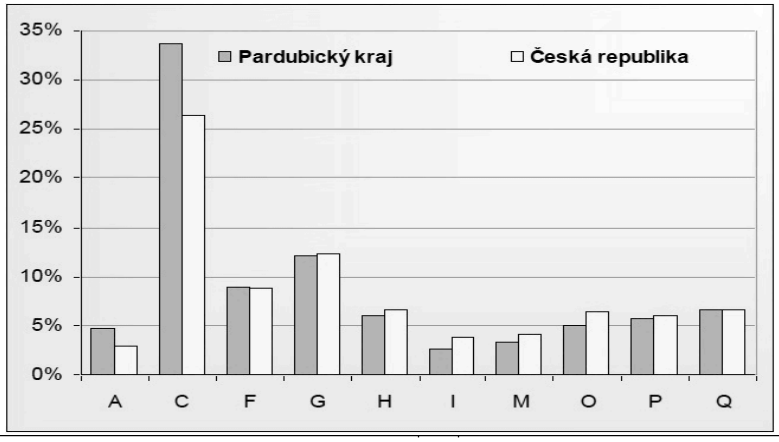
Zdroj: ČSÚ ČR - Vlastní zpracování

Příloha č. 2: Průměrná míra nezaměstnanosti v Pardubickém kraji za období 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013
Pracovní síla (tis. osob)	2 549 000	2 534 000	2 524 000	2 574 000	2 632 000
V tom:					
Zaměstnaní	2 385 000	2 350 000	2 383 000	2 372 000	2 410 000
Nezaměstnaní	164 000	184 000	140 000	199 000	221 000
Ekonomicky neaktivní (tis. osob)	1 860 000	1 875 000	1 872 000	1 822 000	1 752 000
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	6,4	7,2	5,6	7,7	8,4

Zdroj: ČSÚ ČR

Příloha č. 3: Zaměstnanost dle vybraných odvětví v PAK za rok 2011 (v %)

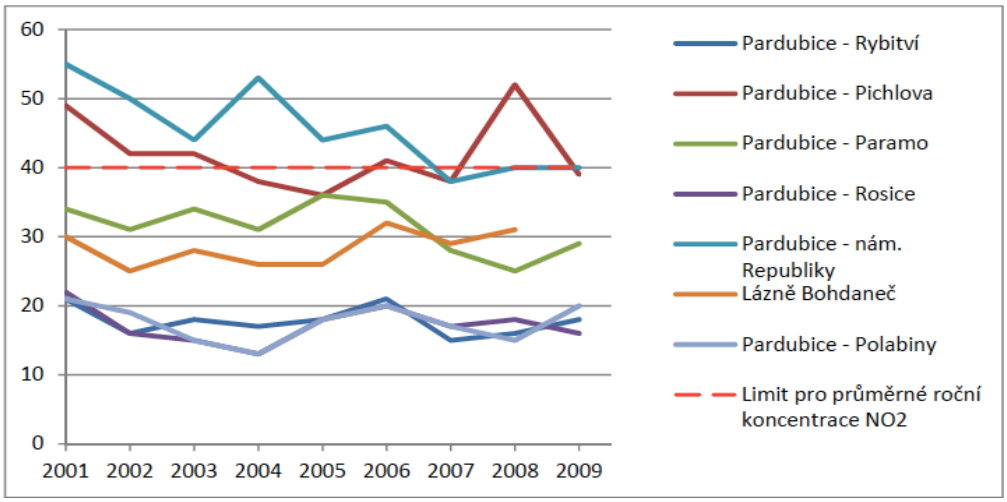


Vysvětlivky ke grafu

A	Zemědělství, lesnictví a rybářství	I	Ubytování, stravování a pohostinství
C	Zpracovatelský průmysl	M	Profesní, vědecké a technické činnosti
F	Stavebnictví	O	Veřejná správa a obrana; pov. soc. zabezp.
G	Velkoobchod a maloob.; opr. mot. Vozidel	P	Vzdělávání
H	Doprava a skladování	Q	Zdravotnía sociální péče

Zdroj: ČSÚ ČR– dle NACE-CZ

Příloha č. 4: Průměrný výskyt NO2 v zimních měsících v ug/m3 (říjen – březen) za roky 2001-2009



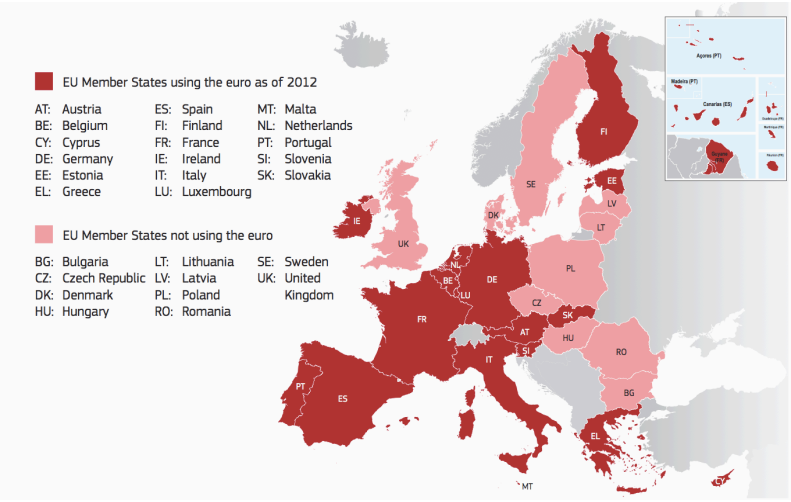
Zdroj: ČHMÚ – český hydrometeorologický ústav

Příloha č. 5: Celkové množství emisí znečišťujících látek za vybrané sousední kraje

Kraj	SO_2	NO_x
Pardubický	**12 928,0**	**16 367,4**
Královéhradecký	6 294,6	7 894,0
Olomoucký	4 443,1	10 430,6
Vysočina	3 007,5	12 434,8

Zdroj: ČHMÚ

Příloha č. 6: Členské státy EU, které přijaly a nepřijali společnou měnu Euro



Zdroj: How the European Union works: your guide to the EU institutions.

Luxembourg

Příloha č. 7: Přehled struktury cílů a finančních nástrojů v souvislosti se změnami

2000 - 2006		2007 - 2013		2014 - 2020	
Jednotlivé cíle	Finanční nástroj	Jednotlivé cíle	Finanční nástroj	Jednotlivé cíle	Finanční nástroj
Soudržnost		Konvergence			
Cíl 1	ERDF		ERDF	Investice pro růst a zaměstnanost	ERDF
	ESF		ESF		
	EAGGF				
	FIFG				
Cíl 2	ERDF	Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	ERDF	Evropská územní spolupráce	
	ESF		ESF		
Cíl 3	ESF				
INTERREG	ERDF	Evropská územní spolupráce	ERDF		ERDF
URBAN	ERDF				
EQUAL	ESF				
LEADER +	EAGGF – orientační sekce				
Rozvoj venkova a restrukturalizace rybolovu mimo rámec Cíle 1	EAGGF – záruční sekce FIFG	Problematika rozvoje venkova a rybolovu není součástí politiky soudržnosti, ale je zařazena pod Společnou zemědělskou politiku			

Zdroj: MMR ČR - Strukturální fondy

Příloha č. 8 : Vývoj čisté pozice ČR ve vztahu k EU za období 2004 – 2013 (v mld. Kč)

ROK	Příjmy v mld. Kč	Výdaje v mld. Kč	Čistá hodnota v mld. Kč	d_{yt}	k_i
2004	25,3	18,0	**7,3**	-	-
2005	32,7	30,7	**2,0**	- 5,3	0,3
2006	37,3	30,4	**6,9**	+ 4,9	3,5
2007	47,3	32,1	**15,2**	+ 8,3	2,2
2008	59,2	35,4	**23,8**	+ 7,6	1,6
2009	78,1	35,8	**42,3**	+ 18,5	1,8
2010	84,4	47,1	**47,9**	+ 5,6	1,1
2011	72,5	41,7	**30,8**	- 17,1	0,6
2012	113	39,8	**73,1**	+ 42,3	2,4
2013	125,7	41,7	**84,1**	+ 11,0	1,2
Σ	**675,5**	**352,7**	**333,4**	-	-

Zdroj : MMR ČR - Vlastní zpracování

Příloha č. 9: Region soudržnosti Severovýchod

Zdroj: Pardubický kraj

Příloha č. 10: Finanční prostředky ze strukturálních fondů EU 2004-2006

	2004-2006	**2004**	**2005**	**2006**
Strukturální fondy	1584,40	381,50	528,90	674,00
Cíl 1	1454,30	339,00	485,50	629,80
Cíl 2	71,30	23,30	23,80	24,20
Cíl 3	58,80	19,20	19,60	20,00

Zdroj: MMR ČR - Strukturální fondy: Programy 2000-2006.

Příloha č. 11: Tematické operační programy pro období 2007-2013

Operační programy	**Příslušná Ministerstva**
Integrovaný operační program	Ministerstvo pro místní rozvoj
OP Podnikání a inovace	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OP Životní prostředí	Ministerstvo životního prostředí
OP Doprava	Ministerstvo Dopravy
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
OP Výzkum a vývoj pro inovace	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
OP Lidské zdroje a zaměstnanost	Ministerstvo práce a sociálních věcí
Operační program Technická pomoc	Ministerstvo pro místní rozvoj

Zdroj: MMR ČR - Strukturální fondy: Programy 2007-2013

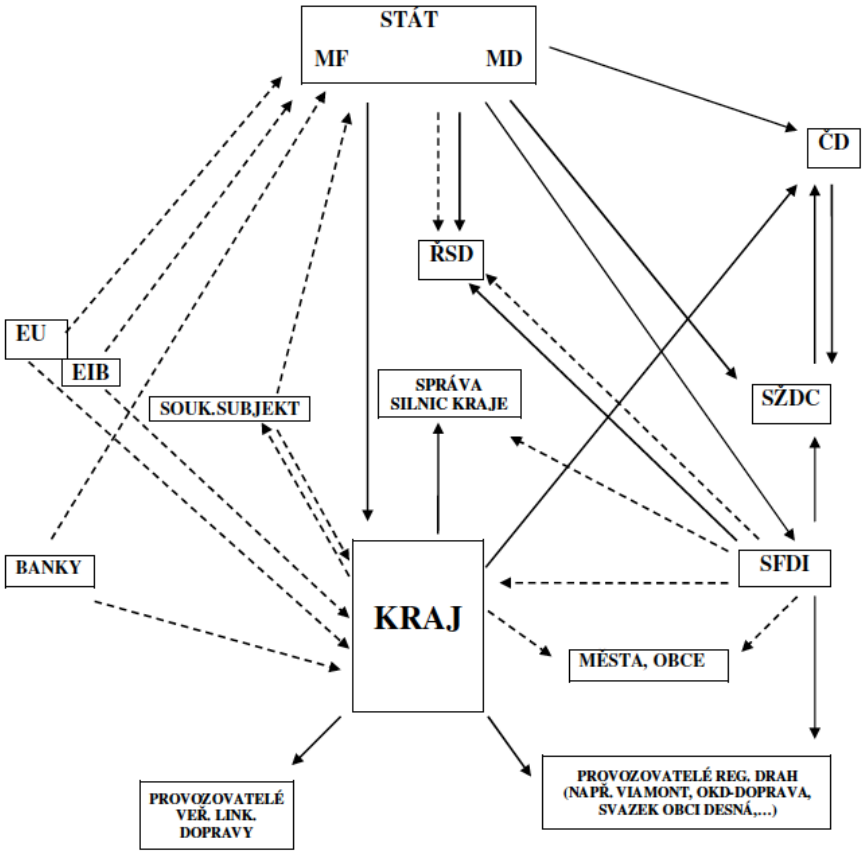
Příloha č. 12: Čerpání ze strukturálních fondů v rámci jednotlivých OP

2004 – 2006

Operační program	OP	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG
OP Infrastruktura	16,94 %	16,94%			
OP Průmysl a podnikání	17,94%	17,94%			
OP Rozvoj lidských zdrojů	21,92%		21,92%		
OP Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství	11,96%			11,46%	0,50%
SROP	31,24%	27,99%	3,25%		
Celkem	100,00%	62,87%	25,17%	11,46%	0,50%

Zdroj: MMR ČR - Operační programy 2004-2006

Příloha č. 13: Financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů [14]



Zdroj: Vlastní zpracování

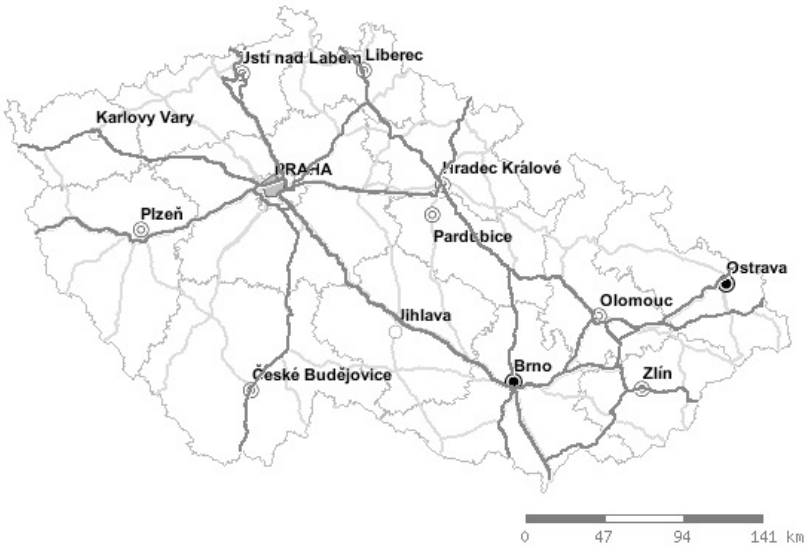
[14] *Plné čáry vyznačují nárokové finanční prostředky, co subjekt dostane ze zákona. Přerušované čáry značí prostředky nárazové (jednorázové, na daný projekt), Prostředky může a nemusí subjekt dostat.*

Příloha č. 14: Struktura příjmů ČR z rozpočtu EU za rok 2013

Odvětví	Příjem z rozpočtu EU v mil Kč	Podíl jednotlivých odvětví v %
Kohezní politika EU	**92 453,27**	**73,5**
Strukturální fondy	56 533,25	45,0
Fond soudržnosti	35 920,02	28,0
Zemědělství a rozvoj venkova	**31 246,77**	**24,9**
I. Pilíř (prostředky na přímé platby, tržní opatření a veterinární opatření	21 656,42	17,0
II. Pilíř (prostředky na rozvoj venkova a rybářství)	9 590,36	7,9
Vnitřní politiky EU	**2 029,09**	**1,6**
Předvstupní nástroje	**-13,03**	**0,0**
Příjmy z rozpočtu EU CELKEM	**125 716,10**	**100,0**
Platby do rozpočtu EU CELKEM	**41 661,33**	**33,0**
Čistá pozice vůči rozpočtu EU	**84 054,77**	**67,0**

Zdroj: MF ČR

Příloha č. 15: Mapa transevropské dopravní sítě v ČR



Zdroj: MD ČR

Příloha č. 16: Alokace finančních prostředků (mld. Eur) z evropského rozpočtu do ČR dle operačních programů v programovacím období 2007-2013

Operační program	Částka v mld. Eur
OP Podnikání a inovace	3,041
OP Výzkum a vývoj pro inovace	2,071
OP Životní prostředí	4,918
OP Doprava	5,774
Integrovaný operační program	1,582
OP Technická pomoc	0,248
OP Zaměstnanost a lidské zdroje	1,837
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	1,829
Tematické operační programy	**21,300**
Regionální operační programy	**4,659**
Operační programy Cíle 2	**0,343**
Operační programy Cíle 3	**0,389**
Alokace finančních prostředků z EU do ČR CELKEM	**26,691**

Zdroj: MMR ČR - Strukturální fondy

Příloha č. 17: Alokace prostředků EU do dopravní infrastruktury v rámci regionů soudržnosti a OPD za období 2007 – 2013

ROP NUTS II	**Hodnoty v mil. Eur**	**Podíl z celkové alokace v %**
ROP Severozápad	269,6	13, 4
ROP Severovýchod	242,9	12, 1
ROP Střední Čechy	290,7	14,5
ROP Moravskoslezsko	289,3	5,0
ROP Střední Morava	255,1	12,7
ROP Jihovýchod	354,0	17,7
ROP Jihozápad	275,7	13,8
ROP NUTS II (Doprava) celkem	**2 004,3**	**100,0**
OP Doprava	**5 774,0**	**288,0**

Zdroj: MMR ČR - Strukturální fondy

Příloha č. 18: Přehled státních fondů za období 2014

Státní fond	**Správce**	**Příjmy fondu (v mld. Kč, predikce pro 2014)**	**Z toho dotace ze SR**
Životního prostředí	Ministerstvo ŽP	1,53	0,00
Dopravní infrastruktura	Ministerstvo Dopravy	56,99	32,39
Rozvoje bydlení	Ministerstvo pro místní rozvoj	0,13	0,00
Zemědělský intervenční fond	Ministerstvo zemědělství	40,05	40,02
Kultury	Ministerstvo kultury	0,05	0,00
Kinematografie	Ministerstvo kultury	0,72	0,50

Zdroj: MF ČR

Příloha č. 19: Ministerstvo dopravy ve vztahu ke státnímu rozpočtu ČR na rok 2013

Ukazatele		Částka v tis. Kč	Vyjádření v %
Příjmy celkem	Celkem	13 727 598	31
Výdaje	Běžné	19 555 307	45
	Kapitálové	24 320 158	55
	Celkem	43 875 456	**100**

Zdroj: MD ČR - Vlastní zpracování

Příloha č. 20: Skutečné využití finančních prostředků EU vybraných zemí EU28 za období 2007-2013

Období	**Rozpočet k dispozici**		**Prostředky se smlouvou**		**Zaplacené dotace**	
2007-2013						
Stát EU28	*Abs. (mld. Eur) na HDP*	*Rel. (%)*	*Abs. (mld. Eur) na HDP*	*Rel. (%)*	*Abs. (mld. Eur) na HDP*	*Rel. (%)*
Česká republika	0,176049267	100	0,161791285	91,90114068	0,112792021	64,06844106
Bulharsko	0,173336798	100	0,193866944	111,844078	0,094074844	54,27286357
Estonsko	0,2125	100	0,204375	96,17647059	0,163125	76,76470588
Maďarsko	0,501408451	100	0,53360161	106,4205457	0,312877264	62,39967897
Lotyšsko	0,194266153	100	0,187419769	96,47577093	0,135643988	69,82378855
Litva	0,19566474	100	0,193641618	98,96602659	0,14566474	74,44608567
Polsko	0,172414678	100	0,163587375	94,8801905	0,110136002	63,87855336
Rumunsko	0,134125874	100	0,125804196	93,79562044	0,049160839	36,6527633
Slovensko	0,161513933	100	0,15790933	97,76824034	0,084846804	52,53218884
Slovinsko	0,116246102	100	0,107740289	92,68292683	1,797976585	63,4146341
Σ	**2,037525996**	-	**2,029737416**	-	**3,006298087**	
$\bar{x}$	-	**100**	-	**98,0911011**	-	**55,54732155**

Zdroj: Vlastní zpracování dle EUROSTAT: EU Funds in Central and Eastern Europe 2007-2013

Příloha č. 21: Proplacené příspěvky EU do již ukončených projektů z OPD v rámci ČR za sledované období 2007-2013 (v mld. Kč)

Rok	**Přislíbené**	d_{yt}	k_i	I_b	**Proplacené**	d_{yt}	k_i	I_b
2007	0,61	-	-	-	0,61	-	-	-
2008	53,46	52,85	87,07	87,07	55,02	54,41	89,52	89,52
2009	32,28	-21,18	0,60	52,92	28,26	-26,76	0,51	46,33
2010	12,93	-19,35	0,40	21,20	9,83	-18,43	0,35	16,11
2011	11,78	-1,15	0,91	19,31	2,17	-7,66	0,22	3,56
2012	6,85	-4,93	0,58	11,23	0,92	-1,25	0,42	1,51
2013	16,59	9,74	2,42	27,20	0,48	-0,44	0,52	0,79
Σ	**134,52**	**15,98**	**91,998**	**218,93**	**97,30**	**-0,13**	**91,54**	**157,82**
$\bar{x}$	**19,28**	**2,67**	**15,33**	**36,49**	**13,9**	**-0,02**	**15,26**	**26,30**

Zdroj: Vlastní zpracování dle OPD

Průměrný absolutní přírůstek přislíbených prostředků:

$$\overline{d_{yt}} = \frac{\sum d_{yt}}{n-1} = \frac{15{,}98}{6} = -0{,}02$$

Průměrný koeficient růstu – tempo růstu k:

$$\overline{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} = \sqrt[6]{\frac{0{,}48}{0{,}61}} = 0{,}96$$ za období 2007-2013)

Očekávaná úroveň růstu nákladů v příštím období - 2014:

0,48 * 0,96 = 0,46

Příloha č. 22: Proplacené příspěvky EU do dopravní infrastruktury ČR v rámci OPD dle krajů za sledované období 2007-2013 (v mld. Kč)

Kraje	Přislíbené prostředky EU		Proplacené prostředky EU	
	Abs.	Rel. (v %)	Abs.	Rel. (v %)
PAK	4,63	100,00	4,21	90,92
HKK	1,77	100,00	1,41	79,37
LBK	3,78	100,00	2,62	69,39
STČ	19,02	100,00	16,08	84,54
JHČ	39,51	100,00	14,61	36,98
PLK	11,54	100,00	7,05	61,12
KVK	10,52	100,00	10,04	95,46
ULK	10,41	100,00	7,01	67,38
VYS	5,02	100,00	2,10	41,88
JHM	4,33	100,00	3,50	80,66
OLK	7,96	100,00	4,84	60,84
ZLK	9,60	100,00	8,45	88,06
MSK	21,51	100,00	11,14	51,80
PHA	17,38	100,00	5,09	29,27
Σ	**166,98**	/	**97,30**	/
$\overline{x}$	**11,92**	**100**	**6,9**	**65,64**

Zdroj: Vlastní zpracování dle OPD

Příloha č. 23: Financování dopravní infrastruktury ČR z evropských a národních zdrojů v rámci OPD dle krajů ve sledovaném období 2007-2014

Kraj	EU zdroje		Národní zdroje		Σ	
	Abs.	Rel. (v %)	Abs.	Rel (v %)	Abs.	Rel (v %)
Praha	5,35	70,44	2,25	29,56	7,60	100,00
Středočeský	18,84	68,39	8,71	31,61	27,55	100,00
Jihočeský	16,82	73,33	6,12	26,67	22,94	100,00
Plzeňský	8,45	77,14	2,50	22,86	10,95	100,00
Karlovarský	10,15	70,57	4,23	29,43	14,38	100,00
Pardubický	4,29	83,56	0,84	16,44	5,13	100,00
Vysočina	3,07	83,01	0,63	16,99	3,69	100,00
Jihomoravský	4,60	79,97	1,15	20,03	5,75	100,00
Olomoucký	6,80	80,22	1,68	19,78	8,47	100,00
Zlínský	8,28	65,83	4,30	34,17	12,57	100,00
Moravskoslezský	14,98	80,64	3,60	19,36	18,58	100,00
Ústecký	10,87	63,54	6,24	36,46	17,11	100,00
Královehradecký	1,49	62,27	0,90	37,73	2,39	100,00
Liberecký	3,84	81,05	0,90	18,95	4,74	100,00
Σ	**117,83**	**-**	**44,04**	-	**161,86**	-
$\bar{x}$	**8,41**	**-**	**3,15**	-	**11,56**	-

Zdroj: Odbor správy monitorovacího systému MMR (k datu 25.2. 2015)

Příloha č. 24: Přehled průběžných plateb z EU v rámci OPD pro Pardubický kraj za sledované období 2007-2014 (v mld. Kč)

Rok	Schválený příspěvek z OPD	Proplacené příspěvky z EU	d_{yt}
2007	0,00	0,00	
2008	1,61	1,61	1,61
2009	2,09	1,68	0,07
2010	0,00	0,00	-1,68
2011	0,00	0,00	0,00
2012	0,06	0,06	0,06
2013	0,81	0,81	0,75
2014	0,05	0,05	-0,76
Σ	**4,62**	**4,21**	**0,05**
$\bar{x}$	**0,58**	**0,53**	**0,01**

Zdroj: OPD (k datu 31.12. 2014)

Průměrný absolutní přírůstek proplacených prostředků:

$$\overline{d_{yt}} = \frac{\sum d_{yt}}{n-1} = 0{,}01$$

Očekávaná úroveň růstu nákladů v příštím období – 2015 (proplacené):

0,05 * 0,56 = 0,05

Průměrný koeficient růstu – tempo růstu k (proplacené):

$$\overline{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} = \sqrt[6]{\frac{0{,}05}{1{,}61}} = 0{,}56 \quad \sqrt[n-1]{k1 * k2 * k3 \dots \dots kn}$$ (za období 2009-2014)

Příloha č. 25: Projekty realizovaných v rámci OPD za 2007 – 2013 (v mld. Kč)

Název projektu	Příjemce	Prioritní osa	Rok	Celkové náklady	Schválené dotace z EU	Proplacený příspěvek EU
Silnice I/37 MÚK Stéblová	Řediteství silnic a dálnic	4. Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	2013	0,073260661	0,050859840	0
Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	1 - Modernizace železniční sítě TEN-T	2013	1,381577252	0,763623973	0
Revitalizace železniční ečky a jeřábové dráhy v areálu METRANS Česká Třebová	METRANS, a.s	6 - Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	2012	0,310349190	0,059649947	0,058558556
Silnice I/37 Březhrad - Opatovice	Ředitelství silnic a dálnic ČR	4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	2009	1,779195071	1,456300810	1,104416346
Silnice I/37 Hrobice - Ohrazenice	Ředitelství silnic a dálnic ČR	4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	2009	0,774459581	0,634291781	0,573253251
Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad - Lichkov st.hr., 1.stavba Letohrad (mimo) - Lichkov st.hr.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	1 - Modernizace železniční sítě TEN-T	2008	1,913619853	1,187773089	1,187773089
Silnice I/43 Opatov - obchvat	Ředitelství silnic a dálnic ČR	4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	2008	0,518606622	0, 421656500	0,421656500

Zdroj: Operační program Doprava

Příloha č. 26: Veřejné prostředky (EU + národní) proplacené příjemcům na dopravu (v mld. Kč) za období 2008-2013 - kumulativní absolutní četnosti

Rok	ROP SZ	ROP SV	ROP JV	ROP JZ	ROP Střední Čechy	ROP Střední Morava	ROP Moravskoslezsko
2008	0,185506255	0,0547327	0,16130829	0,208115353	0,005523568	0,07874251	0,13585
2009	0,338974048	1,777002618	0,346273348	0,60513244	0,873417353	1,784953418	1,1044
2010	2,019717349	4,269807658	5,692822914	1,740358999	1,644623118	3,339863505	2,014375
2011	0,533464739	4,534279008	6,725344915	2,556401513	2,06140319	3,836711615	2,978402602
2012	0,251311414	5,969219135	7,680675309	4,52531222	4,01204111	4,528841405	5,40432882
2013	**1,868512602**	**6,738910283**	**8,647606086**	**6,255613183**	**4,925784875**	**5,757350913**	**7,29512892**

Zdroj: Výroční zprávy ROP SZ, SV, JV, JZ, SC, SM, MS

Příloha č. 27: Veřejné prostředky proplacené na dopravu ČR z ROP
za sledované období 2008 – 2013 (v mld. Kč) – kumulativní absolutní četnosti

Rok	Proplacené prostředky	d_{yt}	k_i	I_b
2008	**0,83**	-	-	-
2009	**6,83**	6,00	8,23	8,23
2010	**20,72**	13,89	3,03	24,96
2011	**23,23**	2,50	1,12	27,99
2012	**32,37**	9,15	1,39	39,00
2013	**41,49**	9,12	1,28	49,99

Zdroj: Výroční zprávy ROP

Příloha č. 28: Veřejné prostředky proplacené ROP SV na dopravu (v Kč)

Rok	**ROP SV**	d_{yt}	k_i	I_b
2008	**0,04**	/	/	/
2009	**1,46**	1,42	39,36	39,36
2010	**2,12**	0,67	1,46	57,36
2011	**0,15**	-1,97	0,07	4,16
2012	**0,75**	0,59	4,86	20,24
2013	**0,43**	-0,32	0,57	11,56
2014	**0,98**	0,55	2,30	26,55
Σ	**5,93**	**0,95**	**48,62**	**159,23**
$\bar{x}$	**0,8**	**1,14**	**6,95**	**22,75**

Zdroj: Vlastní zpracování dle Výroční zprávy ROP SV

Příloha č. 29: Dělení veřejných prostředků proplacených na dopravu ČR dle ROP
za sledované období 2007 – 2014 (v mld. Kč)

ROP	**EU**		**Národní**		**Celkem**	
	Abs.	Rel. (v %)	Abs.	Rel. (v %)	Abs.	Rel. (v %)
ROP SZ	3,467543226	84,89473952	0,616977494	15,10526048	4,08452072	100
ROP MS	3,889503163	76,68690456	1,182422983	23,31309544	5,071926146	100
ROP JV	6,746011243	84,12615206	1,272911622	15,87384794	8,018922866	100
ROP SM	4,944890649	81,32034916	1,135863677	18,67965084	6,080754326	100
ROP SV	4,700590845	81,58597501	1,060927411	18,41402499	5,761518257	100
ROP JZ	5,602650052	84,20760929	1,050727356	15,79239071	6,653377408	100
ROP SČ	3,653704932	82,28473347	0,786614405	17,71526653	4,440319337	100
Σ	**33,00489411**	**575,1064631**	**7,106444948**	**124,8935369**	**40,11133906**	-
$\bar{x}$	**4,714984873**	**82,15806615**	**1,015206421**	**17,84193385**	**5,730191294**	-

Zdroj: Odbor správy monitorovacího systému MMR

Příloha č. 30: Reálně proplacené veřejné prostředky poskytnuté na dopravu dle krajů ROP SV za sledované období 2008-2013 (v mld. Kč)

Rok	PAK	d_{yt}	k_i	LBK	d_{yt}	k_i	HKK	d_{yt}	k_i
2008	0,00	-	-	0,01	-	-	0,03	-	-
2009	0,37	0,37	0	0,46	0,45	41,94	0,62	0,60	24,05
2010	0,78	0,41	2,12	0,79	0,32	1,69	0,55	-0,07	0,89
2011	0,02	-0,76	0,03	0,12	-0,66	0,15	0,01	-0,54	0,02
2012	0,30	0,27	13,70	0,36	0,24	2,96	0,09	0,08	8,43
2013	0,07	-0,23	0,24	-0,02	-0,37	-0,04	0,37	0,28	3,95
Σ	**1,54**	**0,07**	**16,08**	**1,73**	**-0,03**	**46,70**	**1,66**	**-0,25**	**37,34**
$\overline{x}$	**0,26**	**0,01**	**3,22**	**0,29**	**-0,01**	**9,34**	**0,28**	**-0,05**	**7,47**

Zdroj: Územní odbor realizace programu ROP SV (Krajský úřad PCE)

Průměrný absolutní přírůstek veřejných prostředků PAK:

$$\overline{d_{yt}} = \frac{\sum d_{yt}}{n-1} = 0{,}01$$

Očekávaná úroveň růstu nákladů v příštím období – 2014 (PAK):

0,07 * 0,72 = 0,05

Průměrný koeficient růstu – tempo růstu k (PAK):

$$\overline{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} = \sqrt[5]{\frac{0{,}07}{0{,}37}} = 0{,}72 \quad \sqrt[n-1]{k1 * k2 * k3 \ldots \ldots kn}$$ (za období 2008-2013)

Příloha č. 31: Vývoj přislíbených a poskytnutých finančních prostředků SFDI pro ČR za období 2009-2013 (v mld. Kč)

Rok	přislíbené	d_{yt}	k_i	proplacené	d_{yt}	k_i
2009	88,33	-	-	82,72	-	-
2010	78,01	-10,32	0,88	80,61	-2,11	0,97
2011	60,27	-17,74	0,77	64,28	-16,33	0,80
2012	51,67	-8,60	0,86	56,76	-7,52	0,88
2013	48,87	-2,80	0,95	57,39	0,63	1,01
Σ	**327,15**	**-39,46**	**3,46**	**341,76**	**-25,33**	**3,67**
$\overline{x}$	**65,43**	**-9,87**	**0,86**	**68,35**	**-6,33**	**0,92**

Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv SFDI 2009-2013 (k datu 31.12. 2013)

Příloha č. 32: Vývoj míry využití prostředků ze schváleného rozpočtu SFDI dle krajů ČR za sledované období 2009-2013 (v mld. Kč)

Rok/kraj	PAK	HKK	LBK	STČ	JHČ	PLK	KVK	ULK	VYS	JHM	OLK	ZLK	MSK	PHA	Ostatní
Přislíbené	6,98	2,55	5,3	22,28	22,92	14,01	13,44	22,65	3,52	18,66	9,75	15,38	33,49	24,47	126,36
Proplacené	6,37	2,4	4,97	20,28	20,73	13,52	13,08	21,34	3,41	17,84	9,25	14,49	31,59	21,01	126,87

Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv SFDI 2009-2013 (k datu 31.12. 2013)

Příloha č. 33: Vývoj alokace prostředků ze SFDI do Pardubického kraje za sledované období 2008-2013 (v mld. Kč)

Rok	přislíbené	d_{yt}	k_i	proplacené	d_{yt}	k_i
2009	1,97	-	-	1,90	-	-
2010	1,32	-0,65	0,67	1,32	-0,58	0,69
2011	1,29	-0,03	0,98	1,25	-0,07	0,95
2012	0,62	-0,67	0,48	0,52	-0,73	0,42
2013	1,78	1,16	2,87	1,38	0,86	2,65
Σ	**6,98**	**-0,19**	**5,00**	**6,37**	**-0,52**	**4,71**
$\bar{x}$	**1,40**	**-0,05**	**1,25**	**1,27**	**-0,13**	**1,18**

Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv SFDI 2009-2013 (k datu 31.12. 2013)

Průměrný absolutní přírůstek proplacených prostředků:

$$\overline{d_{yt}} = \frac{\sum d_{yt}}{n-1} = -0{,}13$$

Očekávaná úroveň růstu nákladů v příštím období – 2014 (proplacené):

1,38 * 0,92 = 1,27

Průměrný koeficient růstu – tempo růstu k (proplacené):

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} = \sqrt[4]{\frac{1{,}38}{1{,}9}} = 0{,}92 \qquad \sqrt[n-1]{k1 * k2 * k3 \ldots \ldots kn}$$ (za období 2009-2013)

Příloha č. 34: Čerpání rozpočtu SFDI v ČR za období 2008-2013 (v mld. Kč)

Rok	Národní akce	Výdaje na projekty (OPD)	Ostatní
2008	57,31244	25,309162	5,425138
2009	57,197359	37,013653	7,552704
2010	35,304322	30,71809	11,984728
2011	39,904177	24,779559	0,467322
2012	39,663881	11,882849	0,444937
2013	36,82861	12,025161	0,334733
Σ	**266,210789**	**141,728474**	**26,209562**

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SFDI 2009-2013

Příloha č. 35: Tempo růstu objemu poskytnutých finančních prostředků na dopravní infrastrukturu PAK s tempem růstu HDP a míry nezaměstnanosti za sledované období 2010 - 2013

Rok	Finanční prostředky		Vývoj HDP		Míra nezaměstnanosti	
	OPD, ROP SV, SFDI	k_i	v mil. Kč	k_i	(v %)	k_i
2009	3,89	-	156531,00	-	6,40	
2010	5,99	1,54	316095,00	2,02	13,60	2,13
2011	7,26	1,21	482374,00	1,53	19,20	1,41
2012	8,14	1,12	641934,00	1,33	26,90	1,40
2013	10,40	1,28	803338,00	1,25	35,30	1,31

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 36: Situace silniční dopravy v Pardubickém kraji a povědomí o podpoře z EU

	Otázky	Možnosti odpovědí	Abs.	Rel. v %	Σ	Σ v%
1.	Jakého jste pohlaví	Muž	51	48,6	105	100
		Žena	54	51,4		
2.	Do jaké věkové skupiny se řadíte?	18 – 30 let	45	42 ,9	105	100
		31 – 45 let	38	36 ,2		
		46 – 60 let	15	14 ,3		
		Nad 61 let	7	6,7		
3.	Ve kterém okrese bydlíte?	Pardubice	49	46,7	105	100
		Chrudim	49	46 ,7		
		Jiné	7	6,7		
4.	Jaké je vaše dosažené vzdělání?	Základní vzdělání/ Střední s výučním listem	10	9,5	105	100
		Střední vzdělání s maturitou	42	40,0		
		Vyšší odborné/vysokoškolské	53	50,5		
5.	Vlastníte řidičský průkaz?	Ano	100	95,0	105	100
		Ne	5	5,0		
6.	Vlastníte nebo máte k dispozici motorové vozidlo?	Ano	91	86,7	105	100
		Ne	14	13,3		
7.	Jak hodnotíte dopravní dostupnost v rámci silničního provozu ve vašem okrese?	Jsem spokojen	11	10,5	105	100
		Má několik nedostatků	23	21,9		
		Má mnoho významných nedostatků	53	50,5		
		Nedostačující	18	17,1		
8.	Jak hodnotíte kvalitu silnic ve vaší obci?	Jsem spokojen	5	4,8	105	100
		Má několik nedostatků	26	24,8		
		Má mnoho významných nedostatků	63	60,0		
		Nedostačující	11	10,5		
9.	Kolik km v průměru denně najezdíte	Do 10 km	23	21,9	105	100
		11 – 25 km	26	24,8		
		26 – 50 km	36	34,3		
		51 – 90 km	15	14,3		
		Nad 90 km	5	4,8		
10.	Jak dlouho se v průměru	Do 30 min	28	26,7	105	100

	denně dopravujete?	½ - 1 hodina	52	49,5		
		2 – 4 hodiny	23	21,9		
		Nad 5 hodin	2	1,9		
11.	Jaký je důvod vaší nejčastější jízdy?	Škola	14	13,3	105	100
		Práce	67	63,8		
		Rekreace	2	1,9		
		Nakupování	9	8,6		
		Rodina, přátelé	12	11.4		
		jiné	1	1,0		
12.	Jaký je nejčastější způsob vaší dopravy?	Pěšky	4	3,8	105	100
		Na kole	7	6,7		
		Autobusem	5	4,8		
		MHD	11	10,5		
		Vlakem	11	10,5		
		Na motocyklu	1	1,0		
		Osobním automobilem	66	62,9		
		Jiné	0	0,0		
13.	Máte dojem, že se dopravní infrastruktura zefektivnila díky evropských prostředkům?	Ano, dopravní dostupnost je efektivnější i mě se změna výrazně dotkla	26	24,8	105	100
		Dopravní infrastruktura je efektivnější, ale mě se přímo nedotkla	55	52,4		
		Nejsem spokojen s dopravní dostupností ani s EU	24	22,9		
14.	Víte, co jsou Evropské fondy a na co je možné je využít?	Ano, jsem zcela obeznáme s tímto oborem	39	37,1	105	100
		Něco vím, ale nijak víc se nezajímám	57	54,3		
		Nerozumím tomu	9	8,6		
15.	Vyberte programové období, které mělo nebo bude mít pro oblast dopravy největší význam	2004 – 2006	7	6,7	105	100
		2007 – 2013	44	41,9		
		2014 - 2020	10	9,5		
		nevím	44	41,9		
16.	V jakých oblastech podle vás doprava ve vašem okrese nejvíce zaostává?	Kvalita dálnic	0	0,0	105	100
		Kvalita silnic I. třídy	12	11,4		
		Kvalita silnic II. a III. třídy	42	40,0		
		Modernizace a výstavba světelných křižovatek a obchvatů	24	22,9		
		Poskytování veřejné dopravy	4	3,8		
		Kvalita jízdních dovedností účastníků dopravního provozu	5	4,8		
		Stavem a technickou kvalitou motorových vozidel	0	0,0		
		Značením pozemních komunikací a orientační značení	3	2,9		
		Vysokým počtem nákladních vozidel a nadměrných nákladů	15	14,3		
17.	Jaká oblast dopravy je ve vašem okrese nejvíce rozvinutá?	Kvalita dálnic	0	0,0	105	100
		Kvalita silnic I. třídy	37	35,2		
		Kvalita silnic II. a III. třídy	12	11,4		
		Modernizace a výstavba světelných křižovatek a obchvatů	8	7,6		
		Poskytování veřejné dopravy	18	17,1		
		Kvalita jízdních dovedností	4	3,8		

		účastníků dopravního provozu				
		Stavem a technickou kvalitou motorových vozidel	4	3,8		
		Značením pozemních komunikací a orientační značení	9	8,6		
		Vysokým počtem nákladních vozidel a nadměrných nákladů	13	12,4		
18.	Jak vnímáte systém evropských fondů nyní a do budoucna?	Jen pozitivně	35	33,3	105	100
		Má svá pozitiva i negativa	31	29,5		
		Jednoznačně s nimi nesouhlasím	12	11,4		
		Nemám na danou problematiku žádný názor	27	25,7		

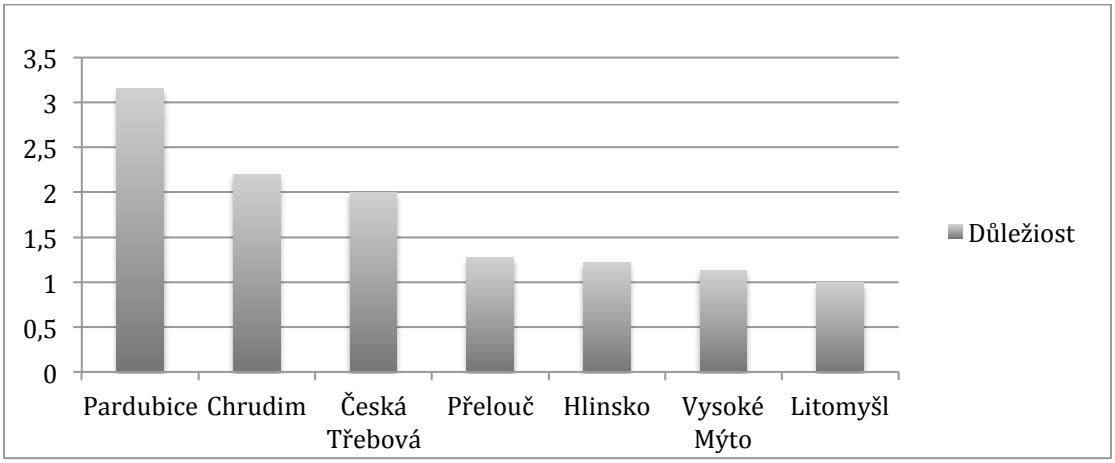
Zdroj: Vlastní zpracování na www.survio.cz

Příloha č. 37: Jaký typ řidičského průkazu vlastníte?

Typ řidičského oprávnění	Muži		Ženy	
	Abs.	Rel. %	Abs.	Rel. %
A1	23	46%	12	24%
A2	12	24%	8	16%
B1	4	8%	-	-
B	50	100%	50	100%
B + E	6	12%	-	-
T	2	4%	-	-

Zdroj: vlastní výzkum, výstup ze systému survio.com

Příloha č. 38: Seřaďte vybraná města Pardubického kraje podle efektivity dopravní dostupnosti od nejlepšího po nejhorší? (ve stupních důležitosti od 0 – 3,5)



Zdroj: vlastní výzkum, výstup ze systému survio.com

Příloha č. 39: Zdůvodněte svoji odpověď, jak hodnotíte evropské fondy nyní a do budoucna

Pardubice	Chrudim
Nesouhlasím s filozofií dotací od EU. Jde pouze o přerozdělování našich peněz, které by dokázali naši lidé prohospodařit efektivněji. Jenže protože je reálně nemají, musí vše podřizovat všemožným fondům a dotacím a tím selektovat i výběr, do čeho se investovat má. Narušují tržní prostředí, jsou neefektivní, vedou ke špatné alokaci zdrojů, přehnané byrokratizaci a nezdravému přerozdělování bohatství. Jsem pro jejich naprosté zrušení, ideálně na celoevropské úrovni případně pro vystoupení ČR z EU. Stát a kraje nemají dostatek prostředků na údržbu a výstavbu, proto jsou evropské fondy velmi prospěšné. Není to vina evropských fondů, ale vina politiků, kteří nejsou schopni vyčerpat 100 % peněz, které nám EU vrací zpět v podobě dotací.	Kvalita a bezpečnost silnic a celkové dopravy se nezlepšuje, smrtelných zranění na silnicích neubývá, cyklisté mají málo prostoru na silnicích, nebezpečná doprava, vážné ohrožení osob na životě. Nejsem si úplně jist, jak cely systém půjčování a rozdávání peněž z fondů EU bude do budoucna fungovat. Za 1. nejde do nekonečna větší část financovat z EU, 2. stabilita EU. Málo se investuje do oprav stávajících komunikací. Netransparentnost Předražené zakázky, neefektivita hospodaření s penězi, čerpání fondů na projekty vytvořenými jen za účelem čerpání fondů apod. PCE - Přínos prostředků na realizaci aktivit, na které by bez fondů EU nebylo.

Zdroj: vlastní výzkum, výstup ze systému survio.com

Příloha č. 40: Kontingenční tabulka četností (Bydliště x dopravní dostupnost)

	Kontingenční tabulka (Sheet1 v Dopravni dostupnost) Tab. :					
	Dopravní dostupnost	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti A	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti B	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti C	Prom2 Hodnocení dopravní dostupnosti D	Řádk. součty
Četnost	A	7	11	26	5	49
Sloupc. četn.		70,00%	50,00%	52,00%	31,25%	
Řádk. četn.		14,29%	22,45%	53,06%	10,20%	
Celková četn.		7,14%	11,22%	26,53%	5,10%	50,00%
Četnost	B	3	11	24	11	49
Sloupc. četn.		30,00%	50,00%	48,00%	68,75%	
Řádk. četn.		6,12%	22,45%	48,98%	22,45%	
Celková četn.		3,06%	11,22%	24,49%	11,22%	50,00%
Četnost	Vš.skup.	10	22	50	16	98
Celková četn.		10,20%	22,45%	51,02%	16,33%	

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Příloha č. 41: Kontingenční tabulka četností (Bydliště x kvalita silnic)

Kvlita silnic	2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Sheet1 v Kvalita silnic) Prom2 Hodnocení kvality silnic A	Prom2 Hodnocení kvality silnic B	Prom2 Hodnocení kvality silnic C	Prom2 Hodnocení kvality silnic D	Řádk. součty
A	3	15	28	3	49
Sloupcov	75,00%	65,22%	45,90%	30,00%	
Řádko	6,12%	30,61%	57,14%	6,12%	
Celková	3,06%	15,31%	28,57%	3,06%	50,00%
B	1	8	33	7	49
Sloupcov	25,00%	34,78%	54,10%	70,00%	
Řádko	2,04%	16,33%	67,35%	14,29%	
Celková	1,02%	8,16%	33,67%	7,14%	50,00%
Celk.	4	23	61	10	98
Celková	4,08%	23,47%	62,24%	10,20%	100,00%

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření

Příloha č. 42: Kontingenční tabulka četností (Bydliště x efektivita infrastruktury)

	Kontingenční tabulka (Sheet1 v Efektivita) Tab. : Efektivita	Prom2 Hodnocení efektivity A	Prom2 Hodnocení efektivity B	Prom2 Hodnocení efektivity C	Řádk. součty
Četnost	A	17	24	8	49
Sloupc. četn.		65,38%	48,98%	34,78%	
Řádk. četn.		34,69%	48,98%	16,33%	
Celková četn.		17,35%	24,49%	8,16%	50,00%
Četnost	B	9	25	15	49
Sloupc. četn.		34,62%	51,02%	65,22%	
Řádk. četn.		18,37%	51,02%	30,61%	
Celková četn.		9,18%	25,51%	15,31%	50,00%
Četnost	Vš.skup.	26	49	23	98
Celková četn.		26,53%	50,00%	23,47%	

Zdroj: výstup z programu STATISTICA na základě vlastního šetření