

MENDELOVA UNIVERZITA

Fakulta regionálního rozvoje a mezinárodních studií

**EX-POST EVALUACE PROJEKTU
PŘESTUPNÍ TERMINÁL TŘEBÍČ**

Bakalářská práce

Autorka práce: Lucie Stejskalová

Vedoucí práce: Ing. Michal Petrůj, Ph.D.

Brno 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci na téma *Ex-post evaluace projektu Přestupní terminál Třebíč* vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 Autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne 20. 5. 2016

.....

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Michalu Petrůjovi, Ph.D. za odborné vedení, vstřícnost a cenné rady, které jsem využila při její tvorbě. Mé poděkování též patří panu Bc. Aleši Kratinovi, vedoucímu Odboru dopravy a komunálních služeb v Třebíči a vedoucímu projektu *Přestupní terminál Třebíč*, za poskytnutí interview a veškerých materiálů vztahujících se k tomuto projektu. Za umožnění rozhovoru o řešené problematice bych ráda vyjádřila svůj dík taktéž panu RSDr. Ivanu Kovácsovi, zástupci občanů města Třebíče. Rovněž děkuji všem, kteří se jakkoli podíleli na dotazníkových šetřeních, neboť bez nich by tato bakalářská práce nikdy nevznikla. V neposlední řadě patří poděkování mé rodině, příteli a také přátelům za podporu a velkou trpělivost po celou dobu mého studia.

Abstrakt

STEJSKALOVÁ, Lucie. Ex-post evaluace projektu Přestupní terminál Třebíč. Bakalářská práce. Brno, 2016.

Tato bakalářská práce se zabývá ex-post evaluací investičního veřejného projektu *Přestupní terminál Třebíč*, který byl realizován v letech 2010-2015 díky finančním prostředkům poskytnutým z Regionálního operačního programu NUTS II Jihovýchod. Je rozdělena na dvě části, literární rešerši a aplikační část, které jsou doplněny o metodiku práce. V rámci literární rešerše autorka nejprve popisuje principy fungování regionální a strukturální politiky v letech 2007-2013 se zaměřením na Regionální operační program NUTS II Jihovýchod. V následující kapitole se zabývá oblastí veřejných projektů a jejich projektových cyklů. Závěrem této části bakalářské práce se zaměřuje na problematiku evaluací ve veřejném sektoru. V aplikační části se autorka zabývá charakteristikou projektu a jeho samotným vyhodnocením prostřednictvím metody CUA a dotazníkových šetření, které doplňuje o poznatky získané v rámci rozhovorů se zástupci zainteresovaných stran. V závěru této bakalářské práce uvádí doporučení adresovaná kmenovému projektovému týmu, která mohou být užitečná při realizaci obdobných projektů v budoucnosti.

Klíčová slova

Ex-post evaluace, veřejný investiční projekt, CUA, Třebíč, Evropská unie, Regionální operační program NUTS II Jihovýchod

Abstract

STEJSKALOVÁ, Lucie. Ex-Post Evaluation of the Transfer Terminal Třebíč Project. Bachelor's Thesis. Brno, 2016.

This Bachelor's Thesis is engaged in an ex-post evaluation of the public investment project *Transfer Terminal Třebíč* which took place between 2010 – 2015 by virtue of financial means provided from the Regional Operational Programme NUTS II Southeast. The work is divided into two parts - a literature search and an application part, both supplemented with work methodology. Within the literature search, the author first describes the principals of regional and structural politics between 2007-2013, with a focus on the Regional Operational Programme NUTS II Southeast. The next chapter deals with the area of public projects and their project cycles. In the conclusion of this part, the author focuses on problems of evaluation in the public sector. The application part deals with the project characteristics and its evaluation using the CUA method together with questionnaire surveys supplemented with information obtained from dialogues with the participating parties. The conclusion of this Bachelor's Thesis makes recommendations addressed to the stem project team, which might be useful during realizations of similar projects in the future.

Keywords

Ex-post evaluation, public investment project, CUA, Třebíč, European Union, Regional Operational Programme NUTS II Southeast

OBSAH

1	ÚVOD A CÍL PRÁCE	11
2	METODIKA PRÁCE	13
2.1	Analýza užitečnosti nákladů (CUA)	13
2.2	Dotazníkové šetření	19
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE	23
3.1	Regionální a strukturální politika EU v letech 2007-2013	23
3.1.1	Regionální a strukturální politika v ČR	24
3.1.1.1	Regionální operační program NUTS II Jihovýchod.....	25
3.2	Veřejný projekt a jeho projektový cyklus	28
3.3	Evaluace ve veřejném sektoru.....	33
4	APLIKAČNÍ ČÁST	38
4.1	Projekt Přestupní terminál Třebíč	38
4.1.1	Charakteristika a popis projektu	39
4.1.2	Ex-post evaluace projektu.....	41
4.1.2.1	Vyhodnocení dotazníkových šetření	41
4.1.2.2	Výsledky analýzy užitečnosti nákladů (CUA)	47
4.1.2.3	Závěry ex-post evaluace	55
5	ZÁVĚR	58
6	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	60
	SEZNAMY	65
	Seznam grafů	65
	Seznam schémat	65
	Seznam tabulek	65

Seznam vzorců	66
SEZNAM ZKRATEK	67
PŘÍLOHY	69
Příloha č. 1: Dotazník pro cílovou skupinu „občané“	70
Příloha č. 2: Dotazník pro cílovou skupinu „řidiči z povolání“	78
Příloha č. 3: Výsledky dotazníkového šetření - „občané“	85
Příloha č. 4: Výsledky dotazníkového šetření - „řidiči z povolání“	95
Příloha č. 5: Přepis rozhovoru s panem Bc. Alešem Kratinou.....	103
Příloha č. 6: Přepis rozhovoru s panem RSDr. Ivanem Kovácsem	105
Příloha č. 7: Rozpočet projektu „Přestupní terminál Třebíč“	108
Příloha č. 8: Plakát ke Dni otevřených dveří přestupního terminálu	110
Příloha č. 9: Koordinační výkresy výstavby přestupního terminálu	111
Příloha č. 10: Vizualizace přestupního terminálu	112
Příloha č. 11: Fotogalerie.....	113

1 ÚVOD A CÍL PRÁCE

V posledních dvou desetiletích dochází v České republice¹ k nárůstu významu sociálně-ekonomického a environmentálního rozvoje regionů, který je důležitý zejména pro její dynamický a vyvážený rozvoj. Převážně se jedná o tzv. intenzivní rozvoj neboli o zlepšení kvalitativních charakteristik konkrétní oblasti, avšak opomínat bychom neměli ani rozvoj charakteristik kvantitativních neboli tzv. rozvoj extenzivní. Rozvoj konkrétního regionu je třeba zabezpečit zejména prostřednictvím orgánů a organizací jednajících ve veřejném zájmu, zvláště pak regionálních a lokálních. V souladu s § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecních zřízeních), by mělo být jedním z cílů obecních samospráv „*pečovat o všestranný rozvoj území, o potřeby občanů a při plnění úkolů chránit veřejný zájem.*“

Problematiku regionálního rozvoje v ČR upravuje zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. V souladu s § 3 odst. 1 tohoto zákona je cílem podpory regionálního rozvoje „*zajistit dynamický a vyvážený rozvoj území České republiky se zřetelem na kvalitu života a životního prostředí², přispět ke snižování regionálních rozdílů a zároveň umožnit využití místního potenciálu pro zvýšení hospodářské a sociální úrovně jednotlivých regionů.*“ V § 3 odst. 2 a 3 tohoto zákona je rovněž uvedeno, že je pro každé programové období Evropské unie³ zpracovávána Strategie regionálního rozvoje ČR a strategie rozvoje územních obvodů jednotlivých krajů, v nichž jsou podrobněji vymezeny konkrétní oblasti podpory regionálního rozvoje.

Mezi tyto podporované oblasti lze mj. zařadit i dopravní infrastrukturu, která je jedním z klíčových odvětví ekonomiky ČR. Patří mezi důležité faktory rozvoje určitého území a rovněž významně přispívá ke zlepšení jeho dostupnosti. Jednotlivé specifické cíle a priority již zmíněné oblasti jsou pro ČR uvedeny ve strategickém dokumentu resortu dopravy *Dopravní politika České republiky* vždy pro dané období. Naplnění těchto cílů je však mnohdy označováno za problematické, a to především kvůli nedostatečnému

¹ Česká republika – dále jen ČR

² Životní prostředí – dále jen ŽP

³ Evropská unie – dále jen EU

finančnímu zabezpečení jednotlivých investičních akcí. V souvislosti se vstupem ČR do EU 1. května 2004 však bylo umožněno v tuzemském prostředí čerpat finanční příspěvky z fondů EU rovněž na realizaci projektů z oblasti dopravní infrastruktury, které tuto situaci do jisté míry ulehčují.

V rámci předkládané bakalářské práce bude zkoumán veřejný investiční projekt *Přestupní terminál Třebíč*⁴, který byl v programovém období 2007-2013 finančně podpořen z Regionálního operačního programu⁵ NUTS⁶ II Jihovýchod. Autorka při jeho výběru vycházela zejména z předpokladu dostupnosti potřebných dokumentů a údajů pro zpracování ex-post evaluace, neboť jejich poskytování bývá zejména u veřejného sektoru často omezené. Ochota zainteresovaných stran daného projektu komunikovat s autorkou bakalářské práce byla jedním z dalších důležitých aspektů, který sehrál při volbě vhodného projektu důležitou roli. V neposlední řadě je třeba zmínit, že si autorka plně uvědomuje významnost vybraného projektu, neboť díky jeho realizaci došlo k jedné z největších změn v organizaci dopravy v Třebíči za posledních padesát let, která může výrazně přispět k rozvoji tohoto města.

Hlavním cílem této bakalářské práce bude *„formulovat vlastní doporučení adresovaná projektovému týmu, jenž by měla maximalizovat uspokojení všech zainteresovaných stran při realizaci obdobně zaměřeného projektu v budoucnosti.“* Základem pro dosažení tohoto cíle bude provedení ex-post evaluace daného projektu prostřednictvím metody CUA a dotazníkového šetření, které autorka doplní o rozhovory se zástupci kmenového projektového týmu i občanů města Třebíče. Rovněž bude třeba ověřit, zda daný projekt představoval pro město Třebíč a dotčené subjekty přínos a případně za jakých podmínek. Autorka si z tohoto důvodu klade za cíl ověřit hypotézu: *„Zkoumaný projekt financovaný z Evropského fondu pro regionální rozvoj v programovém období 2007 až 2013 nebyl přínosem pro město Třebíč a dotčené subjekty.“*

⁴ Přestupní terminál Třebíč – dále jen PTT

⁵ Regionální operační program – dále jen ROP

⁶ Nomenklatura územních statistických jednotek - dále jen NUTS - jsou územní celky vytvořené pro statistické účely Evropského statistického úřadu za účelem možnosti komparace hospodářských ukazatelů jednotlivých členských zemí EU. NUTS II neboli regiony soudržnosti (v ČR tzv. sdružené kraje) byly vytvořeny pro potřeby nomenklatury NUTS.

2 METODIKA PRÁCE

V rámci literární rešerše autorka nejprve čtenářům představí principy fungování regionální a strukturální politiky v EU a v ČR v letech 2007-2013. Následně se bude zabývat problematikou veřejných projektů a jejich evaluací ve veřejném sektoru. V aplikační části přistoupí k charakteristice a samotné evaluaci zkoumaného projektu prostřednictvím metody CUA v kombinaci s dotazníkovým šetřením. Obě použité techniky, které autorka doplní o poznatky získané v rámci rozhovorů se zástupci všech zainteresovaných stran, budou blíže představeny v následujících podkapitolách (viz podkapitoly 2.1 *Analýza užitečnosti nákladů (CUA)* a 2.2 *Dotazníkové šetření*). Závěrem této bakalářské práce autorka potvrdí či zamítne stanovenou hypotézu a formuluje vlastní doporučení kmenovému projektovému týmu.

2.1 Analýza užitečnosti nákladů (CUA)

Nákladově užítkové metody patří k jednokriteriálním hodnotícím metodám, které pro výběr a hodnocení projektů využívají pouze jedno rozhodovací kritérium, jak již vyplývá z jejich názvu (Soukopová, 2006, str. 10 a 21). Podle Ochrany (2005, str. 9 a 10) rozumíme pod tímto pojmem „*takový druh ekonomické analýzy, kdy zkoumáme vztah nákladů a užiteků hodnocených ekonomických aktivit (např. programů, projektů či veřejných služeb)*.“ V případě nákladově užítkové analýzy se tedy jedná o poddruh analýzy ekonomické. Tento vztah je možné vyjádřit pomocí následujícího schématu (viz *Schéma 1: Vztah analýzy ekonomické a nákladově výstupové*):

Schéma 1: Vztah analýzy ekonomické a nákladově výstupové



Zdroj 1: Ochrana (2005, str. 9) - upraveno autorkou

Soukopová (2006, str. 21) uvádí, že jedním z propojovacích prvků těchto analýz je jejich cíl, který v praxi znamená zejména „prokázat měřitelným způsobem, co kdo získá a s jakými společenskými náklady.“ Tyto metody se využívají k hodnocení a analýzám veřejných projektů, zakázek či programů, které realizují jednotlivé instituce veřejné správy (Ochrana, 2005, str. 9). Základní nákladově výstupové metody podle Ochrany (2011, str. 83) jsou uvedeny včetně příslušné formy měření nákladů a výstupů v následující tabulce (viz *Tabulka 1: Charakteristika nákladově výstupových metod*):

Tabulka 1: Charakteristika nákladově výstupových metod

METODA	FORMA MĚŘENÍ VSTUPŮ	FORMA MĚŘENÍ VÝSTUPŮ	KRITÉRIUM
Analýza minimalizace nákladů ⁷	náklady na vstupu (hodnotové/peněžní jednotky)	přímo se neměří	minimalizace vstupů při dané kvalitě výstupů
Analýza nákladů a přínosů ⁸	náklady na vstupu (hodnotové/peněžní jednotky)	peněžní/hodnotové jednotky	maximalizace čistého přínosu
Analýza efektivity nákladů ⁹	náklady na vstupu (hodnotové/peněžní jednotky)	náklady/jednotka výstupu (naturální jednotky)	minimalizace nákladů na jednotku výstupu
Analýza nákladů a užitečnosti ¹⁰	dodatečné náklady na vstupu (hodnotové jednotky)	dodatečný užitek z dodatečné jednotky vstupu	maximalizace dodatečného užitku z dodatečné jednotky vstupu

Zdroj 2: Ochrana (2011) - upraveno autorkou

⁷ Analýza minimalizace nákladů – dále jen CMA

⁸ Analýza nákladů a přínosů – dále jen CBA

⁹ Analýza efektivity nákladů – dále jen CEA

¹⁰ Analýza nákladů a užitečnosti – dále jen CUA

V následující tabulce (viz *Tabulka 2: Metody ekonomické analýzy a jejich použití*) je rovněž uvedena stručná charakteristika jednotlivých metod ekonomické analýzy včetně jejich využití:

Tabulka 2: Metody ekonomické analýzy a jejich použití

METODA	PŘEDPOKLADY PRO POUŽITÍ	ZÁKLADNÍ PRINCIP	OBORY POUŽITÍ
CMA	shodnost výstupů nebo výsledků	poměrování celkových nákladů záměru	činnosti s přesně definovaným předmětem zakázky
CBA	možnost peněžního ocenění jednotlivých nákladů a výnosů (přínosů)	přiřazení vah jednotlivým nákladům a výnosům formou jejich peněžního ocenění, zohlednění časového aspektu, zahrnutí všech dotčených skupin do hodnocení	technická, komunální a dopravní infrastruktura, cestovní ruch, rozvojové záměry, průmyslové záměry
CEA	srovnatelnost toku výstupů nebo výsledků (lze definovat ve stejných jednotkách)	výpočet měrných nákladů na jednotku výstupu, resp. podíl výstupu na jednotku nákladů, zohledňuje pouze kvantitativní rozměr výstupů	školství, dopravní infrastruktura apod.
CUA	nutnost zohlednit kvalitu výstupů, možnost přiřadit váhy	výpočet měrných nákladů na jednotku užitečnosti (kombinace kvantitativního a kvalitativního rozměru)	šetření spokojenosti ve vazbě na veřejné projekty

Zdroj 3: Město Valašské meziříčí (nedatováno) - upraveno autorkou

Jedním z druhů nákladově užitkových analýz, který nabízí široké spektrum využití při hodnocení veřejných výdajových aktivit, je podle výše uvedeného i metoda CUA. Využívá se nejen při předběžné kontrole neboli kontrole z pohledu ex-ante, ale také při kontrole následné neboli kontrole z pohledu ex-post. Metoda CUA je do určité míry podobná metodám CBA a CEA. (Ochrana, 2005, str. 91 a 92)

Východiskem již zmíněné metody je teorie užitku (Ochrana, 2004, str. 50). Podle Ochrany (2004, str. 50) můžeme užitek chápat jako „*subjektivně pocíťované uspokojení z nabízeného projektu.*“ Slovy Ochrany (2005, str. 37) je možné jej rozdělit na užitek přímý a nepřímý. Přímý užitek definuje jako „*uspokojení, které vyplývá přímo ze stanovených cílů.*“ Užitek nepřímý naopak chápe jako „*původně nezamýšlený produkt výdajových aktivit, který nebyl původně zahrnutý v cílech výdajových aktivit.*“ (Ochrana, 2005, str. 37) Konkrétní přímé a nepřímé užítky plynoucí ze zkoumaného projektu autorka uvedla v podkapitole 4.1.2.2 *Výsledky analýzy užitečnosti nákladů (CUA).*

Metoda CUA je obvykle využívána slovy Ochrany (2005, str. 92) tam, „*kde je široké spektrum výstupů, které pojmáme jako jednotlivé dílčí vlastnosti tvořící celkovou užitnost programu.*“ Vznik této metody bývá dle něj spojován s ekonomickou analýzou zdraví neboli tzv. QALY¹¹ (Ochrana, 2005, str. 92). Soukopová (2006, str. 27 a 28) však uvádí, že je použitelná i v jiných případech než pro oblast zdravotnictví, avšak většinou vzniká problém se stanovením užitku, který se u této analýzy využívá jako forma měření, neboť její výstupy v tomto případě nelze ohodnocovat peněžně.

Hodnoty užitečnosti je možné obecně získat pomocí následujících tří způsobů:

1. *využit stanoviska odborníků*

2. *převzít z existující odborné literatury (též např. z oficiálních norem administrovaných státní správou)*

¹¹ QALY (a quality-adjusted life-year) zohledňuje kvalitu i kvantitu života generovanou zdravotnickými zákroky vyjádřenou pomocí aritmetického součinu očekávané délky života a měřítka kvality zbývajících let života (Philliphs a Thompson, 2009, str. 1).

3. vlastním nebo cizím výzkumem na vzorku respondentů

Zdroj 4: Město Valašské meziříčí (nedatováno) - upraveno autorkou

Je možné jej však měřit i pomocí několika metod. Tyto níže uvedené metody se liší podle Ochrany (2005, str. 96) zejména způsobem stanovení užítku:

1. metodou *Time Trade-off* – „smlouvání o času“

2. metodou *Standard Gamble* – „běžné sázení“

3. metodou *Rating Scale*¹² – „hodnotící stupnice“

Autorka využije pro měření užítku nejjednodušší z výše uvedených metod, a to metodu RS. Slovy Ochrany (2005, str. 96) při ní zpravidla hledáme odpověď na otázku: „*Na kolik mě daná varianta uspokojuje?*“ Při měření je možné využít základní hodnotící stupnici neboli škálu v rozmezí od 0 do 10, kde hodnota 0 znamená naprostou nespokojenost a hodnota 10 naopak spokojenost maximální. Stupnice by měla být dle Ochrany (2005, str. 50) vždy doplněna slovním komentářem. Každý, kdo měření užítku provádí, si může podle Ochrany (2005, str. 96) rovněž stanovit svou vlastní bodovací stupnici, čehož využila i autorka při použití této metody. Vlastní RS, kterou sestavila na základě výsledků provedených dotazníkových šetření, uvádí v následující tabulce (viz *Tabulka 3: Vlastní hodnotící stupnice*):

Tabulka 3: Vlastní hodnotící stupnice

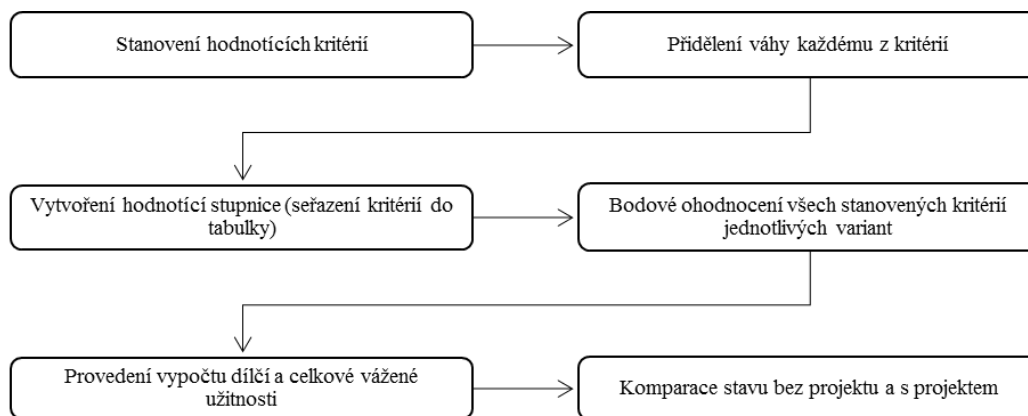
HODNOTA	SLOVNÍ KOMENTÁŘ
1	Jsem rozhodně nespokojena. (Původní stav se vůbec nezměnil.)
2	Jsem spíše nespokojena. (Nepatrná změna oproti původnímu stavu.)
3	Mám neutrální dojem. (Zřetelná změna oproti původnímu stavu.)
4	Jsem spíše spokojena. (Výrazná změna oproti původnímu stavu.)
5	Jsem rozhodně spokojena. (Dokonalá změna oproti původnímu stavu.)

Zdroj 5: Ochrana (2011, str. 101) - upraveno autorkou

¹² Rating Scale – dále jen RS

Závěrem této podkapitoly autorka uvádí jednotlivé kroky metody CUA definované Ochranou (2005, str. 107 a 108), podle nichž postupovala při jejím zpracování. Tyto kroky jsou znázorněny na následujícím schématu (viz *Schéma 2: Postup metody CUA*):

Schéma 2: Postup metody CUA



Zdroj 6: Ochrana (2005, str. 107 a 108) - upraveno autorkou

Autorka nejprve stanovila kvalitativní hodnotící kritéria, k nimž současně přiřadila váhu v relativním vyjádření. Při tvorbě těchto kritérií vycházela z výsledků dotazníkových šetření a z rozhovorů se zástupci kmenového projektového týmu a občanů města Třebíče. Následně tato kritéria ohodnotila na základě osobního rozhovoru s vedoucím projektu *PTT*, panem Bc. Alešem Kratinou, ve spolupráci s odborníky z dotačního prostředí podle výše uvedené RS a seřadila je do několika tabulek tak, aby bylo možné posoudit stav bez projektu, s projektem a také provést komparaci obou zmíněných stavů. Závěrem autorka provedla výpočet dílčích vážených užítostí dle následujícího vzorce (viz *Vzorec 1: Výpočet dílčí vážené užítosti*), při jehož sestavování vycházela z Ochrany (2011, str. 105):

Vzorec 1: Výpočet dílčí vážené užítosti

$$U_k = V_k \cdot B_k$$

Zdroj 7: Ochrana (2011, str. 105) - upraveno autorkou

kde

U_k užitek konkrétního kritéria

V_k váha konkrétního kritéria

B_k bodové ohodnocení konkrétního kritéria

Zevrubné vyhodnocení CUA analýzy autorka uvedla v podkapitole 4.1.2.2 *Výsledky analýzy užitečnosti nákladů (CUA)*.

2.2 Dotazníkové šetření

Dotazování je dle Surynka (2001, str. 79) jednou ze základních metod empirického výzkumu, která se v praxi běžně využívá. Zakládá se na výpovědích dotázaných lidí neboli respondentů (Surynek, 2001, str. 79). Hendl (2008) doplňuje, že slouží k výzkumu veřejného mínění a veřejného trhu. Podle Surynka (2001, str. 81) můžeme rozlišit dvě základní formy dotazování, a to dotazování osobní a neosobní. Respondenti mohou být rovněž dotazováni jednorázově či opakovaně. (Surynek, 2001, str. 81)

Surynek (2001, str. 80 a 81) uvádí, že lze u této metody rozeznat několik dotazovacích technik, které se liší na základě širokého spektra kritérií, mezi něž patří mj. stupeň standardizace, počet respondentů a témat či zaměření dotazování. Z těchto technik můžeme jmenovat individuální osobní rozhovor, psychologickou exploraci, dotazování na ulici, skupinový rozhovor či telefonické, písemné a elektronické dotazování. Obdobného členění využívá i Kreislová (2008), která rozlišuje osobní, písemnou, telefonickou a elektronickou formu dotazování. Podle Surynka (2001, str. 82 a 83) existuje několik pravidel pro použití techniky dotazování, které je třeba brát v úvahu. Hlavním zásadou je „*dotazovat se jen na to, co nelze jiným způsobem změřit, zjistit, spočítat.*“ (Surynek, 2001, str. 82 a 83)

Surynek (2001, str. 42 a 43) dělí dotazníkové průzkumy do následujících tří relativně uzavřených etap:

1. *etapa přípravná*
2. *etapa realizační*
3. *etapa vyhodnocovací*

Při přípravě dotazníkových šetření autorka postupovala podle výše uvedených etap stanovených Surynkem (2001, str. 43). Nejprve bylo třeba vymezit cíle těchto šetření,

stanovit a specifikovat zkoumaný problém a podrobně se s tímto problémem seznámit. Pro jejich realizaci bylo také nutné vytvořit dvě cílové skupiny, u nichž autorka ověřovala míru spokojenosti s realizací a výsledky hodnoceného projektu. Mezi tyto cílové skupiny zařadila občany města Třebíče (viz Příloha č. 1: *Dotazník pro cílovou skupinu „občané“*) a současně se zaměřila i na respondenty z řad řidičů z povolání (viz Příloha č. 2: *Dotazník pro cílovou skupinu „řidiči z povolání“*), neboť je dle ní pro obě tyto skupiny nový přestupní terminál důležitým dopravním uzlem. Při sestavování záznamových archů bylo využito tzv. standardizovaných dotazníků. Slovy Reichela (2009, s. 119) „*standardizovaný dotazník užívaný v kvantitativním šetření představuje soubor převážně uzavřených, několika polouzavřených a pouze výjimečně několika málo otevřených, volných otázek*“. Pro obě dotazníková šetření autorka celkem vytvořila 20 otázek, a to převážně uzavřených (filtračních i nefiltračních) a otevřených. U otázky související se zjišťováním spokojenosti obou cílových skupin se službami a vybaveností nového přestupního terminálu také využila tzv. baterie otázek.

U obou stanovených cílových skupin autorka zjišťovala tyto dílčí cíle:

- *míra dosažení cílů, které u vybraného projektu definoval kmenový projektový tým*
- *míra ovlivnění běžného chodu města Třebíče a pracovního výkonu řidičů z povolání v důsledku realizace zkoumaného projektu*
- *naplnění očekávání cílových skupin a jejich spokojenost s výstupy zkoumaného projektu*
- *potřebnost projektu s ohledem na možné zlepšení dopravní infrastruktury a rozvoj města*
- *estetické hledisko výstupů zkoumaného projektu*
- *dodržení stanoveného termínu realizace zkoumaného projektu*
- *míra poskytování informací ke zkoumanému projektu cílovým skupinám*

Realizační etapa zahrnovala samotný sběr dat a jejich následný záznam. Sběr dat je slovy Surynka (2001, str. 43) „*získávání dat prostřednictvím jednotlivých výzkumných technik*.“ Pojmem terén Surynek (2001, str. 43) označuje „*realitu sociálních a sociálně psychologických jevů, ve které jsou příslušné informace zjišťovány*.“ Záznam a uchování

primárních dat je dle Surynka (2001, str. 43) „*specifickým problémem s ohledem na množství a kvalitativní různorodost dat a s ohledem na budoucí zpracování.*“ V rámci této etapy bylo autorkou osloveno přibližně 500 respondentů (450 z řad občanů města Třebíče a 50 z řad řidičů z povolání). Ačkoli Foret (2008, str. 107) uvádí, že se návratnost dotazníků v rozmezí 10 až 30 % pokládá za úspěch, očekávala autorka vzhledem k aktuálnosti a atraktivnosti řešeného problému návratnost okolo 50 %. Dotazníkové průzkumy probíhaly prostřednictvím tzv. výběrového souboru, který lze slovy Minaříka (2013, str. 12) definovat jako „*reprezentativní vzorek populace*“, a to bez opakování. Tento soubor byl vybírán pravděpodobnostním neboli náhodným výběrem ve městě Třebíč a rovněž v jeho spádových obcích. Dotazníková šetření se uskutečnila od 16. 3. 2016 do 26. 4. 2016 a v praxi probíhala pomocí elektronického dotazování prostřednictvím webového portálu *www.surveymonkey.com*.

V rámci etapy vyhodnocování dochází podle Surynka (2001, str. 43) k formulování „*odpovídající sociologické a sociálně psychologické informace.*“ Současně bývá zpracovávána a upravována získaná data, interpretována zjištění a sepsána závěrečná zpráva. Pojem interpretace statistických zjištění chápe Surynek (2001, str. 43) jako „*vytváření sociologického a sociálně psychologického popisu a propojování empirických výsledků s příslušnými teoretickými koncepcemi.*“ V závěrečné zprávě jsou dle něj následně definovány výsledky výzkumu, popsány použité metody a případně stanovena doporučení a návrhy na opatření. (Surynek, 2001, str. 43)

Pro účely zpracování výsledků obou výše zmíněných dotazníkových průzkumů využila autorka statistického třídění I. stupně, resp. bodového třídění sesbíraných dat, které spočívalo v zjišťování počtu výskytů každé z odpovědí, čímž stanovila absolutní četnosti (viz *Vzorec 2: Výpočet absolutní četnosti*).

Vzorec 2: Výpočet absolutní četnosti

$$\sum_{i=1}^k n_i = n$$

Zdroj 8: Minařík (2013, str. 22)

kde

n_i absolutní četnost

n rozsah souboru

Následně autorka určila podílem těchto četností a celkového počtu dotazovaných také četnosti relativní, a to v procentech (viz *Vzorec 3: Výpočet relativní četnosti v %*).

Vzorec 3: Výpočet relativní četnosti v %

$$100p_i = \frac{n_i}{n} \cdot 100$$

Zdroj 9: Minařík (2013, str. 23)

kde

$100p_i$ relativní četnost v %

n_i absolutní četnost

n rozsah souboru

Již zmíněné třídění následně zakončila určením jedné z charakteristik polohy, tzv. modů neboli nejčetnějších hodnot, pro každou z otázek. Podrobné výsledky dotazníkových šetření uvedla autorka ve formě tabulek v přílohách (viz *Příloha č. 3: Výsledky dotazníkového šetření - „občané“* a *Příloha č. 4: Výsledky dotazníkového šetření - „řidiči z povolání“*) a slovně či prostřednictvím grafů je interpretovala v rámci podkapitoly *4.1.2.1 Vyhodnocení dotazníkových šetření*.

3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

V rámci této kapitoly autorka nejprve popíše fungování regionální a strukturální politiky EU v letech 2007-2013 se zaměřením na ROP NUTS II Jihovýchod. Následně charakterizuje pojem veřejný projekt a bude se zabývat jednotlivými fázemi, kterými prochází. V neposlední řadě se zaměří na problematiku evaluace ve veřejném sektoru.

3.1 Regionální a strukturální politika EU v letech 2007-2013

Koncentrace regionálních problémů do určitých území často vede ke vzniku nerovností mezi jednotlivými regiony. Příčinami rozdílů mezi těmito regiony jsou podle Žítka (2002, s. 116) *„rozdílné přírodní podmínky, demografická situace, ekonomická struktura, nízká mobilita pracovních sil, nízká mobilita kapitálu, rigidita nákladů a cen, institucionální, politické, psychologické a jiné faktory.“* Disparity, které nejsou dány přirozeným socioekonomickým či environmentálním vývojem, je třeba omezovat souborem politik (Wokoun, 2008, str. 21 – 23). Slovy Wokouna (2008, str. 23) *„jednou z forem, kterou se vlády snaží o snížení diferencí na regionální úrovni, je regionální politika.“*

Definice regionální a strukturální politiky

Definice regionální a strukturální politiky (též politiky soudržnosti) existuje celá řada, přičemž žádná z nich nebyla akceptována jako obecně přijatelná. Slovy Wokouna (2008, str. 23) se jedná o *„konkrétní projev úsilí společnosti o snížení (změnu) velikosti regionálních rozdílů.“* Současně uvádí, že je možné ji chápat jako *„součást souboru ekonomických a sociálních (i ekologických) politik, pomocí nichž se státy snaží dosáhnout národních cílů, jakou jsou ekonomický růst, udržitelný rozvoj, kvalitní životní prostředí, sociální a politická stabilita, rovnost šancí obyvatel i rozdělování příjmů způsobem, který většina obyvatel považuje za spravedlivý a který je současně ekonomicky stimulační.“* (Wokoun, 2008, str. 23) Žítek (2002, s. 118) regionální a strukturální politiku vymezuje jako *„koncepční činnost státu, regionálních a místních orgánů zaměřenou na podporu rozvojových aktivit v jednotlivých regionech a předcházení či zmírňování negativních důsledků územně nerovnoměrného rozvoje.“* Autorka by

regionální a strukturální politiku na základě již zmíněných definic charakterizovala všeobecně jako úsilí, jehož smyslem je zabezpečit rozvoj regionů zaostávajících za evropským průměrem tak, aby tyto regiony docílily stejné úrovně jako regiony vyspělejší.

Cíle regionální politiky a strukturální politiky EU v letech 2007-2013

Cíle regionální a strukturální politiky EU vycházejí podle Wokouna (2008, str. 35) z „*identifikace hlavních regionálních problémů a z pojetí státní hospodářské politiky, přičemž pro jednotlivá časová období dochází k jejich konkretizaci pokud možno tak, aby bylo možno kontrolovat jejich splnění a souběžně hodnotit účinnost použitých nástrojů.*“ Z těchto cílů jsou většinou vyvozovány nástroje regionální politiky (Wokoun, 2008, str. 35).

V programovém období 2007-2013 sledovala regionální politika následující tři cíle, k jejichž dosažení bylo v tzv. finanční perspektivě prostřednictvím strukturálních fondů a Fondu soudržnosti vyčleněno 347 miliard eur (Programové období 2007-2013, nedatováno):

- *Cíl Konvergence*
- *Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost*
- *Cíl Evropská územní spolupráce*

3.1.1 Regionální a strukturální politika v ČR

V tuzemském prostředí bylo v programovém období 2007-2013 využíváno celkem 26 operačních programů¹³, které byly rozděleny mezi tři cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti vymezené v předcházející podkapitole (viz podkapitola 3.1 *Regionální a strukturální politika EU v letech 2007-2013*). Vzhledem k předmětu této práce se bude autorka dále zabývat pouze OP spadajícími pod cíl Konvergence.

Cíl Konvergence se v programovém období 2007-2013 v ČR týkal všech regionů soudržnosti kromě hlavního města Prahy. Z prostředků fondů EU pro něj bylo v českém prostředí vyčleněno celkem 25,88 miliard eur. Podporoval hospodářský a sociální rozvoj regionů s hrubým domácím produktem na obyvatele nižším než 75 % průměru tohoto

¹³ Operační program – dále jen OP

ukazatele pro celou EU. Z tohoto cíle však mohly čerpat i státy, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele byl nižší než 90 % průměru tohoto ukazatele pro celou EU. Cíl Konvergence byl financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj¹⁴, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti. (Programové období 2007–2013, nedatováno) Byl rozdělen na osm tematických OP a sedm ROP (Operační programy 2007–2013, nedatováno). Autorka se na charakteristiku ROP NUTS II Jihovýchod, z něhož byl financován mj. také evaluovaný projekt, zaměří v následující podkapitole (viz podkapitola 3.1.1.1 *Regionální operační program NUTS II Jihovýchod*).

3.1.1.1 Regionální operační program NUTS II Jihovýchod

ROP NUTS II Jihovýchod byl v programovém období 2007-2013 v rámci cíle Konvergence jedním ze sedmi regionálních nástupců Společného regionálního operačního programu realizovaného v ČR v programovém období předešlém. Byl určen k čerpání finančních příspěvků v rámci regionu soudržnosti Jihovýchod, který zahrnuje Jihomoravský kraj a Kraj Vysočina. (Regionální operační program NUTS II Jihovýchod 2007-2013, 2007, str. 12) Evropská komise jej schválila dne 3. prosince 2007 a z ERDF pro něj vyčlenila 720,36 milionů eur. Řídícím orgánem tohoto OP byla Regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod. Oprávněnými žadateli se v rámci něho mohly stát například kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládáné kraji či obcemi, provozovatelé dráhy, nestátní neziskové organizace, malé a střední podniky aj. (Regionální operační program NUTS II Jihovýchod, nedatováno)

Dle Programového dokumentu k ROP NUTS II Jihovýchod (Regionální operační program NUTS II Jihovýchod, 2007, str. 12) bylo globálním cílem tohoto OP, který reagoval na odůvodněné potřeby regionu soudržnosti Jihovýchod, *„Posilování konkurenceschopnosti regionu vytvořením podmínek pro efektivní využívání rozvojového potenciálu na území NUTS 2 Jihovýchod prostřednictvím komplexního zlepšení dopravní dostupnosti a propojení rozvojových pólů regionu, vedoucího především k využívání potenciálu v oblasti cestovního ruchu. Dále zkvalitňování podmínek pro život obyvatel ve městech a na venkově v souladu s principy udržitelného rozvoje.“*

¹⁴ Evropský fond pro regionální rozvoj – dále jen ERDF

ROP NUTS II Jihovýchod byl v programovém období 2007-2013 rozložen do následujících specifických cílů¹⁵:

- *SC 1: Zkvalitnit dopravní dostupnost a dopravní obslužnost území při respektování ochrany životního prostředí*
- *SC 2: Zvýšit účast udržitelného cestovního ruchu na hospodářské prosperitě regionu*
- *SC 3: Zkvalitnit podmínky pro život obyvatel ve městech a na venkově*

Zdroj 10: Regionální operační program NUTS II Jihovýchod (2007, str. 66)

Výše uvedené SC byly rozpracovány do následujících čtyř prioritních os¹⁶, které byly dále zpřesněny oblastmi podpory¹⁷:

- *Dostupnost dopravy*
- *Rozvoj udržitelného cestovního ruchu*
- *Udržitelný rozvoj měst a venkovských sídel*
- *Technická pomoc*

Zdroj 11: Regionální operační program NUTS II Jihovýchod (2007, str. 13)

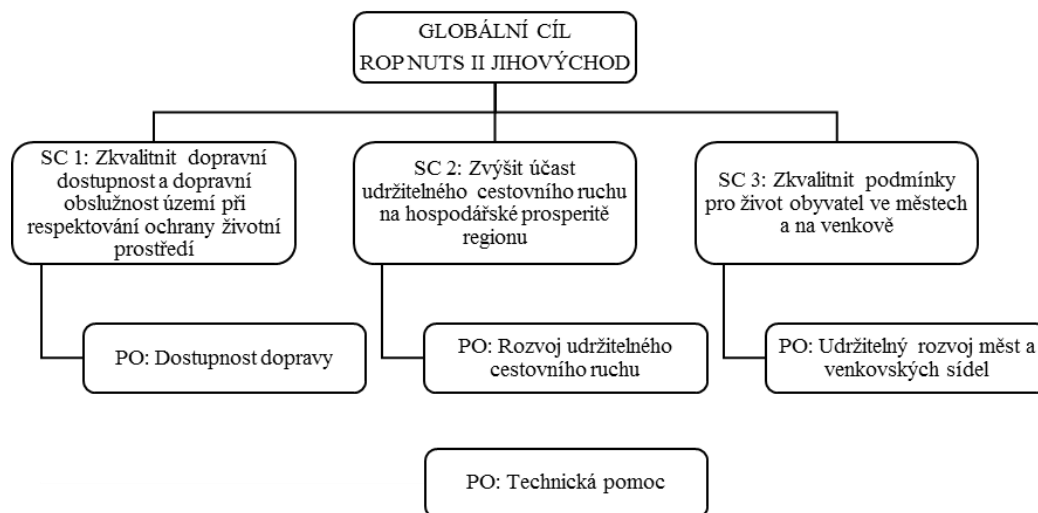
Návaznost globálního cíle ROP NUTS II Jihovýchod, jeho SC a PO je znázorněna na následujícím schématu (viz *Schéma 3: Návaznosti globálního cíle, SC a PO ROP NUTS II Jihovýchod*):

¹⁵ Specifický cíl – dále jen SC

¹⁶ Prioritní osa – dále jen PO

¹⁷ Oblast podpory – dále jen ObP

Schéma 3: Návaznosti globálního cíle, SC a PO ROP NUTS II Jihovýchod



Zdroj 12: Regionální operační program NUTS II Jihovýchod 2007-2013 (2007, str. 74)

Projekt *PTT* byl realizován v rámci ObP 1.2 *Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy*, která se zaměřovala zejména na rozšiřování a zkvalitňování existujícího integrovaného dopravního systému¹⁸ a optimalizaci veřejné dopravy na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina. V rámci ní mohly být čerpány finanční prostředky především na „*instalaci moderních informačních a odbavovacích systémů pro cestující v IDS, budování a modernizace přestupních terminálů a záchytných parkovišť a dalšího zázemí a infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu, úpravy stávajících zastávek a terminálů, instalace naváděcích a informačních dopravních systémů, budování návazných systémů Park&Ride¹⁹, Kiss&Ride²⁰, Bike&Ride²¹ apod.*“ Při realizaci těchto činností byl kladen důraz především na jejich bezproblémovou přístupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a na nákup a modernizaci ekologických dopravních prostředků kromě drážních vozidel s cílem zlepšit kvalitu ovzduší v intravilánech měst a obcí. (Regionální operační program NUTS II Jihovýchod 2007- 2013, 2007, str. 103)

¹⁸ Integrovaný dopravní systém – dále jen IDS

¹⁹ Park&Ride – dále jen P+R

²⁰ Kiss&Ride – dále jen K+R

²¹ Bike&Ride – dále jen B+K

Finanční podpora byla v rámci výzvy k předkládání projektů se zaměřením na budování terminálů hromadné veřejné dopravy a návazných systémů P+R poskytována ve formě přímé nevratné dotace. Minimální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt činila 5 milionů Kč, maximálně však 100 milionů Kč. Město Třebíč, jakožto žadatel, se podpisem smlouvy zavázalo k plnění monitorovacích indikátorů relevantních pro obsah tohoto projektu, které autorka uvádí v podkapitole 4.1.1 *Charakteristika a popis projektu*. (Výzva k předkládání projektů, nedatováno)

Tato podkapitola, která byla zaměřena na charakteristiku ROP NUTS II Jihovýchod ve vztahu k projektu *PTT*, zakončuje první část literární rešerše. Jelikož se jedná o veřejný projekt, bude v rámci následující podkapitoly (viz podkapitola 3.2 *Veřejný projekt a jeho projektový cyklus*) autorkou vysvětlena právě problematika veřejných projektů.

3.2 Veřejný projekt a jeho projektový cyklus

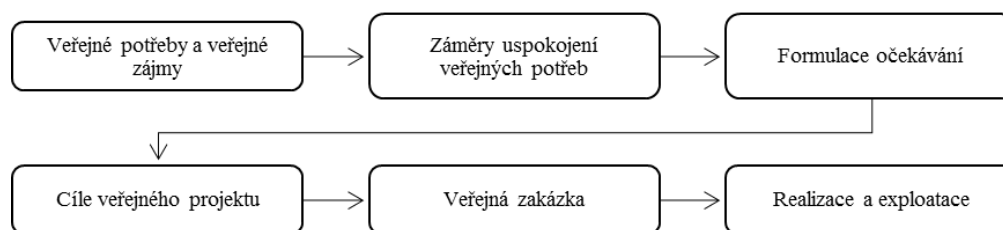
Úvodem této podkapitoly je třeba nejprve vysvětlit pojmy *veřejný projekt* a *veřejná zakázka*, rozdíly mezi nimi a současně popsat i jejich vzájemné vazby. Veřejné zakázky chápe kolektiv autorů ze společnosti MEPCO, s.r.o. (2005, str. 15) jako „*zakázky zadávané veřejnoprávními zadavateli, jejichž cílem je pořízení zboží, služeb a práce od různých dodavatelských subjektů.*“ Podle § 7 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, je veřejná zakázka definovaná jako „*zakázka realizovaná na základě smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je úplatné poskytnutí dodávek či služeb nebo úplatné provedení stavebních prací.*“ Autorka se ztotožňuje s definicí Soukopové (2006, str. 5), která za veřejnou zakázku jednoduše označuje „*každou zakázku, která je hrazena z veřejných zdrojů (veřejných rozpočtů).*“

Výchozím podnětem k realizaci určité zakázky je existence konkrétních potřeb a zájmů obyvatel určitého území. Jestliže se ji příslušný orgán rozhodne řešit ve veřejném zájmu, stává se tak tato potřeba automaticky potřebou veřejnou. Pokud je následně v procesu volby rozhodnuto o její realizaci formou veřejného statku a současně dojde k jejímu financování z veřejných zdrojů, stává se veřejnou zakázkou. Je však třeba si uvědomit, že se i přesto musí nejprve rozhodnout o tom, která veřejná zakázka nakonec bude realizována na úkor zakázky jiné z důvodu omezenosti finančních zdrojů. Volí se vždy

mezi několika variantami či alternativami, a to minimálně mezi variantou nulovou, kdy se ponechá původní stav, a variantou změnovou. Formou veřejné zakázky je následně uskutečněn konkrétní veřejný projekt, čímž dochází k naplnění veřejné potřeby. (Ochrana, 2004, str. 10)

Následující schéma (viz *Schéma 4: Proces přeměny veřejné potřeby ve veřejnou zakázku*) výše uvedené souvislosti znázorňuje:

Schéma 4: Proces přeměny veřejné potřeby ve veřejnou zakázku



Zdroj 13: Ochrana (2004, str. 10) - upraveno autorkou

Definice veřejného projektu

Pojem veřejný projekt nelze jednoznačně definovat, ačkoli se v praxi obvykle používá, neboť ani v odborné literatuře obecně přijímaná definice neexistuje. Každý z autorů uvádí ve svých publikacích vlastní výklad tohoto pojmu. Slovy Ochrany (2004, str. 9) je možné veřejný projekt chápat jako „*systémový návrh alokace veřejných zdrojů, který má zpravidla charakter investiční akce.*“ Sieber (2004) definuje veřejné projekty jako „*takové akce, jejichž smyslem není maximalizace zisku resp. čistého cash flow investora, ale zvýšení užitku jakýchkoli subjektů, jejichž blaho leží investorovi na srdci.*“ Mališová s Malým (1997, str. 10) chápou pojem veřejný projekt jako „*jakékoliv aktivity, činnosti či úkoly probíhající, resp. plněné v rámci veřejného sektoru, při kterých jsou použity veřejné výdaje.*“ Tyto aktivity mohou dle nich být jednorázové, ale stejně tak se mohou s určitou periodou opakovat. (Mališová a Malý, 1997, str. 10) V souvislosti s tím by autorka ráda podotkla, že se v případě zkoumaného projektu jedná, vzhledem k jeho charakteru, spíše o činnost jednorázovou, avšak v budoucnu bude rozvíjen navazujícími projekty, které autorka zmiňuje v kapitole 5 *Závěr*.

Členění veřejných projektů

V odborné literatuře lze nalézt několik různých druhů členění veřejných projektů. Soukopová (2006, str. 7) užívá klasifikace podle různých hledisek. Na základě časového hlediska rozlišuje krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé projekty. Podle projektového charakteru dělí veřejné projekty např. na projekty investičního, spotřebního či nedistribučního charakteru. Veřejné projekty lze dle ní rovněž rozeznávat dle odvětví, ve kterém jsou realizovány a také podle toho, z jakých prostředků jsou financovány. (Soukopová, 2006, str. 7) Dle autorky lze projekt *PTT* charakterizovat jako dlouhodobý veřejný investiční projekt z oblasti dopravy, který byl financován z interních (vlastních) zdrojů žadatele i ze zdrojů externích (prostřednictvím dotace).

Projektový cyklus veřejného projektu a jeho fáze

Každý veřejný projekt prochází od doby svého vzniku až do chvíle svého uzavření tzv. projektovým cyklem neboli životem projektu. Němec (2002, str. 32) uvádí, že je možné životní cyklus projektu členit do několika fází podle odpovědnosti za jejich řízení a rovněž i na základě vynakládání investic. Při vymezování projektového cyklu se však u různých autorů odborných publikací můžeme setkat s rozdílnými pojetími, které spočívají nejen v počtu fází, ale rovněž i v definování jejich obsahu. Tito autoři se však shodují v tom, že jednotlivé práce na projektu musí probíhat v určitém logickém pořadí.

V rámci projektování lze rozlišit následující fáze projektového cyklu a k nim příslušné aktivity (viz *Tabulka 4: Fáze a jednotlivé činnosti*), které uvádí Ochrana (2011, str. 116):

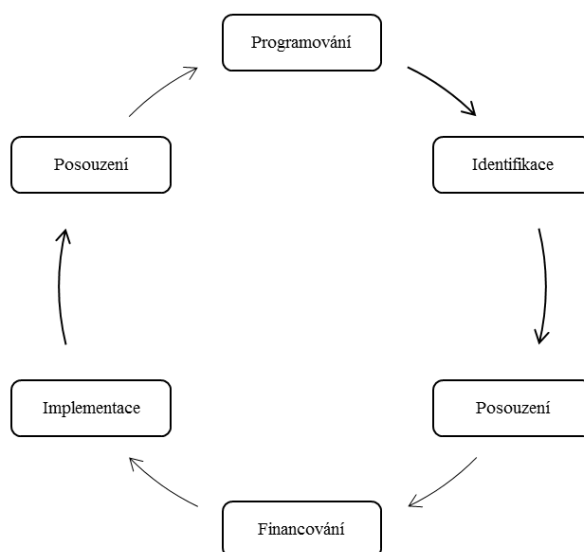
Tabulka 4: Fáze a jednotlivé činnosti projektového cyklu

FÁZE	ČINNOST
Přípravná fáze	Identifikace veřejné potřeby
	Analýza rámcových podmínek
	Stanovení projektových cílů
	Definování kritérií k hodnocení projektů
	Zpracování variant k dosažení cílů
	Hodnocení jednotlivých variant
	Seřazení variant do pořadí
	Doporučení nejvhodnější varianty k realizaci
Realizační fáze	Realizace zvolené varianty
Exploatační fáze	Zařazení projektu do životního cyklu
	Tok užitků (přínosů) v čase (plánovaného) životního cyklu
Fáze ukončení	Ukončení životního cyklu

Zdroj 14: Ochrana (2011, str. 116) - upraveno autorkou

Slovy Halámka (2004, str. 47), který vychází z dokumentu Manual Project Cycle Management, lze projektový cyklus rozdělit celkem na šest fází. Toto členění patří podle autorky mezi jedno z nejnámějších a zahrnuje fázi programování, identifikace, posouzení, financování, implementace a hodnocení. Návaznost jednotlivých fází naznačuje následující schéma (viz *Schéma 5: Fáze projektového cyklu*):

Schéma 5: Fáze projektového cyklu



Zdroj 15: Halánek (2004, str. 47)

Ve fázi programování dochází slovy Halámka (2004, str. 47) k „*ustanovení základních pravidel a principů pro spolupráci EU a cílové země.*“ Podkladem této spolupráce je analýza místních problémů obvykle prostřednictvím analýzy silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí²². Halánek (2004, str. 47) rovněž uvádí, že výstupem této fáze je „*dokument definující národní rozvojovou strategii, zpravidla ve vazbě na evropskou regionální politiku.*“ Z tohoto dokumentu vychází fáze identifikace, při níž jsou konkretizovány cíle a priority v něm vymezené. Z těchto cílů a priorit jsou následně utvářeny dílčí záměry a aktivity, které tvoří společně s rozhodnutím o vhodnosti jejich dalšího posuzování výstupy této fáze.

V rámci fáze posuzování dochází k analýze veškerých důležitých aspektů chystaného záměru. Jsou připravovány dokumenty, které mají za cíl představit zejména popis řešení daného záměru, jeho časový rámec, očekávané výsledky a rovněž i jejich indikátory. Následně jsou vydána doporučení či nedoporučení k financování připravovaného záměru. Jestliže je daný záměr doporučen, přechází do fáze financování, v níž je příslušným vnitřním nebo vnějším rozhodovacím orgánem rozhodnuto o jeho financování či

²² Analýza silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí – dále jen SWOT

odmítnutí. Výstupem dané fáze je následně sepsání a podpis smlouvy mezi zastupujícím orgánem poskytovatele finanční podpory a příslušnými zástupci projektu, která obsahuje základní opatření a podmínky pro provedení platby.

Poskytnutý dotační příspěvek je v rámci fáze implementace použit k dosažení stanovených cílů projektu prostřednictvím subdodávek na díla, dodávek zboží a služeb. Závěrem této fáze dochází podle Halámka (2004, str. 48) k přijetí „*stanoviska k ukončení nebo případnému rozšíření projektu.*“ Po této fázi již následuje fáze hodnocení, která je poslední fází projektového cyklu, a jejímž cílem je samotná evaluace projektu. (Haláček, 2004, str. 47) Této problematice se autorka teoreticky věnuje v následující podkapitole (viz 3.3 *Evaluace ve veřejném sektoru*) a prakticky ji využívá v rámci aplikační části v podkapitole 4.1.2 *Ex-post evaluace projektu.*

3.3 Evaluace ve veřejném sektoru

V této části bakalářské práce bude autorkou vysvětlena problematika evaluací využívaných ve veřejném sektoru, a to zejména v souvislosti s regionální a strukturální politikou EU. Wokoun (2006, str. 115) pod pojmem evaluace rozumí „*proces, který zkoumá nakládání s finančními prostředky veřejných rozpočtů a napomáhá hospodárnosti při jejich čerpání.*“ Podle Petruje (2013, str. 7) můžeme tento pojem chápat jako „*specializované hodnocení pro veřejné výdajové programy a projekty, které má přispět k hospodárnějšímu, efektivnějšímu a účelnějšímu nakládání s omezenými disponibilními veřejnými prostředky.*“ Ve spojitosti s výše uvedenými definicemi, které mají převážně ekonomický charakter, je podle autorky podstatné zmínit, že se evaluace ve veřejném sektoru neorientují pouze na tzv. principy 3E, tedy na hospodárnost, efektivitu a účelnost.

Oblast evaluací nabyla na významu až v souvislosti s implementací politiky soudržnosti EU, a tudíž je v tuzemském prostředí poměrně novým oborem. I přesto je podstatnou složkou programů a politik socioekonomického rozvoje. (Evaluace socioekonomického rozvoje, 2005, str. 8) Jedním z mnoha aspektů evaluace je její komparativní charakter, který umožňuje porovnávat evaluovaný program či projekt s obdobně zaměřeným programem, resp. projektem (Petruj, 2013, str. 13). Rovněž je však možné se soustředit

pouze na hodnocený program nebo projekt, a tudíž evaluaci realizovat podle Petruje (2013, str. 13) tzv. izolovaně, čehož využije také autorka při hodnocení zkoumaného projektu.

Principy evaluace

Při každé evaluační aktivitě by měly být dodržovány a aplikovány předem jasně definované principy (Wokoun, 2006, str. 116 a 117). V následující tabulce (viz *Tabulka 5: Základní evaluační principy*) autorka uvádí čtyři základní principy, kterým je obecně přisuzována tatáž důležitost, včetně klíčových evaluačních otázek:

Tabulka 5: Základní evaluační principy

PRINCIP	KLÍČOVÉ OTÁZKY
Věcnost (Relevance)	Jaké jsou konkrétní vlivy programů/projektů na změny v socioekonomickém prostředí?
Účinnost (Effectiveness)	Dosahují programy/projekty stanovených cílů?
Výkonnost (Efficiency)	Jak jsou hodnoceny ostatní investiční aktivity? Může být dosaženo cíle s investovanými zdroji více jinými způsoby či nikoliv?
Dopad (Impact)	Jak jsou hodnoceny konkrétní změny v socioekonomickém prostředí?

Zdroj 16: Wokoun (2006, str. 116 a 117) - upraveno autorkou

Cíl evaluace

Cílem evaluace v prostředí Regionální a strukturální politiky EU bylo podle Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 „zlepšit kvalitu, účinnost a provázanost pomoci z fondů a strategii a provádění operačních programů s ohledem na konkrétní strukturální problémy týkající se dotyčných členských států a regionů, s přihlédnutím k cíli udržitelného rozvoje a k souvisejícím právním předpisům Společenství týkajícím se vlivů na životní prostředí a strategického posuzování vlivů na životní prostředí.“ Autorka již definovala cíl hodnocení realizovaného projektu úvodem této bakalářské práce (viz kapitola 1 *Úvod a cíl práce*).

Výstupy evaluace

Výstupy evaluace by měly být kromě odpovědí na klíčové otázky uvedené v předešlé tabulce (viz *Tabulka 5: Základní evaluační principy*) také návrhy možných zlepšení a způsobů jejich realizace, které jsou následně podkladem pro další možné diskuze

a vyjednávání. Tyto výstupy by měly být vždy relevantní pro subjekty, které se zapojili do plánování a řízení výdajů konkrétního veřejného rozpočtu. (Wokoun, 2006, str. 116 a 117) V případě projektu *PTT* patří mezi tyto subjekty zejména město Třebíč, resp. hlavní projektový tým a také klíčoví partneři tohoto projektu – České dráhy a.s.²³, Správa železniční dopravní cesty, s.o.²⁴ a Kraj Vysočina.

Metodologie evaluace

Hodnotitelé si pro evaluaci socioekonomického a environmentálního rozvoje obvykle sami volí takové metody, které pomáhají zodpovědět její specifické otázky. Volba těchto metod může souviset s formou socioekonomické intervence, s účelem evaluace, s různými stádii programového, politického, projektového cyklu nebo evaluačního procesu apod. Obecně lze říci, že se pro určitý evaluační kontext většinou hodí a je v praxi obvykle používána více než jedna metoda z důvodu dosažení větší míry objektivit daného hodnocení. Je tedy důležité využívat kombinaci těchto metod, která se odborně nazývá triangulace. Mezi evaluační metody lze zařadit například SWOT, rozhovor, focus groups, případovou studii, panel expertů, multikriteriální analýzu, logický rámec, dotazníkové šetření, opakovanou konzultaci s odborníky neboli metodu DELPHI, pozorování, regresní analýzu či benchmarking. (Petrůj, 2013, str. 93 – 103) V rámci této bakalářské práce bude využito kombinace dvou metod, a to CUA a dotazníkového šetření, které autorka doplní o rozhovory se zástupci stakeholders²⁵.

Fáze evaluace

Hodnocení určitého programu či projektu lze rozdělit do jednotlivých fází. V první fázi celého evaluačního procesu bývá vymezen především předmět hodnocení a výzkumný problém. (Petrůj, 2013, str. 30 - 42) U zkoumaného projektu lze za předmět hodnocení považovat jeho samotný výstup – *PTT* a za výzkumný problém následně to, zda byl či nebyl tento výstup užitečný pro všechny dotčené strany. Podle Petrůje (2013, str. 30 – 42) dále dochází ke specifikaci potřebných dat a způsobu jejich sběru a analýzy. Samotný

²³ České dráhy, a.s. – dále jen ČD, a.s.

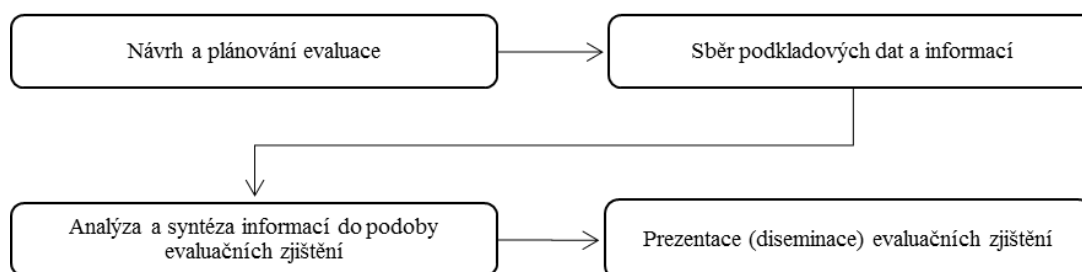
²⁴ Správa železniční dopravní cesty, s.o. – dále jen SŽDC, s.o.

²⁵ Pojem stakeholder se v současné době hojně využívá především v managementu a marketingu. V českém prostředí jej lze chápat jako zainteresované, zúčastněné či dotčené strany.

sběr je však součástí až druhé fáze, kdy je důraz kladen na validitu a reliabilitu dat a také na etický charakter celé evaluace. V rámci třetí fáze evaluačního procesu se získaná data analyzují a dochází k jejich syntéze. Čtvrtá fáze se nese ve znamení prezentace evaluačních zjištění. (Petrůj, 2013, str. 30 - 42)

Na následujícím schématu (viz *Schéma 6: Fáze evaluačního procesu*), které bývá často modifikováno v prostředí konkrétního programu či projektu, je uveden postup evaluačního procesu popsany výše. Autorka využije toto schéma také při evaluaci zkoumaného projektu.

Schéma 6: Fáze evaluačního procesu



Zdroj 17: Petrůj (2013, str. 30) - upravenou autorkou

Stádia evaluace

Na základě taxonomie evaluací dle časového hlediska lze hodnocení programů či projektů uskutečňovat před jejich zahájením a vlastní realizací (ex-ante), v době jejich trvání (interim, ad-hoc, ongoing nebo mid-term) i po jejich ukončení (ex-post). Níže budou blíže jednotlivá stádia evaluace popsána. (Evaluace, nedatováno)

Evaluace ex-ante (též předběžné hodnocení) probíhá vždy na začátku programového či projektového cyklu a pomáhá orgánům či lidem odpovědným za vypracování programu nebo projektu zabezpečit jeho maximální věcnost a promyšlenost. Předběžná evaluace je koncentrována zejména na analýzu a hlavně na potenciál konkrétního programu či projektu. Výsledky tohoto evaluačního stádia by měly být do programu či projektu zahrnuty již ve fázi rozhodování. (Evaluace socioekonomického rozvoje: Metodická příručka, 2005, str. 11) K tomu autorka dodává, že mají tyto výsledky pouze doporučující charakter, neboť jejich zohlednění není povinné ani u projektů z prostředí Strukturální fondů.

Hodnocení on going²⁶ (též průběžné hodnocení neboli hodnocení v polovině období) je realizováno plánovaně v průběhu programovacího období či projektu, a to zejména s cílem zlepšit systém jeho realizace. Toto hodnocení nebývá podněcováno zjištěnými odchylkami či problémy. (Evaluace on-going, nedatováno) V metodické příručce Ministerstva pro místní rozvoj ČR je uvedeno, že se v tomto stádiu evaluace ukazuje, zda a jak byly uskutečněny původní plány. Následně je potřeba zkontrolovat, jestli v nich byly provedeny nějaké změny, současně posoudit, zda je cíl programu či projektu stále relevantní. (Evaluace socioekonomického rozvoje: Metodická příručka, 2005, str. 11 a 12)

V rámci **hodnocení ex-post** (též dodatečné či následné hodnocení) se následně rekapituluje celý program nebo projekt včetně dopadu, který po sobě zanechal. Je zaměřen na faktory úspěchu a selhání a na udržitelnost jeho výsledků. Cílem tohoto stádia je vydedukovat závěry, které bude možné zobecnit a aplikovat na jiné programy či projekty. (Evaluace socioekonomického rozvoje: Metodická příručka, 2005, str. 12) Autorka bude v rámci podkapitoly 4.1.2 *Ex-post evaluace projektu* prostřednictvím dodatečné evaluace hodnotit zkoumaný projekt.

²⁶ Hodnocení on-going nahradilo v programovém období 2007 – 2013 hodnocení mid-term z předešlého programového období.

4 APLIKAČNÍ ČÁST

V aplikační části této bakalářské práce autorka nejprve představí zkoumaný projekt a následně prezentuje výsledky jeho dodatečné evaluace, prostřednictvím níž posoudí z něj plynoucí užitek pro všechny zainteresované strany.

4.1 Projekt Přestupní terminál Třebíč

Projekt *PTT* byl realizován v letech 2010-2015 pod záštitou ROP NUTS II Jihovýchod. Autorka se s ohledem na povahu CUA domnívá, že jej postačí charakterizovat prostřednictvím základních informací uvedených níže v tabulce (viz *Tabulka 6: Souhrnné informace o projektu*) a stručného popisu v následující podkapitole (viz podkapitola *4.1.1 Charakteristika a popis projektu*). Na tomto místě by také ráda doplnila, že veškeré informace, uvedené v již zmíněné podkapitole, byly převzaty ze souhrnné projektové dokumentace.

Tabulka 6: Souhrnné informace o projektu

NÁZEV PROJEKTU:	PŘESTUPNÍ TERMINÁL TŘEBÍČ
Předpokládaná doba trvání projektu:	1. 6. 2010 – 1. 4. 2015 (58 měsíců)
Číslo a název operačního programu:	CZ.1.11 – ROP NUTS II Jihovýchod
Číslo a název prioritní osy:	11.1 – Dostupnost dopravy
Číslo a název podpory oblasti:	11.1.2 – Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy
Číslo a název výzvy:	1.2 – Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy – terminály VHD, systémy P+R
Žadatel projektu:	Město Třebíč
Partneři projektu:	ČD, a.s. ŠŽDC, s.o. Kraj Vysočina
Celkové výdaje projektu:	81 833 101,00 Kč
Celkový způsobilé výdaje projektu:	62 011 249,00 Kč
Výše finančního příspěvku EU:	52 709 561,60 Kč (85 %)
Podíl žadatele na celkových způsobilých výdajích projektu:	9 301 687,40 Kč (15 %)

Zdroj 18: Projektová dokumentace – upraveno autorkou

4.1.1 Charakteristika a popis projektu

Cíl projektu

Hlavním cílem projektu bylo zejména zlepšení kvality veřejné dopravy v Třebíči a současně i v rámci celého regionu ve vazbě na město Třebíč, které je jeho důležitým turistickým i správním centrem. Mimo to byla cílem projektu také motivace potenciálních cestujících k využívání veřejné dopravy a podpora využívání environmentálně šetrných druhů této dopravy.

Cílové skupiny projektu

Do cílových skupin projektu lze dle následující tabulky (viz *Tabulka 7: Cílové skupiny projektu*) zahrnout především cestující využívající železniční a linkovou dopravu. V této tabulce jsou také přehledně uvedeny odhadované počty osob, které ročně nový terminál využijí z různých důvodů.

Tabulka 7: Cílové skupiny projektu

CÍLOVÁ SKUPINA	POČET OSOB/ROK
Cestující využívající železniční dopravu - průměrný obrat ve stanici Třebíč	577 896
Cestující využívající železniční dopravu - využívající všech druhů parkování u přestupního terminálu	79 570
Cestující využívající železniční dopravu - cyklisté	9 490
Cestující využívající navazující železniční autobusovou dopravu	132 917
Cestující využívající linkovou dopravu - linky, které budou zajižďet na terminál (průměrný obrat Třebíč)	457 244
Cestující využívající linkovou dopravu: linky které budou převedené na terminál (průměrný obrat Třebíč)	1 083 539

Zdroj 19: Projektová dokumentace – upraveno autorkou

Monitorovací indikátory projektu

V následující tabulce (viz *Tabulka 8: Monitorovací indikátory projektu*) jsou uvedeny všechny monitorovací indikátory projektu, které se město Třebíč, jakožto žadatel projektu, zavázalo naplnit. Patří mezi ně zejména výstavba nové autobusové stanice v těsné blízkosti stávající železniční stanice na ulici Nádražní v trebičské místní části Horka-Domky, aby tak vznikl jeden funkční celek – *PTT*, resp. přestupní uzel regionálního významu. Tento terminál by měl v Třebíči do budoucna zajistit

bezproblémový přestup mezi linkami meziměstské dopravy, městské hromadné dopravy²⁷ a vlakovými spoji. V rámci projektu došlo také k technickému zhodnocení stávajících parkovišť a vybudování nových parkovišť typu Park&Ride²⁸, Kiss&Ride²⁹, Bike&Ride³⁰, stanovišť pro taxi služby a parkoviště pro hendikepované, která umožní, aby přestupní terminál nabídl komplexní možnosti přestupu nejen v rámci systémů veřejné hromadné dopravy³¹, ale i ve vazbě na individuální automobilovou dopravu³² místních obyvatel a návštěvníků města. Celkem se město Třebíč zavázalo k vytvoření 140 parkovacích stání.

Tabulka 8: Monitorovací indikátory projektu

NÁZEV INDIKÁTORU:	VÝCHOZÍ HODNOTA:	PLÁNOVANÁ HODNOTA:	MĚRNÁ JEDNOTKA:
Počet nově vybudovaných a technicky zhodnocených parkovišť	0,00	1,00	Počet
Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	0,00	1,00	Počet
Počet nových či modernizovaných parkovišť typu P+R, K+R, B+R v místech přechodu z IAD na VHD	0,00	70,00	Počet
Počet vytvořených parkovacích míst	0,00	60,00	Počet

Zdroj 20: Projektová dokumentace – upraveno autorkou

²⁷ Městská hromadná doprava – dále jen MHD

²⁸ Park&Ride (dále jen P+R) jsou tzv. záchytná parkoviště typu „zaparkuj a jeď hromadnou dopravou“.

²⁹ Kiss&Ride (dále jen K+R) jsou tzv. záchytná parkoviště typu „polib a jeď“. Využívají se pro výstup osob přepravených řidičem osobního automobilu k prostředku veřejné dopravy či v opačném směru.

³⁰ Bike&Ride (dále jen B+R) jsou tzv. záchytná parkoviště typu „přijed' na kole a jeď“, která jsou určena pouze pro cyklisty.

³¹ Veřejná hromadná doprava – dále jen VHD

³² Individuální automobilová doprava – dále jen IAD

4.1.2 Ex-post evaluace projektu

V následujících podkapitolách bude autorka prezentovat výsledky použitých metod, dotazníkové šetření a metody CUA doplněných o rozhovory se zástupci stakeholders, v rámci ex-post evaluace projektu *PTT*.

4.1.2.1 Vyhodnocení dotazníkových šetření

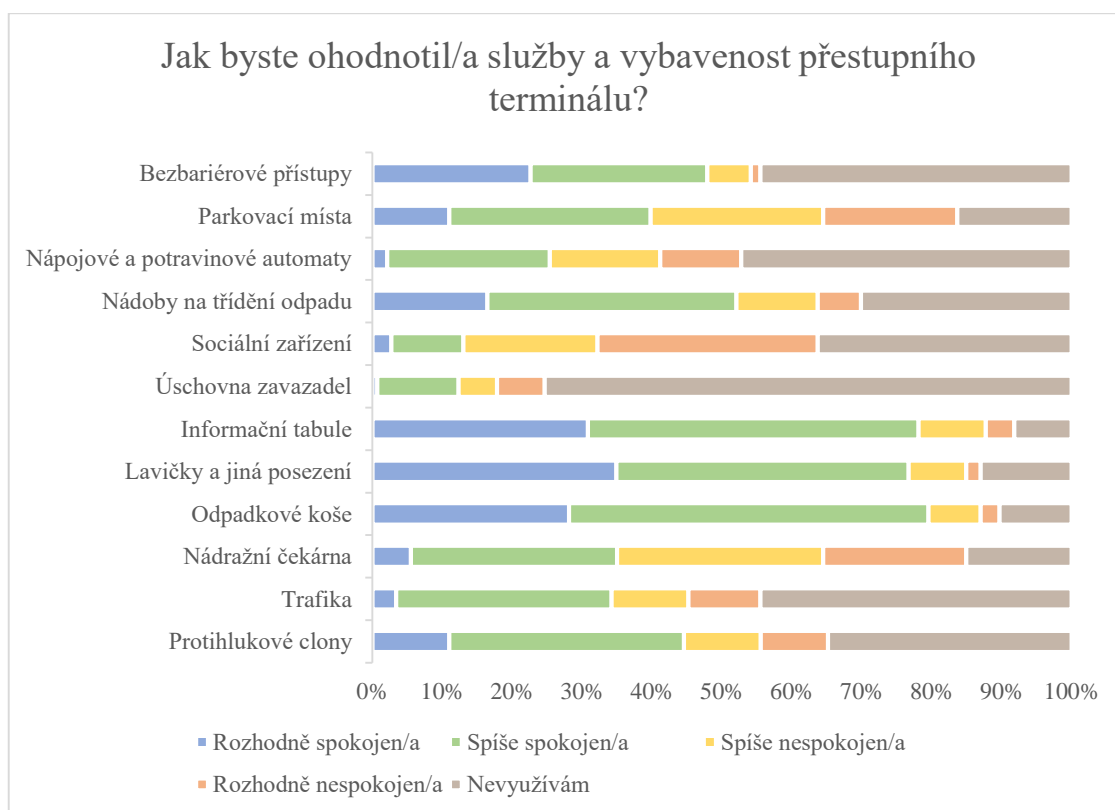
Dotazníková šetření se uskutečnila v termínu od 16. 3. 2016 do 26. 4. 2016 na území města Třebíče a v jeho spádových obcích prostřednictvím elektronického dotazování. Jejich hlavním cílem bylo zjistit spokojenost obou cílových skupin, identifikovaných v rámci podkapitoly 2.2 *Dotazníkové šetření*, s projektem *PTT*. Pro každou z těchto skupin byly definovány i cíle dílčí, od nichž se následně odvíjela struktura dotazníků (viz *Příloha č. 1: Dotazník pro cílovou skupinu „občané“* a *Příloha č. 2: Dotazník pro cílovou skupinu „řidiči z povolání“*). V rámci této podkapitoly níže představuje autorka souhrn nejpodstatnějších zjištění získaných po jejich realizaci. Podrobné výsledky obou dotazníkových průzkumů následně uvádí v přílohách (viz *Příloha č. 3: Výsledky dotazníkového šetření - „občané“* a *Příloha č. 4: Výsledky dotazníkového šetření - „řidiči z povolání“*).

Dotazníkové šetření u cílové skupiny „občané“

U cílové skupiny „občané“ bylo celkem osloveno 454 respondentů, z nichž 146 dotazník řádně vyplnilo a odevzdalo, a tudíž činila celková úspěšnost tohoto dotazníkového šetření 32,2 %. První tři otázky byly zaměřeny na zjišťování faktů s důrazem na pravidelné chování respondentů v oblasti cestování s cílem stanovit příčiny, kvůli nimž dotazování nejčastěji v rámci běžného pracovního týdne cestují, určit frekvenci jejich cestování a k němu nejčastěji využívané dopravní prostředky. Výsledky poukazují podle autorky na to, že by měl být nový přestupní terminál opakovaně využíván převážně vysokoškolskými studenty dojíždějícími za vzděláním minimálně jedenkrát týdně a rovněž pracujícími všech věkových kategorií, kteří každodenně v rámci pracovního týdne dojíždí za prací, v obou případech převážně do Brna či Jihlavy. Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem je u skupiny respondentů starších 41 let osobní automobil, zatímco mladší lidé jezdí spíše vlakem či autobusem.

Další otázky v rámci tohoto dotazníkového šetření již byly zaměřeny na zjišťování subjektivních názorů jeho účastníků na projekt *PTT*. Konkrétně v rámci otázky č. 7 hodnotili respondenti služby a vybavenost přestupního terminálu. Nespokojenost dotazovaných panuje dle výsledků zejména v souvislosti s kvalitou sociálních zařízení, což je možné vidět na následujícím grafu (viz *Graf 1: Otázka č. 7*). Závislost na věkové kategorii zde ovšem není patrná. Účastníci dotazníkového šetření též vyjádřili v 50 % nespokojenost s vybaveností nádražní čekárny. Odpovědi na otázku, jakým způsobem by ji vylepšili, by se však dle autorky lišily u studentů a pracujících, kteří by ocenili zejména možnost připojení k WIFI či zlepšení nabídky občerstvení, zatímco rodinám s malými dětmi by spíše vyhovovalo zřízení dětského koutku či místnosti, v níž by společně mohli trávit čas před příjezdem návazného dopravního spoje.

Graf 1: Otázka č. 7



Zdroj 21: zpracováno autorkou

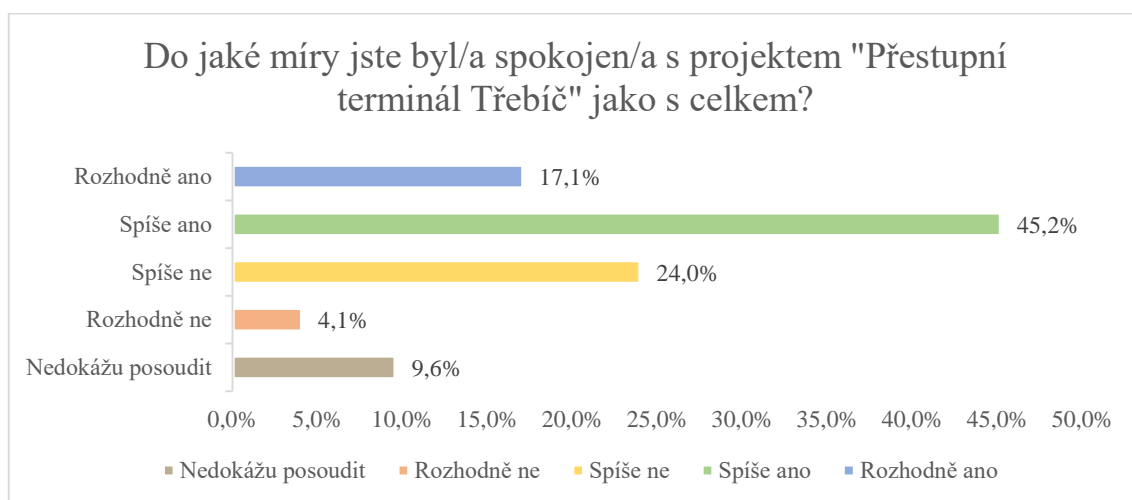
V rámci otázek č. 9, 10 a 11 evaluovali účastníci dotazníkového šetření potřebnost projektu *PTT* s ohledem na možné zvýšení kvality dopravní infrastruktury ve městě Třebíč a také případnou míru naplnění tohoto kritéria. Celkem 51,4 % respondentů

považuje zkoumaný projekt sice za potřebný, avšak kvalita dopravní infrastruktury se podle jejich názoru po ukončení realizace projektu příliš nezvýšila. Tuto skupinu zastupují primárně studenti a pracující. Příčinou může být dle autorky jejich nespokojenost s nízkým podílem autobusových spojů, které na terminál v současné době zajíždí. Ti, kteří zlepšení původního stavu registrují, většinou ocenili propojení autobusové a vlakové dopravy společně s MHD a také vznik nových parkovacích míst mezi terminálem a místní nemocnicí.

Respondenti též hodnotili, zda a jakým způsobem se podle nich zlepšila po vybudování přestupního terminálu vizuální stránka bezprostředního okolí vlakového nádraží. Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že většina z nich (85,6 %) výrazné zlepšení zaznamenala. Tito účastníci tak dle autorky rozhodli na základě celkové úpravy doposud nevyužívaného prostranství, kterou považují za značně zdařilou. Zbývající část dotazovaných (14,4 %), mezi nimiž převažují studenti ve věku 19 – 26 let, nejsou schopni tuto skutečnost posoudit nebo nepovažují vizuální úpravu vlakového nádraží za dostatečnou. Podle autorky může být důvodem tohoto hodnocení obava, zda bude nový vzhled nádraží korespondovat s výpravní budovou po její plánované rekonstrukci. Tito respondenti totiž většinou uvedli, že o uceleném vzhledu města v současné době nerozhodují fundovaní lidé, neboť v Třebíči chybí městský architekt i urbanista.

Na posledním grafu (viz *Graf 2: Otázka č. 15*) autorka zachytila celkovou satisfakci účastníků dotazníkového šetření s projektem *PTT*. Více než polovina (62,3 %) z nich, v níž převažují zejména studenti a zaměstnaní, hodnotí jeho realizaci kladně. Nespokojenost naopak vyjádřilo celkem 28,1 % dotazovaných, rovněž z řad studentů, kterým dle autorky nevyhovuje zejména návaznost jednotlivých dopravních spojů. Ostatní dotazovaní (9,6 %) tuto skutečnost nedokázali posoudit.

Graf 2: Otázka č. 15



Zdroj 22: zpracováno autorkou

Dotazníkového šetření se zúčastnili v téměř polovině případů (41,1 %) lidé ve věkovém rozmezí 19 až 26 let, přibližně pětinu tvořili lidé ve věku 41 až 60 let (21,2 %) stejně jako osoby ve věkové kategorii 27 až 40 let (18,5 %) i lidé pod 19 let (17,1 %). Respondenti ve věku nad 60 let představovali pouhá 2,1 % všech zúčastněných. S ohledem na současný ekonomický status byla více než polovina (54,2 %) účastníků dotazníkového šetření ekonomicky aktivních. Druhé největší zastoupení (26,0 %) měli studenti VŠ, kteří byli těsně následováni také studenty škol středních (24,0 %). Na výsledcích tohoto průzkumu se ostatní skupiny, zahrnující žáky a žákyně ZŠ, osoby na mateřské dovolené či v důchodovém věku, podíleli již pouze nepatrně.

Před samotným odesláním dotazníku měl každý z respondentů možnost vyjádřit své případné názory, které nevyjádřil v průběhu šetření. V odpovědích na tuto doplňující otázku bylo možné mj. shledat i tato tvrzení:

„Výjezd od vlakového nádraží směrem k železničnímu mostu (u trafiky) považuji za nešťastný. Řidič autobusu má dát přednost vozidlům jedoucím pod mostem, ale nemá dostatečný rozhled. Tato křižovatka je tak potenciálně nebezpečná. Omezení na 30 km/h považuji za rozumné, ale pouze dočasné řešení.“

„Jen chci říct, že poslední jízdní řády MHD vytvořené za pana Svobody jsou naprosto nevyhovující pro občany části města Podklášteří, Nehradov a Týn. Mělo by se přejít na

předchozí jízdní řády. Nové jízdní řády jsou velmi nepřehledné pro část města s převážnou většinou starších občanů.“

„Chtěl bych jen dodat, že vlakové nádraží by bylo příjemnější, kdyby se na hlavní budově provedla nová fasáda.“

Dotazníkové šetření u cílové skupiny „řidiči z povolání“

U cílové skupiny „řidiči z povolání“ bylo celkem osloveno 65 respondentů, z nichž pouze 17 dotazník řádně vyplnilo a odevzdalo. Návratnost tohoto dotazníkového šetření tudíž činila 26,2 %. S ohledem na tento fakt by autorka ráda konstatovala, že se již zmíněného šetření mělo původně účastnit mnohem více řidičů zastupujících daleko širší spektrum povolání. Svou zpětnou vazbu ke zkoumanému projektu však nakonec nezaslali, ačkoli byli osloveni opakovaně. S ohledem na tento fakt je třeba tedy zvážit vypovídací schopnost tohoto průzkumu, v rámci něhož se nejvíce dotazovaných podařilo získat mezi řidiči TAXI (35,3 %) a přepravních či zásilkových společností (35,3 %), která je bohužel příliš nízká. Z tohoto důvodu níže autorka uvádí pouze přehled nejdůležitější zjištění, která z již zmíněného šetření vyplynula.

Úkolem respondentů z řad řidičů z povolání bylo zejména posoudit, zda a v jakém rozsahu měly práce prováděné na přestupním terminálu vliv na jejich pracovní výkon. Téměř tři čtvrtiny (70,6 %) z nich uvedly, že k jeho ovlivnění skutečně došlo. Zbývajících 29,4 % respondentů tato výstavba nijak nepoznamenala. Podle autorky mohl být tento téměř jednoznačný názor způsobeno faktem, že řidiči TAXI, přepravních a zásilkových služeb pravděpodobně obsloužili méně zákazníků v době, kdy byl projekt *PTT* realizován, a to zejména kvůli výraznému prodloužení přepravního času osob, resp. zásilek. Za nespokojeností řidičů MHD stojí dle jejich tvrzení zejména delší doba trávená v kolonách, kvůli níž docházelo ke zpoždování jednotlivých spojů, a tím i ke krácení jejich bezpečnostních přestávek.

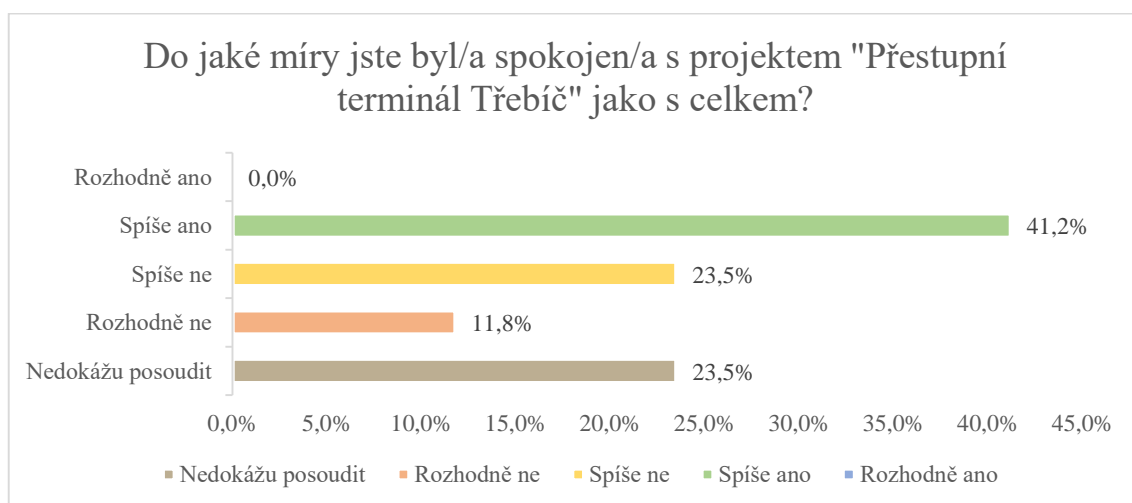
Účastníci tohoto dotazníkového průzkumu dále hodnotili, zda byl projekt *PTT* nezbytný pro zvýšení kvality dopravní infrastruktury ve městě Třebíč a jestli k tomu skutečně došlo. Podle názoru více než poloviny z nich (58,8 %), v níž převládali zejména řidiči TAXI, přepravních a zásilkových služeb, potřebný nebyl, a ke zvýšení kvality dopravní

infrastruktury příliš nepříspěl. Satisfakci s naplněním tohoto cíle vyjádřila zhruba desetina dotazovaných (11,8 %) mezi něž patřili zejména řidiči linkových autobusů, kteří podle autorky ocenili zejména zlepšení dosahu autobusové dopravy k vlakovému nádraží. Ostatní respondenti (29,4 %) se k této otázce nedokázali objektivně vyjádřit, což může znamenat, že se nepovažovali za kompetentní osoby, které by měly danou problematikou hodnotit.

U dotazovaných bylo též zjišťováno v rámci otázek č. 11 a 12, zda a do jaké míry se zlepšila po vybudování přestupního terminálu vizuální stránka bezprostředního okolí vlakového nádraží. Z výsledků vyplývá, že podle převážné většiny respondentů (88,3 %) k jejímu zlepšení skutečně došlo. Nejistota panovala pouze mezi řidiči MHD (11,8 %), nesouhlas nevyjádřil žádný z účastníků dotazníkového šetření. Jedním z důkazů jednoznačného názoru dotazovaných může být fakt, že kladně ohodnotili zbourání staré budovy ČD, a.s. a s tím související vytvoření funkčního využití tohoto prostranství.

Na níže uvedeném grafu (viz *Graf 3: Otázka č. 14*) autorka zaznamenala celkovou spokojenost respondentů s realizací projektu *PTT*, která je důležitým aspektem pro jeho komplexní evaluaci z pohledu ex-post. Téměř polovina z nich (41,2 %) se v tomto ohledu vyjádřila pozitivně. Mezi tyto dotazované patřili převážně řidiči přepravních a zásilkových společností, kteří byli zároveň podle autorky výstavbou přestupního terminálu v průběhu i následně ovlivněni nejméně ze všech účastníků tohoto dotazníkového šetření. Spokojeni byli ve většině případů rovněž řidiči linkových autobusů, a to pravděpodobně z důvodu, který již autorka uvedla u otázek výše zkoumajících problematiku kvality dopravní infrastruktury. Nesouhlas s projektem *PTT* vyslovili zejména řidiči TAXI, kterým byla v době jeho realizace vyhrazena parkovací místa ve značné vzdálenosti od vlakového nádraží, čímž převážně nebyli spokojeni.

Graf 3: Otázka č. 14



Zdroj 23: zpracováno autorkou

Dotazníkového šetření se zúčastnili ve více než polovině případů (52,9 %) řidiči ve věkovém rozmezí 41 až 60 let a zhruba třetinu (35,3 %) tvořili lidé ve věku 27 až 40 let. Vzhledem k zacílení tohoto průzkumu autorka očekávala, že věkové kategorie do 19 let a nad 60 let nebudou zastoupeny žádnými respondenty, což se také potvrdilo. S ohledem na nejvyšší dosažené vzdělání bylo 47,1 % dotazovaných středoškolsky vzdělaných i s maturitou. Druhé největší zastoupení (35,3 %) měli absolventi SŠ bez maturity. Respondenti s vyšším odborným či vysokoškolským vzděláním se na výsledcích tohoto průzkumu podílí již pouze nepatrně.

4.1.2.2 Výsledky analýzy užitečnosti nákladů (CUA)

Podkladem pro zpracování analýzy CUA, jejímž hlavním cílem bylo porovnat užitek plynoucí pro město Třebíč před a po realizaci projektu, se stala vlastní dotazníková šetření a také rozhovory se zástupci kmenového projektového týmu a občanů města Třebíče, z nichž vyplynula potřebná evaluační kritéria. CUA byla dále provedena dle postupu uvedeného v podkapitole 2.1 *Analýza užitečnosti nákladů (CUA)*. Níže autorka analyzuje stav bez projektu a s ním a oba tyto stavy rovněž porovnává. Na tomto místě je třeba také zmínit, že stanovené váhy pro jednotlivá kritéria zůstávají pro evaluaci obou stavů stejné, aby bylo možné závěrečnou komparaci provést bez zkreslení výsledků. Jiné hodnoty jsou voleny pouze při bodovém hodnocení stanovených kritérií. Za účelem snížení subjektivity samotné evaluace v případě této analýzy byla o kooperaci požádána hlavní

projektová manažerka jedné z brněnských dotačních společností, která město Třebíč pravidelně navštěvuje. Další redukce bylo dle autorky dosaženo též diskuzí s vedoucím projektu *PTT*, panem Bc. Alešem Kratinou.

Analýza stavu bez projektu

Stav bez projektu byl založen na hypotéze, že z něj nemohly vzniknout žádné pozitivní ani negativní užítky, neboť při této variantě nebylo počítáno s jeho realizací. Tudíž nebyly uvažovány ani kladné a záporné dopady tohoto projektu. V níže uvedených tabulkách (viz *Tabulka 9: Přímé pozitivní užítky projektu (stav bez projektu)*, *Tabulka 10: Přímé negativní užítky projektu (stav bez projektu)*, *Tabulka 11: Nepřímé pozitivní užítky projektu (stav bez projektu)* a *Tabulka 12: Nepřímé negativní užítky projektu (stav bez projektu)*) jsou představeny hlavní přímé i nepřímé užítky projektu s ohledem na tyto předpoklady, z nichž plyne ve většině případů jejich horší bodové ohodnocení než je tomu u varianty, kde autorka s jeho uskutečněním kalkulovala.

Tabulka 9: Přímé pozitivní užítky projektu (stav bez projektu)

POZITIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
A) Kvalita veřejné dopravy ve městě a v přílehlém regionu před realizací projektu.	2	0,4
B) Využívání environmentálně šetrných druhů dopravy ve městě a v přílehlém regionu před realizací projektu (dopad na ŽP).	2	0,3
C) Výskyt prvků sloužících osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží před realizací projektu.	1	0,3

Zdroj 24: zpracováno autorkou

Před realizací zkoumaného projektu byla v Třebíči patrná snaha o zvýšení kvality veřejné dopravy, které se vedení města snažilo dosáhnout mj. nákupem ekologických autobusů využívaných k přepravě cestujících v rámci systému MHD. Pro dosažení požadovaného efektu však v Třebíči chyběla potřebná dopravní infrastruktura v podobě reprezentativních a zejména funkčních nádraží, na nichž autorka postrádala například prvky, které by usnadnily cestování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, z nichž je třeba na prvním místě zmínit zejména bezbariérová nástupiště. Z tohoto důvodu

byla všem měřítkům uvedeným v předchozí tabulce (viz *Tabulka 9: Přímé pozitivní užítky projektu (stav bez projektu)*) přidělena nízká bodová ohodnocení.

Tabulka 10: Přímé negativní užítky projektu (stav bez projektu)

NEGATIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
A) Investice do projektu.	4	0,6
B) Hluk a prašnost během realizace projektu.	4	0,2
C) Počet parkovacích stání v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží před realizací projektu.	3	0,2

Zdroj 25: zpracováno autorkou

Investici do zkoumaného projektu, jakožto hlavní negativní užitek, nelze u varianty bez jeho realizace uvažovat. Finanční prostředky však mohly být též využity na jakýkoli jiný investiční či neinvestiční záměr města Třebíče, a tudíž bylo zvoleno příznivější hodnocení tohoto měřítka. Obdobně bylo možné kalkulovat také s kritériem „*hluk a prašnost během realizace projektu*“. Prašnosti a hluku v části města, kde by byl daný projekt realizován, nelze dle autorky zcela zabránit. Pokud by však k jeho uskutečnění nedošlo, zcela určitě by negativní dopad těchto aspektů na místní obyvatele nebyl tak vysoký, a tudíž bylo již zmíněné kritérium rovněž ohodnoceno pozitivně. Spíše kladně bylo možné ocenit též měřítko „*počet parkovacích stání v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží před realizací projektu*“, neboť se autorka domnívá, že k řešení tohoto problému vedení města Třebíče v minulosti přistoupilo aktivně a z části jej před realizací projektu *PTT* také vyřešilo.

Tabulka 11: Nepřímé pozitivní užítky projektu (stav bez projektu)

POZITIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
A) Atraktivnost města a přilehlého regionu pro potenciální turisty před realizací projektu.	4	0,4
B) Využití prostranství v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží před realizací projektu.	1	0,6

Zdroj 26: zpracováno autorkou

Při analýze stavu bez projektu a následném udělování bodových hodnocení autorka také zohlednila, že již před samotnou realizací projektu *PTT* vedení města zodpovědně přikročilo k řešení situace s poměrně nízkou návštěvností Třebíče turisty, se kterou

se město potýkalo i přesto, že se na jeho území nachází hned několik památek UNESCO. Kvůli tomu bylo třeba mj. zlepšit vizuální a funkční stránku vlakového nádraží, jakožto vstupní brány do Třebíče, neboť se na tomto místě nacházely zchátralé budovy a znečištěná prostranství, která sloužila cestujícím zejména jako odstavná plocha pro jejich osobní automobily. Tato část města tak nepůsobila příliš reprezentativním dojmem, z čehož naopak pramenilo bodové hodnocení nízké.

Tabulka 12: Nepřímé negativní užitky projektu (stav bez projektu)

NEGATIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
Projekt negeneroval žádné nepřímé negativní užitky.	/	/

Zdroj 27: zpracováno autorkou

Jelikož bylo u této varianty předpokládáno, že k realizaci projektu nedošlo, nemohl tudíž přinést žádný nepřímý negativní užitek například v podobě omezení disponibilních zdrojů města na jiné investiční či neinvestiční akce.

Analýza stavu s projektem

Následující část analýzy se liší od předchozí varianty mj. tím, že již zahrnuje realizaci projektu *PTT*, a tudíž autorka počítala se všemi kladnými i zápornými dopady, které tento projekt generoval. Základní otázkou této části je, zda a do jaké míry byla naplněna očekávání a cíle tohoto projektu. V níže uvedených tabulkách (viz *Tabulka 13: Přímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem)*, *Tabulka 14: Přímé negativní užitky projektu (stav s projektem)*, *Tabulka 15: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem)* a *Tabulka 16: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem)*) hodnotí přímé i nepřímé užitky po jeho realizaci. U většiny evaluovaných kritérií došlo k navýšení bodového ohodnocení oproti stavu bez projektu.

Tabulka 13: Přímé pozitivní užítky projektu (stav s projektem)

POZITIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
A) Kvalita veřejné dopravy ve městě a v přilehlém po realizaci projektu.	4	0,4
B) Využívání environmentálně šetrných druhů dopravy ve městě a v přilehlém regionu po realizaci projektu (dopad na ŽP).	4	0,3
C) Výskyt prvků sloužících osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží před po realizaci projektu.	5	0,3

Zdroj 28: zpracováno autorkou

Zkoumaný projekt přinesl dle autorky zejména zlepšení kvality veřejné dopravy ve městě Třebíč i v rámci přilehlého regionu. Dále vedl ke zvýšení využívání environmentálně šetrných druhů dopravy, což má za následek pozitivní dopad na ŽP. Díky tomuto projektu též došlo přímo u vlakového nádraží k vybudování prvků sloužících osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, které na tomto místě před jeho realizací převážně chyběly, jak již bylo dříve zmíněno.

Tabulka 14: Přímé negativní užítky projektu (stav s projektem)

NEGATIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
A) Investice do projektu (81 833 101 Kč).	3	0,6
B) Hluk a prašnost během realizace projektu.	2	0,2
C) Počet parkovacích stání v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží po realizaci projektu.	2	0,2

Zdroj 29: zpracováno autorkou

Hlavním negativním užitekem byla dle autorky investice do projektu (zejména její výše), jak již bylo zmíněno dříve. Jelikož její značnou část pokryla dotace z ROP NUTS II Jihovýchod, nebylo toto kritérium hodnoceno nejnižším možným stupněm, tedy 1. V případě, že by finanční příspěvek z EU na uskutečnění daného projektu poskytnut nebyl, muselo by jej město Třebíč financovat z vlastních zdrojů, a tudíž by bylo toto kritérium evaluováno číslem vyjadřujícím vyšší míru nespokojenosti. Měřítku „*prach a hluknost během realizace projektu*“ bylo nutné udělit nízké bodové ohodnocení, jelikož při realizaci projektu *PTT* došlo k rozsáhlé demolici starých budov a také opěrné zdi oddělující prostranství u vlakového nádraží a k ní přilehlé rodinné domy. Nižší body bylo

nutné také uložit kritériu „počet parkovacích stání v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží po realizaci projektu“ z důvodu stále nevyhovující kapacity parkovišť, ačkoli k jejímu navýšení ve spojitosti s uskutečněným projektem reálně došlo.

Tabulka 15: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem)

POZITIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
A) Atraktivnost města a přilehlého regionu pro potenciální turisty po realizaci projektu.	4	0,4
B) Využití prostranství v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží před realizací projektu.	5	0,6

Zdroj 30: zpracováno autorkou

Současné vedení města Třebíče po realizaci projektu *PTT* přistoupilo také k rozsáhlejší modernizacím veřejných prostranství a budov s cílem zlepšit občanskou vybavenost a zvýšit atraktivnost tohoto města i přilehlého regionu pro turisty. Toto tvrzení lze dle autorky podložit například plánovanou revitalizací místního náměstí, právě probíhající rekonstrukcí historického mostu, který je důležitou dopravní spojkou mezi centrem města a jeho odlehlejšími částmi, či již proběhlou výstavbou obchvatu města v severní části Třebíče. I přesto však bylo ponecháno původní bodové hodnocení tohoto kritéria, a to zejména z důvodu, že podle autorky nebyla prozatím jakkoli prokázána častější návštěvnost Třebíče turisty po ukončení projektu *PTT*. Lze však konstatovat, že prostranství nacházející se přímo vedle nádražní budovy, které prošlo ve spojitosti s realizací tohoto projektu značnou rekonstrukcí, má nyní vhodné funkční využití a v porovnání s jeho původním stavem je také o poznání čistší a modernější.

Tabulka 16: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem)

NEGATIVNÍ UŽITEK	BODOVÉ OHODNOCENÍ	PŘIDĚLENÁ VÁHA
Projekt negeneroval žádné nepřímé negativní užitky.	/	/

Zdroj 31: zpracováno autorkou

Jak již bylo autorkou zmíněno, realizací projektu nedošlo k vytvoření žádných nepřímých negativních užitků, a tudíž nemohly být autorkou uvažovány ani v tomto případě.

Komparace stavu bez projektu a s projektem

Autorka shrnuje níže výsledky provedené CUA a komparuje stav bez projektu a s ním. Tyto výsledky uvádí s ohledem na větší přehlednost v několika tabulkách. Tabulka následující (viz *Tabulka 17: Bodové ohodnocení jednotlivých kritérií*) obsahuje bodové ohodnocení jednotlivých kritérií již zmíněné analýzy, které slouží ke zvýšení přehlednosti bodového ohodnocení jednotlivých kritérií:

Tabulka 17: Bodové ohodnocení jednotlivých kritérií

UŽITKY	KRITÉRIUM (BEZ PROJEKTU)			KRITÉRIUM (S PROJEKTEM)		
	A	B	C	A	B	C
PŘÍMÉ POZITIVNÍ UŽITKY	2	2	1	4	4	5
PŘÍMÉ NEGATIVNÍ UŽITKY	4	4	3	3	2	2
NEPŘÍMÉ POZITIVNÍ UŽITKY	4	1	/	4	5	/
NEPŘÍMÉ NEGATIVNÍ UŽITKY	/	/	/	/	/	/

Zdroj 32: zpracováno autorkou

V další tabulce (viz *Tabulka 18: Dílčí vážené hodnoty jednotlivých kritérií*) autorka též zachytila dílčí vážené hodnoty jednotlivých kritérií analýzy CUA, které byly vypočteny podle vzorce (viz *Vzorec 1: Výpočet dílčí vážené užitnosti*) uvedeného v podkapitole 2.1 *Analýza užitečnosti nákladů (CUA)*. Tyto hodnoty slouží po jejich sumarizaci k celkové komparaci stavu bez projektu a s ním.

Tabulka 18: Dílčí vážené hodnoty jednotlivých kritérií

UŽITKY	KRITÉRIUM (BEZ PROJEKTU)			KRITÉRIUM (S PROJEKTEM)		
	A	B	C	A	B	C
PŘÍMÉ POZITIVNÍ UŽITKY	0,8	0,6	0,3	1,6	1,2	1,5
PŘÍMÉ NEGATIVNÍ UŽITKY	2,4	0,8	0,6	1,8	0,4	0,4
NEPŘÍMÉ POZITIVNÍ UŽITKY	1,6	0,6	/	1,6	3,0	/
NEPŘÍMÉ NEGATIVNÍ UŽITKY	/	/	/	/	/	/

Zdroj 33: zpracováno autorkou

Poslední tabulka uvedená níže (viz *Tabulka 19: Komparace stavu bez projektu a s projektem*) již porovnává variantu bez projektu a s projektem a poskytuje tak ucelený přehled o výsledcích CUA analýzy, z nichž vyplývá, že celkový součet všech užitek stavu bez realizace zkoumaného projektu je roven hodnotě 7,7 a součet všech užitek stavu s ním 11,5. Hlavní rozdíl lze zaznamenat především mezi přímými pozitivními užitky ve stavu bez projektu a s projektem a také mezi nepřímými pozitivními užitky u obou komparovaných stavů. Tato difference konečných hodnot, jejíž hlavní příčiny již autorka uvedla u každé z analýz zvlášť, vypovídá o značné míře úspěšnosti tohoto projektu a o kvantifikované spokojenosti s ním především z hlediska jeho skutečných efektů.

Tabulka 19: Komparace stavu bez projektu a s projektem

UŽITKY	STAV BEZ PROJEKTU	STAV S PROJEKTEM
PŘÍMÉ POZITIVNÍ UŽITKY	1,7	4,3
PŘÍMÉ NEGATIVNÍ UŽITKY	3,8	2,6
NEPŘÍMÉ POZITIVNÍ UŽITKY	2,2	4,6
NEPŘÍMÉ NEGATIVNÍ UŽITKY	/	/
CELKEM	7,7	11,5

Zdroj 34: zpracováno autorkou

4.1.2.3 Závěry ex-post evaluace

Komparaci uspokojení cílových skupin z realizace projektu *PTT* a z nulové varianty, tedy stavu bez jeho realizace, provedla autorka prostřednictvím metody CUA (viz podkapitola 4.1.2.2 *Výsledky analýzy užitečnosti nákladů (CUA)*) a uskutečněných dotazníkových šetření (viz podkapitola 4.1.2.1 *Vyhodnocení dotazníkových šetření*), které doplnila o rozhovory se zástupci stakeholders. Niže uvádí konkrétní závěry a návrhy, které vzešly z komplexní ex-post evaluace tohoto projektu.

Provedená CUA prokázala, že lze projekt *PTT* považovat za užitečný. Autorka tak soudí na základě výsledků této analýzy, v rámci níž dosáhl celkový vážený užitek varianty s projektem vyšší hodnoty než u varianty bez projektu, přičemž rozdíl mezi oběma komparovanými stavy činil 3,8 bodů. Realizovaný projekt považuje za potřebný též nadpoloviční většina všech respondentů oslovených v rámci obou dotazníkových šetření, kteří při jeho hodnocení zohlednili všechny kladné i záporné aspekty. Tento názor zastávají i Kovács (2016) s Kratinou (2016).

Za jedno z hlavních pozitiv zkoumaného projektu lze podle dotazovaných i podle Kovásce (2016) považovat skutečnost, že mohou přímo k vlakovému nádraží nově zajíždět také meziměstské autobusové linky a MHD, čímž dochází k podpoře využívání ekologicky šetrných forem dopravy. Dále je dle nich třeba ocenit rovněž celkovou úpravu prostranství v jeho nejbližším okolí. Negativně nelze chápat ani prodloužení realizace tohoto projektu zhruba o dva měsíce, neboť bylo podle Kratinou (2016) ovlivněno celou řadou dalších faktorů, mj. nedořešenými stavbami SŽDC, s.o. K tomu autorka dodává, že souběžně s výstavbou přestupního terminálu došlo i k revitalizaci dalších míst v Třebíči.

Důležité je také zmínit fakt, že projekt nemá negativní vliv na rovné příležitosti, neboť nediskriminuje nikoho z hlediska rasy, náboženství, věku, pohlaví ani jakkoli jinak. Výstupy projektu mohou využívat všechny již dříve zmíněné cílové skupiny bez rozdílu. V rámci projektu došlo dle Kratinou (2016) k vybudování prvků, které budou sloužit osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (seniorům i hendikepovaným), s čímž souhlasí také Kovács (2016), který zhotovení bezbariérového nástupiště u koleje č. 1 řadí mezi pozitiva. I samotné propojení vlakové a autobusové dopravy lze podle autorky

chápat jako přínos osobám se sníženou mobilitou, kteří tak nebudou muset překonávat špatně přístupnou trasu mezi vlakovým a autobusovým nádražím. Autorka toto tvrzení dokládá vlastní fotodokumentací v přílohách (viz *Příloha č. 11: Fotogalerie*).

Jelikož je financování investičních projektů důležitým aspektem pro rozhodování při jejich realizaci, bylo autorkou analyzováno také za účelem souhrnného hodnocení projektu *PTT*. Celkové výdaje na tento projekt, které zahrnovaly výdaje způsobilé i nezpůsobilé, činily 81 833 101 Kč. Projekt byl podpořen z 85 % z ERDF a zbývajících 15 % z celkové částky všech způsobilých výdajů financovalo město Třebíč ze svých vlastních zdrojů. Mezi výdaje nezpůsobilé připadlo 31,96 % z celkových výdajů tohoto projektu. Podrobné financování uvádí autorka v přílohách (viz *Příloha č. 7: Rozpočet projektu „Přestupní terminál Třebíč“*). Výši investice vloženou do jeho provedení lze podle autorky považovat za přiměřenou v porovnání s dalšími stavbami obdobného charakteru ve srovnatelně velkých městech co do počtu obyvatel (např. Cheb či Znojmo). S tím souhlasí i Kratina (2016), který dodává, že bylo cílem „*vybudovat veřejný prostor s přidanou a dlouhodobou hodnotou, a tudíž jsme nemohli a ani nechtěli cílit na nejlevnější materiály.*“ Tomuto tvrzení tedy odporuje pouze Kovács (2016), který si není jistý „*rozdílem mezi výší investice a způsobem provedení této stavby.*“

Zda bude možné jednoznačně potvrdit naplnění cílů projektu uvedených v podkapitole *4.1.1 Charakteristika a popis projektu* se podle autorky prokáže až v budoucnu, kdy dojde ve větší míře k propojení všech forem veřejné dopravy v Třebíči. Při uvažování současného stavu lze konstatovat, že město Třebíč výstavbou přestupního terminálu zajistilo potřebné technické zázemí pro jejich realizaci. Po ukončení doby udržitelnosti projektu *PTT* by však autorka kmenovému projektovému týmu doporučila provést některé technické úpravy, které by podle ní zvýšily užitnost samotného terminálu. Zejména by mělo dojít k přemístění tzv. zátkové zastávky MHD (viz *Příloha č. 11: Fotogalerie*), která se nyní nachází přímo u nádražní budovy, na jiné místo. Dále navrhuje zaměřit se na zvýšení bezpečnosti křižovatky na pomezí ulic Nádražní, Oldřichova a Janouškova a také doporučuje zřídit v prostorách nádražní budovy místo, které by mohly využívat rodiny s malými dětmi. V neposlední řadě by chtěla autorka upozornit na nevyhovující počet parkovacích míst s ohledem na počet cestujících přijíždějících na

přestupní terminál osobním automobilem. Do budoucna by proto bylo vhodné navýšit jejich kapacitu, čehož však nelze podle Kratiny (2016) docílit vzhledem k omezenému prostoru, na němž byl projekt realizován.

Závěrem autorka uvádí v souladu s hlavním cílem této bakalářské práce také doporučení adresovaná vedení města Třebíče, která by měla směřovat ke zvýšení účelnosti obdobných projektů v budoucnosti a rovněž k uspokojení všech zainteresovaných stran při jejich realizaci.

Z výsledků provedených dotazníkových šetření vyplynul fakt, že se občané města Třebíče obávají nejen o vizuální, ale také o funkční stránku dalších investičních aktivit města. Tuto obavu podkládají nejen dotazování a Kovács (2016) tvrzením, že o vzhledu města v současné době nerozhodují fundovaní lidé, neboť v Třebíči chybí od roku 2014 městský architekt. Autorka tudíž navrhuje, aby vedení města Třebíče zvážilo opětovné zavedení této funkce (případně i funkce městského urbanisty), jehož činnost by mohla městu přinést mnoho výhod. Největší předností využívání funkce architekta je dle autorky zajištění komplexní péče o Třebíč v mezích jeho odbornosti.

Autorka by dále doporučila, aby byl v budoucnu kladen větší důraz na publicitu dalších projektů realizovaných městem Třebíč, čehož lze podle ní docílit kromě zpracování komplexní kampaně (Kratina, 2016) například pořádáním veřejných diskuzí s příslušnými subjekty (např. s představiteli města či s konkrétním projektovým týmem), kde by se místní občané mohli k dané problematice vyjádřit. V krajním případě lze za tímto účelem zvážit také konání místních referend.

V neposlední řadě autorka považuje za vhodné i nadále realizovat vedením města Třebíče projekty investiční i neinvestiční povahy, které mohou přispět k jeho rozvoji, a to zejména z dlouhodobé perspektivy. Za tímto účelem navrhuje opětovně využívat také národní i evropské dotační programy, neboť finanční příspěvky, které z nich lze získat, mohou v mnohých případech značně ulevit městskému rozpočtu. Základním předpokladem pro úspěšnou realizaci těchto projektů je dle autorky zejména pečlivý výběr členů příslušného kmenového projektového týmu, který kvalitně zpracuje studii proveditelnosti včetně přesné specifikace podmínek všech výběrových řízení pro příslušný projekt.

5 ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo „*formulovat vlastní doporučení adresovaná projektovému týmu, jenž by měla maximalizovat uspokojení všech zainteresovaných stran při realizaci obdobně zaměřeného projektu v budoucnosti.*“ Základem pro dosažení tohoto cíle se stala ex-post evaluace projektu *PTT* prostřednictvím metody CUA a dotazníkových šetření, které autorka doplnila o interview se zástupci zainteresovaných stran. Jedním z dalších cílů bylo rovněž ověřit hypotézu: „*Zkoumaný projekt financovaný z Evropského fondu pro regionální rozvoj v programovém období 2007 až 2013 nebyl přínosem pro město Třebíč a dotčené subjekty.*“ Na základě provedené ex-post evaluace považuje autorka tuto hypotézu za vyvrácenou.

V rámci literární rešerše se autorka nejprve zaměřila na principy fungování regionální a strukturální politiky EU a její aplikaci v ČR v programovém období 2007-2013 s důrazem na ROP NUTS II Jihovýchod. Následně se zabývala problematikou veřejných projektů a jejich cyklů a v neposlední řadě charakterizovala pojem evaluace ve veřejném sektoru se zaměřením na evaluaci ex-post. V aplikační části se autorka soustředila zejména na prezentaci výsledků použitých metod.

Dotazníková šetření byla realizována elektronicky v průběhu března a dubna 2016 ve městě Třebíči a v jeho spádových obcích. Autorkou byly osloveny dvě cílové skupiny, a to konkrétně občané města Třebíče a řidiči z povolání, kteří na již zmíněném území působí. Z výsledků dotazníkových šetření, které byly zpracovány pomocí statistického třídění I. stupně, vyplývá, že obě skupiny respondentů považují zkoumaný projekt převážně za potřebný s ohledem na další rozvoj Třebíče i přilehlého regionu.

Metoda CUA spočívala v měření změny užitku v souvislosti se změnou jednotky nákladů. Autorkou byla zvolena zejména z důvodu, že u zkoumaného veřejného investičního projektu nebylo vhodné užitky vyčíslit pouze v peněžních jednotkách. Realizované dotazníkové průzkumy se staly základem pro její zpracování. Z výsledků této metody vyplývá, že byl zkoumaný projekt s ohledem na vytvořenou hodnotící stupnici přínosný pro město Třebíč.

V rámci této bakalářské práce byla též prezentována a do komplexní ex-post evaluace zahrnuta zpětná vazba ke zkoumanému projektu získaná od pana RSDr. Ivana Kováce, manažera třebíčské pobočky Jazykové školy Honzík, který zastoupil jednu z cílových skupin dotazníkových šetření, a to občany města Třebíče. Rozhovor poskytnul autorce také vedoucí Odboru dopravy a komunálních služeb v Třebíči a současně vedoucí projektu *PTT*, který zhodnotil jeho realizaci z pohledu města Třebíče.

Díky realizaci projektu *PTT* došlo dle autorky k přímému propojení autobusové a vlakové dopravy v Třebíči. V prostoru bývalého překladového prostoru vznikl přestupní terminál, který vyhovuje všem požadavkům na moderní cestování. V návaznosti na tento projekt nyní připravuje společnost ČD, a.s. ve spolupráci s kmenovým projektovým týmem a dalšími subjekty modernizaci nádražní budovy tak, aby zůstal zachován její původní vzhled z počátku minulého století. Rekonstruovaný objekt, v němž budou umístěny rovněž kancelářské prostory pro navazující služby, by měl zabezpečit cestujícím zejména kvalitu služeb přepravních. Současně bude dokončena modernizace železniční stanice Třebíč, kde dojde k vybudování nového ostrovního bezbariérového nástupiště s podchodem. Revitalizací projdou také vybrané úseky železniční tratě Zastávka u Brna až Okříšky včetně zabezpečovacích zařízení a železničních přejezdů. V zastávkách Vladislav a Třebíč-Borovina budou také vybudována bezbariérová nástupiště.

Na základě provedené CUA analýzy, realizovaných dotazníkových šetření a rozhovorů autorka podala v souladu s hlavním cílem této bakalářské práce doporučení projektovému týmu, resp. vedení města Třebíče, směřující ke zvýšení účelnosti obdobných investičních aktivit města, která uvádí v podkapitole 4.1.2.3 *Závěry ex-post evaluace*. Úlohou současného i budoucího vedení města je již zmíněná doporučení zvážit a případně využít ve prospěch rozvoje Třebíče, případně i přilehlého regionu.

6 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Použitá literatura

HALÁMEK, Petr. *Projektový cyklus v EU*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2004, 73 s. ISBN 80-210-3552-8.

HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005, 408 s. ISBN 80-7367-040-2.

HRDÝ, Milan. *Hodnocení ekonomické efektivity investičních projektů EU*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2006, 204 s. ISBN 80-7357-137-4.

FORET, Miroslav. *Marketingová komunikace*. 2. vyd. Brno: Computer Press, 2008, 443 s. ISBN 80-251-1041-9.

MALIŠOVÁ, Iva, MALÝ, Ivan. *Hodnocení veřejných projektů: učební text pro studenty oboru veřejná ekonomika*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 1997, 88 s. ISBN 80-210-1591-8.

MEPCO, s.r.o. *Veřejná podpora a veřejné zakázky po vstupu do EU: průvodce pro obce a města*. Praha: Linde, 2005, 176 s. ISBN 80-7201-528-1.

MINAŘÍK, Bohumil. *Statistika*. 1. vyd. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 266 s. ISBN 978-80-7375-721-2.

NĚMEC, Vladimír. *Projektový management*. 1. vyd. Praha: Grada, 2002, 184 s. ISBN 80-247-0392-0.

OCHRANA, František. *Hodnocení veřejných projektů a zakázek*. 3. vyd. Praha: ASPI, 2004, 196 s. ISBN 80-7357-033-5.

OCHRANA, František. *Nákladově užitkové metody ve veřejném sektoru*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2005, 176 s. ISBN 80-86119-96-3.

OCHRANA, František. *Veřejné výdajové programy, veřejné projekty a zakázky: jejich tvorba, hodnocení a kontrola*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, 220 s. ISBN 978-80-7357-644-8.

PETRŮJ, Michal. *Socioekonomické evaluace ve veřejném sektoru*. 1. vyd. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 120 s. ISBN 978-80-7375-754-0.

REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, 192 s. ISBN 978-80-247-3006-6.

STEJSKAL, Jan, KOVÁRNÍK, Jaroslav. *Regionální politika a její nástroje*. 1. vyd. Praha: Portál, 2009, 216 s. ISBN 978-80-7367-588-2.

SURYNEK, Alois, KAŠPAROVÁ, Eva, KOMÁRKOVÁ, Růžena. *Základy sociologického výzkumu*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2001, 164 s. ISBN 80-7261-038-4.

WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, a.s., 2008, 473 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

WOKOUN, René. *Strukturální fondy a obce*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2006, 146 s. ISBN 80-7357-138-2.

ŽÍTEK, Vladimír. *Regionální ekonomie a politika I*. 1. vyd. Masarykova univerzita, 2002, 174 s. ISBN 80-210-2767-3.

ŽÍTEK, Vladimír et al. *Teoreticko-metodologická východiska hodnocení regionálních rozvojových projektů*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2003, 125 s. ISBN 80-210-3291-X

Použité elektronické zdroje

Dny otevřených dveří – přestupní terminál. *Třebíč: město s historií* [online]. 2015 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <http://www.trebic.cz/dny-otevrenych-dveri-prestupni-terminal/d-23637>

Evaluace. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-a-dokumenty/slovník-pojmu/E/Evaluace>

Evaluace on-going. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-02]. Dostupné z: [http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-a-dokumenty/slovník-pojmu/E/Evaluace-ongoing-\(jedna-z-podob-prubezneho-hodnoce](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-a-dokumenty/slovník-pojmu/E/Evaluace-ongoing-(jedna-z-podob-prubezneho-hodnoce)

Evaluace socioekonomického rozvoje: Metodická příručka. *Strukturální fondy EU* [online]. 2005 [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/b939206c-99b2-4fae-86d2-9c481710f6d8/1122894248-mmr-evaluace-socioeconomickeho-rozvoje_b939206c-99b2-4fae-86d2-9c481710f6d8.pdf?ext=.pdf

Integrovaný operační program. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-02]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Tematicke-operacni-programy/IOP>

Město Valašské meziříčí. *Nákladově užitkové metody* [online]. Nedatováno [cit. 2016-04-12]. Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/36449/>

Nařízení rady (ES) č. 1083/2006. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-04]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/4c3f8c28-6b08-41e1-8466-9f53977c56b7/obecne_4c3f8c28-6b08-41e1-8466-9f53977c56b7

Operační programy 2007-2013. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013>

PHILLIPS, Ceri, THOMPSON, Guy. *What is a QALY?* [online]. 2009 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <http://www.medicine.ox.ac.uk/bandolier/painres/download/whatis/qaly.pdf>

Programové období 2007-2013. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>

Přestupní terminál Třebíč. *Třebíč: Akce města pod lupou* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://podlupou.trebic.cz/2015/prestupni-terminal-trebic/>

Regionální operační program NUTS II Jihovýchod. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Jihovychod>

Regionální operační program NUTS II Jihovýchod. *Strukturální fondy EU* [online]. 2007 [cit. 2016-05-04]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/bc327573-47d7-4177-9109-7c57aa9ec1f4/Programovy-dokument-ROP-Jihovychod-na-programove-obdobi-2007%E2%80%932013.pdf?ext=.pdf>

SIEBER, P. *Analýza nákladů a přínosů: metodická příručka*. [online]. 2004 [cit. 2016-04-12]. Dostupné z: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz/file/1089>

SOUKOPOVÁ, J. *Metody hodnocení veřejných projektů: Studijní text on-line* [online]. 2006 [cit. 2016-04-12]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/1456/podzim2008/PVMHVP/um/Studijni_text_MHVP_on-line.pdf

Vizualizace. *Přestupní terminál Třebíč* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <http://www.pttrebic.cz/vizualizace/>

Výzva k předkládání projektů. *Strukturální fondy EU* [online]. Nedatováno [cit. 2016-05-04]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/6441f0a3-49ee-4391-9000-e0d046c6b3a8/vyzva-1-2_6441f0a3-49ee-4391-9000-e0d046c6b3a8.pdf?ext=.pdf

Použité legislativní dokumenty

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje.

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

Rozhovory

KOVÁCS Ivan, 2016. Osobní rozhovor s manažerem třebíčské pobočky Jazykové školy Honzík v.o.s. a občanem města Třebíče. Třebíč 22. 4.

KRATINA Aleš, 2016. Osobní rozhovor s vedoucím Odboru dopravy a komunálních služeb v Třebíči a vedoucím projektu Přestupní terminál Třebíč. Třebíč 29. 4.

SEZNAMY

Seznam grafů

Graf 1: Otázka č. 7	42
Graf 2: Otázka č. 15	44
Graf 3: Otázka č. 14	47

Seznam schémat

Schéma 1: Vztah analýzy ekonomické a nákladově výstupové	13
Schéma 2: Postup metody CUA	18
Schéma 3: Návaznosti globálního cíle, SC a PO ROP NUTS II Jihovýchod.....	27
Schéma 4: Proces přeměny veřejné potřeby ve veřejnou zakázku	29
Schéma 5: Fáze projektového cyklu	32
Schéma 6: Fáze evaluačního procesu	36

Seznam tabulek

Tabulka 1: Charakteristika nákladově výstupových metod	14
Tabulka 2: Metody ekonomické analýzy a jejich použití	15
Tabulka 3: Vlastní hodnotící stupnice	17
Tabulka 4: Fáze a jednotlivé činnosti projektového cyklu	31
Tabulka 5: Základní evaluační principy	34
Tabulka 6: Souhrnné informace o projektu	38
Tabulka 7: Cílové skupiny projektu.....	39
Tabulka 8: Monitorovací indikátory projektu.....	40
Tabulka 9: Přímé pozitivní užitky projektu (stav bez projektu)	48
Tabulka 10: Přímé negativní užitky projektu (stav bez projektu)	49
Tabulka 11: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav bez projektu).....	49
Tabulka 12: Nepřímé negativní užitky projektu (stav bez projektu)	50
Tabulka 13: Přímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem)	51
Tabulka 14: Přímé negativní užitky projektu (stav s projektem).....	51
Tabulka 15: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem).....	52

Tabulka 16: Nepřímé pozitivní užitky projektu (stav s projektem).....	52
Tabulka 17: Bodové ohodnocení jednotlivých kritérií	53
Tabulka 18: Dílčí vážené hodnoty jednotlivých kritérií	54
Tabulka 19: Komparace stavu bez projektu a s projektem.....	54

Seznam vzorců

Vzorec 1: Výpočet dílčí vážené užitnosti	18
Vzorec 2: Výpočet absolutní četnosti	21
Vzorec 3: Výpočet relativní četnosti v %	22

SEZNAM ZKRATEK

B+R	Bike&Ride
CBA	Analýza nákladů a přínosů (Cost-Benefit Analysis)
CEA	Analýza efektivnosti nákladů (Cost-Effectiveness Analysis)
CMA	Analýza minimalizace nákladů (Cost Minimization Analysis)
CUA	Analýza nákladů a užitečnosti (Cost-Utility Analysis)
ČD, a.s.	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund)
EU	Evropská unie (European Union)
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
K+R	Kiss&Ride
MHD	Městská hromadná doprava
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
ObP	Oblast podpory
OP	Operační program
PO	Prioritní osa
P+R	Park&Ride
PTT	Přestupní terminál Třebíč
ROP	Regionální operační program (Regional Operational Programme)

RS	Rating Scale
SC	Specifický cíl
SŠ	Střední škola
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats)
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZŠ	Základní škola
ŽP	Životní prostředí

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Dotazník pro cílovou skupinu „občané“

Dobrý den,

jsem studentkou posledního ročníku bakalářského studia Fakulty regionálního rozvoje a mezinárodních studií Mendelovy univerzity v Brně. Chtěla bych Vás požádat o vyplnění dotazníku, který je součástí mé bakalářské práce na téma **Ex-post evaluace projektu Přestupní terminál Třebíč**. Cílem tohoto dotazníku je zjistit Váš postoj ke zkoumanému projektu. Jeho výsledky budou využity pro účely mé bakalářské práce, v níž budou stanovena doporučení pro členy projektového týmu, která mohou využít při realizaci obdobných projektů v budoucnosti.

Dotazník je anonymní a jeho vyplnění by Vám nemělo zabrat déle než 10 minut.

Velice děkuji za Vaši ochotu a spolupráci.

Lucie Stejskalová

1. Z jakých důvodů v rámci běžného pracovního týdne nejčastěji cestujete?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu či více nabízených odpovědí, případně doplňte svou vlastní.

- Dojíždím do zaměstnání
- Dojíždím do školy
- Cestuji za zábavou (výlety, nákupy,...)
- Navštěvuji příbuzné nebo přátele
- Jiná odpověď:

2. Které dopravní prostředky pro cestování v rámci běžného pracovního týdne nejčastěji využíváte?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu či více nabízených odpovědí, případně doplňte svou vlastní.

- Autobus

- Vlák
- Osobní automobil
- Motocykl
- MHD
- Kolo
- Chodím pěšky
- Jiná odpověď:

3. Jak často v rámci běžného pracovního týdne cestujete?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- 6 - 7 × týdně
- 4 - 5 × týdně
- 2 - 3 × týdně
- 1 × týdně

4. Byly podle Vašeho názoru práce na přestupním terminálu dokončeny v původně stanoveném termínu (2. 3. 2015)?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

5. Ovlivnily podle Vašeho názoru práce prováděné na přestupním terminálu každodenní chod města?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Ano
- Ne
- Nedokážu posoudit

6. Jak ovlivnily podle Vašeho názoru práce prováděné na přestupním terminálu každodenní chod města?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

7. Jak byste ohodnotil/a služby a vybavenost přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: U každé z položek vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

	Rozhodně spokojen/a	Spíše spokojen/a	Spíše nespokojen/a	Rozhodně nespokojen/a	Nevyužívám
Bezbariérové přístupy					
Parkovací místa					
Nápojové a potravinové automaty					
Nádoby na třídění odpady					
Sociální zařízení					
Úschovna zavazadel					
Informační tabule o příjezdech a odjezdech dopravních spojů					
Lavičky a jiná posezení					
Odpadkové koše					
Nádražní čekárna					
Trafika					
Protihlukové clony					

8. Jakou službu byste v rámci přestupního terminálu případně uvítal/a nebo zkvalitnil/a?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

9. Byl podle Vašeho názoru projekt "Přestupní terminál Třebíč" potřebný pro zvýšení kvality dopravní infrastruktury ve městě Třebíč?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

10. Zvýšila se podle Vašeho názoru kvalita dopravní infrastruktury ve městě po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

11. Jak se zvýšila podle Vašeho názoru kvalita dopravní infrastruktury ve městě Třebíč po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

12. Zlepšila se podle Vašeho názoru vizuální stránka bezprostředního okolí vlakového nádraží po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

13. Jak se zlepšila podle Vašeho názoru vizuální stránka bezprostředního okolí vlakového nádraží po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

14. Do jaké míry jste byl/a spokojen/a s rozsahem poskytovaných informací o průběhu realizace projektu?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně spokojen/a
- Spíše spokojen/a
- Spíše nespokojen/a
- Rozhodně nespokojen/a
- Nedokážu posoudit

15. Do jaké míry jste spokojen/a s projektem "Přestupní terminál Třebíč" jako s celkem?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně spokojen/a
- Spíše spokojen/a
- Spíše nespokojen/a
- Rozhodně nespokojen/a
- Nedokážu posoudit

16. Do jakých oblastí by měly podle Vašeho názoru i nadále směřovat finanční prostředky z městského rozpočtu (příp. i z jiných zdrojů)?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

17. Uveďte, prosím, Vaše pohlaví:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Žena
- Muž

18. Uveďte, prosím, Váš věk:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Méně než 19 let
- 19 - 26 let
- 27 - 40 let
- 41 - 60 let
- 61 a více let

19. Uveďte, prosím, Váš ekonomický status:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, všechny relevantní odpovědi.

- Žák/yně ZŠ
- Student/ka SŠ

- Student/ka VOŠ/VŠ
- Absolvent/ka SŠ/VOŠ/VŠ
- Zaměstnaný/á
- Nezaměstnaný/á
- V důchodu
- Na mateřské dovolené

20. Pokud v dotazníku chybí otázka, k níž byste se rádi vyjádřili, nebo byste rádi cokoli z Vaší strany doplnili, využijte k tomu, prosím, tento prostor.

Nápověda k otázce: Vyplňte, prosím, pokud je relevantní.

Na závěr mi dovoluje Vám poděkovat za vyplnění dotazníku.

Čím více respondentů dotazník vyplní, tím lépe bude možné posoudit užitek plynoucí z realizace tohoto projektu pro město Třebíč.

Příloha č. 2: Dotazník pro cílovou skupinu „řidiči z povolání“

Dobrý den,

jsem studentkou posledního ročníku bakalářského studia Fakulty regionálního rozvoje a mezinárodních studií Mendelovy univerzity v Brně. Chtěla bych Vás požádat o vyplnění dotazníku, který je součástí mé bakalářské práce na téma **Ex-post evaluace projektu Přestupní terminál Třebíč**. Cílem tohoto dotazníku je zjistit Váš postoj ke zkoumanému projektu. Jeho výsledky budou využity pro účely mé bakalářské práce, v níž budou stanovena doporučení pro členy projektového týmu, která mohou užítkovat při realizaci obdobných projektů v budoucnosti.

Dotazník je anonymní a jeho vyplnění by Vám nemělo zabrat déle než 10 minut.

Velice děkuji za Vaši ochotu a spolupráci.

Lucie Stejskalová

1. Byly podle Vašeho názoru práce na přestupním terminálu dokončeny v původně stanoveném termínu (2. 3. 2015)?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

2. Ovlivnily podle Vašeho názoru práce prováděné na přestupním terminálu každodenní chod města?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Ano
- Ne

- Nedokážu posoudit

3. Jak ovlivnily podle Vašeho názoru práce prováděné na přestupním terminálu každodenní chod města?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

4. Ovlivnily práce prováděné na přestupním terminálu Váš každodenní pracovní výkon?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Ano
- Ne
- Nedokážu posoudit

5. Jak ovlivnily práce prováděné na přestupním terminálu Váš každodenní pracovní výkon?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

6. Jak byste ohodnotil/a služby a vybavenost přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: U každé z položek vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

	Rozhodně spokojen/a	Spíše spokojen/a	Spíše nespokojen/a	Rozhodně nespokojen/a	Nevyžívám
Bezbariérové přístupy					
Parkovací místa					
Nápojové a potravinové automaty					
Nádoby na třídění odpady					
Sociální zařízení					
Úschovna zavazadel					
Informační tabule o příjezdech a odjezdech dopravních spojů					
Lavičky a jiná posezení					
Odpadkové koše					
Nádražní čekárna					
Trafika					
Protihlukové clony					

7. Jakou službu byste v rámci přestupního terminálu případně uvítal/a nebo zkvalitnil/a?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

8. Byl podle Vašeho názoru projekt "Přestupní terminál Třebíč" potřebný pro zvýšení kvality dopravní infrastruktury ve městě Třebíč?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

9. Zvýšila se podle Vašeho názoru kvalita dopravní infrastruktury ve městě po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

10. Jak se zvýšila podle Vašeho názoru kvalita dopravní infrastruktury ve městě Třebíč po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

11. Zlepšila se podle Vašeho názoru vizuální stránka bezprostředního okolí vlakového nádraží po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nedokážu posoudit

12. Jak se zlepšila podle Vašeho názoru vizuální stránka bezprostředního okolí vlakového nádraží po vybudování přestupního terminálu?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

13. Do jaké míry jste byl/a spokojen/a s rozsahem poskytovaných informací o průběhu realizace projektu?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně spokojen/a
- Spíše spokojen/a
- Spíše nespokojen/a
- Rozhodně nespokojen/a
- Nedokážu posoudit

14. Do jaké míry jste spokojen/a s projektem "Přestupní terminál Třebíč" jako s celkem?

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Rozhodně spokojen/a
- Spíše spokojen/a
- Spíše nespokojen/a
- Rozhodně nespokojen/a
- Nedokážu posoudit

15. Do jakých oblastí by měly podle Vašeho názoru i nadále směřovat finanční prostředky z městského rozpočtu (příp. i z jiných zdrojů)?

Nápověda k otázce: Doplňte, prosím, Vaši vlastní odpověď.

16. Uveďte, prosím, Vaše pohlaví:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Žena
- Muž

17. Uveďte, prosím, Váš věk:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Méně než 19 let
- 19 - 26 let
- 27 - 40 let
- 41 - 60 let
- 61 a více let

18. Uveďte, prosím, Vaše nejvyšší dosažené vzdělání:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí.

- Bez vzdělání
- Základní

- Střední bez maturity
- Střední s maturitou
- Vyšší odborné
- Vysokoškolské

19. Uveďte, prosím, kterou kategorii dotazovaných zastupujete:

Nápověda k otázce: Vyberte, prosím, jednu z nabízených odpovědí, případně doplňte svou vlastní.

- IZS (Policie ČR, Hasičský záchranný sbor ČR, Zdravotnická záchranná služba)
- TAXI
- Linková doprava
- Převážní a zásilkové společnosti (Česká pošta, PPL, DPD apod.)
- Autoškoly
- Městská policie Třebíč
- Jiná odpověď:

20. Pokud v dotazníku chybí otázka, k níž byste se rádi vyjádřili, nebo byste rádi cokoli z Vaší strany doplnili, využijte k tomu, prosím, tento prostor.

Nápověda k otázce: Vyplňte, prosím, pokud je relevantní.

Na závěr mi dovoluje Vám poděkovat za vyplnění dotazníku.

Čím více respondentů dotazník vyplní, tím lépe bude možné posoudit užitek plynoucí z realizace tohoto projektu pro město Třebíč.

Příloha č. 3: Výsledky dotazníkového šetření - „občané“

Tabulka 1: Celková úspěšnost dotazníkového šetření

Počet oslovených respondentů	Počet zúčastněných respondentů	Celková úspěšnost dotazníkového šetření
454	146	32,2 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 2: Struktura respondentů dle pohlaví

Pohlaví	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Muž</i>	65	44,5 %
<i>Žena</i>	81	55,5 %
<i>Celkem</i>	146	100,0 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 3: Struktura respondentů dle věku

Věk	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Méně než 19 let</i>	25	17,1 %
<i>19 – 26 let</i>	60	41,1 %
<i>27 – 40 let</i>	27	18,5 %
<i>41 – 60 let</i>	31	21,2 %
<i>61 a více let</i>	3	2,1 %
<i>Celkem</i>	146	100,0 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 4: Struktura respondentů dle ekonomického statusu (více možných odpovědí)

Ekonomický status	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Žák/yně ZŠ</i>	6	4,1 %
<i>Student/ka SŠ</i>	35	24,0 %
<i>Student/ka VOŠ/VŠ</i>	38	26,0 %
<i>Absolventka SŠ/VOŠ/VŠ</i>	15	10,3 %
<i>Zaměstnaný/á</i>	61	41,8 %
<i>Nezaměstnaný/á</i>	3	2,1 %
<i>V důchodu</i>	2	1,4 %
<i>Na mateřské dovolené</i>	3	2,1 %
<i>Celkem</i>	163	111,8 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 5: Otázka č. 1 (polouzavřená – více možných odpovědí)

Z JAKÝCH DŮVODŮ V RÁMCI BĚŽNÉHO PRACOVNÍHO TÝDNE NEJČASTĚJI CESTUJETE?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Dojždím do zaměstnání</i>	48	32,9 %	<i>Dojždím do školy</i>
<i>Dojždím do školy</i>	69	47,3 %	
<i>Cestuji za zábavou</i>	40	27,4 %	
<i>Navštěvuji příbuzné nebo přátele</i>	21	14,4 %	
<i>Jiná odpověď</i>	5	3,4 %	
<i>Celkem</i>	183	125,4 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 6: Otázka č. 2 (polouzavřená – více možných odpovědí)

KTERÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY PRO CESTOVÁNÍ V RÁMCI BĚŽNÉHO PRACOVNÍHO TÝDNE NEJČASTĚJI VYUŽÍVÁTE?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Autobus</i>	52	35,6 %	<i>Osobní automobil</i>
<i>Vlak</i>	46	31,5 %	
<i>Osobní automobil</i>	77	52,8 %	
<i>Motocykl</i>	5	3,4 %	
<i>MHD</i>	52	35,6 %	
<i>Kolo</i>	6	4,1 %	
<i>Chodím pěšky</i>	63	43,2 %	
<i>Jiná odpověď</i>	1	0,7 %	
<i>Celkem</i>	302	206,9 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 7: Otázka č. 3 (uzavřená)

KTERÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY PRO CESTOVÁNÍ V RÁMCI BĚŽNÉHO PRACOVNÍHO TÝDNE NEJČASTĚJI VYUŽÍVÁTE?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>6 – 7 × týdně</i>	54	37,0 %	6 – 7 × týdně
<i>4 – 5 × týdně</i>	47	32,2 %	
<i>2 – 3 × týdně</i>	28	19,2 %	
<i>1 × týdně</i>	17	11,6 %	
Celkem	146	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 8: Otázka č. 4 (uzavřená)

BYLY PODLE VAŠEHO NÁZORU PRÁCE NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU DOKONČENY V PŮVODNĚ STANOVENÉM TERMÍNU (2. 3. 2015)?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	5	3,4 %	Nedokážu posoudit
<i>Spíše ano</i>	31	21,2 %	
<i>Spíše ne</i>	27	18,5 %	
<i>Rozhodně ne</i>	17	11,6 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	66	45,2 %	
Celkem	146	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 9: Otázka č. 5 (filtrační uzavřená)

OVLIVNILY PODLE VAŠEHO NÁZORU PRÁCE PROVÁDĚNÉ NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU KAŽDODENNÍ CHOD MĚSTA?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Ano</i>	56	38,4 %	Ano / Ne
<i>Ne</i>	56	38,4 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	34	23,3 %	
Celkem	146	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 10: Otázka č. 6 (otevřená)

JAK OVLIVNILY PODLE VAŠEHO NÁZORU PRÁCE PROVÁDĚNÉ NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU KAŽDODENNÍ CHOD MĚSTA? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Jelikož se nejednalo pouze o zrealizování přestupního terminálu, zasáhly práce i do běžného provozu ve městě. Byla opravována i ulice spojená s vlakovým nádražím.“</i>
<i>„Parkování u nemocnice a špatný přístup k nádražní budově.“</i>
<i>„Z důvodu prací byla omezena doprava v Třebíči. Vzhledem ke špatné koordinaci jednotlivých uzavírek se cesta přes Třebíč prodloužila na dvojnásobek i trojnásobek původního času.“</i>
<i>„O něco horší doprava na Bráfově třídě, horší parkování v areálu nemocnice.“</i>
<i>„Autobusy jezdily později kvůli neupravenému jízdnímu řádu.“</i>
<i>„Pohyb aut ze staveniště.“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 11: Otázka č. 7 (bateriová)

JAK BYSTE OHODNOTIL/A SLUŽBY A VYBAVENOST PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU? (absolutní počet respondentů / relativní počet respondentů)							
Odpověď' → Prvky ↓	<i>A) Rozhodně spokojen/a</i>	<i>B) Spíše spokojen/a</i>	<i>C) Spíše nespokojen/a</i>	<i>D) Rozhodně nespokojen/a</i>	<i>E) Nevyužívám</i>	Celkem	Modus
<i>Bezbariérové přístupy</i>	33 / 22,6 %	37 / 25,3 %	9 / 6,2 %	2 / 1,4 %	65 / 44,5 %	146 / 100,0 %	E
<i>Parkovací místa</i>	16 / 11,0 %	42 / 28,8 %	36 / 24,7 %	28 / 19,2 %	24 / 16,4 %	146 / 100,0 %	B
<i>Nápojové a potravinové automaty</i>	3 / 2,1 %	34 / 23,3 %	23 / 15,8 %	17 / 11,6 %	69 / 47,3 %	146 / 100,0 %	E
<i>Nádoby na třídění odpady</i>	24 / 16,4 %	52 / 35,6 %	17 / 11,6 %	9 / 6,2 %	44 / 30,1 %	146 / 100,0 %	B
<i>Sociální zařízení</i>	4 / 2,7 %	15 / 10,3 %	28 / 19,2 %	46 / 31,5 %	53 / 36,3 %	146 / 100,0 %	E
<i>Úschovna zavazadel</i>	1 / 0,7 %	17 / 11,6 %	8 / 5,5 %	10 / 6,8 %	110 / 75,3 %	146 / 100,0 %	E
<i>Informační tabule o příjezdech a odjezdech dopravních spojů</i>	45 / 30,8 %	69 / 47,3 %	14 / 9,6 %	6 / 4,1 %	12 / 8,2 %	146 / 100,0 %	B
<i>Lavičky a jiná posezení</i>	51 / 34,9 %	61 / 41,8 %	12 / 8,2 %	3 / 2,1 %	19 / 13,0 %	146 / 100,0 %	B
<i>Odpadkové koše</i>	41 / 28,1 %	75 / 51,4 %	11 / 7,5 %	4 / 2,7 %	15 / 10,3 %	146 / 100,0 %	B
<i>Nádražní čekárna</i>	8 / 5,5 %	43 / 29,5 %	43 / 29,5 %	30 / 20,5 %	22 / 15,1 %	146 / 100,0 %	B / C
<i>Trafika</i>	5 / 3,4 %	45 / 30,8 %	16 / 11,0 %	15 / 10,3 %	65 / 44,5 %	146 / 100,0 %	E
<i>Protihlukové clony</i>	16 / 11,0 %	49 / 33,6 %	16 / 11,0 %	14 / 9,6 %	51 / 34,9 %	146 / 100,0 %	E

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 12: Otázka č. 8 (otevřená)

JAKOU SLUŽBU BYSTE V RÁMCI PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU PŘÍPADNĚ UVÍTAL/A NEBO ZKVALITNIL/A? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Rozhodně bych zkvalitnila sociální zařízení a také prostor uvnitř odbavovací budovy.“</i>
<i>„Je nutná přestavba nádražní budovy. Chybí zde důstojné WC a rodiče s dětmi by asi uvítali samostatnou čekárnu s herním koutkem.“</i>
<i>„Aby na vlaky odjíždějí z/do Brna navazovali spoje MHD, neboť je tristní, že doteď nebyl poskytovatel MHD schopen toto přizpůsobit již zavedeným vlakovým spojům. Navíc se zajištěním na terminál prodloužila doba jízdy všech linek MHD sem zajištějících.“</i>
<i>„Bylo by dobré, kdyby se na informačních tabulích objevovaly současně vlakové spoje i MHD.“</i>
<i>„Nějaké kvalitnější občerstvení, případně informace o tom, co můžu v Třebíči navštívit, kam se mohu podívat, jaké kulturní a jiné akce se právě pořádají, případně, kde je možnost ubytování. Dále by měla být přívětivější a pohodlnější čekárna a k tomu přidružená zařízení.“</i>
<i>„Informační "stánek", kde by byl někdo, kdo opravdu bude vědět co, kdy a kam odtud jede. Bohužel jsem narazila na jízdní rády na zastávkách, které neodpovídají skutečnosti.“</i>
<i>„Rozhodně je třeba zkvalitnit vnější prostory nádražní budovy - zejména sociální zařízení a čekárnu. Dále by bylo třeba rozšířit kapacitu parkoviště, která je v současné době nedostačující. Na terminálu bych uvítala nějaké občerstvení - "restaurace", bufet či něco podobného.“</i>
<i>„Přestupní vazby mezi linkovou autobusovou dopravou, MHD a železniční dopravou. Zavést všechny linky z okolí a všechny jejich spoje do areálu.“</i>
<i>„WIFI“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 13: Otázka č. 9 (uzavřená)

BYL PODLE VAŠEHO NÁZORU PROJEKT „PŘESTUPNÍ TERMINÁL TŘEBÍČ“ POTŘEBNÝ PRO ZVÝŠENÍ KVALITY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ TŘEBÍČ?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	27	18,5 %	<i>Spíše ano</i>
<i>Spíše ano</i>	48	32,9 %	
<i>Spíše ne</i>	40	27,4 %	
<i>Rozhodně ne</i>	13	8,9 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	18	12,3 %	
<i>Celkem</i>	146	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 14: Otázka č. 10 (filtrační uzavřená)

ZVÝŠILA SE PODLE VAŠEHO NÁZORU KVALITA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	19	13,0 %	<i>Spíše ne</i>
<i>Spíše ano</i>	28	19,2 %	
<i>Spíše ne</i>	54	37,0 %	
<i>Rozhodně ne</i>	22	15,1 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	23	15,8 %	
<i>Celkem</i>	146	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 15: Otázka č. 11 (otevřená)

JAK SE ZVÝŠILA PODLE VAŠEHO NÁZORU KVALITA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Myslím, že zkvalitnění dopravy se ukáže až propojením s autobusovým nádražím, ke kterému snad v budoucnu dojde ve větší míře. Šlo podle mě hlavně o to, využít lépe lokalitu, které je v těsné blízkosti vlakového nádraží. Byla to lokalita, která nebyla využívána, značně zpustlá. Využít ji jako terminál a přesunout nádraží z centra je podle mě dobrý nápad. Prostor je příjemně upraven a sleduji, že ho cestující hodně využívají k posezení na sluníčku (daleko více než pod stříškou výpravní budovy). Byla bych ráda, kdyby nehezke autobusové nádraží z historického centra úplně zmizelo. Vybudování terminálu s sebou přinese snad i opravu výpravní budovy, která by to rozhodně zasloužila.“</i>
<i>„Došlo, dá se říct, k propojení vlakové a autobusové dopravy. Vše na jednom místě.“</i>
<i>„Přiblížení autobusů a vlaků považuji za dobrý krok a dle mého jde v dnešní době o nutnost.“</i>
<i>„Samotná dopravní dostupnost vlakového nádraží je lepší - jak automobilem, tak autobusem. Dále je třeba hodnotit pozitivně nové nástupiště, ale bylo by potřeba ještě nejméně jedno, průjezdní.“</i>
<i>„Zkvalitnění dopravy by se dle mého názoru mělo ve větší míře prokázat až v budoucnu, kdy opravdu dojde k jeho propojení s autobusovým nádražím. Nicméně musím souhlasit s názorem mnohých občanů města Třebíče, že by mělo být dosavadní autobusové nádraží z centra města zcela odstraněno a nahrazeno právě přestupním terminálem / popřípadě alespoň rekonstruováno a zmenšeno. Velkou výhodou nového terminálu je fakt, že na něm zastavuje MHD.“</i>
<i>Vlakové a autobusové nádraží je spojené, takže spousta lidí nemusí přestupovat na další autobus. Autobusy nejsou tolik přeplněné a lidé nemusí čekat na další spoj.</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 16: Otázka č. 12 (filtrační uzavřená)

ZLEPŠILA SE PODLE VAŠEHO NÁZORU VIZUÁLNÍ STRÁNKA BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	67	45,9 %	Rozhodně ano
<i>Spíše ano</i>	58	39,7 %	
<i>Spíše ne</i>	11	7,5 %	
<i>Rozhodně ne</i>	3	2,1 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	7	4,8 %	
Celkem	146	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 17: Otázka č. 13 (otevřená)

JAK SE ZLEPŠILA PODLE VAŠEHO NÁZORU VIZUÁLNÍ STRÁNKA BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Především posezení pro cestující s lavičkami a nově vysázené stromy vnímám velmi pozitivně.“</i>
<i>„Nové silnice, větší pořádek v okolí, lepší osvětlení, více odpadních košů i na tříděný odpad.“</i>
<i>„Není to úplně můj šálek (strohá betonová architektura), nicméně jakákoli rekonstrukce a úprava okolí je vítaná a pozitivní. Jen by bylo třeba opravit i nádražní budovu ve stejném architektonickém slohu.“</i>
<i>„Byly odstraněny staré a chátrající nádražní budovy. Prostor se celkově projasnil.“</i>
<i>„Celkový vzhled vlakového nádraží dostal nový rozměr a vlakové nádraží vypadá více futuristicky.“</i>
<i>„Jasná modernizace a vhodně umístěný kruhový objezd. Ovšem vadí mi neprůjezdnost ve směru k nemocnici.“</i>
<i>„Nádraží je (po odstranění staré "skladové" budovy a nahrazení novým nástupištěm) rozhodně hezký. Rozšíření parkoviště u nemocnice a úprava zeleně se mi také líbí více.“</i>
<i>„Zejména nově vysázené stromy, protihlukové clony, nové posezení, bezbariérové nástupiště a rozmístění nových odpadkových košů a informačních tabulí hodnotím velmi pozitivně. Bohužel musím opět souhlasit s názorem dalších občanů města Třebíče, kteří tvrdí, že pokud bude nádražní budově navrácen její původní vzhled, nemusí to vypadat hezky společně s "betonovým" přestupním terminálem.“</i>
<i>„Okolí má celkově lepší vzhled, je zde více možností k posezení a odpočinku, i přesto se mi však nelíbí "betonová" architektura.“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 18: Otázka č. 14 (uzavřená)

DO JAKÉ MÍRY JSTE BYL/A SPOKOJEN/A S ROZSAHEM POSKYTOVANÝCH INFORMACÍ O PRŮBĚHU REALIZACE PROJEKTU?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně spokojen/a</i>	11	7,5 %	<i>Spíše spokojen/a</i>
<i>Spíše spokojen/a</i>	59	40,4 %	
<i>Spíše nespokojen/a</i>	23	15,8 %	
<i>Rozhodně nespokojen/a</i>	5	3,4 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	48	32,9 %	
<i>Celkem</i>	146	100,0 %	

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 19: Otázka č. 15 (uzavřená)

DO JAKÉ MÍRY JSTE SPOKOJEN/A S PROJEKTEM „PŘESTUPNÍ TERMINÁL TŘEBÍČ“ JAKO S CELKEM?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně spokojen/a</i>	25	17,1 %	<i>Spíše spokojen/a</i>
<i>Spíše spokojen/a</i>	66	45,2 %	
<i>Spíše nespokojen/a</i>	35	24,0 %	
<i>Rozhodně nespokojen/a</i>	6	4,1 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	14	9,6 %	
<i>Celkem</i>	146	100,0 %	

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 20: Otázka č. 16 (otevřená)

<p>DO JAKÝCH OBLASTÍ BY MĚLY PODLE VAŠEHO NÁZORU I NADÁLE SMĚŘOVAT FINANČNÍ PROSTŘEDKY Z MĚSTSKÉHO ROZPOČTU (PŘÍP. I Z JINÝCH ZDROJŮ)? (výběr nejzajímavějších odpovědí)</p>
<p>„Volnočasové aktivity -chybí pořádný skatepark či delší dráha na in-line brusle.“</p>
<p>„Opravit některé části silnic, zkvalitnit úklid ulic a městských částí, lepší údržba starých budov (pošta, UP apod.).“</p>
<p>„Městu naprosto chybí obchvat. Veškerá (a to i transitní doprava) jede středem města. Tradiční páteční kolapsy ve městě by asi po jeho dobudování nebyly tak velké. Chybí zde i pěkné parky. Možná by se radní měli zajet podívat do Bruntálu, jak může vypadat park v centru města. Výchova lidí k ekologii, hudební pavilonek, malá restaurace, hřiště pro děti a oddechová zóna pro všechny občany, a to v centru města.“</p>
<p>„Rozšíření parkovacích míst v celé Třebíči.“</p>
<p>„Podpora neziskových organizací - sport, projekty pro děti a mládež, zpříjemnění prostředí ve městě - parky, náměstí.“</p>
<p>„Volnočasové aktivity (hřiště), oprava a údržba památek, turismus, vzdělávací programy jako přednášky či výstavy. Mám totiž obavu, že v Třebíči je trend památky či významná místa likvidovat nebo přehlížet, nehledě na to, že Třebíč má bohatou historii, o které ví stále málo lidí nejen za městem, ale i domácí.“</p>
<p>„Co se týče vlakového nádraží (přestupního terminálu), bylo by třeba upravit a opravit odbavovací budovu (ale nebourat), vybudovat nástupiště na průjezdné koleji, pokud možno s podchodem a celkově zrekonstruovat celou trať Jihlava-Třebíč-Brno.“</p>
<p>„Koncepční řešení dopravní situace ve městě, investice do revitalizací veřejných prostranství, nikoliv do soukromých areálů, podpora nových investorů a zaměstnavatelů.“</p>
<p>„Vysazování stromů, záchrana budovy kina Moravia, pokus o zachování rondo kubistické budovy UP závodů (možná nepatří městu, nevím, ale reklamu by mít měla - je to neobvyklá budova, určitě cenná), údržba chodníků a pouličního osvětlení.“</p>
<p>„Měla by vzniknout nějaká funkce, asi na dopravním odboru, která by sladila veřejnou dopravu tak, aby na sebe navazovala. Pokud od vlaku jede nejbližší MHD za 40 minut, dojde to raději pěšky i starší paní.“</p>
<p>„Místo přestupního terminálu měla být silnice, která by dopravně ulevila Bráfové třídě. Když už vznikl terminál, má se zrušit autobusové nádraží a má být nahrazeno funkční a hlavně hustou městskou zástavbou. Takhle vypadá tato část města (Komenského náměstí, Stařečka) jako ošklivý vykotlaný zub. Ale protože jsme v Třebíči, nemáme novou silnici, i když jsme peníze vrazili do nové světelné křižovatky, ani kompaktní a funkční ulice v centru.“</p>
<p>„Podpoření zaměstnanosti ve městě. Osobně jsem v této oblasti nezaznamenal žádnou významnou snahu ze strany města.“</p>

Zdroj: zpracováno autorkou

Příloha č. 4: Výsledky dotazníkového šetření - „řidiči z povolání“

Tabulka 21: Celková úspěšnost dotazníkového šetření

Počet oslovených respondentů	Počet zúčastněných respondentů	Celková úspěšnost dotazníkového šetření
65	17	26,2 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 22: Struktura respondentů dle pohlaví

Pohlaví	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Muž</i>	16	94,1 %
<i>Žena</i>	1	5,9 %
<i>Celkem</i>	17	100,0 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 23: Struktura respondentů dle věku

Věk	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Méně než 19 let</i>	0	0 %
<i>19 – 26 let</i>	2	11,8 %
<i>27 – 40 let</i>	6	35,3 %
<i>41 – 60 let</i>	9	52,9 %
<i>61 a více let</i>	0	0 %
<i>Celkem</i>	17	100,0 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 24: Struktura respondentů dle nejvyššího dosaženého vzdělání

Nejvyšší dosažené vzdělání	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Bez vzdělání</i>	0	0 %
<i>Základní</i>	0	0 %
<i>Střední bez matu</i>	6	35,3 %
<i>Střední s maturitou</i>	8	47,1 %
<i>Vyšší odborné</i>	2	11,8 %
<i>Vysokoškolské</i>	1	5,9 %
<i>Celkem</i>	17	100,0 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 25: Struktura respondentů dle zastupované kategorie

Zastupovaná kategorie	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů
<i>Integrovaný záchranný systém</i>	1	5,9 %
<i>TAXI</i>	6	35,3 %
<i>Linková doprava</i>	4	23,5 %
<i>Přepravní a zásilkové společnosti</i>	6	35,3 %
<i>Autoškoly</i>	0	0 %
<i>Městská policie Třebíč</i>	0	0 %
Celkem	17	100,0 %

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 26: Otázka č. 1 (uzavřená)

BYLY PODLE VAŠEHO NÁZORU PRÁCE NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU DOKONČENY V PŮVODNĚ STANOVENÉM TERMÍNU (2. 3. 2015)?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	0	0 %	<i>Nedokážu posoudit</i>
<i>Spíše ano</i>	2	11,8 %	
<i>Spíše ne</i>	4	23,5 %	
<i>Rozhodně ne</i>	3	17,6 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	8	47,1 %	
Celkem	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 27: Otázka č. 2 (filtrační uzavřená)

OVLIVNILY PODLE VAŠEHO NÁZORU PRÁCE PROVÁDĚNÉ NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU KAŽDODENNÍ CHOD MĚSTA?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Ano</i>	11	64,7 %	<i>Ano</i>
<i>Ne</i>	4	23,5 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	2	11,8 %	
Celkem	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 28: Otázka č. 3 (otevřená)

JAK OVLIVNILY PODLE VAŠEHO NÁZORU PRÁCE PROVÁDĚNÉ NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU KAŽDODENNÍ CHOD MĚSTA? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Zejména dopravní komplikace z důvodu uzavírek nejbližšího okolí připravovaného přestupního terminálu. Musím však podotknout, že tyto dopravní komplikace neplynuly pouze z uzavírek, ke kterým došlo kvůli přestupnímu terminálu. Ve stejné době, jako byl realizován tento projekt, došlo v Třebíči k opravě i dalších ulic, a tudíž i k dalším uzavírkám.“</i>
<i>„Zhoršená dopravní situace v Třebíči celkově.“</i>
<i>„Stavební práce na přilehlých ulicích a komunikacích.“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 29: Otázka č. 4 (filtrační uzavřená)

OVLIVNILY PRÁCE PROVÁDĚNÉ NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU VÁŠ KAŽDODENNÍ PRACOVNÍ VÝKON?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Ano</i>	12	70,6 %	Ano
<i>Ne</i>	5	29,4 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	0	0 %	
Celkem	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 30: Otázka č. 5 (otevřená)

JAK OVLIVNILY PRÁCE PROVÁDĚNÉ NA PŘESTUPNÍM TERMINÁLU VÁŠ KAŽDODENNÍ PRACOVNÍ VÝKON? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Nebylo dostatečně zajištěna náhradní parkoviště pro vozy taxi, a když ano, tak na odlehlém místě.“</i>
<i>„Spoje MHD často jezdily se zpožděním a zkrátily se bezpečností přestávky pro řidiče.“</i>
<i>„Méně přepravených osob z důvodu častých kolon.“</i>
<i>„Prodloužení doby přepravy zásilek.“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 31: Otázka č. 6 (bateriová)

JAK BYSTE OHODNOTIL/A SLUŽBY A VYBAVENOST PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU? <i>(absolutní počet respondentů / relativní počet respondentů)</i>							
Odpověď' → Prvky ↓	<i>A) Rozhodně spokojen/a</i>	<i>B) Spíše spokojen/a</i>	<i>C) Spíše nespokojen/a</i>	<i>D) Rozhodně nespokojen/a</i>	<i>E) Nevyužívám</i>	Celkem	Modus
<i>Bezbariérové přístupy</i>	2 / 11,8 %	2 / 11,8 %	2 / 11,8 %	0 / 0 %	11 / 64,7 %	17 / 100,0 %	E
<i>Parkovací místa</i>	2 / 11,8 %	4 / 23,5 %	3 / 17,6 %	4 / 23,5 %	4 / 23,5 %	17 / 100,0 %	B / D / E
<i>Nápojové a potravinové automaty</i>	0 / 0 %	3 / 17,6 %	0 / 0 %	0 / 0 %	14 / 82,4 %	17 / 100,0 %	E
<i>Nádoby na třídění odpady</i>	3 / 17,6 %	2 / 11,8 %	0 / 0 %	0 / 0 %	12 / 70,6 %	17 / 100,0 %	E
<i>Sociální zařízení</i>	2 / 11,8 %	6 / 35,3 %	0 / 0 %	1 / 5,9 %	8 / 47,1 %	17 / 100,0 %	E
<i>Úschovna zavazadel</i>	2 / 11,8 %	2 / 11,8 %	0 / 0 %	0 / 0 %	13 / 76,5 %	17 / 100,0 %	E
<i>Informační tabule o příjezdech a odjezdech dopravních spojů</i>	3 / 17,6 %	6 / 35,3 %	0 / 0 %	2 / 11,8 %	6 / 35,3 %	17 / 100,0 %	B / E
<i>Lavičky a jiná posezení</i>	3 / 17,6 %	8 / 47,1 %	0 / 0 %	0 / 0 %	6 / 35,3 %	17 / 100,0 %	B
<i>Odpadkové koše</i>	3 / 17,6 %	10 / 58,8 %	0 / 0 %	0 / 0 %	4 / 23,5 %	17 / 100,0 %	B
<i>Nádražní čekárna</i>	0 / 0 %	2 / 11,8 %	3 / 17,6 %	4 / 23,5 %	8 / 47,1 %	17 / 100,0 %	E
<i>Trafika</i>	0 / 0 %	3 / 17,6 %	2 / 11,8 %	0 / 0 %	12 / 70,6 %	17 / 100,0 %	E
<i>Protihlukové clony</i>	5 / 29,4 %	6 / 35,3 %	0 / 0 %	2 / 11,8 %	4 / 23,5 %	17 / 100,0 %	B

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 32: Otázka č. 7 (otevřená)

JAKOU SLUŽBU BYSTE V RÁMCI PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU PŘÍPADNĚ UVÍTAL/A NEBO ZKVALITNIL/A? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Nový přestupní terminál by si rozhodně zasloužil lepší sociální zařízení v nádražní budově, opravu čekárny a také do budoucna například malý bufet s něčím "lepším", než je studená bageta.“</i>
<i>„Zlepšil bych návaznost spojů MHD na spoje vlakové a meziměstské autobusové spoje.“</i>
<i>„Možnost projet terminálem směrem k nemocnici.“</i>
<i>„Zvýšit kapacitu parkovacích míst.“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 33: Otázka č. 8 (uzavřená)

BYL PODLE VAŠEHO NÁZORU PROJEKT „PŘESTUPNÍ TERMINÁL TŘEBÍČ“ POTŘEBNÝ PRO ZVÝŠENÍ KVALITY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ TŘEBÍČ?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	1	5,9 %	<i>Spíše ne</i>
<i>Spíše ano</i>	5	29,4 %	
<i>Spíše ne</i>	6	35,3 %	
<i>Rozhodně ne</i>	2	11,8 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	3	17,6 %	
<i>Celkem</i>	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 34: Otázka č. 9 (filtrační uzavřená)

ZVÝŠILA SE PODLE VAŠEHO NÁZORU KVALITA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	0	0 %	<i>Spíše ne</i>
<i>Spíše ano</i>	2	11,8 %	
<i>Spíše ne</i>	6	35,3 %	
<i>Rozhodně ne</i>	4	23,5 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	5	29,4 %	
<i>Celkem</i>	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 35: Otázka č. 10 (otevřená)

<p>JAK SE ZVÝŠILA PODLE VAŠEHO NÁZORU KVALITA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VE MĚSTĚ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU? (výběr nejzajímavějších odpovědí)</p>
<p><i>„Vytvoření zastávky MHD přímo na vlakovém nádraží.“</i></p>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 36: Otázka č. 11 (filtrační uzavřená)

<p>ZLEPŠILA SE PODLE VAŠEHO NÁZORU VIZUÁLNÍ STRÁNKA BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU?</p>			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně ano</i>	7	41,2 %	<i>Spíše ano</i>
<i>Spíše ano</i>	8	47,1 %	
<i>Spíše ne</i>	0	0 %	
<i>Rozhodně ne</i>	0	0 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	2	11,8 %	
<i>Celkem</i>	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 37: Otázka č. 12 (otevřená)

<p>JAK SE ZLEPŠILA PODLE VAŠEHO NÁZORU VIZUÁLNÍ STRÁNKA BEZPROSTŘEDNÍHO OKOLÍ VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PO VYBUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU? (výběr nejzajímavějších odpovědí)</p>
<p><i>„Před výstavbou se nacházela v místě, kde stojí nový přestupní terminál, nevhledná stará budova a místo nebylo příliš reprezentativní ve chvíli, kdy do Třebíče zavítal turista vlakem. Dnes to na stejném místě vypadá o poznání lépe. Přibyly lavičky, protihlukové clony, zeleň apod. Zbývá tedy jen "doladit" exteriér i interiér nádražní budovy.“</i></p>
<p><i>„Prostor, kde stála stará budova ČD, je mnohem lépe využit.“</i></p>
<p><i>„Výměna starých dlažebních kostek za asfalt a modernizace chodníků.“</i></p>
<p><i>„Nově přibyly stojany na kola a nádoby na třídění odpadu.“</i></p>

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 38: Otázka č. 13 (uzavřená)

DO JAKÉ MÍRY JSTE BYL/A SPOKOJEN/A S ROZSAHEM POSKYTOVANÝCH INFORMACÍ O PRŮBĚHU REALIZACE PROJEKTU?			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně spokojen/a</i>	3	17,6 %	<i>Nedokážu posoudit</i>
<i>Spíše spokojen/a</i>	2	11,8 %	
<i>Spíše nespokojen/a</i>	0	0 %	
<i>Rozhodně nespokojen/a</i>	2	11,8 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	10	58,8 %	
Celkem	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 39: Otázka č. 14 (uzavřená)

DO JAKÉ MÍRY JSTE SPOKOJEN/A S PROJEKTEM „PŘESTUPNÍ TERMINÁL TŘEBÍČ“ JAKO S CELKEM??			
Odpověď	Absolutní počet respondentů	Relativní počet respondentů	Modus
<i>Rozhodně spokojen/a</i>	0	0 %	<i>Spíše spokojen/a</i>
<i>Spíše spokojen/a</i>	7	41,2 %	
<i>Spíše nespokojen/a</i>	4	23,5 %	
<i>Rozhodně nespokojen/a</i>	2	11,8 %	
<i>Nedokážu posoudit</i>	4	23,5 %	
Celkem	17	100,0 %	/

Zdroj: zpracováno autorkou

Tabulka 40: Otázka č. 15 (otevřená)

DO JAKÝCH OBLASTÍ BY MĚLY PODLE VAŠEHO NÁZORU I NADÁLE SMĚŘOVAT FINANČNÍ PROSTŘEDKY Z MĚSTSKÉHO ROZPOČTU (PŘÍP. I Z JINÝCH ZDROJŮ)? (výběr nejzajímavějších odpovědí)
<i>„Myslím, že vedení města hospodaří se svým rozpočtem podle svého nejlepšího vědomí a svědomí. Já osobně bych se přednostně věnovala revitalizaci Karlova nám. Dále bych volně finanční prostředky z městského rozpočtu směřovala neziskovým organizacím, které pracují s mládeží (TJ Sokol Třebíč apod.) nebo bych je investovala do opravy dalších veřejných budov (např. školy, které ještě nebyly zatepleny).“</i>
<i>„Ulevit hlavnímu průtahu městem vybudováním obchvatu.“</i>
<i>„Bezpečnost obyvatel, životní prostředí, obchvat, kultura, silnice apod.“</i>
<i>„Zejména pozemní komunikace.“</i>
<i>„Karlovo náměstí a zvýšení atraktivnosti města pro turisty.“</i>
<i>„Nová pracovní místa a vše s tím spojené.“</i>

Zdroj: zpracováno autorkou

Příloha č. 5: Přepis rozhovoru s panem Bc. Alešem Kratinou

Vedoucí odboru dopravy a komunálních služeb v Třebíči zhodnotil z pohledu města Třebíče projekt *Přestupní terminál Třebíč*.

1. Jak zpětně hodnotíte výstavbu nového přestupního terminálu?

Zatím je podle mého názoru na hodnocení tohoto projektu brzy, neboť na něj budou v nejbližší době navazovat i další části. Nicméně dílčí část, která již proběhla, měla štěstí na kvalitní realizační firmu, takže její realizaci hodnotím kladně.

2. Došlo podle Vás k naplnění cíle projektu *Přestupní terminál Třebíč*?

Ano.

3. Jaká jsou podle Vašeho názoru hlavní pozitiva a negativa projektu *Přestupní terminál Třebíč*?

Negativa spočívají podle mého názoru zejména v omezeném prostoru, neboť by bylo potřeba vybudovat větší počet parkovacích stání i autobusových zastávek. Pozitiva naopak spatřuji v tom, že po mnoha desítkách let došlo k žádoucímu propojení autobusové a vlakové dopravy.

4. Co podle Vašeho názoru na přestupním terminálu chybí či naopak přebývá?

Zatím chybí odpovídající zázemí ve výpravní budově a naopak trochu přebývají tzv. zásuvné sloupky, které však byly požadavkem Policie ČR.

5. Realizace projektu *Přestupní terminál Třebíč* nebyla dokončena v původně stanoveném termínu. Z jakých důvodů došlo k prodlevám?

Již na počátku realizace tohoto projektu došlo ke zpoždění kvůli nedořešeným stavbám SŽDC, s.o. (např. výtazná kolej č.6), které se pak těžko dohánělo.

6. Považujete výši celkových nákladů projektu jako relevantní vzhledem k rozsahu a kvalitě projektu?

Jednoznačně ano. Chtěli jsme vybudovat veřejný prostor s přidanou a dlouhodobou hodnotou, a tudíž jsme nemohli a ani nechtěli cilit na nejlevnější materiály.

7. Došlo podle Vás vlivem realizace projektu k podpoře rovných příležitostí?

Ano, díky vybudování prvků (např. parkovací stání pro hendikepované či bezbariérové nástupiště), které budou sloužit osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, mohou přestupní terminál využívat všichni bez rozdílu. V samotném projektovém týmu jsme se rovněž snažili zapojit stejný počet mužů i žen, a to konkrétně dva muže proti třem ženám.

8. Došlo podle Vás vlivem realizace projektu k podpoře udržitelného rozvoje?

Ano, díky podpoře rozvoje veřejné dopravy.

9. Došlo podle Vás k dostatečnému zajištění publicity projektu?

Ano, zpracovali jsme komplexní informační kampaň a tu posléze naplňovali.

10. Objevila se v průběhu realizace projektu nějaká událost, která významně ovlivnila její průběh oproti původnímu plánu?

Snad pouze nedostatečná komunikace se správci jednotlivých sítí. Některé problémy se také řešily až na stavbě, ale tomu tak u velkých staveb bývá běžně.

Příloha č. 6: Přepis rozhovoru s panem RSDr. Ivanem Kovácsem

Manažer třebíčské pobočky Jazykové školy Honzík v.o.s. zhodnotil ze svého pohledu projekt *Přestupní terminál Třebíč*.

1. Jak zpětně hodnotíte z pohledu občana města Třebíče výstavbu nového přestupního terminálu?

Mám kancelář na Bráfově třídě a jsem obyvatelem městské části Horka-Domky, v níž se nový přestupní terminál nachází. Troufám si tedy tvrdit, že se k této problematice mohu vyjádřit z pohledu člověka, který tudy několikrát denně prochází nebo projíždí. S realizací projektu „Přestupní terminál Třebíč“ obecně souhlasím a myslím si, že město Třebíč tímto přispělo k rozvoji veřejné dopravy v celém regionu Třebíčsko. Samotný princip, že přímo k vlakovému nádraží budou zajíždět další dopravní spoje, považuji rovněž za správný. Bohužel si však již nejsem jistý rozdílem mezi výší investice a způsobem provedení této stavby. Také bych rád zmínil, že se mi za celou dobu, kdy se o realizaci přestupního terminálu mluví, nepodařilo zachytit nějakou studii či průzkum, kde bych se dočetl, kolik lidí by mělo v budoucnu přestupní terminál skutečně využívat. Tím myslím skutečné využití vyplývající z názvu projektu a to, kolik lidí zde bude přestupovat z vlaku na autobus či naopak.

2. Byla podle Vašeho názoru dokončena realizace projektu *Přestupní terminál Třebíč* v původně stanoveném termínu?

Pokud se nemýlím, mělo dojít k ukončení realizace projektu začátkem loňského března. To v praxi znamená, že došlo k posunutí termínu pro dokončení výstavby přestupního terminálu a jeho slavnostního otevření zhruba o dva měsíce. Chápu, že se na výstavbě podílely i další partnerské subjekty, kvůli nimž mohlo ke zpoždění dojít. Prodlevy mohly rovněž zapříčinit současně probíhající revitalizace dalších ulic v Třebíči. Z těchto důvodů tedy považuji celkové prodloužení realizace projektu „Přestupní terminál Třebíč“ ve své podstatě za bezvýznamné i přesto, že termín ve skutečnosti dodržen nebyl.

3. Jaká jsou podle Vašeho názoru hlavní pozitiva a negativa projektu *Přestupní terminál Třebíč?*

Nad touto otázkou jsem již přemýšlel těsně před slavnostním otevřením nového přestupního terminálu loni v květnu. V té době jsem sepsal třináct konkrétních bodů, o kterých jsem následně diskutoval s panem Bc. Alešem Kratinou (vedoucí Odboru dopravy a komunálních služeb v Třebíči a vedoucí projektu „Přestupní terminál Třebíč“), s panem Mgr. Pavlem Pacalem (místostarosta města Třebíče) a rovněž s dalšími občany města Třebíče na oficiální facebookové stránce, která byla po dobu realizace tohoto projektu veřejně přístupná. Od dokončení výstavby přestupního terminálu již uplynul rok a já bych rád podotknul, že si stojím za všemi body, které jsem tehdy sepsal.

Jedním ze tří hlavních pozitiv je podle mého názoru možnost využití služeb městské hromadné dopravy a meziměstských autobusových linek přímo na vlakovém nádraží. Dále bych rád ocenil výměnu dlažby v ulici Nádražní za asfalt a celkovou úpravu prostranství, kde se v současnosti nachází nový přestupní terminál. Nejsem si pouze jistý, zda bude jeho nový vzhled korespondovat s nádražní budovou, která by se měla v nejbližších letech rekonstruovat v původním architektonickém slohu. V souvislosti s tím je podle mého názoru také důležité zmínit, že byla v Třebíči roce 2014 zrušena funkce městského architekta, který by mohl zlepšit nejen celkový vnitřní a vnější obraz města, nýbrž i komunikaci mezi občany a vedením města v záležitostech, které do jeho odbornosti náleží. V neposlední řadě bych chtěl mezi pozitiva zařadit zhotovení bezbariérového nástupiště u koleje č. 1, které budou moci využívat nejen hendikepovaní a senioři, ale také maminky s kočárky.

Prvním negativním bodem, který jsem komentoval v již výše zmíněné diskuzi, je podle mého názoru nedostatečná úprava křižovatky na pomezí ulic Nádražní, Janouškova a Oldřichova. Tato křižovatka byla a stále je podle mého názoru bez semaforů nebezpečná. Výjezd z vedlejší ulice směrem od vlakového nádraží na ulici hlavní je pro řidiče velice obtížný a také časově náročný. Dále bych chtěl připomenout nesmyslně umístěnou zastávku pro městskou hromadnou dopravu bez tzv. zálivu přímo u nádražní budovy. Každý zde zastavující autobus totiž učiní v tu chvíli neprůjezdnou polovinu ulice

Nádražní. Bohužel jsem nepochopil tvrzení pana Kratiny, že bylo cílem právě tzv. zátkovou zastávku vytvořit s cílem zvýšit bezpečnost chodců.

Zejména je pak třeba zmínit katastrofálně řešenou situaci s parkováním. Nevyhovující je podle mého názoru hlavně počet parkovacích míst přímo u nádražní budovy, k jehož snížení došlo nejspíše kvůli vybudování oboustranných podélných stání namísto stání kolmých či šikmých. Osobně si myslím, že se při jejich projektování mělo také počítat s tím, že si zde i místní obyvatelé budou potřebovat zaparkovat své osobní automobily. Když sečtu místa, na nichž tito obyvatelé trvale parkují, s místy vyhrazenými pro hendikepované, taxishlužbu a ČD, a.s., zůstává před budovou pouhých sedm parkovacích míst. Abych v tomto ohledu nezmínil pouze to negativní, musím ocenit vznik parkovišť typu P+R v zadní části přestupního terminálu vzhledem k účelu, k nimž by měla být využívána.

4. Co podle Vašeho názoru na přestupním terminálu chybí či naopak přebývá?

Troufám si tvrdit, že mohly být přístřešky nad autobusovými zastávkami zbudovány i s bočními stěnami, aby na cestující nepršelo ze strany. Zmínil bych také, že na novém schodišti vedle hotelu Podlipný stále chybí nájezdy pro kočárky a přechod odtud na druhou stranu není dodnes vyznačen. Naopak zde podle mého názoru přebývá tzv. betonový rantl místo půlící čáry přímo před nádražní budovou. V zimním období jsem si několikrát všiml, že činí problémy autobusům a nákladním automobilům ve chvíli, kdy dojde k nahrnutí sněhu ke krajům. Následně se tato vozidla do jednoho pruhu již nevejdou a musí jet jedním kolem v protisměru.

5. Účastnil jste se osobně slavnostního otevření přestupního terminálu?

Na slavnostním otevření přestupního terminálu jsem se samozřejmě podívat byl. Při této příležitosti jsem tehdejšímu tiskovému mluvčímu radnice řekl, že se podle mého názoru investovalo příliš mnoho finančních prostředků do prvků, které nejsou praktické a budou dělat v budoucnu problémy. Nato mi odpověděl, že jsem zatím jediný, kdo mu něco takového řekl. Toto tvrzení mě osobně velice překvapilo, neboť jsem měl možnost po celou dobu výstavby přestupního terminálu poslouchat spíše negativní názory lidí, kteří na ulici Nádražní bydlí nebo pracují, s nimiž jsem se většinou ztotožnil i já sám.

Příloha č. 7: Rozpočet projektu „Přestupní terminál Třebíč“

Tabulka 41: Rozpočet projektu „Přestupní terminál Třebíč“

Kód a název výdaje	Počet kusů	Cena kusu	Výdaj celkem	Procento
01 - Doplnkové způsobilé výdaje	/	/	120 000,00	0,19
01.03 - Další doplnkové výdaje	/	/	120 000,00	0,19
01.03.01 - Výběrová řízení	1	100 000,00	100 000,00	0,16
01.03.07 - Jiné	/	/	20 000,00	0,03
01.03.07.01 - DPH – realizace výběrového řízení	1	20 000,00	20 000,00	0,03
02 - Hlavní způsobilé výdaje	/	/	61 891 249,00	99,81
02.01 - Výdaje na povinnou publicitu	/	/	30 000,00	0,05
02.01.01 - Zhotovení velkoplošného informačního panelu	1	10 000,00	10 000,00	0,02
02.01.02 - Trvalá pamětní deska	1	15 000,00	15 000,00	0,02
02.01.03 - DPH Publicity	1	5 000,00	5 000,00	0,01
02.02 - Nákup nemovitostí	/	/	170 833,00	0,28
02.02.01 - Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	1	170 833,00	170 833,00	0,28
02.03.01 - Projektová dokumentace (náklady na zpracování žádosti a povinných příloh projektu)	/	/	72 000,00	0,12
02.03.01.01 - Zpracování žádosti	1	60 000,00	60 000,00	0,1
02.03.01.02 - DPH Zpracování žádosti	1	12 000,00	12 000,00	0,02
02.03.02 - Stavební dokumentace k územnímu a st. Řízení, rozpočet stavby, průzkumné a jiné obdobné práce	/	/	2 105 300,00	3,4
02.03.02.01 - Koordinační studie	1	275 000,00	275 000,00	0,44

Kód a název výdaje	Počet kusů	Cena kusu	Výdaj celkem	Procento
02.03.02.02 - Dokumentace pro územní povolení	1	332 800,00	332 800,00	0,54
02.03.02.03 - Dokumentace pro stavební povolení	1	579 500,00	579 500,00	0,93
02.03.02.04 - Realizace dokumentace stavby	1	918 000,00	918 000,00	1,48
02.03.03 - Jiné	/	/	421 060,00	0,68
02.03.03.01 - DPH Koordinační studie	1	55 000,00	55 000,00	0,09
02.03.03.02 - DPH Dokumentace pro územní povolení	1	66 560,00	66 560,00	0,11
02.03.03.03 - DPH Dokumentace pro stavební povolení	1	115 900,00	115 900,00	0,19
02.03.03.04 - DPH Realizace dokumentace stavby	1	183 600,00	183 600,00	0,3
02.04 - Stavební dozor a autorský dozor	/	/	932 400,00	1,5
02.04.01 – DPH Stavební dozor a autorský dozor	1	155 400,00	155 400,00	0,25
02.04.02 - Stavební dozor a autorský dozor	1	777 000,00	777 000,00	1,25
02.05 - Stavební a technologické činnosti	/	/	58 159 656,00	93,79
02.05.01 - Ostatní způsobilé výdaje související s pořízením staveb, jinde v rozpočtu neuvedené	1	48 466 380,00	48 466 380,00	78,16
02.05.02 - Jiné	/	/	9 693 276,00	15,63
02.05.02.01 - DPH stavební části	1	9 693 276,00	9 693 276,00	15,63
03 - Nezpůsobilé výdaje celkem	/	/	19 821 852,00	31,96
03.01 - Nezpůsobilé výdaje související s pořízením stavby (za hranicí 1. křižovatky)	1	19 821 852,00	19 821 852,00	31,96
04 - Způsobilé výdaje	/	/	62 011 249,00	100,00
05 - Celkové výdaje projektu	/	/	81 833 101,00	131,96

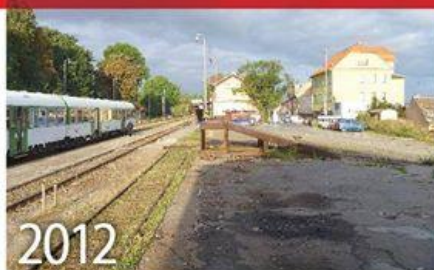
Zdroj: Projektová dokumentace – upraveno autorkou

Příloha č. 8: Plakát ke Dni otevřených dveří přestupního terminálu



PŘESTUPNÍ
TERMINÁL
TŘEBÍČ

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ
přestupní terminál Třebíč
29.-30. květen



2012



2015

pá 29. 5.
10.00-18.00

sobota 30.5.
8.00-17.00

| prohlídky stavby

| prezentace bezbariérových nástupišť

| moderní autobusy, nízkopodlažní vlak

| historická vlaková souprava

pátek 29.5. 10.00
vystoupí mažoretky
CHEERLADIES TŘEBÍČ
pod vedením
Mgr. Bc. Simony Kohoutové

sobota 30.5. 15.00-16.00
**JÍZDA HISTORICKOU VLAKOVOU SOUPRAVOU
Z TŘEBÍČE DO NÁMĚŠTĚ NAD OSLAVOU**
jednotné jízdné 20 Kč (děti 10 Kč)
výtěžek bude věnován na charitativní účel



**VÝSTAVA 140 LET SEVEROZÁPADNÍ DRÁHY
VÍDEŇ - DĚČÍN**

KD Fórum, malý sál

21. 5.- 1. 6.

pracovní dny: 8.00-18.00

sobota, neděle: 10.00-16.00

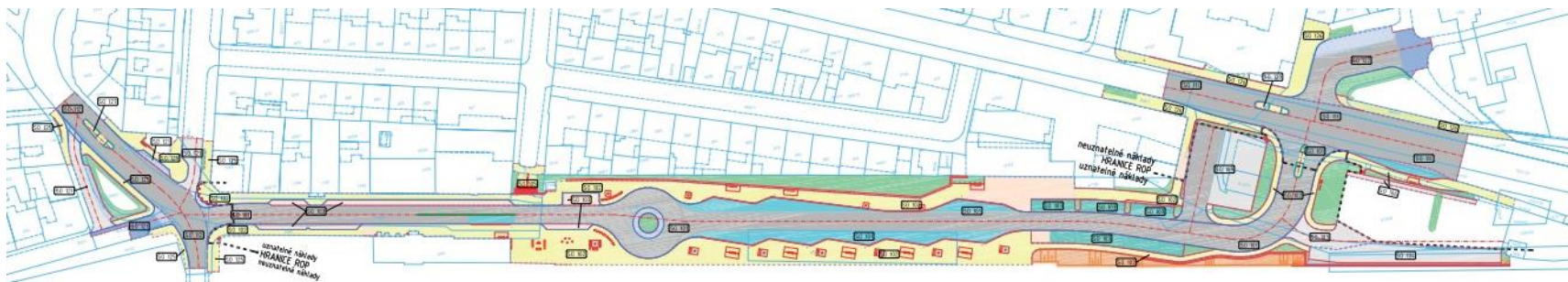


Projekt podpořil Regionální operační program NUTS 2 - Jihovýchod

Obrázek 1: Plakát ke Dni otevřených dveří přestupního terminálu Třebíč

Zdroj: Dny otevřených dveří – přestupní terminál (nedatováno)

Příloha č. 9: Koordinační výkresy výstavby přestupního terminálu



Obrázek 2: Koordinační výkres výstavby přestupního terminálu

Zdroj: Vizualizace (nedatováno)



Obrázek 3: Koordinační výkres vlakového nádraží po realizaci projektu „Přestupní terminál Třebíč“

Zdroj: Projektová dokumentace

Příloha č. 10: Vizualizace přestupního terminálu



Obrázek 4: Vizualizace vlakového nádraží po realizaci projektu „Přestupní terminál Třebíč“ – komplexní pohled

Zdroj: Vizualizace (nedatováno)



Obrázek 5: Vizualizace vlakového nádraží po realizaci projektu „Přestupní terminál Třebíč“ – detailní pohled

Zdroj: Vizualizace (nedatováno)

Příloha č. 11: Fotogalerie



Obrázek 6: Vizuální stránka vlakového nádraží před realizací projektu „Přestupní terminál Třebíč“

Zdroj: Přestupní terminál Třebíč (nedatováno)



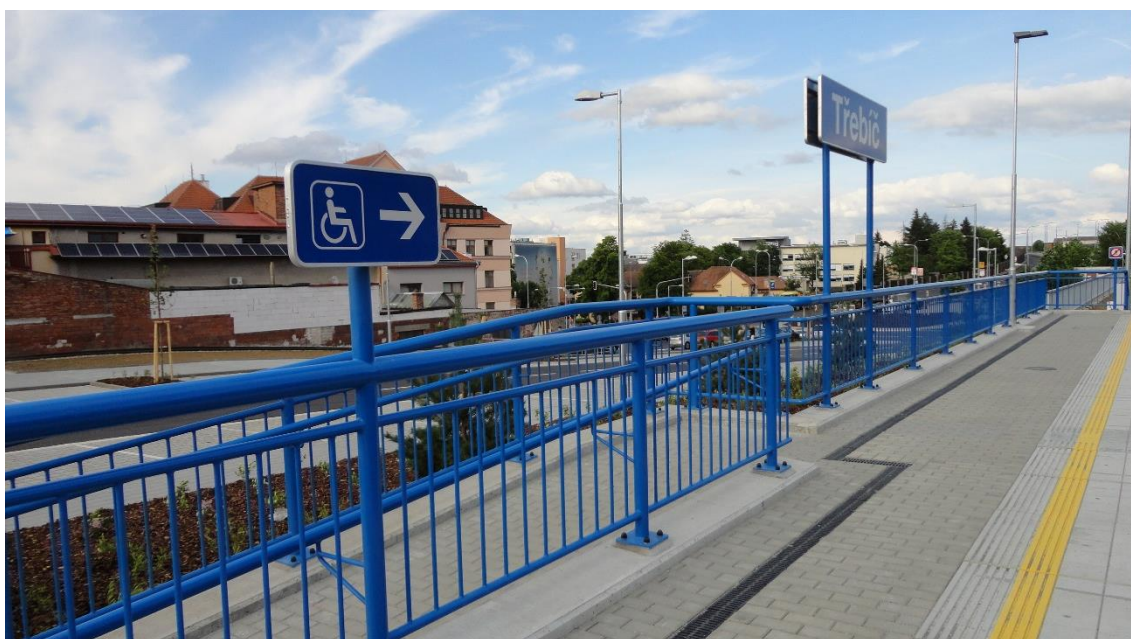
Obrázek 7: Vizuální stránka vlakového nádraží po realizaci projektu „Přestupní terminál Třebíč“

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 8: Prvky bezbariérového užívání přestupního terminálu – bezbariérové nástupiště

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 9: Prvky bezbariérového užívání přestupního terminálu – bezbariérové nástupiště

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 10: Prvky bezbariérového užívání přestupního terminálu – parkovací stání pro hendikepované

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 11: Zátková zastávka MHD u nádražní budovy

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 12: Kapacitní křižovatka u třebíčské nemocnice

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 13: Protihlukové clony

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 14: Parkoviště typu P+R

Zdroj: fotodokumentace autorky



Obrázek 15: Parkoviště typu B+R a kruhový objezd

Zdroj: fotodokumentace autorky