

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra strukturální politiky EU a rozvoje venkova

Studijní program: E6208 B Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

**Využití fondů EU pro rozvoj dopravy
ve Středočeském kraji**

Vedoucí bakalářské práce
prof. Ing. M. Hrabánková CSc.

Autor
Vladimír Vacek

2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem Bakalářskou práci na téma **Využití fondů EU pro rozvoj dopravy ve Středočeském kraji** vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

V Horním Třebí 12.4.2010

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, v souladu s §47 b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách.

České Budějovice, 30.4.2010

vlastnoruční podpis studenta

Poděkování

Děkuji vedoucímu Bakalářské práce prof. Ing. Magdaleně Hrabánkové CSc za odbornou konzultaci a vedení práce.

Obsah

1. Úvod.....	7
1.2. Cíl práce.....	7
2. Teoretická část bakalářské práce.....	8
2.1. Regionální rozvoj.....	8
2.2. Regionální rozvoj a jeho faktory.....	9
2.3. Strukturální fondy.....	10
2.3.1. Vznik a nástroje Strukturálních fondů.....	10
2.3.2. Programování evropské regionální politiky – strategické dokumenty..	12
2.3.3. Horizontální témata v programovacím období 2007-2013.....	13
2.3.4. Výzva.....	13
2.3.5. Operační program	13
2.3.6. Evropská územní spolupráce.....	16
2.3.7. Principy regionální politiky.....	17
2.3.8. Národní orgán pro koordinaci	18
2.3.9. Platební a certifikační orgán.....	18
2.3.10. Finanční toky mezi ČR a EK.....	19
2.3.11. Právní předpisy v oblasti ROP.....	20
2.3.12. Implementační soustava operačního programu.....	20
2.3.13. Indikátory.....	22
2.3.14. Indikátory a jejich konstrukce.....	22
3. Metodika a hypotézy.....	24
3.1. Způsob zpracování práce.....	24
3.2. Hypotézy.....	24
4. Praktická část bakalářské práce.....	26
4.1. Analýza kraje z pohledu infrastruktury.....	26
4.2. Operační programy.....	27
4.2.1. Operační program Doprava.....	27
4.2.2. Vyhlášené výzvy v operačním programu Doprava.....	28
4.2.3. Systém indikátorů.....	29
4.2.4. Plán a čerpání operačního programu Doprava.....	30
4.2.5. Realizované programy operačního programu ve Středočeském kraji	33
4.3. Regionální operační program Střední Čechy	34
4.3.1. Žadatelé respektive příjemci podpory.....	35
4.3.2. Pravidlo (N+2) a (N+3).....	36
4.3.3. Obsah a sestavení výzvy.....	36
4.3.4. Vyhlášené výzvy v ose 1 Doprava.....	37
4.3.5. Teoretický postup při podání žádosti o dotaci z ROP.....	39
4.3.6. Žádost o poskytnutí dotace.....	40
4.4. Nezbytné přílohy při podání žádosti.....	41
4.4.1. Výpočet finančního zdraví podniku.....	41
4.4.2. Doložení vlastnického práva k majetku.....	43
4.4.3. Další nezbytné přílohy obsahující výzva.....	43
4.4.4. Smlouva o poskytnutí dotace.....	44

4.4.5. Zvláštní bankovní účet.....	44
4.4.6. Hodnocení projektu a přidělení prostředků.....	44
4.4.7. Rizika spojená s čerpáním fondů EU.....	45
4.4.8. FAQ (Frequently Asked Questions).....	47
4.5. Softwarové prostředí.....	48
4.5.1. Benefit 7.....	48
4.6. Vyhodnocení čerpání fondů v období 2007-2013 k 2009-12-31.....	48
4.6.1. Finanční plán čerpání.....	48
4.6.2. Skutečnost čerpání.....	51
4.6.3. Indikátory ROP Střední Čechy.....	53
4.6.4. Indikátory osy 1 – plnění.....	54
4.6.5. Rozdělení projektu a prostředků podle NUTS IV.....	58
4.6.6. Opatření přijatá řídicím orgánem.....	61
4.6.7. Vliv a vývoj měnového kurzu.....	62
4.6.8. Jednotný vizuální styl.....	63
4.6.9. Plán výzev.....	64
4.6.10. Příklad realizace projektu.....	65
5. Závěr.....	66
6. Slovník pojmů.....	70
7. Summary.....	72
8. Přehled použité literatury.....	74
9. Seznam tabulek a obrázků.....	74
9.1. Seznam tabulek.....	74
9.2. Seznam grafů.....	74
9.3. Seznam obrázků.....	75
9.4. Seznam příloh.....	75
10. Přílohy.....	76

1 Úvod

Ze všech stran dnes slyšíme, že stavební práce jsou realizovány za finanční podpory Evropské unie. Ať je člověk specialista na danou probatiku nebo člověk neznalý, nelze tento jev přehlédnout, neboť např. u rozestavěných či rekonstruovaných dopravních sítí vidíme velké poutače s nápisem „stavba je realizována ze strukturálních fondů Evropské unie“. Skutečnost, že těchto úseků na našich silnicích přibývá lze snadno poznat, protože poutače s uvedeným nápisem tam zůstávají i po dokončení stavby. Bakalářská práce popisuje princip fungování Evropské unie, strukturálních fondů Evropské unie, jejich rozdělení. Popisuje tok finančních prostředků směrem od shora dolů tzn. tok do jednotlivých operačních programů, jejich využití a na jaké zakázky jsou fondy používány. Efektivnost čerpání operačních programů v oblasti dopravy ve Středních Čechách podle osy a oblastí.

1.2 Cíl práce

V metodické části práce jsou stanoveny hypotézy, které jsou řešeny v praktické části této práce. Práce by měla čtenáři přiblížit problematiku čerpání tematických a regionálních operačních programů ve Středočeském kraji. Práce by dále měla upozornit na slabé místa rizika, která vznikají při realizaci projektů a alokaci prostředků v rámci kraje. Přibližuje čtenáři rozdíl mezi operačními programy řízenými ministerstvy a řídicími orgány regionálních operačních programů.

Hlavním cílem bakalářské práce je poskytnout čtenáři informaci, zda jsou prostředky z fondů Evropské unie čerpány a alokovány efektivně a v souladu s postavenými plány. Na hlavní cíl navazují cíle dílčí. První dílčí cíl je zjistit zda jsou v oblasti dopravy ve Středočeském kraji potlačovány disparity NUTS IV pozná-li to obyvatel kraje. Druhým cílem je zjistit naplňování stanovených indikátorů, které jsou měřítkem plnění cílů v rámci operačního programu. Posledním dílčím cílem práce je stanovení rizik při schvalování a realizaci projektů na základě výzvy a případná přijatá opatření.

2 Teoretická část bakalářské práce

2.1 Regionální rozvoj

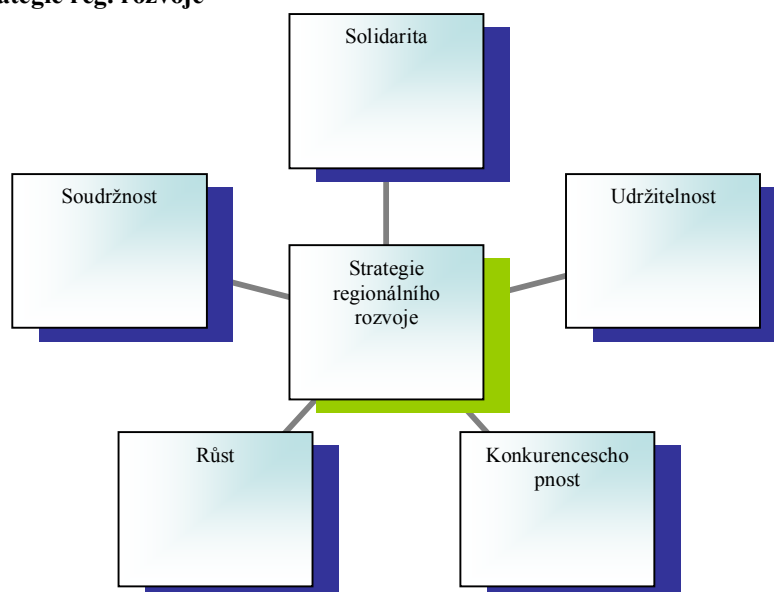
Regionální rozvoj je velmi široké téma, ale také téma na úrovni všech institucí Evropské unie. Zejména v letech, kdy pokračuje integrační proces Evropské unie a k unii se přistupují země bývalého východního bloku, které neměly dostatečně propracovanou regionální podporu. V Evropské unii se otevřeli nůžky mezi nejbohatšími, vysoce vyspělými regiony a regiony nových členských států, které zaostávají v konkurenceschopnosti a soudržnosti. Právě regionální politika Evropské unie má stanovený cíl socioekonomického, enviromentálního a konkurenčního sbližování vedoucího k rostoucí životní úrovni obyvatelstva v méně rozvinutých regionech.

V České republice se regionální politika z pohledu Evropské unie vykonává ve čtyřech úrovních:

- regiony soudržnosti (NUTS II) – statistické oblasti
- kraje (NUTS III) – vyšší územní samosprávné celky
- okresy – soustředěná podpora státu
- obce – obecní a městské úřady

Strategie regionálního rozvoje vychází z naplnění pěti hlavních principů, které vystihuj obrázek č. 1.

Obrázek 1: Strategie reg. rozvoje



Pramen: www.mmr.cz

Úkolem regionální politiky v období 2007 – 2013 je maximální využití zdrojů poskytnutých Evropskou unií a maximální naplnění stanovených cílů. Naplnění regionální politiky má být dosaženo prostřednictvím operačních programů, které byly definovány v Národním rozvojovém plánu a v Národním strategickém referenčním rámci.

2.2 Regionální rozvoj a jeho faktory

Pro efektivní naplnění regionální politiky slouží faktory, kterými disponuje každý region. Mezi výrobními faktory regionu je stejná disparita jako mezi samotnými regiony, každý region má jinou efektivnost faktorů a od toho se odvíjí míra podpory z operačních programů. Hlavními faktory regionu jsou

- přírodní zdroje a prostředí regionu
- hmotné faktory a infrastruktura
- nehmotné faktory, inovace, informační a komunikační technologie

Pro zjištění stupně rozvinutosti slouží socioekonomická analýza se zaměřením na lidské zdroje, které jsou nejdůležitějším a nejcennějším zdrojem regionu. Rozvinutost

regionu je dána stupněm urbanizace a hustotou osídlení, neboť hustě osídlené regiony disponují širokým pracovním kapitálem. V České republice patří mezi regiony s nižším stupněm rozvoje Jihočeský, Královohradecký, Pardubický, Vysočina, Zlínský a Liberecký region. Tyto regiony vykazují špatnou dopravní obslužnost díky málo rozvinuté infrastruktuře, jejíž vybudování je nákladné zejména kvůli nepříznivým přírodním podmínkám.

2.3 Strukturální fondy

2.3.1 Vznik a nástroje strukturálních fondů

Vnik strukturálních fondů popisuje široká škála literatury. Někdo se ve svých úvahách vrací do roku 1951 a tudíž k Pařížské smlouvě o uhlí a oceli. Například BOHÁČKOVÁ, I., Hrabánková, M., 2009; uvádějí historii od roku 1973, kdy Evropská komise předložila Radě Thomsonovu zprávu, které pojednávala o regionálních problémech rozšiřujícího se společenství. Marek, D., Kantor, T., 2009; se vrací do období 1951 – 1975, kde popisují vznik disparit regionů a označují je za nevídané přičemž odkazují na Římskou smlouvu z roku 1957, která uvádí jako cíl potlačení disparit a vznik společného trhu.

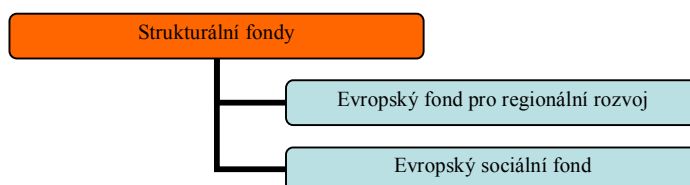
Vrátíme-li se ke strukturálním fondům a jejich historii, tak fondy můžeme rozdělit na 6 etap, kdy každá etapa měla stanovené cíle a určené fondy prostřednictvím nichž byli podporovány regiony. První etapa byla 1958 – 1973, ve které byl založen Evropský sociální fond na podporu zaměstnanosti, vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů. Druhá etapa byla v letech 1974 – 1985 v níž probíhala ropná krize, a která zasáhla nemalou měrou všechny státy společenství. V této etapě se povedlo ustanovit Evropský fond regionálního rozvoje (1975), který slouží pro rozvoj regionu dodnes. Třetí etapa byla v letech 1986 – 1993, kdy byl založen Jednotný evropský akt (1986), který souvisí s přijetím hospodářsky zaostalých zemí Řecka, Španělska a Portugalska. Čtvrtá etapa proběhla v letech 1994 – 1999 a byla zaměřena na podporu regionu s nízkou hustotou osídlení, což souviselo s přijetím Švédska a Finska do společenství. V páté etapě 2000 – 2006 došlo k reformě strukturálních fondů a k úpravě fungování Kohezního fondu.

Poslední šestá etapa 2007 – 2013 právě probíhá a je předmětem této práce se zaměřením na oblast dopravy.

Fondy Evropské unie slouží jako hlavní nástroj pro realizaci evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Prostřednictvím fondů se rozdělují prostředky mezi jednotlivé členské státy společenství a mají synchronizovat vznikající rozdíly mezi regiony.

Cílem Evropské unie (EU) je sladit životní úroveň obyvatel jednotlivých členských států tohoto společenství, snížit rozdíly například v oblasti kultury, infrastruktury, školství a dalších odvětví národního hospodářství. Strukturální fondy jsou nástrojem územních celků krajů a obcí a měli by směřovat k zajištění ekonomické a sociální soudržnosti. Projekty, které jsou financovány ze strukturálních fondů jsou řízeny příslušnými operačními programy i příslušnými rezorty. Evropská politika soudržnosti či kohezní politika patří k nejvýznamnějším evropským agendám a EU na ni vynakládá zhruba třetinu svého společného rozpočtu. Členění strukturálních fondů je uvedeno v obrázku č. 2.

Obrázek 2: Základní rozdělení strukturálních fondů



Pramen: www.strukturalnifondy.cz

Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) má za úkol posilovat hospodářskou a sociální soudržnost uvnitř EU a vyrovnávat disparity regionů. EFRR poskytuje přímé investiční prostředky do podniků a infrastruktury související s výzkumem a inovacemi.

Evropský sociální fond má přispět k realizaci sociální politiky, potlačovat nezaměstnanost a vytvářet rovné příležitosti pro obyvatele EU.

2.3.2 Programování evropské regionální politiky – strategické dokumenty

Regionální politika je rozložena do periodických sedmiletých cyklů, jež kopírují rozpočtové období EU. Je zcela v kompetenci Evropské komise vytvářet před zahájením programovacího období, společné cíle regionální politiky, jež udávají směr podpory a alokaci prostředků. Každá členská země Společenství, aby získala prostředky ze strukturálních fondů musí mít zpracovanou a Evropskou komisí schválenou programovou dokumentaci. V České republice je pověřeným centrálním koordinátorem Ministerstvo pro místní rozvoj, které zároveň bylo pověřeno zpracováním programové dokumentace.

Znamenalo to zpracovat:

Národní rozvojový plán (NRP) je primárním strategickým dokumentem programovacího období. Tento dokument nesmí být v rozporu s legislativou Společenství. Popisuje strategii členského státu pro získání podpory ze strukturálních fondů a vyhodnocuje stav hospodářské a sociální politiky, udává jaké cíle má daná členská země zvolené pro následující období. Souhrnně definuje oblasti, které jsou prioritní pro získání podpory a na základě toho jsou zpracovány jednotlivé operační programy, které definují detailní cíle podpory. Globální cíle lze rozdělit do čtyřech hlavních strategií, konkurenceschopná ekonomika, otevřená a soudržná společnost, atraktivní prostředí a vyvážený rozvoj území.

Národní strategický referenční rámec (NSRR) vychází z národního rozvojového plánu a musí s ním být plně v souladu. Je programovým dokumentem podle něhož jsou zpracovány operační programy, které jsou financovány z rozpočtu společenství . V NSRR je definována metodika a struktura čerpání fondů, včetně operačních programů. NSRR je rozdělen na dvě hlavní části

- strategickou – zahrnuje všechny cíle soudržnosti
- operační – jsou to operační programy a mezi ně plynou rozdělené prostředky

2.3.3 Horizontální témata v programovacím období 2007 – 2013

Pro programovací období 2007-2013 byly jako hlavní určeny podle nařízení Rady č. 1083/2006 tyto horizontální témata:

- udržitelný rozvoj
- rovné příležitosti

Do důsledku jsou horizontální témata charakterizována ve výše zmíněném nařízení Rady EK v člancích 16 a 17.

2.3.4 Výzva

Výzvu vyhláší řídicí orgán operačního programu a týká se nebo je směřována k určitému programu. Výzva má jednoznačně stanovený termín kdy může žadatel podat žádost o čerpání podpory a udává výši alokovaných prostředků. Musí obsahovat číslo výzvy, prioritní osu, název programu, oblast podpory, minimum a maximum podpory na jeden projekt, způsob hodnocení projektu a jejich výběr atd.. Informace o vyhlášení výzvy oznamuje řídicí orgán na svých webových stránkách a v tisku.

2.3.5 Operační program (OP)

OP je prvotní dokument programu, kde je vymezeno finanční-technické hledisko. V OP jsou detailně vymezeny cíle a priority, o které Česká republika v programovacím období usiluje. OP musí obsahovat pouze aktivity, které je možno pokrýt ze strukturálních fondů a je zde vymezen výčet těch, kteří mohou o podporu žádat. Z pohledu NUTS II se jedná o významné dokumenty určené přímo regionální politice.

Tématické operační programy

Řídicími orgány tématických operačních programů jsou odbory příslušných ministerstev a tyto řídicí orgány musí zpracovat metodiku čerpání podpory včetně podmínek její získání. Tématické operační programy jsou určeny pro celou Českou republiku tj. pro všechny regiony vyjma hlavního města (u cíle Konvergence) a musí být zaměřeny na některé z témat doprava, životní prostředí, podnikání a inovace, výzkum a vývoj pro inovace, lidské zdroje a zaměstnanost, vzdělávání pro konkurenceschopnost, integrovaný operační program a technická pomoc.

Regionální operační programy(ROP)

Regionální operační programy jsou zaměřeny na konkrétní tématické oblasti a jsou napojeny na operační programy sektorové. Jejich cílem je plné využití potenciál za předpokladu rovnoměrného rozvoje. Regionální operační programy jsou spolufinancovány z Evropského fondu regionálního rozvoje. V rámci regionu lze čerpat prostředky například na následující oblasti dopravní obslužnost a dostupnost, rozvoj území, regionální rozvoj podnikání, rozvoj cestovního ruchu v regionu.

Pro efektivní získání prostředků z Evropských fondů bylo 14 krajů České republiky přerozděleno na 7 regionů soudržnosti a Prahu, neboť evropská kohezní politika je vedena směrem k územním celkům s počtem obyvatel pohybujícím se mezi 800 tisíci až třemi milióny obyvatel. Vytvořeny byly regiony NUTS II Severozápad kde jsou sloučeny kraje Ústecký a Karlovarský, NUTS II Severovýchod kde jsou kraje Liberecký, Pardubický a Královehradecký, NUTS II Střední Čechy a NUTS II Moravskoslezsko s počtem svých obyvatel splnily podmínky pro čerpání fondů bez slučování. NUTS II Jihozápad vznikl sloučením krajů Plzeňského, Jihočeského a NUTS II Jihovýchod vznikl sloučením krajů Vysočina a kraj Jihomoravský. Kraje Olomoucký a Zlínský vytvořily NUTS II Střední Morava. Slučování krajů na regiony NUTS II ilustruje obrázek č.3.

Obrázek 3: Územní členění ČR podle NUTS II



Pramen: www.wikipedia.cz

Operační programy Praha

Operační programy pro Prahu se odvíjí od průměrné výše HDP v Evropské unii, podporuje regiony, které mají vyšší HDP než 75% a jsou zaměřeny na cíle konkurenceschopnost a zaměstnanost.

Cílem operačního programu je rozvoj trhu práce, pracovního kapitálu a integrace vyloučených skupin obyvatelstva. Řídícími orgány jsou hlavní město Praha a Ministerstvo práce a sociálních věcí.

Je kombinovanou formou regionálních a tématických operačních programů a je určen pouze pro Prahu. Člení se na OP konkurenceschopnost (placený z ERDF) a OP adaptabilita (placený z ESF).

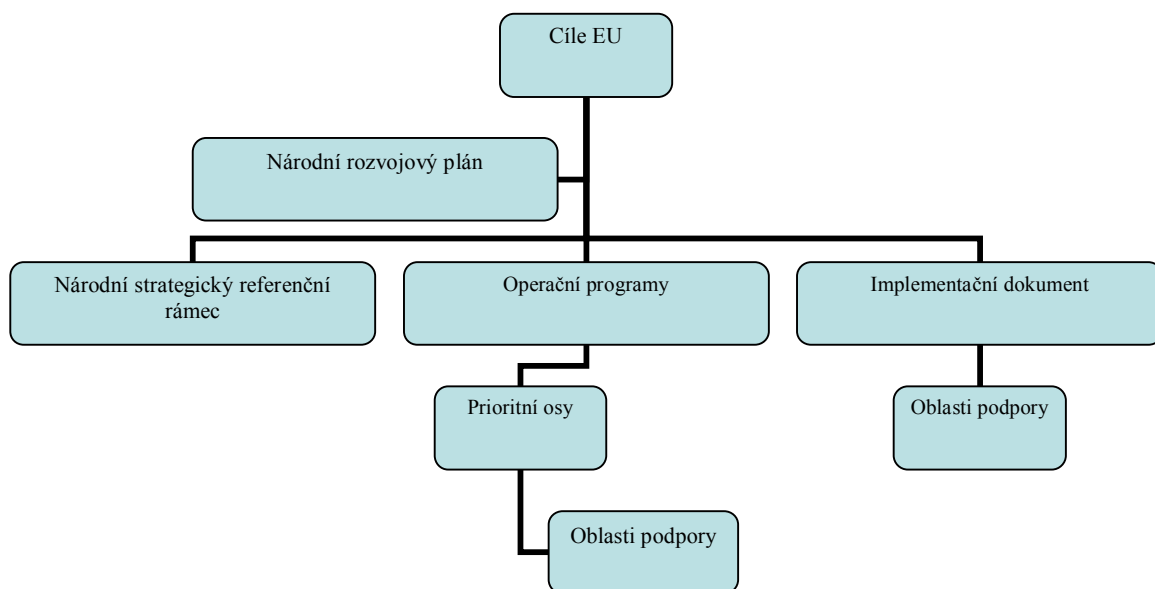
2.3.6 Evropská územní spolupráce

Jsou to samostatné dokumenty spravované samostatnými řídicími orgány s cílem evropské územní spolupráce, která má prohloubit vyváženost pohraničních oblastí. Operační programy přeshraniční spolupráce se týkají regionů NUTS III v příhraničních oblastech a tvoří spolupráci s regiony jiného členského státu. Přeshraniční spolupráce se zaměřuje na témata spolupráce v oblasti výzkumu a vývoje, výstavba infrastruktury a napojení na důležité dopravní tahy, rozvoj cyklistických stezek, výstavba turistických a lyžařských tras atd.

Operační programy přeshraniční spolupráce má Česká republika spolu s Bavorskem, Rakouskem, Polskem, Saskem a Slovenskem.

Obrázek č. 4 popisuje schéma programové dokumentace pro období 2007 – 2013.

Obrázek 4: Strategie rozvoje 2007-2013



Pramen: www.strukturalnifondy.cz

Evropskou komisí byly pro období 2007 - 2013 stanoveny tři základní cíle, jež jsou stejné pro všechny členské státy EU. Jsou to:

- Konvergence – sblížení vytvořených regionů NUTS II s nižším HDP na obyvatele než 75% v porovnání s průměrem EU
- Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost – regiony, které mají HDP vyšší než 75% od průměru EU a nespádají pod cíl konvergence
- Evropská územní spolupráce

2.3.7 Principy regionální politiky

Poskytování podpory regionům je založeno na 5. základních principech strukturální politiky EU, které upravuje nařízení evropské Rady č. 1086/2006.

- princip programování – je zaměřen na pomoc nejméně vyspělých regionů společenství, formou víceletých a programově širokých podpor, jde o dlouhodobé programy podpory
- princip koncentrace – před poskytnutím podpory musí být definované cíle podpory a prostředky se koncentrují do nejproblémovějších regionů, výhodou je větší efekt podpory a lepší kontrola naplnění cílů
- princip partnerství – je to princip dobré spolupráce na všech úrovních veřejných, regionálních i místních orgánů
- princip doplňkovosti (adicionality) – pro naplnění vyšší efektivity poskytnutých prostředků je bezpodmínečná finanční spoluúčasť příjemců podpory a orgánů členského státu
- princip monitorování – kontrola ze strany poskytovatele podpory, která je rozdělena do 3. stupňů (předběžná, průběžná a následná kontrola)

Mezi doplňkové principy regionální politiky dále řadíme koordinaci, harmonizaci, integraci, konvergenci, solidaritu a proporcionalitu.

2.3.8. Národní orgán pro koordinaci

Již z názvu toho orgánu vyplývá, že koordinuje operační programy, které jsou financovány prostřednictvím SF. Tento orgán spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj a je pověřen sestavováním metodických postupů pro programovací období 2007-2013.

NOK byl zřízen, aby v oblasti podpory ze Strukturálních fondů zajišťoval tyto úkoly:

vydávání pokynů a metodik, které jsou závazné pro řídicí orgány operačních programů

- podpora rozvoje, znalostí a dovedností pracovníků zapojených do realizace operačních programů
- zajišťuje stanovení základních kritérií pro výběr projektů
- zajišťuje činnost pracovní skupiny pro evaluaci
- zajišťuje integrovaný jednotný monitorovací systém na všech úrovních implementace poskytující potřebná data pro řízení, monitorování a vyhodnocování programů a projektů
- garantuje tok informací z Evropské komise všem řídicím orgánům a zpět
- tvoří podmínky pro kontrolní mechanismy
- kontroluje dodržování pravidel veřejné podpory

2.3.9 Platební a certifikační orgán

Platebním a certifikačním orgánem je odbor Národního fondu Ministerstva financí. Tento odbor má nestarosti pohyb prostředků mezi Evropskou komisí a Českou republikou a velmi úzce spolupracuje s výše vedeným orgánem pro koordinaci. Základní činnosti toho orgánu jsou:

- spravuje prostředky z rozpočtu EU na účtech, které jsou zřízeny u České národní banky
- překládá a vypracovává žádosti o průběžné a konečné platby Evropské komisi
- přijímá platby od Evropské komise

- po provedení kontroly předkládaných žádostí od řídicích orgánů převádí prostředky z rozpočtu EU správcům jednotlivých kapitol státního rozpočtu
- aktualizuje metodické dokumenty
- vrací nevyužité finanční prostředky Evropské komisi
- vyhodnocuje čerpání alokací prostředků z rozpočtu EU a sleduje pravidla plnění (N+2), (N+3)

2.3.10 Finanční toky mezi ČR a EK

Toky probíhají ve 4 základních úrovních:

1. Evropská komise stanoví celkový objem svého závazku na program a fond za programové období. Po schválení programu zašle České republice na zdrojový účet platebního a certifikačního orgánu předběžnou platbu.
2. Evropská komise zasílá průběžné platby a platbu konečného zůstatku České republice na zdrojový účet platebního certifikačního orgánu na základě žádostí doložených provedenou certifikací
3. Platební a certifikační orgán provádí převody prostředků z rozpočtu EU do kapitol státního rozpočtu
4. Kapitoly státního rozpočtu uvolňují prostředky, které mají být kryty z prostředků z rozpočtu EU

Provádění plateb příjemcům podpory probíhá dvěma možnými způsoby EX-POST a EX-ANTE. Ex-post platba je následné proplacení výdajů, které již byly příjemcem vynaložené a platby ex-ante je poskytnutí prostředků před realizací výdajů na projekt. U SF se zejména používá platba EX-POST.

Při platbě formou ex-post musí být doložena žádost o platbu spolu s požadovanými doklady, u kterých zprostředkovatelský subjekt provede kontrolu věcné správnosti. Na základě provedené kontroly vystaví zprostředkovatelský subjekt prohlášení o schválení platby a následně příkaz k proplacení doložených a oprávněných výdajů.

Veškeré platby uskutečněné mezi Evropskou komisí a platebním a certifikačním orgánem probíhají v Eurech.

2.3.11 Právní předpisy v oblasti ROP

Hospodaření se strukturálními fondy upravuje řada právních norem a nařízení, které vydaly orgány EU nebo s určitou mírou harmonizace orgány České republiky. Jejich dodržování je základním předpokladem pro získání finančních prostředků a následnou realizaci projektu. Z evropských právních norem jsou to nařízení o obecných ustanoveních Evropského fondu pro regionální rozvoj, o Evropském sociálním fondu a fondu soudržnosti, které jsou průběžně novelizovány a dále nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropském seskupení a spolupráci. Legislativa České republiky upravuje zadávání veřejných zakázek, zákon o finanční kontrole a zákon o podpoře regionálního rozvoje.

2.3.12 Implementační soustava operačního programu

Operační programy mají společný Platební, Certifikační, Auditní orgán a dále jednotlivé operační programy zřizují řídicí orgán spolu s monitorovacím výborem. Dále orgány implementační soustavy upravuje nařízení Rady č. 1086/2006 a jsou podle tohoto nařízení níže charakterizovány.

Řídicím orgánem pro OP Doprava je Ministerstvo dopravy a výkonem role Řídicího orgánu je pak v rámci ministerstva pověřen odbor fondů EU.

Řídicím orgánem Regionálního operačního programu NUTS II Střední Čechy je Regionální rada regionu, která zodpovídá za kompletní realizaci programu.

Orgány Regionální rady jsou:

Úřad regionální rady

Tento úřad je výkonným orgánem, který zabezpečuje všechny úkoly spojené s řídicí činností s výjimkou činností, které přísluší Výboru regionální rady a předsedovi regionální rady. V každém kraji, z nichž se skládá region soudržnosti je zřízen tento úřad a zabezpečuje vše co zahrnuje příprava projektů a následná realizace. Úřad např. připravuje a vyhlašuje výzvy v rámci operačního programu a následně přijímá projekty u nichž zajišťuje jejich kvalitní hodnocení, sepisuje smlouvy s úspěšnými žadateli a

kontroluje průběh prací, dále provádí závěrečné hodnocení realizovaných projektů, vede statistiky spojené s operačním programem.

Výbor Regionální rady

Je to implementační orgán ROP, který schvaluje například výběry projektů, realizační a řídicí dokumentaci a výroční zprávu ROP. Výbor ROP NUTS II Střední Čechy má celkem 15 členů z toho předsedu a 3 místopředsedy.

Předseda Regionální rady

Předsedu, místopředsedy rady volí podle příslušných právních norem výbor Regionální rady. Od vzniku ROP NUTS II Střední Čechy je předsedou vždy hejtmán Středočeského kraje.

Monitorovací výbor

Monitorovací výbor musí zřídit každý program nejdéle do 3. měsíců po vydání rozhodnutí Evropské komise, kterým je schválen daný program. Výbor zajišťuje následující úkoly:

- schvaluje Statut a návrh Jednacího řádu, který vypracuje řídicí orgán
- schvaluje a posuzuje program a kritéria pro výběr projektů
- posuzuje pokrok stanovených cílů a implementaci pokroku
- hodnotí vypracovanou výroční zprávu, než je předložena Evropské komisi
- vyhlašuje výzvy k předkládání projektů
- posuzuje a schvaluje návrhy na změnu rozhodnutí Evropské komise o prostředcích

Členy monitorovacího výboru ROP NUTS II Střední Čechy jsou Regionální rada regionu soudržnosti Střední Čechy, Středočeský kraj, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo financí, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo zemědělství, Hlavní město Praha a Svaz měst a obcí.

Monitorovacím výborem Operačního programu doprava byl Ministerstvem dopravy ustaven Monitorovací výbor OP Doprava.

2.3.13 Indikátory

Indikátory jsou pro operační program velmi důležitým nástrojem. Slouží pro kompletní monitorování realizovaných projektu a podávají řídicímu orgánu operačního programu statistickou informaci o plnění nastavených cílů. Žadatel o podporu z operačního programu má povinnost dokladovat monitorovací zprávu o projektu, kde je kvantifikace vybraných ukazatelů. Pokud žadatel nedodrží nastavené indikátory vystavuje se nebezpečí odebrání schválených prostředků

Indikátorová soustava:

- zdrojové indikátory
- finanční indikátory
- indikátory kontextu
- indikátory výstupu a výsledku
- indikátory dopadu

2.3.14 Indikátory a jejich konstrukce

Problematiku konstrukce a kvantifikace indikátorů popisuje ve své knize Boháčková Ivana a Hrabánková Magdalena (2009), kde uvádějí, že na konstrukci indikátorů není zcela jednotný názor a proto uvádějí všeobecný příklad sestavení indikátoru. Konstrukce indikátoru znázorněna v tabulce 1 je sestavena podle OP Doprava a ROP Střední Čechy.

Při konstrukci indikátorů je třeba vycházet z podstaty, aby udával vypovídající hodnotu a umožnil tak přesné monitorování stanovených cílů. Základními konstrukčními prvky, které musí indikátor obsahovat jsou:

- kód – má vazbu na Národní strategický referenční rámec, definuje kategorii a směr podpory
- název indikátoru – blíže popisuje obsah objektu monitorování
- období – definuje čas realizace
- měrnou jednotku – udává jakou měrnou jednotkou bude ukazatel sledován
- typ ukazatele – definuje jestli se jedná o výstupy , vstupy či dopady

Tabulka 1: Příklad sestavení indikátoru

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Cílová hodnota	Čas realizace	dosažená hodnota k
Indikátory výstupu					
Indikátory výsledku					

Pramen: Boháčková, I., 2009

3 Metodika a hypotézy

3.1 Způsob zpracování práce

Bakalářská práce je rozdělena do čtyřech základních kapitol, kterými jsou úvod práce, teoretická, praktická část a závěr. V úvodu je charakterizovaný cíl práce a přiblíženo zvolené téma, protože se jedná o dost široké pole informací je stanovena oblast a šíře tématu. Teoretická část bakalářské práce nejprve přibližuje čtenáři problematiku regionálního rozvoje, snaží se popsat proč se vůbec Evropská unie zabývá tématem regionálního rozvoje a proč má zájem vyrovnávat rozdíly mezi regiony. Dále teoretická část definuje strukturální fondy zejména Evropský fond pro regionální rozvoj a na jaké programy v rámci fondu lze čerpat prostředky.

Při sepsání práce byly použity výhradně sekundární údaje získané z literatury, internetu a časopisů. V teoretické části jsou shrnuty poznatky z nastudované literatury definované na konci práce v seznamu literatury. V praktické části byl použit jako hlavní informační zdroj internet zejména stránky regionálního operačního programu Střední Čechy, stránky operačního programu doprava, stránky Ministerstva financí, Ministerstva pro místní rozvoj a strukturálních fondů Evropské unie. K sestavení analytické části byly použity materiály poskytnuté úřadem ROP Střední Čechy především sestavené analýzy a tabulky k určitým datům, ze kterých byly sestaveny vlastní grafy a tabulky.

Závěr práce shrnuje, porovnává získané údaje a sestavené statistiky a udává doporučení k lepšímu dosažení stanovených cílů a využití prostředků.

3.2 Hypotézy

K lepšímu získání cíle řešeného tématu byly stanoveny hypotézy blíže konkretizující význam práce:

1. Jsou strukturální fondy využívány v rozsahu podle plánu a lze zlepšit způsob jejich čerpání?

2. Projevily se čerpané prostředky ze strukturálních fondů na stavu střeđočekých silnic?
3. Jsou prostředky rozdělovány rovnoměrně do celého regionu?
4. Jsou plněny schválené indikátory, případně musí proběhnout jejich úprava?

To jsou hlavní otázky, hypotézy, které by měly být vyřešeny touto bakalářskou prací.

4 Praktická část bakalářské práce

4.1 Analýza kraje z pohledu infrastruktury

Dopravní infrastruktura je ve Středočeském kraji vzhledem k jeho poloze nejhustější ze všech krajů v České republice. Tento stav hustoty infrastruktury není novodobým jevem, ale má historický charakter, neboť již v dobách minulých byla Praha jedním z hlavních Evropských obchodních center a tomu odpovídala i vybudovaná infrastruktura. Napříč Středočeským krajem jsou do hlavního města vedeny všechny dopravní tepny silniční, železniční, vodní, letecké a cyklistické.

Silniční doprava

Na území kraje se nachází celkem 9 400 km silnic (tj. 17 % celostátní sítě a 26 % sítě krajů v ČR) z toho je silnic I. třídy 780 km, dálnic 174 km a rychlostních silnic je 132 km. Všechny tyto hlavní dopravní tepny protínají Středočeský kraj, aby propojily hlavní město s ostatními kraji České republiky. Hlavní dopravní tepny spojují silnice II. a III. tříd, které slouží zejména k napojení menších sídel regionu a tyto silnice jsou ve vlastnictví Středočeského kraje, který zajišťuje jejich modernizaci a údržbu. Celkem Středočeský kraj spravuje 2 370 km silnic II. třídy 6 250 km silnic III. třídy.

Železniční doprava

Cílem České republiky a EU je propojit Prahu s ostatními městy republiky a významnými lokalitami evropského společenství moderními rychlostními koridory. Vybudovat bezpečnou, spolehlivou a naprosto pružnou dopravu, která bude při určitých vzdálenostech konkurovat letecké dopravě.

Vodní doprava

Je ve Středočeském kraji rozšířena zejména kolem řeky Labe, na které se nachází celá řada kotvišť a překladišť. Cílem operačních programů je zejména rekonstrukce a modernizace stávajících cest. Vnitrostátní i mezinárodní přepravu představuje v současné době Labsko-vltavská vodní cesta, přibližně 3/4 její délky procházejí územím Středočeského kraje.

4.2 Operační programy

4.2.1 Operační program Doprava

Řídícím orgánem operačního programu Doprava je ministerstvo dopavy České republiky, které je odpovědné za jeho realizaci. Zprostředkujícím orgánem do jehož kompetencí patří proplácení prostředků, uzavírání smluv o financování projektu s příjemci a předfinancování příjemcům je Státní fond dopravní infrastruktury.

V rámci operačního programu byly sestaveny prioritní osy tak, aby plnily NSRR a přispívali ke zlepšení dopravní infrastruktury, zlepšení dostupnosti a bezpečnosti dopravy. Operační program doprava zahrnuje tyto prioritní osy:

- Osa 1 – modernizace železniční sítě TEN-T se zaměřením na důležité dopravní úseky, které vymezila Evropská komise
- Osa 2 – výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T se zaměřením na výstavbu nových dálničních úseků a na zlepšení bezpečnosti silničního provozu na stávajících úsecích
- Osa 3 – modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T se zaměřením na modernizaci a výstavbu tratí ležících mimo síť TEN-T, měla by odlehčit životnímu prostředí a silniční infrastruktuře
- Osa 4 – modernizace silnic I třídy mimo síť TEN-T se zaměřením na výstavbu silnic I. třídy a rychlostních silnic, obchvaty měst a obcí a odlehčení ekologické zátěže měst a obcí
- Osa 5 – modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hlavním městě s cílem podpory hromadné dopravy a tím snížení ekologické zátěže
- Osa 6 – podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy se zaměřením na modernizaci tuzemských vodních cest a překladiště kombinované dopravy
- Osa 7 – technická pomoc operačního programu Doprava, osa by měla sloužit pro řádnou implementaci a podporu OP Doprava

Příjemci podpory jsou vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury. V případě osy 7 mohou být příjemci podpory subjekty zapojené do implementačního procesu, kteří přispívají k naplňování stanovených cílů.

4.2.2 Vyhlášené výzvy v operačním programu doprava

U vyhlášených výzev je zachován princip adicionality v poměru 85 % podpory z ERDF a 15 % z národních zdrojů. Každá výzva definuje cíl prioritní osy, typy podporovaných projektů, formu a míru podpory a územní vymezení. V období 2007 – 2009 byly vyhlášeny výzvy pro následující oblasti podpory:

- Výzva oblast podpory 1.6 – zaměřuje se na osu 1.6. multimodální nákladní přepravu a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy a příjemcem podpory může být fyzická osoba
- Výzva oblast podpory 4.1 – je vyhlášena v prioritní ose 1.4 modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T a příjemcem podpory může být stát nebo organizační složky státu
- Výzva oblast podpory 3.1 – je vyhlášena v prioritní ose 1.3 modernizace železniční sítě mimo TEN-T a příjemcem podpory může být stát nebo jeho organizační složka
- Výzva oblast podpory 2.1 – je zaměřena na výstavbu a modernizaci dálniční a silniční sítě mimo TEN-T a o podporu můžou žádat organizace zřízené či založené městem nebo obcí
- Výzva oblast podpory 1.2 – je zaměřena na modernizaci železniční sítě TEN-T v oblasti zajištění interoperability na stávajících železničních tratích a příjemcem podpory může být organizace založená nebo zřízená městem či obcí
- Výzva oblast podpory 1.1 – se zaměřuje na modernizaci rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů, příjemcem podpory může být stát nebo jeho organizační složka

- Výzva oblast podpory 5.2 – je zaměřena na modernizaci a rozvoj pražského metra a systém řízení silniční dopravy v hlavním městě, příjemcem podpory mohou být organizace založené městem nebo obcí
- Výzva oblast podpory 5.1 – se zaměřením na modernizaci a rozvoj pražského metru a řídicích systémů v hlavním městě, příjemcem podpory může být vlastník dotčené infrastruktury

Na vyhlášené výzvy je možné podávat žádosti o podporu v období 2007-07-09 – 2015-06-30. V programovacím období 2007 – 2009 byly ukončeny výzvy v oblasti podpory 6.3 podpora modernizace říčních plavidel a v oblasti podpory 6.1 revitalizace železničních vleček. Dále výzva v oblasti podpory 1.6 měla omezené období pro podání žádostí od 2009-12-15 do 2010-02-26 a byla zaměřena na podporu multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní přepravy.

4.2.3 Systém indikátorů

Systém indikátorů byl doporučen Evropskou komisí a navazuje na předchozí programovací období tzn., že nevycházíme z nulové hodnoty. Sledovány jsou v tomto programovacím období zejména indikátory výsledku, výstupu a dopadu. Dále jsou indikátory členěny na kontextové a programové.

Kontextové indikátory jsou sociálně ekonomické povahy a zaměřují se na hodnocení prostředí, ve kterém dochází k naplňování cílů. Tyto indikátory jsou pro přehlednější interpretaci uvedeny v příloze č. 6. Programové indikátory jsou stanoveny pro každou osu zvlášť a vycházejí buď z hodnoty dosažené v předchozím programovacím období nebo z nulového stavu a to když ministerstvo dopravy neimplementovalo v předchozím období žádný projekt. Příklad programového indikátoru je uveden v příloze č. 7.

4.2.4 Plán a čerpání operačního programu Doprava

Operační program doprava je financován ze dvou fondů a to z evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a fondu Soudržnosti, kterým se nebudeme dále zabývat, protože nepatří mezi strukturální fondy.

V tabulce č. 2 je plán operačního programu Doprava na programovací období 2007 – 2013 podle jednotlivých os. Spodní část tabulky uvádí souhrnné částky, kde jsou prostředky ERDF a zároveň prostředky fondu Soudržnosti, který není strukturálním fondem, ovšem v plánu jsou tyto prostředky uváděny souhrnně. V další statistické části práce budou k analýze použity pouze prostředky ERDF. Tabulka uvádí k příslušným hodnotám počty projektů celkových, v řízení, schválených a ukončených. Finanční hodnoty v tabulce jsou přepočteny v mld. eur. Tabulka dále srovnává celkovou alokaci pro programovací období s podanými, schvalovanými, schválenými a ukončenými projekty.

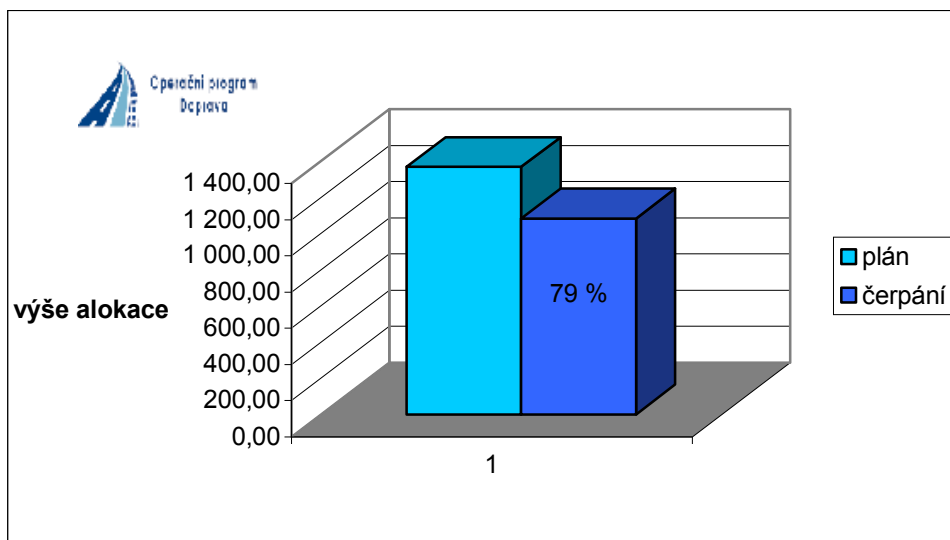
Tabulka 2: Plán a čerpání operačního programu Doprava

Osa	Celková alokace 2007 - 2013	počet	Podané projektové žádosti	počet projektů ve schv. řízení	projekty ve schv. řízení	počet schválených	projekty schválené k financování	počet ukončených projektů	finančně ukončené projekty
1,1	2 446,01	18	1 683,3	10	1 281,8	8	401,5	2	7,0
1,2	131,7	2	40,5	0	00,0	2	40,5	1	25,8
1,0	2 577,70	20	1 723,7	10	1 281,8	10	442,0	3	32,8
2,1	1 794,70	10	2 644,4	8	2 121,1	2	523,2	0	00,0
2,2	104,00	0	00,0	0	00,0	0	00,0	0	00,0
2,0	1 898,80	10	2 644,4	8	2 121,1	2	523,2	0	00,0
3,1	462,00	9	148,6	3	56,7	6	91,8	2	04,9
3,0	462,00	9	148,6	3	56,7	6	91,8	2	04,9
4,1	1 228,30	45	1 415,8	6	465,4	39	950,4	2	14,2
4,0	1 228,30	45	1 415,8	6	465,4	39	950,4	2	14,2
5,1	349,50	0	00,0	0	00,0	0	00,0	0	00,0
5,2	38,80	2	46,8	1	22,0	1	24,8	0	00,0
5,0	388,30	2	46,8	1	22,0	1	24,8	0	00,0
6,1	16,00	16	19,0	13	17,9	3	01,2	0	00,0
6,2	108,00	14	139,6	1	07,2	13	132,4	2	02,5
6,3	15,90	24	01,4	19	01,1	5	00,3	0	00,0
6,0	140,00	54	160,0	33	26,1	21	133,9	2	02,5
7,1	81,40	9	43,7	0	00,0	9	43,7	0	00,0
7,0	81,40	9	43,7	0	00,0	9	43,7	0	00,0
ERDF	1 368,30	99	1 575,8	39	491,5	60	1 084,3	4	16,7
FS	5 408,30	50	4 607,3	22	3 481,6	28	1 125,6	5	37,7
OP D	6 776,50	149	6 183,0	61	3 973,2	88	2 209,9	9	54,4

Pramen: www.opd.cz

Na tabulku č. 2 navazuje graf č. 1, který srovnává celkovou alokaci OP Doprava se schválenými projekty k financování. Schválené projekty k financování byly vybrány z podaných projektů a nic nebrání jejich realizaci. Při součtu všech prioritních os jsou schváleny a ukončeny projekty ve výši 79 % celkové alokace. Jednoznačně lze konstatovat efektivní čerpání alokovaných prostředků.

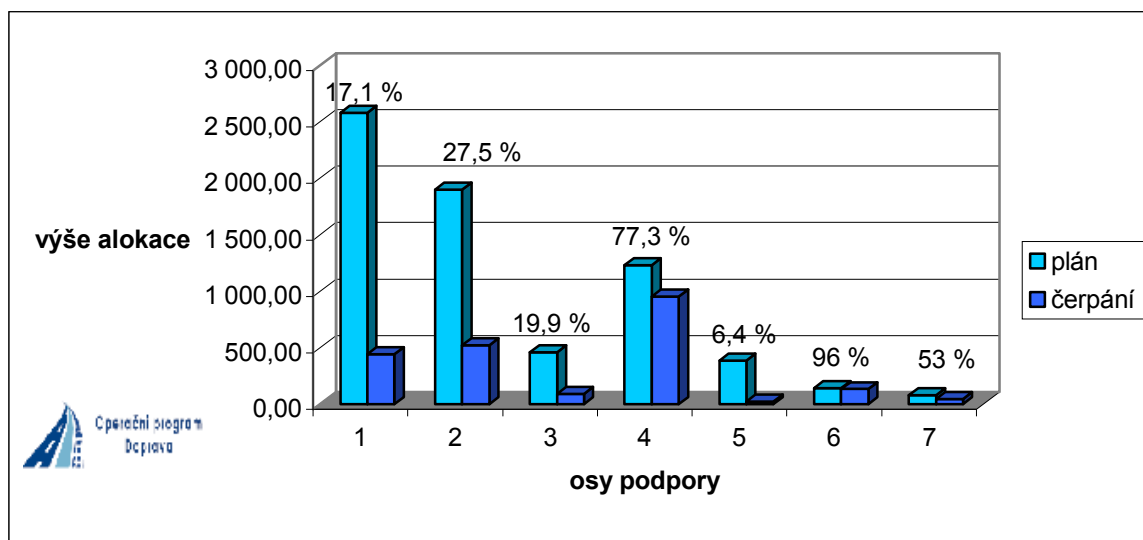
Graf 1: Schválené projekty k financování OP Doprava



Pramen: Tabulka č. 2

V grafu č. 2 jsou porovnány celkově alokované prostředky se schválenými projekty k financování. Nejspokojivější hodnotu schválených projektů zaznamenávají osy 6 – vodní doprava 96 %, osa 4 – silnice I. třídy mimo TEN-T a osa 7 technická pomoc, kde je schváleno 53 % alokace. Méně uspokojivé je čerpání os 1, 2, 3 a 5, kde schválené projekty nedosahují ani 30 % alokace. Hodnoty v grafu byly přepočteny na procenta.

Graf 2: Čerpání OP Doprava podle os



Pramen: Tabulka č.2

OP Doprava má alokováno v programovacím období 2007 – 2013 1368,3 mld. EUR. Ke konci roku 2009 byly schváleny projekty k financování ve výši 1 084,3 mld. EUR což je 79,2 % celkové alokace. OP Doprava je zaměřen na finančně a časově náročné projekty, které se realizují několik let, proto musí být projekty podány včas. O skutečnosti dlouhodobé realizace svědčí procento projektů ukončených

4.2.5 Realizované projekty operačního programu ve Středočeském kraji

Následující tabulka č. 3 ukazuje ukončené projekty OP Doprava v období 2007 – 2009. Projekty vycházejí z vyhlášených výzev, kde největší počet projektů je v ose 6 vodní doprava, která také vykazuje nejlepší využití prostředků. Je logické, že prostředky jsou soustředěny do několika málo regionů podél řeky Labe zejména, kde jsou přístaviště. Všechny prostředky z fondu ERDF jsou uvedené v eurech, kvůli nestabilnímu měnovému kurzu Kč/EUR. Tabulka dále ukazuje termíny realizace a název uskutečněné akce.

Tabulka 3: Realizované projekty OP Doprava

osa	fond	zdroje EU v EUR	místo	termín realizace	
6,1	ERDF	257 008	ME	2009-02 - 2010-11	zpevnění manipulační plochy
6,2	ERDF	749 430	ME	2009-07 - 2010-12	modernizace plavební komory
6,2	ERDF	33 214 165	KO	2009-06 - 2010-11	modernizace vodních cest
6,3	ERDF	4 782	ME	2009-05 - 2010-02	modernizace říčních plavidel
6,3	ERDF	111 771	ME	2009-05 - 2010-11	modernizace říčních plavidel
6,3	ERDF	76 670	ME	2009-05 - 2010-11	modernizace říčních plavidel
6,3	ERDF	4 782	ME	2009-05 - 2010-02	modernizace plavidla apollo
4,1	ERDF	39 394 196	NB	2009-03 - 2011-04	přeložka silnice I/38, Nymburk
4,1	ERDF	658 638	PV	2009-03 - 2009-09	protihluk. opatření I/4 Jíloviště
6,2	ERDF	1 227 274	ME	2009-01 - 2008-12	povodňová ochrana plavidel
4,1	ERDF	77 432 346	KO	2008-03 - 2010-12	obchvat Kolína
6,2	ERDF	1 585 359	podél Labe	2007-01 - 2010-12	značení labské vodní cesty
4,1	ERDF	7 765 741	MB	2008-06 - 2009-12	silnice I/16 Řepov
6,2	ERDF	1 588 920	NB	2007-09 - 2010-06	rek. zdí plavební komory
6,2	ERDF	1 588 920	NB	2007-09 - 2010-06	rek. zdí plavební komory NB
6,2	ERDF	788 826	ME	2007-05 - 2008-12	vysílač korekčních signálů
6,2	ERDF	11 348 723	ME	2007-03 - 2010-06	úprava plavební úžiny
6,2	ERDF	3 483 561	NB	2007-01 - 2008-06	rek. žel. Mostu Nymburk

Pramen: www.opd.cz

4.3 Regionální operační program Střední Čechy (ROP)

Všeobecným cílem ROP NUTS II Střední Čechy do roku 2013 je zajištění odpovídající, vysoké kvality života v regionu, dynamický růst HDP regionu a celkové zvýšení atraktivity života. Osa doprava se snaží o vybudování kvalitní dopravní infrastruktury mezi sídelními útvary a propojení regionu s ostatními významnými sídly a regiony.

ROP Střední Čechy je rozdělen do 4 prioritních os, kterými jsou č. 1 Doprava, č. 2 Cestovní ruch, č. 3 Integrovaný rozvoj území, č. 4 Technická pomoc a absorpční kapacita. Na prioritní osu doprava, která zahrnuje oblasti Regionální dopravní infrastruktura a Udržitelné formy veřejné dopravy bylo z fondů vyčleněno celkem 232,6 mil EUR což je 41,6 % ROP Střední Čechy. Osa má podpořit zejména rekonstrukce, modernizace a v omezené míře výstavbu souvislých úseků silnic II. a III. třídy, úpravu nebezpečných míst a nevyhovujících křižovatek, budování protihlukových stěn, obchvatů, protiprašných opatření, mimoúrovňová křížení biokoridorů, výstavba cyklistických stezek a cyklistických pruhů apod.

Prioritní osa č. 1 – Doprava

- Regionální dopravní infrastruktura
- Udržitelné formy veřejné dopravy

Prioritní osa č. 2 – Cestovní ruch

- Podnikatelská infrastruktura a služby cestovního ruchu
- Veřejná infrastruktura a služby cestovního ruchu
- Propagace a řízení turistických destinací Středočeského kraje

Prioritní osa č. 3 – Integrovaný rozvoj území

- Rozvoj regionálních center
- Rozvoj měst
- Rozvoj venkova

Prioritní osa č. 4 – Technická pomoc a absorpční kapacita

- Řízení, kontrola, monitorování a hodnocení programu
- Informovanost a publicita programu
- Absorpční kapacita regionálních aktérů

V neposlední řadě je osa doprava zaměřena na vybudování systému veřejné dopravy pro lepší komfort zákazníků, zlepšení cestování při kombinaci různých dopravních prostředků a posílení ekologických forem dopravy při lepší infrastruktuře a plynulosti dopravy.

Finanční plán pro osu je na období 2007 - 2013 následující:

Tabulka 4: Finanční plán osy Doprava v období 2007 - 2013

číslo osy/oblast podpory	název osy/oblasti podpory	Zdroje EU v EUR
1,1	Regionální dopravní infrastruktura	174 434 158
1,2	Ufržitelné formy veřejné dopravy	58 144 719
1	Σ Doprava	232 578 877

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Středočeský kraj vzhledem ke své poloze, kde uprostřed je hlavní město a sám o sobě leží v samotném středu republiky má nejvyšší dopravu a s tím je spojená i vyšší intenzita dopravy na silnicích II. a III třídy. Zejména kolem hlavního města vznikají rozsáhlá logistická centra, nové expandující vesnice, které potřebují dobrou dopravní obslužnost, napojení sídel na hlavní tahy a vše je třeba skloubit s minimálními dopady na životní prostředí. Nutno konstatovat, že ve Středočeském kraji zejména kolem hlavního města je nízký podíl veřejné dopravy v porovnání s celkovými přepravními výkony osobní dopravy. Ve veřejné dopravě je prosazována ekologicky méně šetrná doprava oproti dopravě ekologické.

4.3.1 Žadatelé respektive příjemci podpory

Žadatelem ROP Střední Čechy mohou být:

- kraj
- obec
- organizace zřizované nebo zakládané kraji nebo obcemi
- dobrovolné svazky obcí
- obecně prospěšné společnosti
- provozovatelé drážní dopravy
- podnikatelé, kteří provozují veřejnou linkovou autobusovou osobní dopravu

4.3.2 Pravidlo (N+2) a (N+3)

Pravidlo nutí příjemce podpory realizovat rozpracované projekty ve stanovených a smluvně dohodnutých termínech. Pravidlo N+2 znamená splnění závazku vůči Evropské komisi do dvou let od vzniku tohoto závazku. Pokud by tento závazek nebyl splněn může Evropská komise žádost o platbu zrušit. Pro Českou republiku bude pravidlo N+2 platit v období 2011-2013. V současném období tzn. 2007 - 2013 je v platnosti pravidlo N+3 u. Např. projekty schválené v roce 2010 musí být ukončeny do stanoveného data v roce 2013.

4.3.3 Obsah a sestavení výzvy

Výzva významným dokumentem, který podává potenciaálním žadatelům informaci o možnosti čerpání prostředků a měla by být natolik výstižná, aby oslovila vážné zájemce. Měla by obsahovat kompletní informace a postupy od činností předcházejících projektu až k samotnému vyhodnocení akce. ROP Střední Čechy informuje o vyhlášených výzvách na svých webových stránkách, kde je plán výzev na příslušné pololetí, aktuálně vyhlášené výzvy, schválené projekty, zrealizované projekty a archiv výzev.

Výzvy jsou zpravidla rozděleny do 8. částí. Nejprve obsahuje povinné náležitosti číslo výzvy, program, prioritní osa, oblast podpory, cíl oblasti podpory, příjemci podpory, forma a výše podpory, termíny výzvy a dobu trvání projektu. Definice pojmů upřesňuje žadatelům termíny obsažené v metodikách k ROP Střední Čechy např. definuje malý podnik, vysvětluje hodnotící kritéria a termíny výzvy.

Obecné pokyny výzvy:

- co předchází podání žádosti – posuje vzor logického rámce, kterým lze zmapovat záměry a je to prostor pro srozumitelné popsání projektu, vymezuje povinnosti pro žadatele a příjemce podpory
- jak podat žádost o poskytnutí dotace – upřesňuje způsob vyplnění žádosti prostřednictvím BENEFIT 7 a její náležitosti

- výběr projektů a smlouva o poskytnutí dotace – popisuje způsoby a stupně kontroly projektů, analýzu možných rizik a náležitosti smlouvy o poskytnutí podpory
- realizace projektu – specifikuje podmínky zadávání veřejných zakázek, povinnost vést zvláštní bankovní účet, zachování nově vytvořených pracovních míst, nastalé změny v průběhu realizace projektu
- veřejnosprávní kontrola na místě – definuje stupně kontroly předběžnou, průběžnou a následnou,
- horizontální témata – posuzování projektu z hlediska dopadu na životní prostředí, rovné příležitosti a udržitelný rozvoj
- projekty vytvářející příjmy
- veřejná podpora – žadatele informuje o typech projektů, které spadají pod pravidla veřejné podpory, o podpoře de minimis a regionální investiční podpoře
- přílohy – např. seznam kontaktních míst, projektová dokumentace, doklad o partnerství

4.3.4 Vyhlášené výzvy v ose 1 doprava

V oblasti 1.1. bylo zatím v období 2007 - 2013 vyhlášeno 9 výzev z toho 3 výzvy byly vyhlášeny v roce 2007, 4 výzvy v roce 2008 a 2 výzvy v roce 2009. Všechny výzvy v oblasti 1.1. byly vyhlášeny za účelem splnění stejných cílů:

- zvýšit kvalitu a kapacitu silnic II. a III. tříd
- zvýšit bezpečnost provozu na silnicích II. a III. tříd
- snížit dopady provozu na silnicích II. a III. třídy na životní prostředí
- zlepšit napojení průmyslových areálů na regionální síť
- redukovat dopravní problémy v centrálních částech měst

Primárním úkolem podpory této oblasti je zejména provádění rekonstrukcí a modernizací vybraných úseků silnic II. a III. třídy. Výstavba souvislých úseků s napojením na dálniční síť, úprava vybraných úseků, které jsou velmi frekventované a nebezpečné.

Následně byly vybrány výzvy osy doprava podle číselného označení. Práce nezahrnuje výzvy jiných os.

Výzva č. 1 v oblasti 1.1. (Regionální dopravní infrastruktura) byla vyhlášena v roce 2007 a maximální výše podpory z rozpočtu ROP (ERDF) ve výši 85 % a zdroje příjemce ve výši 15 %, přičemž celkové alokované prostředky byly ve výši 25 mil EUR Kč. Vyhlášení výzvy bylo 1.10.2007 a konečný termín pro podání žádostí byl 2007-12-31. Procentuální poměr prostředků z ERDF a prostředků příjemce podpory je u všech výzev stejný.

Výzva č. 2 byla vyhlášena v roce 2007 a ukončena v roce 2008 a celková výše podpory z rozpočtu ROP byla ve výši 4,5 mil EUR.

Výzva č. 7 byla vyhlášena v oblasti podpory 1.1. s cílem zvýšit kvalitu a kapacitu, bezpečnost silničního provozu, snížit dopady provozu na silnicích II. a III. tříd. Na výzvu bylo alokováno celkem 20 mil EUR a příjem žádostí a termín pro podání žádosti stanoven na 2008-01-02 -2008-03-17.

Výzva č. 17 byla vyhlášena pro oblast podpory 1.1 se stejným cílem jako výzva č. 7 a na tuto výzvu bylo alokováno celkem 12 mil EUR. Termíny pro podání žádostí byly stanoveny na 19.5.-27.6.2009.

Výzva č.19 byla vyhlášena 2008-08-25 a konečný termín pro podání žádostí byl 2008-09-26. Výše podpory činila celkem 4,6 mil EUR.

Výzva č. 20 byla vyhlášena 2009-09-15 s termínem ukončení podání žádostí 2008-11-14 a celkové alokované prostředky byly ve výši 6,3 mil EUR.

Výzva č.27 byla vyhlášena k 2009-04-15 s termínem ukončení 2009-06-15. Na tuto výzvu je alokováno celkem 2 117 672 EUR. (Kurz: 28,333 Kč/EUR - stanoven ECB na březen 2009).

Výzva č. 37 byla vyhlášena 2009-07-15 s konečným termínem podání žádost k 2009-09-15. Výzva byla vyhlášena v oblasti 1.1 a bylo na ni vyčleněno celkem 19 669 552 EUR.

Výzva č. 43 byla vyhlášena 2009-10-15 s mezním termínem pro podání žádostí 2009-12-15 a celková výše podpory byla 20 mil EUR.

V oblasti 1.2. byly v období 2007 - 2013 vyhlášeny celkem 3 výzvy č. 3, 20 a 28 s následujícími cíli podpory:

- vybudovat integrovaný systém veřejné dopravy
- zlepšit podmínky pro pravidelné využití cyklodopravy
- zvýšit komfort pro cestující ve veřejné dopravě
- posílit ekologické formy dopravy

Hlavní podporovanou aktivitou této oblasti je vybudování Středočeské integrované dopravy na celém území kraje. Podpora výstavby infrastruktury pro ekologickou veřejnou dopravu (např. podpora výstavby plniček LPG)

Výzva č. 3 v oblasti 1.2. (Udržitelné formy veřejné dopravy) byla vyhlášena společně s výzvou 2 a žádosti bylo možno podávat v období od 2007-12-20 do 2008-02-29. Celkem na výzvu č. 3 bylo alokováno 7,2 mil EUR.

Výzva č. 20 byla vyhlášena pro obě oblasti osy 1. Pro oblast 1.2. bylo celkem alokováno 7,9 mil EUR a podání žádostí bylo totožné s oblastí 1.1. a to od 2007-08-15 do 2008-11-14.

Výzva č. 28 byla vyhlášena 2009-04-15 s termínem ukončení podání žádostí 2009-06-15 a celkem bylo na tuto výzvu alokováno 3,5 mil EUR.

4.3.5 Teoretický postup při podání žádosti o dotaci z ROP

Základem všeho je prvotní idea nebo představa, kterou má buď fyzická nebo právnická osoba a tu myšlenku je třeba identifikovat a postupně si dávat dohromady metody, kterými je možné celou akci realizovat. Všem by měla předcházet důsledná analýza situace s ohledem na cíle výzvy a s ohledem na výši podpory z fondů. Prvním krokem je příprava pro sestavení projektu a je nutné si ujasnit jaký projekt chceme realizovat, neboť dobře připravený projekt má šanci na podporu a úspěšnou realizaci. Měl by jasně popisovat jednotlivé činnosti do drobných detailů s dotažením cíle. Projekt by měl mít jednotlivé dílčí činnosti rozpracované z časového hlediska, jak dlouho která činnost bude trvat a jak mají činnosti navazovat na sebe případně jak se mohou krýt. Je

třeba se zamyslet nad tím, zda projekt bude součástí jiného dílčího projektu a bude-li třeba sladit činnosti a finanční prostředky. Před samotným projektem by jsme měli znát legislativu upravující postupy a činnosti při realizaci. Do projektu vloží firma nemalé prostředky a proto je třeba projekt důsledně vypracovat a dodržet veškeré požadavky výzvy a zainteresovaných subjektů.

4.3.6 Žádost o poskytnutí dotace

Vyplňuje se v elektronické podobě a to prostřednictvím webové aplikace BENEFIT 7 kde každý žadatel musí být zaregistrován a musí mít e-mailovou adresu, bez které nelze žádost podat.

Postup podání žádosti:

- vybrání programu a výzvy
- vyplnění relevantních údajů do jednotlivých záložek žádosti
- finalizace tzn. uzamčení žádosti a vygenerování desetimístného identifikačního klíče
- tisk žádosti (každá výzva udává počet kopií)
- odeslání žádosti

Žádost o poskytnutí dotace včetně příloh předkládá žadatel v zalepené obálce, která musí obsahovat výzvou předepsané náležitosti. Žádost se podává osobně na územním pracovišti regionálního operačního programu. Jakmile je žádost přijata odpovědnými pracovníky řídicího orgánu je provedena kontrola přijatelnosti žádosti čímž se ověří soulad projektu s legislativou Evropského společenství a legislativou České republiky.

4.4 Nezbytné přílohy při podání žádosti

4.4.1 Výpočet finančního zdraví podniku

Dobré finanční zdraví ekonomického subjektu je podmínkou většiny dotačních programů jako i programu ROP. Každý žadatel by měl pravidelně sledovat nejen výsledky svého hospodaření, ale také zadluženost, rentabilitu vlastněného majetku, tržeb či schopnost dostát svým závazkům - tzv. likviditu.

ROP nabízí na svých webových stránkách program, kterým si uchazeč může vypočítat finanční zdraví a přímo rozděluje jednotlivé právní formy organizací. Nabízí tzv. kalkulačky pro obce, dobrovolné svazky obcí, příspěvkové organizace, malé a střední podniky, veřejné výzkumné instituce a nestátní neziskové organizace.

K vyplnění údajů finančního zdraví žadatele je vždy nutné zadat název žadatele, IČO, právní formu, způsob vedení účetnictví a předposlední a poslední uzavřený účetní rok. Zadávaná data je možno ve většině případů načíst z Automatizovaného informačního rozpočtového systému ministerstva financí ČR (ARIS MF ČR). Zadávají se zde ekonomické údaje o organizaci, které obsahuje rozvaha a výsledovka každé organizace. Údaje jsou podle právní formy jde-li se o samosprávný celek uvádí se např. daňové a nedaňové příjmy a výdaje celkem u organizací patří mezi základní ukazatele aktiva celkem, oběžná aktiva celkem, vlastní a cizí zdroje celkem, výsledky hospodaření z minulých let atd.

Na základě zadaných dat do tabulky finančního zdraví je automaticky vypočítán výsledek finančního zdraví a bodový ukazatel.

Pro hodnocení se využívá základních ekonomických ukazatelů, které jsou čerpány z finančních výkazu Rozvaha, Výkaz zisků a ztrát a Přílohy. Hodnotí se

- rentabilita – nehodnotí se výše zisku, ale pouze zisk nebo ztráta
- zadluženost – cizí kapitál/aktiva celkem = cizí kapitál/pasiva celkem
- likvidita – oběžná aktiva/krátkodobé cizí zdroje

Obrázek 5: Výpočet finančního zdraví podniku

Finanční zdraví subjektu vedoucího podvojně účetnictví 'sus kladno', 65374

Položka	Kde hodnotu najdete	Hodnota položky [tisíce Kč]	
		2007	2008
Aktiva celkem	Rozvaha, strana Aktiv, ř. 1	500,00	600,00
Oběžná aktiva	Rozvaha, strana Aktiv, ř. C	200,00	200,00
Vlastní kapitál	Rozvaha, strana Pasiv, ř. A	700,00	720,00
Výsledek hospodaření minulých let	Rozvaha, strana Pasiv, ř. A.	10,00	12,00
Cizí zdroje	Rozvaha, strana Pasiv, ř. B	150,00	160,00
Krátkodobé závazky	Rozvaha, strana Pasiv, ř. B.	100,00	100,00
Výkony	Výkaz zisku a ztráty, ř. II.	1 400,00	1 450,00
Provozní výsledek hospodaření	Výkaz zisku a ztráty, ř. *	12,00	15,00
Nákladové úroky	Výkaz zisku a ztráty, ř. N	3,00	3,50
Finanční výsledek hospodaření	Výkaz zisku a ztráty, ř. *	13,00	8,00
Daň z příjmů za běžnou činnost	Výkaz zisku a ztráty, ř. Q	2,00	1,00
Investiční dotace na majetek v uplynulých 5 letech	Účty 346, 347	100,00	100,00

Bodový ukazatel	2007	2008
Finanční zdraví v jednotlivých letech	3,54	3,53
Hodnota finančního zdraví	3,54	
Výsledek finančního zdraví	A	

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Dotazník investičních aktivit je povinná příloha žádosti o poskytnutí dotace. Je jedním z podkladů pro hodnocení z hlediska obslužnosti, spádovosti a zastaralosti infrastruktury, hodnotí se max. 50. body. Dotazník jsou povinni vyplnit a odevzdat všichni oprávnění žadatelé ROP SČ, kteří předkládají žádost do výzvy vyhlášených ROP SČ v den podání žádosti.

Prokazování vlastnických vztahů je též povinná příloha při podání žádosti do ROP SČ. Správné doložení vlastnických vztahů představuje základní předpoklad pro úspěšné schválení žádosti o poskytnutí dotace a pro ROP SČ představují vlastnické vztahy úspěšnou realizaci projektu.

4.4.2 Doložení vlastnického práva k majetku

Každá vyhlášená výzva obsahuje formuláře, které jsou nezbytnými přílohami pro schválení a realizaci projektu. U doložení vlastnických vztahů se jedná o tabulku vytvořenou v programu Excel, ve které žadatel uvádí veškeré nemovitosti dotčené realizací projektu. Aby bylo prokazatelné, o které stavby se jedná, můžeme vycházet ze stavebního povolení kde jsou stavby dotčené projektem definovány. Metodická příručka rozlišuje 5 typů vztahů k nemovitosti:

- nemovitost ve vlastnictví žadatele
- drobné stavby, které nejsou předmětem evidence katastru nemovitostí
- nemovitosti, které nejsou ve vlastnictví žadatele, ale ke kterým má žadatel jiná práva
- nemovitosti, jejichž nákup je předmětem projektu (jsou součástí rozpočtu projektu jako způsobilé výdaje
- projekty, které zahrnují budování drobné doprovodné infrastruktury k stávajícím liniovým stavbám, pro kterou není vyžadováno stavební povolení nebo ohlášení

Prokazování vlastnických vztahů k nemovitostem bývá oblast, kde žadatelé nejčastěji chybují a oblast, kterou podceňují a nevěnují jí dostatečnou pozornost. Řešení vlastnických vztahů bývá náročnou a dlouhodobou záležitostí a proto je nezbytné začít řešit vlastnické vztahy s dlouhodobým předstihem.

4.4.3 Další nezbytné přílohy obsahující výzva

- monitorovací hlášení o realizaci projektu
- monitorovací zpráva o realizaci projektu
- oznámení příjemce o změnách projektu
- přehled čerpání způsobilých výdajů projektu
- přehled zadávání řízení projektu
- výkaz výdajů vynaložených příjemcem – soupiska daňových dokladů (faktur)

4.4.4 Smlouva o poskytnutí dotace

Smlouva o poskytnutí dotace definuje povinnosti vyplývající příjemci dotace vůči poskytovateli dotace. Smlouva se vyhotovuje ve třech provedeních a musí být podepsána statutárními orgány obou stran. Náležitosti smlouvy:

- identifikační údaje příjemce, včetně uvedení statutárního orgánu nebo zplnomocněného zástupce
- identifikační údaje poskytovatele dotace
- výši dotace v Kč a v procentním vyjádření
- identifikaci projektu
- rozpočet projektu
- finanční plán projektu
- podmínky užití dotace
- den nabití platnosti a účinnosti smlouvy

4.4.5 Zvláštní bankovní účet

Pro zajištění transparentnosti přidělených prostředků má příjemce povinnost vést k projektu zvláštní bankovní účet nebo podúčet. Na účtu musí být prokazatelně zaznamenány jak přijaté tak odeslané platby. Povinnost vést účet vzniká dnem registrace projektu. V případě, že je příjemcem dotace kraj musí vést zvláštní bankovní účet pro jednotlivé osy. Pokud má žadatel zřízený úvěrový účet pro daný projekt ještě před podpisem smlouvy musí doložit doklad o zřízení tohoto účtu a účet uvést v sepsané smlouvě o poskytnutí dotace.

4.4.6 Hodnocení projektu a přidělení prostředků

Hodnocení provádí příslušný úřad, který vyhlásil výzvu, a který bude dohlížet na případnou realizaci a provádět hodnocení celé akce. Projekt je hodnocen z pohledu

efektivnosti a přínosu pro veřejnost a je sledováno, aby byly naplněny všechny kritéria uvedené ve výzvě.

Předem je důležité nastavit si kritéria hodnocení v jednotlivých oblastech podpory. Hodnocení u ROP Střední Čechy probíhá na základě postupného odečítání bodů od počátečního maximálního stavu (např. max. stav je 50 bodů) což je stav kdy je projekt z hlediska občanů velmi potřebný a navazuje na další aktivity v daném regionu. Všeobecně hodnotitelé posuzují 5 jednotlivých kritérií v následujícím pořadí, tak např.:

1. Zastaralost infrastruktury (max. odečet 25 bodů)
2. Obslužnost (max. odečet 15 bodů)
3. Spádovost (max. odečet 15 bodů)
4. Soulad se strategiemi (max. odečet 20 bodů)
5. Návaznost na další aktivity (max. odečet 10 bodů)

Při hodnocení relevance projektu rozlišujeme dvě části, část stavební a část nestavební. Nestavební část u stavebních i nestavebních projektů je hodnocena zejména v rámci celkového kontextu projektu. Hodnotitel vychází z cen v místě a čase obvyklých a vhodnosti zvoleného zařazení. U čistě stavebních částí projektů se vychází při hodnocení z konstrukčního řešení včetně standardních materiálů při respektování norem a certifikátů. Hodnotí se využitelnost stavby pro stanovený účel a posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Projektová dokumentace musí mít veškeré náležitosti pro získání stavebního povolení podle příslušných norem.

Pro hodnocení kritérií jsou potřebné informace, které získáme v případě zastaralosti z dotazníku investičních aktivit v případě obslužnosti z analýzy výchozího stavu a důsledku projektu. Počet bodů a jednotlivá kritéria jsou stanoveny pro jednotlivé výzvy a úřad vydá manuál pro hodnocení potřebnosti a relevance projektu.

4.4.7 Rizika spojená s čerpáním fondů EU

V této kapitole se zaměříme na rizika, které mohou vzniknout při podání žádosti a při čerpání poskytnuté dotace. Chyby, kterých se žadatelé dopouštějí lze rozdělit podle více kategorií, ale zaměříme se na nejběžnější členění:

1. chyby formální – žadatel neprovedl kontrolu formálních náležitostí
nebyla doložena povinná příloha k žádosti
žadatele doložili jiný dokument
nebyly doloženy vlastnické vztahy
žadatel nebyl zastižen při výzvě k odstranění

Žadatel neprovedl předběžnou kontrolu formálních náležitostí a žádost odeslal úřadu, který posléze vyzve žadatele k odstranění. Žadatel může nedostatky odstranit do dvou pracovních dnů. Důležité je pro žadatele obracet se na kontaktního pracovníka, který vyzval žadatele k odstranění nedostatků, protože se tím urychlí projednání žádosti.

Nebyla doložena povinná příloha k žádosti, která byla obsažena ve výzvě před podáním žádosti. Žadatel je povinen si před podáním žádosti důkladně prostudovat strukturu příloh a komentáře uvedené k jednotlivým bodům. Riziko je spojeno s tím, že žadatel uvede jednoslovnou odpověď, která je nedostatečná, nevyovídající.

Žadatele doložili jiný dokument, přestože již byli vyzváni k doplnění správné přílohy. Žadatel je vyzván k doplnění správných dokladů pouze jedenkrát a pokud nedoloží řádné dokumenty žádost je nevyřízena.

Nebyly doloženy vlastnické vztahy – výpis z katastru nemovitostí se všemi objekty v nichž bude projekt realizován. Žadatel odliší nejlépe barevně v katastrální mapě objekty, pozemky, které budou dotčeny realizací. Majetkové vztahy jsou důležité pro vydání stavebního povolení před jejímž vydáním musí být vztahy jednoznačné.

Žadatel nebyl zastižen při výzvě k odstranění – rozhodující je datum vystavení dokumentu. Je nezbytné, aby žadatel komunikoval s kontaktním pracovníkem po internetu případně po telefonu, neboť jak je zmíněno výše lhůta k odstranění je velmi krátká, 2 dny.

Do podpory byly zahrnuty nezpůsobilé aktivity, které neobsahuje výzva. Každá výzva jednoznačně stanoví oblast podpory, kterou vyhlašuje Regionální Rada Regionu

soudržnosti Střední Čechy. Jestliže žádost kumuluje dvě oblasti podpory dohromady je to důvod pro zamítnutí podpory.

Nebyl dodržen finanční limit pro maximální/minimální dotaci – výzva stanoví maximální a minimální limit způsobilých výdajů na jeden projekt. Tento ukazatel si musí žadatel důkladně prostudovat, aby limit nepřekročí, ale některé výzvy nemusejí mít celkovou výši způsobilých výdajů stanovenou.

4.4.8 FAQ (Frequently Asked Questions)

Zkratka z anglického (Frequently Asked Questions) což v překladu znamená „ často kladené dotazy“.

Vyplnění veškerých formulářů a příloh k žádosti o podporu obnáší znalost mnoha předpisů a dokumentů vydaných úřady, proto vznikne-li žadateli dotaz, který mu brání v dalším postupu při sestavování podkladů má dvě možnosti. Jedna možnost je obrátit se na příslušnou osobu určenou pro vyřízení žádosti nebo druhá možnost navštívit webové stránky Regionálního operačního programu, kde jsou uvedeny FAQ.

Nejčtenější dotazy spojené se sestavováním žádosti:

- Žadatelé se dotazují na hranici, která je mezi projektovou dokumentací a počátkem realizace u projektu s veřejnou podporou?
- Je povinný audit projektů, případně je stanovena hodnota projektu, od které je audit povinný?
- K doložení vlastnických vztahů je třeba výpis z katastru nemovitostí nebo je nutné doložit též nájemní smlouvu mezi Fyzickou osobou a Právníckou osobou?
- Je způsobilým výdajem rezerva pokud je zahrnuta do rozpočtu?

4.5 Softwarové prostředí

4.5.1 Benefit 7

Benefit 7 je aplikace určená pro podávání žádostí o poskytnutí dotace z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti NUTS II Střední Čechy a slouží jako hlavní kanál pro komunikaci mezi žadatelem a Řídícím orgánem. K ovládní softwaru je zpracovaná podrobná grafická příručka, která rozebírá jednotlivá kroky aplikace. Dále příručka uvádí jaké softwarové vybavení musí žadatel mít, aby mohl Benefit 7 spustit pomocí standardních internetových prohlížečů.

Nejčastější rizika vznikající používáním softwaru:

- v žádosti nebyl vhodně zvolen indikátor
- žadatel chybně zvolil typ žadatele nebo podniku
- chybné vyplnění veřejných a soukromých prostředků
- chybné vyplněné rozpady financování
- chybné vyplněno místo realizace

4.6 Vyhodnocení čerpání fondů v období 2007 - 2013 k 2009-12-31

4.6.1 Finanční plán čerpání

Podpora je poskytována formou nevratné přímé dotace z rozpočtu Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy, kde podíl z ERDF na způsobilých veřejných výdajích je 85 %. Zbytek 15 % je spolufinancován z národních veřejných zdrojů.

Finanční plán je rozlišen podle jednotlivých oblastí 1.1. a 1.2.a podle let čerpání tzn. od roku 2007 - 2013. Finanční plány jsou shrnuty v tabulkách 5, 6, 7.

Tabulka 5: Finanční plán oblasti 1.1. v období 2007 - 2013

rok	fond	EU	národní zdroje	celkem	%	%
2007	ERDF	21 642 597	3 819 282	25 461 879	85	15
2008	ERDF	22 707 167	4 007 147	26 714 314	85	15
2009	ERDF	23 776 391	4 195 834	27 972 225	85	15
2010	ERDF	24 895 612	4 393 343	29 288 955	85	15
2011	ERDF	26 015 344	4 590 943	30 606 287	85	15
2012	ERDF	27 131 007	4 787 824	31 918 831	85	15
2013	ERDF	28 266 040	4 988 125	33 254 165	85	15
		174 434 158	30 782 498	205 216 656		

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

V tabulce č. 5 je finanční plán pro oblast podpory 1.1. regionální dopravní infrastruktura. Finanční plán je pro celé programovací období 2007 – 2013 podle jednotlivých roků. Při čerpání fondu pro regionální rozvoj (ERDF) je nezbytné zachovat princip adicionality. Ve třetím sloupci tabulky jsou uvedeny prostředky, které může ČR získat z fondu (ERDF), objem prostředků je v eurech. Výše podpory je progresivní, neboť od počátku období 2007 může ČR čerpat 21 642 597 EUR a na konci období 28 266 040 což je nárůst o 30,6 %. Plánované národní zdroje tvoří 15 % celkové hodnoty plánu a podle jednotlivých roků mají stejnou progresy jako prostředky z ERDF.

Tabulka 6: Finanční plán oblasti 1.2. v období 2007 - 2013

rok	fond	EU	národní zdroje	celkem	%	%
2007	ERDF	7 214 199	1 273 094	8 487 293	85	15
2008	ERDF	7 569 056	1 335 716	8 904 772	85	15
2009	ERDF	7 925 463	1 398 611	9 324 074	85	15
2010	ERDF	8 298 537	1 464 448	9 762 985	85	15
2011	ERDF	8 671 782	1 530 314	10 202 096	85	15
2012	ERDF	9 043 669	1 595 942	10 639 611	85	15
2013	ERDF	9 422 013	1 662 708	11 084 721	85	15
		58 144 719	10 260 833	68 405 552		

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

V tabulce č. 6 je finanční plán pro oblast 1.2. udržitelné formy veřejné dopravy. Ve finančním plánu je zachován též princip adicionality v poměru 85 % prostředků z ERDF a 15 % prostředků z národních zdrojů. Finanční plán je opět progresivní v roce 2007 je podpora z ERDF ve výši 7 214 199 EUR a do konce programového období vzroste o 30,6 % na 9 422 013 EUR. Stejný nárůst je též u podpory z národních zdrojů.

Tabulka 7: Finanční plán osy Doprava v období 2007 - 2013

Období	osa	fond	EU	národní zdroje	celkem	EU %	národní zdroje %
2007-2013	1.1.	ERDF	174 434 158	30 782 498	205 216 656	85	15
2007-2013	1.2.	ERDF	58 144 719	10 260 833	68 405 552	85	15
			232 578 877	41 043 331	273 622 208		

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Tabulka č. 7 sdružuje finanční plány jednotlivých oblastí podpory a celou osu č. 1. doprava. Částky v tabulkách jsou uvedeny v Eurech z důvodu nestabilního měnového kurzu. Celková alokace pro ROP NUTS II Střední Čechy je ve výši 559,08 mil. EUR což je zhruba 2,09 % z celkových prostředků určených pro Českou republiku na období 2007 - 2013. Na prioritní osu 1 doprava bylo vyčleněno 232,6 mil EUR což je 41,6 % prostředků ROP NUTS II Střední Čechy. Pro oblast 1.1 je vyčleněno 174 434 158 EUR tj. je 74,9 % z prostředků osy 1 a pro oblast 1.2. je vyčleněno 58 144 719 tj. 24,9 % z prostředků osy 1. V tabulce je opět zohledněna adicionalita v poměru 85 % z ERDF a 15 % prostředků z národních zdrojů.

Tabulka 8: Finanční plán k 2009-12-31

Osa 1.1.			
období	EU	národní zdroje	celkem
2007	21 642 597	3 819 282	25 461 879
2008	22 707 167	4 007 147	26 714 314
2009	23 776 391	4 195 834	27 972 225
	68 126 155	12 022 263	80 148 418
Osa 1.2.			
období	EU	národní zdroje	celkem
2007	7 214 199	1 273 094	8 487 293
2008	7 569 056	1 335 716	8 904 772
2009	7 925 463	1 398 611	9 324 074
	22 708 718	4 007 421	26 716 139

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Analýza bakalářské práce je vyhotovena ke konci období 2009, proto jsou v tabulce č. 8 uvedeny pouze tři roky programového období. Hodnoty posledního řádku

v tabulce (červenou barvou) vykazují, kolik má být v souladu s plánem vyčerpáno k 2009-12-31. Procentuální porovnání plánovaných a skutečně čerpaných prostředků je analyzováno v kapitole 4.6.2 skutečnost čerpání, tabulka č. 9.

4.6.2 Skutečnost čerpání

Podání žádosti, vypracování projektu a samotná realizace projektu je velmi dlouhý náročný proces, proto při vyhodnocení údajů budeme pracovat s daty, které vypovídají o schválených projektech a jsou určeny k realizaci, uváděné hodnoty jednotlivých projektů jsou v Eurech. Při finanční analýze byly porovnány hodnoty stanoveného finančního plánu a hodnoty reálného čerpání stanovené k datu 2009-12-31. Podle finančního plánu mělo být k 2009-12-31 v ose doprava z celkové hodnoty (232 578 877) čerpáno 39 % což je 90 834 873 EUR, skutečně bylo k tomuto datu čerpáno 22 %. Hodnoty jsou porovnány v tabulce č.9.

Tabulka 9: Skutečnost čerpání oblastí osy v porovnání s plánem

čerpání podle období	osa 1.1.	%	osa 1.2.	%	celkem	%
2007	17 855 494	10,2	0	0	17 855 504	7,7
2008	38 356 659	22	5 778 445	10	44 135 126	19
2009	42 632 904	24,4	9 086 889	15,6	51 719 817	22
Finanční plán k 2009-12-31	68 126 155	39	22 708 718	39	90 834 951	39
Finanční plán k 2013	174 434 158	100	58 144 719	100	232 578 877	100

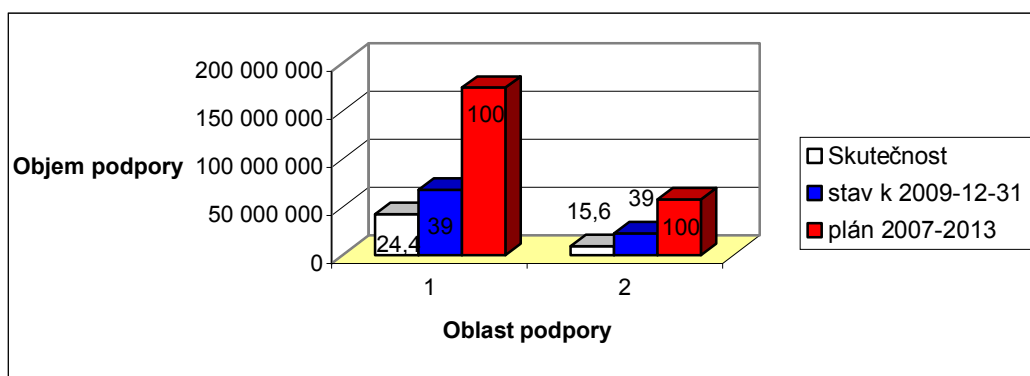
Pramen: www.ropstrednicehy.cz

Srovnání plánu s využitými prostředky je uvedeno v tabulce č.9. V tabulce jsou uvedeny pouze hodnoty čerpané z ERDF, ačkoliv musí být zachována adicionalita v poměru 85 % ERDF a 15% národní zdroje. Řádek s letopočtem 2009 vykazuje prostředky na schválené projekty (červená barva), řádek označený modrou barvou vykazuje plán k

2009-12-31 a v posledním řádku tabulky je celkový plán podle oblastí podpory a za celou osu doprava. Sloupce tabulky s hodnotou % uvádějí procentuální stav hodnot. Z tabulky je zřejmé, že lepší čerpání vykazuje oblast 1.1. regionální dopravní infrastruktura, kde jsou schváleny projekty na úrovni 24,4 %, ačkoliv skutečnost zaostává za plánem o 14,6 %. O poznání hůře jsou na tom schválené projekty v oblasti 1.2. udržitelné formy veřejné dopravy, kde hodnota zaostává za plánem o 23,4 %. Shrňeme-li obě oblasti do osy doprava je plán nenaplněn o 17%. Vždy se jedná o prostředky na schválené projekty.

Graf č. 3 vyjadřuje stav čerpání v EUR podle jednotlivých oblastí osy a uvádí hodnotu skutečného čerpání, hodnotu plánovanou k 2009-12-31 a hodnotu, která by měla být vyčerpána do konce období 2013. Hodnoty uvedené v jednotlivých sloupcích jsou v procentech a vyjadřují stav.

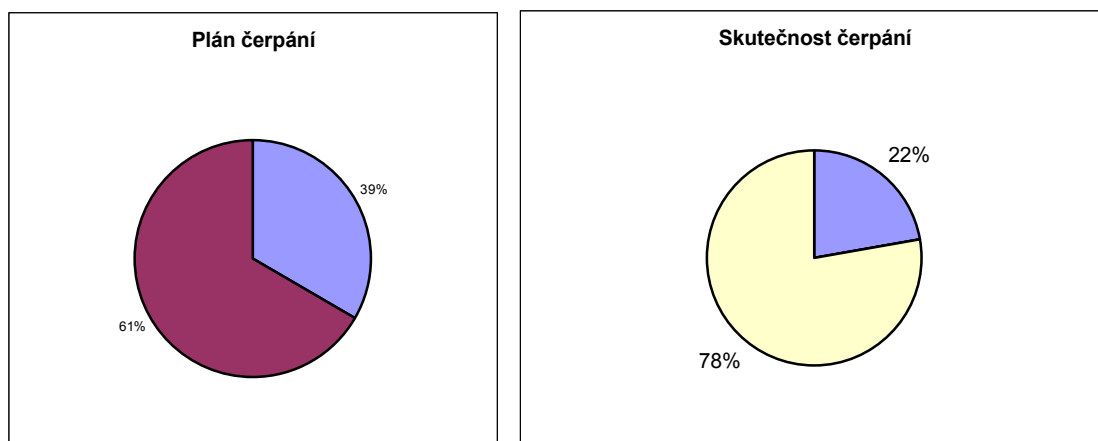
Graf 3: Objem čerpání ROP Střední Čechy podle oblastí



Pramen: tabulka 9

Výšečový graf č. 4 vyjadřuje plán čerpaných prostředků k 2009-12-31. Celkem mělo být vyčerpáno v ose 1 doprava 39 % celkových prostředků a 61 % zbývat do konce programového období. Reálný stav udává graf č. 5, kde zbývá vyčerpat 78 % prostředků a 22 % jsou konečně schválené projekty.

Graf 4, 5: Objem čerpání ROP Střední Čechy v ose doprava



4.6.3 Indikátory ROP Střední Čechy

Indikátory oblasti 1.1. (indikátory na úrovni programového dokumentu)

indikátory výstupu

- počet podpořených projektů na rozvoj dopravy
- délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy
- délka nově vybudovaných nebo rekonstruovaných silničních obchvatů měst a obcí

indikátory výsledku

- plocha obcí v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší
- podíl nově zrekonstruovaných a nových silnic na celkové regionální síti silnic

indikátory oblasti 1.2.

indikátory výstupu

- počet podpořených projektů na rozvoj dopravy
- délka nově vybudovaných cyklostezek
- počet nově pořízených ekologických vozidel ve veřejné dopravě
- počet nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě

indikátory výsledku

- plocha obcí v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší na území regionu
- podíl vozidel ve veřejné dopravě na ekologický pohon

4.6.4 Indikátory osy 1 - plnění

Tabulka č. 10 vyjadřuje hodnotu plnění stanovených indikátorů podle jednotlivých oblastí osy doprava. Cílový počet ke konci období byl stanoven na 120 projektů. Tento ukazatel se podařilo naplnit z 26,7 %. Největší pokrok v plnění indikátorů je v oblasti 1.1. regionální dopravní infrastruktura, kde se nejlépe daří plnit indikátor rekonstrukce silnic II. a III. třídy, indikátor je plněn z 25,74 %. Plnění je podstatně jednodušší, protože odpadá vyřizování a nákup pozemků pod silnice, což je velmi zpomalující činitel při výstavbě nových silničních úseků. Indikátor výstavby nových silnic se daří naplňovat pouze ve výši 1,35 % právě kvůli zdlouhavým procesům při nákupu pozemků, což je jedna z podmínek pro implementaci projektu. Indikátor „délka nově vybudovaných nebo rekonstruovaných obchvatů“ je naplňován 7,1 %, ale převažují spíše rekonstrukce stávajících obchvatů oproti nově budovaným. Důvodem malého procenta výstavby nových obchvatů je opět dlouhá cesta k získání pozemků, na kterém má být stavba vybudována.

V oblasti 1.2. udržitelné formy veřejné dopravy je zatím naplňován indikátor nově budovaných cyklostezek a to ve výši 11,27 %. Nulová hodnota je u nově pořízených nízkopodlažních a ekologických prostředků. Doposud nebyla řídicím orgánem ROP Střední Čechy vyhlášena žádná výzva na pořízení těchto prostředků, neboť Evropská komise neprovedla notifikaci, která je nutná k vyhlášení výzev.

Hlavními důvody podproporciálního naplňování některých indikátorů jsou nedostatečná absorpční kapacita aktivit zaměřených na výstavbu nových komunikací II. a III. třídy a nedostatečná absorpční kapacita aktivit zaměřených na výstavbu a rekonstrukci místních komunikací vedoucích k průmyslovým areálům.

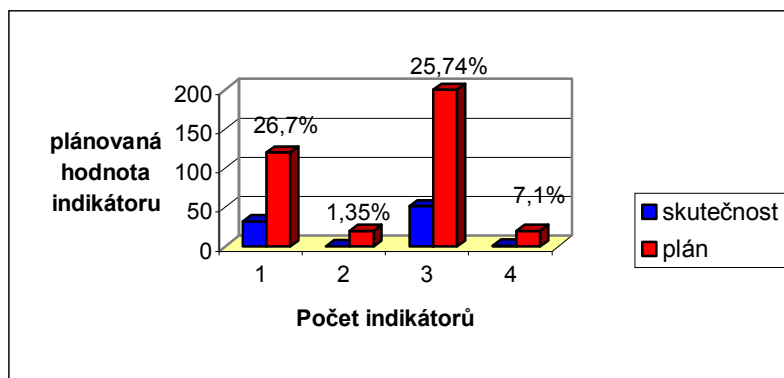
Tabulka 10: Indikátory hodnocení cílů k 2009-12-31

	název indikátoru		jed.	celkem k 30.12.2009	hodnota k 2013	plnění
oblast podpory 1.1.						
1	počet podpořených projektů na rozvoj dopravy (dopravní dostupnost)		počet	32	120	26,7
2	délka nových silnic II.a III. třídy	celkem	km	51,75	220	23,5
		délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy	km	0,27	20	1,35
3	délka nových a rekonstruovaných silnic II. a III. třídy	délka rekonstruovaných silnic II. A III.	km	51,48	200	25,74
4	délka nově vybudovaných nebo rekonstruovaných silničních obchvatů měst		km	1,42	20	7,1
oblast podpory 1.2.						
1	délka nově vybudovaných cyklostezek		km	7,89	70	11,27
2	počet nově pořízených ekologických vozidel ve veřejné dopravě		počet	0	40	0

Pramen: www.ropstrednicehy.cz

Graf č.6 vystihuje procentuálně plnění indikátorů v oblasti 1.1. Hodnoty, na základě kterých byl graf sestaven jsou uvedeny v tabulce č. 10. První sloupec zobrazuje plnění projektů, z celkové hodnoty 120 projektů bylo ke konci roku 2009 splněno 32 což je 26,7 %. Druhý sloupec v grafu zobrazuje výstavbu nových silnic tj 1,35 % a třetí sloupec vystihuje plnění indikátorů rekonstruovaných silničních úseků 25,74 %. Délku nově vybudovaných nebo rekonstruovaných silničních obchvatů vystihuje čtvrtý sloupec s hodnotou 7,1 %.

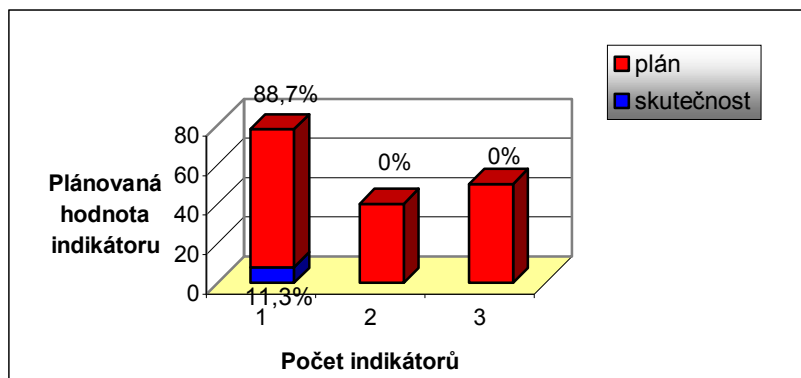
Graf 6: Plnění indikátorů v oblasti 1.1.



Pramen: tabulka 10

Graf č. 7 vyjadřuje procentuelní plnění indikátorů v oblasti 1.2. Zajímavý je první sloupec zobrazující realizaci cyklostezek k 2009-12-31 ve výši 7,89 %. Ostatní indikátory vykazují hodnotu 0 z důvodu nevyhlášení žádné výzvy.

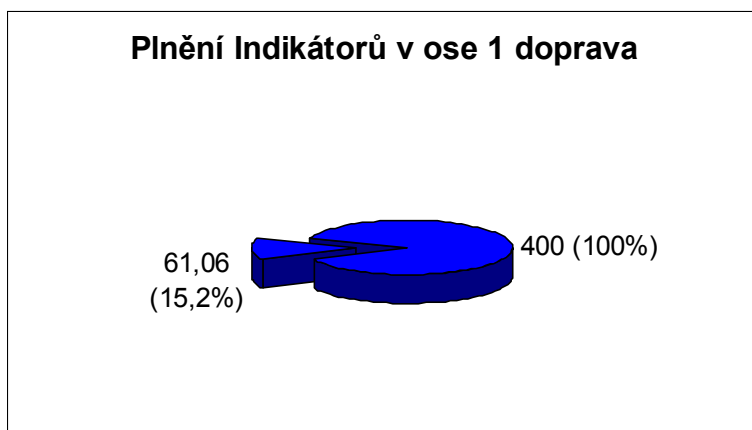
Graf 7: Plnění indikátorů v oblasti 1.2.



Pramen: tabulka 10

Graf č. 8 početně a procentuelně vystihuje plnění indikátorů osy 1 doprava. V této ose jsou indikátory hodnoceny podle počtu vybudovaných kilometrů nebo podle počtu jednotek. Indikátory hodnocené počtem nebyly naplňovány a tudíž hodnotíme pouze indikátory podle počtu kilometrů. Indikátory jsou plněny ve výši 15,2 %, neboť z hodnoty 400 km bylo doposud realizováno 61,6 km. Údaje pro sestavení grafu obsahuje tabulka č. 10.

Graf 8: Plnění indikátorů v ose 1 doprava



Pramen: tabulka 10

Tabulka č. 11 vyjadřuje celkovou alokaci prostředků pro jednotlivé oblasti, výši podaných žádostí, projekty schválené, přeložené a proplacené. Z celkové alokace byly podány žádosti o podporu ve výši 66 742 124 Kč což je 38,2 % z těchto předložených žádostí vyhovělo podmínkám 24,4 % (42 632 904 Kč). Zamítnutých projektů je 13,8 % tj. 24 109 220 Kč. Řídící orgán nejčastěji vrací nebo vyřazuje projekty při kontrole přijatelnosti, kontrole formálních náležitostí nebo samotném hodnocení projektů.

Tabulka 11: Rozdíl mezi podanými, schválenými, proplacenými projekty

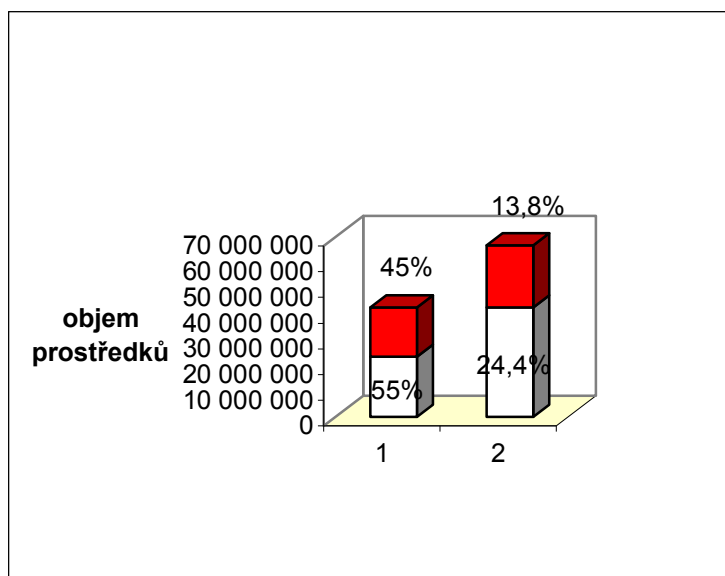
oblast	celková alokace	podané žádosti		schválené projekty		předložené a proplacené žádosti EK	
1.1.	174 434 158	66 742 124	38,2	42 632 904	24,4	23 395 870	13,4
1.2.	58 144 719	16 355 455	9,4	9 086 889	5,2	3 343 095	1,9
1	232 578 877	83 097 579	47,6	51 719 793	29,7	26 738 965	15,3

Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Graf č. 9 procentuelně vyjadřuje podíl mezi podanými a schválenými projekty a dále podíl mezi schválenými a skutečně proplacenými projekty. Ze sloupce 1 je zřejmé, že konečně proplacených projektů v ose doprava je 55 % a 45 % projektů je odsouhlasených k realizaci a následnému proplacení. Výčet všech proplacených a

schválených projektů je uveden v příloze č. 5. Druhý sloupec grafu udává počet schválených projektů, kterých je 24,4% a počet předložených a proplacených projektů Evropskou komisí, kterých je 13,8 %

Graf 9: Podané, schválené a zaplacené žádosti



Pramen: tabulka 10

4.6.5 Rozdělení projektů a prostředků podle NUTS IV

Třetí hypotéza bakalářské práce vypovídá o rovnoměrnosti rozdělovaných prostředků na území celého kraje podle NUTS IV. K 2009-12-31 byly k dispozici ukončené projekty ve výzvách 1-28, projekty ve výzvách 37 a 43 nebyly zatím rekapitulovány. Na základě rekapitulace ukončených projektů byla sestavena tabulka č. 12, kde je Středočeský kraj rozdělen podle NUTS IV, ke kterým je přiřazen počet ukončených projektů spolu s alokovanými prostředky. Četnost projektů v NUTS IV byla převzata z přílohy č. 5

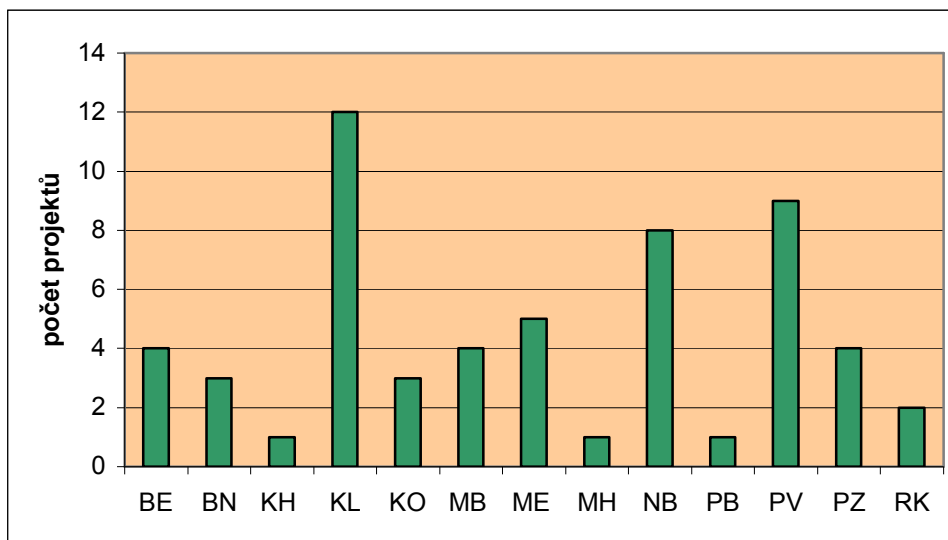
Tabulka. 12: Četnost projektů v NUTS IV

NUTS III	četnost	alokace
BE	4	1 004 855,62
BN	3	2 809 908,30
KH	1	306 822,23
KL	12	20 297 333,86
KO	3	152 503,20
MB	4	6 484 091,42
ME	5	2 896 806,91
MH	1	1 524 357,95
NB	8	7 577 992,92
PB	1	349 851,85
PV	9	8 908 644,00
PZ	4	6 520 813,53
RK	2	8 021 082,99
průměr	4,384615	5 142 697,29

Pramen: Příloha č. 5

Graf č. 12 vyjadřuje četnost projektů v NUTS IV na základě tabulky č. 12.. Průměrně byly na každý NUTS IV schváleny 4,3 projekty, ovšem rozptyl projektů je značný. Celkem 12 projektů bylo schváleno pro kladensko a jeden projekt pro kolínsko. Ve statistikách a výročních zprávách nejsou uvedeny důvody nerovnoměrné alokace. Příčin disparity může být několik např. lepší informovanost subjektů, lepší spolupráce s oblastními manažery nebo spolupráce mezi úspěšnými subjekty.

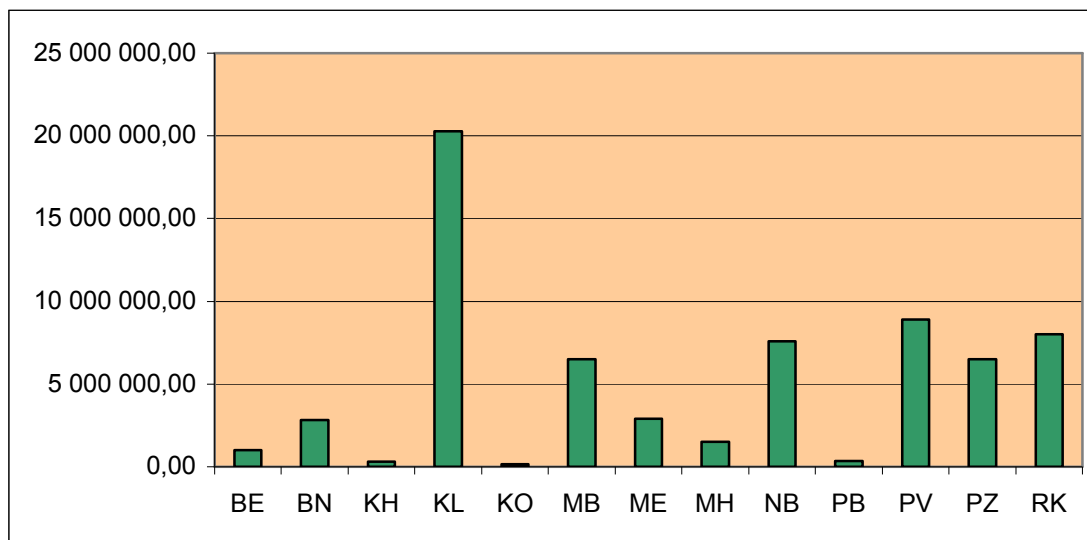
Graf 10: Počet projektů podle NUTS IV



Pramen: tabulka 12

V grafu č. 11 je Středočeský kraj též rozdělen do 13. NUTS IV. Sloupce grafu vyjadřují výši alokovaných prostředků. V průměru bylo na každý NUTS IV alokováno 5 142 697 EUR. Nejvíce prostředků bylo alokováno pro kladenský region zhruba 4x více než je průměrná hodnota. Naproti tomu nejmenší alokaci zaznamenal kolínský region, který získal pouze 3 % alokovaných prostředků vycházíme-li z průměru. Do budoucna by se měl řídicí orgán zaměřit na regiony vykazující neuspokojivou hodnotu podpory zejména zlepšit informovanost např. provádět školení malých a středních podnikatelských subjektů.

Graf 11: Alokace prostředků podle NUTS IV



Pramen: tabulka 12

4.6.6 Opatření přijatá řídicím orgánem

Na základě podproporciální čerpání prostředků a plnění indikátorů přijal řídicí orgán opatření ke zlepšení. V oblasti 1.1. regionální dopravní infrastruktura je možné získat prostředky na realizaci místních komunikací vedoucích k průmyslovým areálům. Ovšem tato forma podpory je velmi úzce zaměřena. Proto řídicí orgán navrhnul pro další období rozšíření zaměření podpory na veškeré místní komunikace, čímž na podporu dosáhne většina obcí, které mají problémy s opravou a výstavbou místních komunikací.

Změna financování projektu z modelu ex-post na model ex-ante umožní příjemcům podpory čerpat prostředky bez nutnosti úvěru. Změní se forma placení faktur, neboť příjemce bude úřadu předkládat ještě neproplacené faktury k proplacení. Příjemce proplatí dodavatelům faktury z obdržených prostředků,

4.6.7 Vliv a vývoj měnového kurzu

Měnový kurz ovlivňuje výši alokovaných prostředků ze strukturálních fondů a je otázkou vývoje ekonomiky zda Česká republika získá více nebo méně prostředků. V případě posilování koruny je silnou hrozbou získání menšího objemu prostředků a tím menší objem podpořených projektů, což by mělo za následek nedosažení plánovaných cílových hodnot indikátorů. Nyní nelze přesně identifikovat trend vývoje kurzu v příštích letech ani není znám přesný datum přijetí společné evropské měny a tak případná opatření lze přijmout až po dlouhodobějším výhledu. Vývoj měnového kurzu Kč/EUR je uveden v tabulce č. 13.

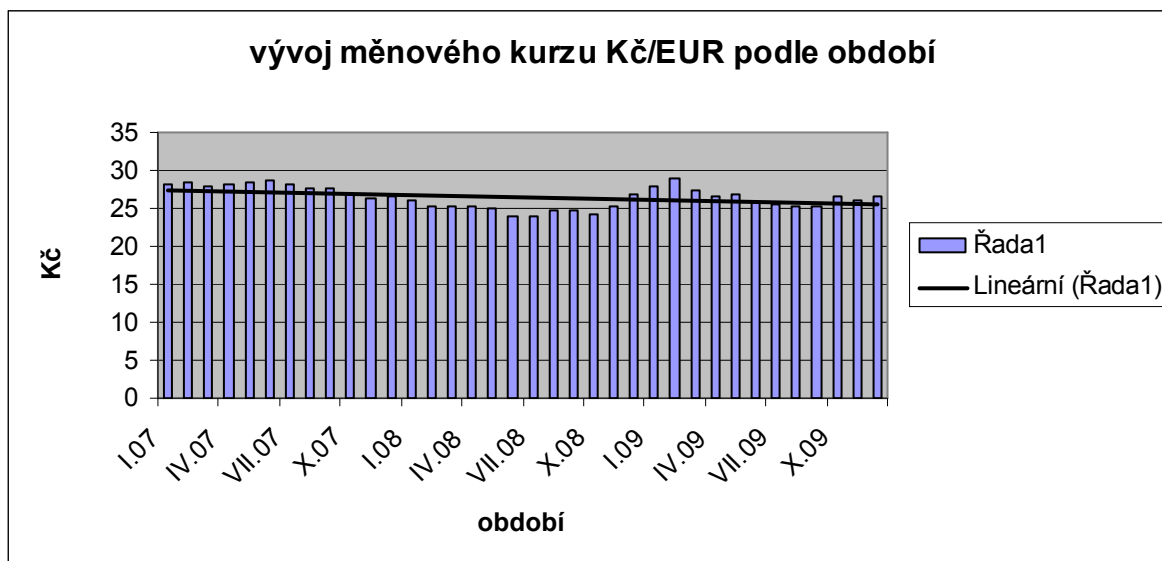
Tabulka 13: Vývoj měnového kurzu 2007 - 2009

I.07	II.07	III.07	IV.07	V.07	VI.07	VII.07	VIII.07	IX.07	X.07	XI.07	XII.07
28,163	28,295	28,01	28,12	28,324	28,72	28,037	27,73	27,53	26,973	26,261	26,628
I.08	II.08	III.08	IV.08	V.08	VI.08	VII.08	VIII.08	IX.08	X.08	XI.08	XII.08
26,070	25,228	25,34	25,21	25,088	23,89	23,947	24,74	24,66	24,22	25,209	26,875
I.09	II.09	III.09	IV.09	V.09	VI.09	VII.09	VIII.09	IX.09	X.09	XI.09	XII.09
27,882	28,9	27,39	26,7	26,825	25,88	25,573	25,38	25,16	26,458	26,135	26,473

Pramen: www.ecb.com

V grafu č. 12 je vývoj měnového kurzu od počátku programovacího období tj. rok 2007 do konce roku 2009. Při nastavení spojnice trendu je patrný degresivní vývoj kurzu o 6,4 %.

Graf 12: Vývoj měnového kurzu Kč/EUR



Pramen: www.ecb.com

4.6.8 Jednotný vizuální styl

Jednotný vizuální styl je označení projektů a jejich výstupů což upravuje nařízení Evropské komise č. 1828/2006. Právě toto nařízení upravuje jak má příjemce podpory označit projekt a výstup z projektu, aby veřejnost byla informována o podpoře ze strukturálních fondů.

Pro jednotný vizuální styl ROP Střední Čechy je základním označením logo programu, které je uvedeno na obrázku č. 6.

Obrázek 6: Logo ROP Střední Čechy



Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Logo slouží pro efektivní a srozumitelnou prezentaci programu ROP Střední Čechy a Evropské unie s minimálním rizikem nedostatků. Barvy symbolů jsou

odvozeny od barvy Evropské unie a barev Středočeského kraje. Přesná konstrukce a jak logo ROP Střední Čechy tvořit je uveden v přílohách č. 3, 4.

ROP Střední Čechy rozlišuje tyto způsoby označení:

- velkoplošný panel A – šířka je určen pro označení velkých stavebních projektů a to pouze po dobu jejich realizace.
- velkoplošný panel B – výška je obsahově stejný jako panel šířka, pouze postaven na výšku
- tabulka, kovová tabulka – používá se k označení pořízených hmotných předmětů, umístění tabulky musí být provedeno nejpozději do 6 měsíců od ukončení projektu (velikost tabulky 210 x 210 cm), v případě kovové tabulky jsou stanoveny materiály, ze kterých musí být tabulka vyrobena.
- označení pořízených předmětů – velikost označení je přímo závislá na velikosti označovaného předmětu, metodika pouze udává doporučené velikosti označení
- označení tiskovin

Označení velkoplošnými panely a tabulkou se používá když projekt přesáhl 0,5 mil EUR a označení musí obsahovat tyto údaje:

- druh a název projektu
- slogan – „INVESTICE DO VAŠÍ BUDOCNOSTI“
- odkaz – „TENTO PROJEKT JE SPOLUFINANCOVÁN EVROPSKOU UNIÍ Z EVROPSKÉHO FONDU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
- logo Evropské unie

4.6.9 Plán výzev

Výzvy, které vyhláší řídicí orgán operačního programu musí být v souladu s předem schváleným programem a musí naplňovat stanovené indikátory. Pro I. pololetí roku 2010 byl schválen plán výzev na období 2010-04-15 – 2010-06-15 a pro druhou polovinu roku bude plán schválen na jaře příslušného roku. V jarní části plánu tvoří alokace celkem 530 mil Kč z toho 380 mil Kč je pro oblast 1.1. se zaměřením na silnice II. a III. třídy a 150 mil Kč je vyčleněno pro oblast 1.2. se zaměřením na cyklostezky.

V plánu výzev zatím nejsou zatím zahrnuty výzvy pro podporu rozvoje kolejové dopravy. Vyhlášení těchto výzev závisí na realokaci prostředků na ní určených.

4.6.10 Příklad realizace projektu

Jako příklad byl vybrán realizovaný projekt, který byl podán na výzvu č. 7 a to rekonstrukce silnice č. III/2385 Kladno, Velká dobrá. Výzva byla vyhlášena v roce 2008 na rekonstrukci a modernizaci silnic II. a III. třídy a výše podpory z ROP Střední Čechy byla ve výši 845 tis EUR. Termín realizace byl 2009-01-08 – 2009-01-30 a bylo celkem zrekonstruováno 2 480 metrů. Rekonstrukcí silnice se zlepšila průjezdnost, bezpečnost a plynulost silničního provozu, snížily se náklady na údržbu vozovky, minimalizují se negativní dopady provozu na životní prostředí. Obrázky č. 7 a 8 zobrazují realizovaný projekt po dokončení.

Obrázek 7: Rekonstrukce silnice III/2385



Obrázek 8: Rekonstrukce silnice III/2385



Pramen: www.ropstrednicechy.cz

5. Závěr

Téma bakalářské práce přibližuje problematiku strukturálních fondů Evropské unie se zaměřením na oblast regionální dopravní infrastruktury a udržitelné formy veřejné dopravy. Práce nejprve popisuje regionální rozvoj, význam podpory regionálního rozvoje a jaké jsou hlavní úkoly v oblasti regionálního rozvoje, které se snaží Evropská unie řešit. Popisuje faktory, kterými jsou potlačovány disparity regionů a poukazuje na jevy nesoucí hlavní příčiny. V bakalářské práci jsou strukturální fondy rozebírány jako hlavní nástroj pro naplnění Evropské politiky a dosažení politických cílů. Strategické dokumenty Národní rozvojový plán a Národní strategický referenční rámec tvoří hlavní pilíře pro rozvoj regionu jednotlivých členských států a od těchto hlavních pilířů se odvíjejí jednotlivé operační programy. Česká republika pro programovém období 2007 – 2013 podporuje rozvoj regionů třemi druhy operačních programů, regionálními operačními programy, tématickými operačními programy a operačními programy pro Prahu. Možnost čerpání prostředků z operačních programů se odvíjí od rozvinutosti regionu, kde hlavním měřítkem je výše hrubého domácího produktu (HDP). V teoretické části jsou řešeny možnosti plateb realizovaných projektů a toky prostředků mezi Českou republikou a Evropskou komisí.

Metodická část práce je zaměřena na způsoby sběru informací a postupy při sestavení jednotlivých kapitol. Jsou zde stanoveny hypotézy, které mají být prací zodpovězeny. Čtyři zvolené hypotézy se zabývají využitelností operačního programu Doprava a regionálních operačních programů.

Analytická část práce se skládá z tabulek, grafů a komentářů, které vysvětlují zvolené hypotézy. V této části je finanční a kvalitativní plán regionálního operačního programu Střední Čechy pro osu 1 doprava podle jednotlivých let 2007 – 2013 a podle jednotlivých oblastí osy doprava. Na plán navazuje tabulka popisující stav, který by měl být vyčerpán ke konci sledovaného období tj. konec roku 2009. Podle sestavených tabulek je zřejmé, že čerpání finančních prostředků zaostává za finančním plánem a hlavní podíl na této skutečnosti nese řízení kolem výkupu pozemků. Vyšší efektivitu čerpání vykazuje oblast podpory 1.1. regionální dopravní infrastruktura a to díky rekonstrukcím stávajících silnic, kde se podle hodnocení indikátorů nejlépe daří

prostředky využívat. Celkem je naplněno 25,74 %. O poznání hůře je na tom výstavba nových silničních úseků, kde je nesložitější získat pozemky do vlastnictví, aby byla splněna základní podmínka pro úspěšnou podporu projektu. Indikátor výstavby nových silnic vykazuje neuspokojivou hodnotu 1,35 % a je jisté, že se do konce období 2013 nepodaří stanovený indikátor realizovat. Středočeský kraj má oproti jiným regionům nevýhodu geografické polohy, protože území kraje se nachází v blízkosti hlavního města, kde jsou velice lukrativní pozemky a majitelé pozemků nesouhlasí s výkupní cenou za m². Oblast podpory 1.2. udržitelné formy veřejné dopravy má podpořit integraci veřejné dopravy v kraji např. nákupem nových vozů, ekologických vozů a vozů pro hendikepované. Ke konci roku 2009 nebyla pro tuto oblast podpory vyhlášena žádná výzva z důvodu neprovedení notifikace Evropskou komisí, která je nezbytná k vyhlášení výzvy řídicím orgánem. Zmíněné indikátory se již do konce programovacího období nepodaří naplnit, tudíž jedním z možných východisek jak nepřijít o prostředky je snížení hodnoty indikátoru a přesunutí volné kapacity na jiný indikátor. Poměrně dobrou hodnotu realizace vykazuje výstavba nových cyklostezek. Plnění indikátoru dosáhlo ke konci roku hodnoty 11,27 %. Ze získaných analytik lze konstatovat podproporciální čerpání regionálního operačního programu. Další z mnoha příčin podproporciálního čerpání finančních prostředků a naplňování indikátorů je obava organizací ze složitosti systému. Velmi rozsáhlá agenda odrazuje organizace od realizace projektu. Malé podniky nemají odborníky, kteří znají celý postup získání podpory a právě malé a střední podniky můžou podstatnou měrou přispět k naplnění stanovených cílů. Jedná se o prostředky z Evropských fondů, které může Česká republika získat, proto by mělo být v zájmu samotných řídicích orgánů naplnění finančních plánů. Řídicí orgány by měli více spolupracovat se žadateli, pomáhat jim s agendou nezbytnou pro získání podpory. Např. vyskytnou-li se formální nedostatky v podaných projektech či žádostech, měl by mít řídicí orgán snahu o odstranění nedostatků a tím by zvýšil procento úspěšných žádostí. Rozdíl mezi podanými žádostmi a schválenými žádostmi popisuje tabulka č. 11, kde rozdíl mezi objemem podaných a schválených žádostí je 13,8 %.

Operační program doprava je určen nejen pro Středočeský kraj, ale mohou o něj žádat subjekty České republiky. Žadateli o podporu z operačního programu jsou

organizace zřizované státem nebo stát samotný. Je to operační program poskytující širší oblast podpory. Ve Středočeském kraji je podpora směřována do oblastí kolem vodních toků na modernizaci vodních cest a plavidel. U operačního programu doprava se prolíná podpora ze strukturálního fondu pro regionální rozvoj a fondu soudržnosti, který není předmětem analýz v této práci. Dále je z operačního programu poskytována podpora na výstavbu protihlukových zařízení podél silnic první třídy, které jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic. Na výstavbu obchvatů měst, které trápí přetížená infrastruktura a ekologické zátěže.

Rozdíl podpory regionálního operačního programu a operačního programu Doprava je patrný, neboť ROP Střední Čechy je možné čerpat pouze v rámci regionu oproti operačnímu programu Doprava, který je možné využít v celé ČR. ROP se soustředí na projekty menšího charakteru a vyhlašuje výzvy na kratší časový úsek. Výzvy OP Doprava jsou vyhlášeny na několik let, čímž má potenciální uchazeč větší čas na přípravu projektu.

Odpověď na hypotézu „Jsou strukturální fondy využívány v rozsahu podle plánu a lze zlepšit způsob jejich čerpání“ je, že by měl řídicí orgán ROP přijmout opatření pro lepší plnění finančního plánu, především navrhnout vyšší cenu za výkup pozemků, čímž by došlo k lepšímu využití prostředků na výstavbu nových silnic. Způsob čerpání lze zlepšit komunikací mezi řídicím orgánem a žadatelem o projekt, klást důraz na informovat veřejnosti a případné zájemce o prostředky odborně informovat a pomáhat jim s administrativou. Je důležité, aby podporu využívaly malé a střední podniky, které mnohdy ustoupí od záměru kvůli složitosti celého systému. V rámci OP Doprava jsou prostředky ERDF alokovány zejména na výstavbu a modernizaci vodních cest a silnic první třídy.

Druhá hypotéza „Projevily se čerpané prostředky ze strukturálních fondů na stavu středočeských silnic“ je velmi diskutovaným tématem např. v předvolebních diskusích, ale také mezi veřejností. Řidič pozná opravenou nebo nově postavenou silnici, jež byla realizována s podporou strukturálních fondů podle typického loga. Takto označené úseky opravdu přibývají, ovšem porovnáme-li celkové kilometry I., II. a III. tříd ve Středočeském kraji s opravenými úseky, procenta jsou zatím zanedbatelná. Pro příklad lze uvést trasu mezi Benešovem a Příbramí, kdy k jízdě použijeme právě silnice těchto

tříd. Na tomto úseku zatím řidič nepozná zlepšení stavu vozovek, ale do konce programového období zbývá ještě více než polovina a tak se ještě zlepšení můžeme dočkat.

Spravedlivou alokaci prostředků do jednotlivých částí Středočeského kraje řeší třetí hypotéza. Z provedené analýzy je zřejmé, že ke konci roku 2009 jsou prostředky ROP více využívány v kladenském regionu oproti regionu kolínskému či příbramskému, kde je zatím podpora silně podprůměrná. V analýze jsou navržena opatření, jejichž uskutečnění by mohlo vyrovnat nesrovnalosti mezi regiony. Zaměřit se na malé a střední podniky, poskytnout jim více informací, navázat spolupráci řídicího orgánu s potencionálními příjemci, zlepšit spolupráci. ROP Střední Čechy potřebuje dosáhnout lepšího naplnění indikátorů a cesta k tomuto cíli vede právě přes malé a střední podniky. Alokace OP Doprava je nerovnoměrná soustředí v regionech mělnickém a kolínském kolem řeky Labe.

Poslední hypotéza řeší plnění indikátorů nebo-li cíle, kterých by mělo být na konci programového období dosaženo. Indikátory ROP jsou nastaveny podle oblastí podpory regionální dopravní infrastruktura nebo udržitelné formy veřejné dopravy. Dopravní infrastruktura dosahuje poměrně dobrých výsledků v oblasti rekonstrukce stávajících silnic, kde realizaci nebrzdí byrokratické mechanizmy při nákupu pozemků. U toho indikátoru je předpoklad dosažení stanovené hodnoty. O něco horší je situace u výstavby nových silničních úseků, kde výkupy pozemků jsou neřešitelným problémem, což se projevuje v plnění plánovaných cílů.

Indikátory v oblasti veřejné dopravy zřejmě nebudou naplněny, neboť nákupy nových vozidel pro veřejnou dopravu ať už ekologické či nízkopodlažní vykazují nulový stav.

V dalších letech programového období bude muset řídicí orgán přehodnotit nastavené cíle. Zaměřit se na oblasti, kde je možné co nejvíce investovat, aby prostředky strukturálních fondů nezůstali v Bruselu.

6. Slovník pojmů

Adicionalita cílem je zajistit, aby zdroje EU nenahrazovaly národní rozpočty členských zemí. Vždy existuje dohoda mezi EU a členským státem o celkové výši veřejných výdajů, kterou musí členská země v daném plánovacím období udržovat.

Alokace je objem finančních prostředků určených pro danou oblast podpory nebo prioritní osu v rámci operačního programu. Alokace může být pro daný stát, oblast či region.

Absorpční kapacita vyjadřuje schopnost státu využít prostředky poskytnuté z fondů EU.

EK je Evropská komise

Evaluační proces je proces zkoumající nakládání s finančními prostředky veřejných rozpočtů a napomáhá hospodárnosti při jejich čerpání. Hodnotí se nastavení operačních programů a jejich realizace, kvalita projektů a jejich realizace.

EU znamená Evropská unie

ERDF znamená evropský fond pro regionální rozvoj v angličtině European regional development fund

ESF je evropský sociální fond v angličtině European social fund

EX-ANTE způsob platby

EX-POST způsob platby

HDP (Hrubý domácí produkt) je celková peněžní hodnota statků a služeb vytvořená za dané období na určitém území.

Jednotný evropský akt (JEA) byl první významnou revizí Římských smluv. Byl podepsán 17. února 1986 v Lucemburku a 28. února 1986 v Haagu, vstoupil v platnost 1. července 1987. Cílem Jednotného evropského aktu bylo: odstranění zbývajících překážek obchodu tak, aby do konce roku 1992 mohl vzniknout společný trh Evropských společenství (čili volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu), posílení role Evropského parlamentu a principu kvalifikované většiny (Evropská společenství již neměla 6, ale 12 členů, bylo tedy neskutečně nadále přijímat rozhodnutí jednomyslně), lepší usnášedischopnost Rady, což vyžadovalo částečné přerozdělení hlasů, změna společného celního sazebníku

MF znamená ministerstvo Financí

Networks, zkratka **TEN-T**) je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest. Základním důvodem jejího zřízení bylo zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Byla schválena Evropským parlamentem v roce 1993.

NOK je národním orgánem pro koordinaci 2007—2013 je v ČR Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, což vyplývá z usnesení vlády č. 198/2006.

NUTS zkratka z francouzštiny (Nomenclature des Unites Territoriales Statistique) klasifikace územních statistických jednotek. Tyto statistické územní jednotky Evropské unie jsou územní celky vytvořené pro statistické účely Evropského statistického úřadu a pro porovnání ekonomických ukazatelů členských zemí EU.

OPD (operační program Doprava) je tématickým operačním programem jehož řídicím orgánem je ministerstvo Dopravy ČR

Prioritní osa je základní oblast rozvoje prostřednictvím již jsou plněny specifické cíle. Obsahuje je Národní rozvojový plán, Národní strategický referenční rámec a operační programy dělené na osy.

NSRR (Národní strategický referenční rámec) je to základní programový a strategický dokument obsahující priority a opatření, na které by členská země chtěla v daném programovacím období využít prostředky ze strukturálních fondů EU a Fondu soudržnosti.

NRP (Národní rozvojový plán) popisuje strategii členského státu EU pro získání podpory ze strukturálních fondů EU a Fondu soudržnosti. NRP vyhodnocuje stav a vývoj země v hospodářské, sociální a politické oblasti a její ambice a cíle v následujících letech.

ROP je Regionální operační program

ROP SČ je regionální operační program Střední Čechy

TEN-T je Transevropská dopravní síť (anglicky **Trans-European Transport**).

Výzva je aktivita řídicího orgánu příslušného programu. Ve vyhlášeném termínu jsou přijímány žádosti o dotace. Nezbytné pro přijetí výzvy je, aby obsahovala veškeré předepsané náležitosti.

7. Summary

The theme of this Bachelor's thesis is the structural funds of the European Union, with special reference to transport in the central Bohemian Region. The thesis defines the main aims of the European Union in the field of regional development, and describes tools needed to do away with differences among regions. The practical part of this thesis begins with the analysis of the transport infrastructure in the central Bohemian region and lists the kilometrage of Class I., II. and III. roads. This is followed by analyses with reference to drawing on the operational programme „Transport“. This programme is administered by the Transport Ministry of the Czech Republic. The other focus is the regional operational programme administered by the Central Bohemian Regional Council. In the Case of these two programmes, priority axes are defined – including set targets whose implementation is monitored by means of set indicators. The financial plans for the programme period are stated in tables based on calendar years. The practical part of the thesis set out all the possible ways of drawing on funds. The practical part also lists calls for tender and check lists that these calls should include.

Drawing on structural funds is a very complicated process, involving a wide spektrum of risks that are also described in a single chapter of the practical part of the thesis. The administering body tries to do away with as many risks as possible during the whole process from lodging an application to the payment for the finished project. That is why the applicant's attention is drawn to possible risks arising from using web sites. Another single chapter deals with the software enviroment which is used by applicants when lodging their bids. Another subjekt is the follow.up communication and it is especially here that the danger of greatest risks lies. These risks are set out in this chapter.

To monitor the implementation of set targets, a system of indicators monitored during the programme period is used. This is main subjekt of this chapter of the thesis. The implementation is illustrated by means of tables and diagrams. This indicators gives the monitoring and administering bodies information about the main problems likely to arise in ironing out disparities. The analysis points out that it is necessary to concentrate on the construction of new road sections and also points out one element that acts as a brake on the successful implementation of a project. The problem while trying to meet

the indicator is the low purchase price of land where future roads are planned. This is serious problem when it comes to the regional operational programme, as the achieved values of fulfilment targets are unsatisfactory. The final part of the thesis analyses a way to solve the problem and steps are suggested for achieving the set values.

The thesis further analyses the fairness of allocation in accordance with NUTS III. The aim is to discover whether some parts within the region are not put at an advantage at the expense of others. This analysis is based on the number of projects and the level of the allocated value.

At the very end of the analytical part of the thesis, mention is made of the uniform graphic style which is used to measure the projects in progress and ones already implemented. Regulations are set for marking projects in progress and ones already implemented. Regulations are set for marking projects, including attached graphs and slogans. As an illustration, the thesis includes the photo gallery of a finished project „Reconstruction of a Class 3 road“.

The thesis aims to deal with four stated hypotheses as regards the effectiveness of drawing on funds and fairness of allocation of funds within a region. The thematic operational programmes administered by the Transport Ministry are drawn upon in accordance with the set values of indicators, and by their nature are linked to the previous programme. The reconstruction of the existing infrastructure is satisfactory-as regards the reconstruction of the existing infrastructure, the implementation of targets is below average when it comes to the construction of new road sections and most probably will not be realised by the end of the programme period.

8. Přehled použité literatury

- Boháčková, I., Hrabánková, M. *Strukturální politika Evropské unie*. Praha: C. H. Beck, 2009. 188 s. ISBN 978-80-7400-111-6
- Chvojková, A., Květoň, V. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 – 2013*. Praha: IREAS 2007. 179 s.
- Marek, D., Kantor, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno: Barrister & Princípál, 215 s. ISBN 978-80-87029-56-5
- Tauer, V., Zemánková, H., Šubrtová, J. *Získejte dotace z fondů EU*. Brno: Computer press, 2009. 160 s. ISBN: 978-80-251-2649-3
- www.mfcr.cz
- www.mmr.cz
- www.opd.cz
- www.stredocech.cz
- www.strukturalnifondy.cz
- www.ropstrednicechy.cz

9. Seznam tabulek a obrázků

9.1 Seznam tabulek

Tabulka 1: Příklad sestavení indikátoru	23
Tabulka 2: Plán a čerpání operačního programu Doprava	31
Tabulka 3: Realizované projekty OP Doprava	33
Tabulka 4: Finanční plán osy Doprava v období 2007 - 2013.....	35
Tabulka 5: Finanční plán oblasti 1.1. v období 2007 - 2013	49
Tabulka 6: Finanční plán oblasti 1.2. v období 2007 - 2013	49
Tabulka 7: Finanční plán osy Doprava v období 2007 - 2013.....	50
Tabulka 8: Finanční plán k 2009-12-31	50
Tabulka 9: Skutečnost čerpání oblastí osy v porovnání s plánem	51
Tabulka 10: Indikátory hodnocení cílů k 2009-12-31	55
Tabulka 11: Rozdíl mezi podanými, schválenými,proplacenými projekty	57
Tabulka. 12: Četnost projektů v NUTS III	59
Tabulka 13: Vývoj měnového kurzu 2007 - 2009	62

9.2 Seznam grafů

Graf 1: Schválené projekty k financování OP Doprava	32
Graf 2: Čerpání OP Doprava podle os.....	32

Graf 3: Objem čerpání ROP Střední Čechy podle oblastí.....	52
Graf 4, 5: Objem čerpání ROP Střední Čechy v ose doprava.....	53
Graf 6: Plnění indikátorů v oblasti 1.1.	56
Graf 7: Plnění indikátorů v oblasti 1.2.	56
Graf 8: Plnění indikátorů v ose 1 doprava.....	57
Graf 9: Podané, schválené a zaplacené žádosti.....	58
Graf 10: Počet projektů podle NUTS III.....	60
Graf 11: Alokace prostředků podle NUTS III.....	61
Graf 12: Vývoj měnového kurzu Kč/EUR.....	63

9.3 Seznam obrázků

Obrázek 1: Strategie reg. rozvoje.....	9
Obrázek 2: Základní rozdělení strukturálních fondů.....	11
Obrázek 3: Územní členění ČR podle NUTS II.....	15
Obrázek 4: Programová dokumentace 2007-2013.....	16
Obrázek 5: Výpočet finančního zdraví podniku.....	42
Obrázek 6: Logo ROP Střední Čechy.....	63
Obrázek 7, 8: Rekonstrukce silnice III/2385.....	65

9.4 Seznam příloh

Příloha č. 1: Rozdělení České republiky podle NUTS.....	76
Příloha č. 2: Přerozdělení krajů do NUTS II.....	76
Příloha č. 3: Logo ROP Střední Čechy.....	77
Příloha č. 4: Logo projektu ROP Střední Čechy.....	77
Příloha č. 5: Realizované projekty.....	78
Příloha 6: Kontextové indikátory OP Doprava.....	80
Příloha 7: Soustava indikátorů OP Doprava osy 1.....	81
Příloha 8: Základní logo OP Doprava.....	82

10. Přílohy

Příloha č. 1: Rozdělení České republiky podle NUTS

NUTS 0	stát	1		
NUTS 1	území	1	3 000 000	7 000 000
NUTS 2	region	8	800 000	3 000 000
NUTS 3	kraj	14	150 000	800 000
NUTS 4	okres	77		
NUTS 5	obec	6 249		

Pramen: www.wikipedia.cz

Příloha č. 2: Přerozdělení krajů do NUTS II

Pč.	kraj	kraj v km ²	obyvatel v kraji	počet obyvatel v regionu soudržnosti
1.	Jihočeský	10 056	624 568	1 174 168
9.	Plzeňský	7 561	549 600	
13.	Vysočina	6 925	518 315	1 642 808
2.	Jihomoravský	7 066	1 124 493	
7.	Olomoucký	5 140	638 374	1 232 434
14.	Zlínský	3 964	594 060	
8.	Pardubický	4 519	507 176	1 483 901
4.	Královéhradecký	4 758	549 329	
5.	Liberecký	3 163	427 396	
12.	Ústecký	5 335	819 450	1 123 164
3.	Karlovarský	3 314	303 714	
11.	Středočeský	11 015	1 123 931	1 123 931
10.	Praha	496	1 160 118	1 160 118
6.	Moravskoslezský	5 554	1 265 912	1 265 912
		78 866	10 206 436	10 206 436

Pramen: www.strukturálnifondy.cz

Příloha č. 3: Logo ROP Střední Čechy



Pramen: www.ropstrednicechy.cz

Příloha č. 4: Logo projektu ROP Střední Čechy



Příloha č. 5: Realizované projekty

Č.v			zadavatel	název projektu		výdaje RR	celk výdaje
1	1	1.1.	Středočeský kraj	Rekonstrukce mostu ev.č. 016 Poděbrady II/611	PO	74 505 050,00	80 546 000
1	2	1.1.	Středočeský kraj	II/277 Mnichovo Hradiště, průtah	MH	40 243 050,00	43 506 000
1	3	1.1.	Středočeský kraj	II/101 Nové Jirny - Úvaly, recyklace	KO	19 958 839,70	21 577 124
1	4	1.1.	Středočeský kraj	II/330 Sadská - Zvěřinec, recyklace	NB	16 967 555,20	18 343 304
1	5	1.1.	Středočeský kraj	II/272 Jiřice - Benátky n. Jiz., II/280 Domousnice	MB	27 858 906,80	30 117 737
1	6	1.1.	Středočeský kraj	II/236 Lány - obchvat II etapa - 2. část	RA	206 591 350,00	223 342 000
1	7	1.1.	Středočeský kraj	II/330 Netřebice-Činěves, recyklace	NB	25 732 123,60	27 818 512
1	8	1.1.	Středočeský kraj	II/337 Košice – Polánka, recyklace	KL	38 977 490,90	42 137 828
1	9	1.1.	Středočeský kraj	II/272 Katusice - D. Cetno - Bezno, recyklace	MB	57 731 100,00	62 412 000
2	10	1.1.	Obec Mirošovice	Rekonstrukce místních komunikací v obci Mirošovice II etapa	PV	4 324 635,60	10 811 589,00
3	11	1.2.	Město Příbram	Modernizace dopravního terminálu AN Příbram	PB	53 518 959,70	62 963 482,00
3	12	1.2.	Obec Dolní Břežany	Nové autobusové zastávky v lokalitě Dolní Břežany	PV	9 236 088,90	10 865 987,00
3	13	1.2.	Město Benešov	Zlepšení podmínek pro pravidelné využívání cyklo dopravy v Benešově	BN	26 171 954,50	30 790 534,78
3	14	1.2.	Obec Černošice	Bike and Ride Černošice	PZ	19 491 605,00	22 931 300,00
3	15	1.2.	Obec Bukovany	Stezka pro cyklisty a pěší Bukovany -Týnec nad Sázavou	BN	8 389 272,20	9 869 732,00
3	16	1.2.	Město Poděbrady	Za každodenními cíli v Poděbradech bezpečně vnitroměstskou cyklostezkou	PO	25 485 979,20	29 983 505,00
3	17	1.2.	Svazek obcí - Region Dolní Berounka	Cyklostezka Dobřichovice - Lety – Řevnice	PZ	11 586 133,50	17 586 133,59
7	18	1.1.	Středočeský kraj	II238 Kladno - Rozdělův, most ev.č.238-2	KL	57 739 152,75	67 928 415,00
7	19	1.1.	Středočeský kraj	II/201 Jeneč - křiž. II/118, recyklace -II. Etapa	PZ	28 426 725,60	33 443 206,59
7	20	1.1.	Středočeský kraj	II/201 Jeneč - křiž. II/118, recyklace -I.etapa	PZ	45 478 651,32	53 504 295,67
7	21	1.1.	Středočeský kraj	III/33914 Vlastějovice, přestavba mostu, event.č 33914-5		60 542 400,90	71 226 354,00
7	22	1.1.	Středočeský kraj	II/121 Votice	BN	29 203 994,85	34 357 641,00
7	23	1.1.	Středočeský kraj	II/608 Veltrusy, kruhová křižovatka s II/101	ME	11 692 350,95	13 755 707,00

			kraj				
7	24	1.1.	Středočeský kraj	III/2385 Kladno – Velká Dobrá, recyklace	KL	22 032 034,37	25 920 040,44
7	25	1.1.	Středočeský kraj	III/2384 Kladno – Velká Dobrá, recyklace	KL	19 994 432,53	23 522 861,80
7	26	1.1.	Středočeský kraj	II/608 Veltrusy, kruhová křižovatka s MK	ME	11 100 750,95	13 059 707,00
17	27	1.1.	Středočeský kraj	III/0085 Bašť, recyklace	PV	31 787 905,92	34 365 303,70
17	28	1.1.	Středočeský kraj	II/101 Zápy- D11 u Jiren, recyklace	PV	45 030 776,18	48 681 920,20
17	29	1.1.	Středočeský kraj	II/246 Cítov a III/24637 Vlíněves, recyklace	ME	38 954 652,83	42 113 138,20
17	30	1.1.	Středočeský kraj	II/201 Jeneč, připojení na R6	KL	171 055 308,28	184 924 657,60
19	31	1.1.	Středočeský kraj	Obnova dopravního značení	KL	99 999 082,79	108 107 895,19
20	32	1.1.	město Mělník	Napojení přístavu Mělník na silnici I/16	ME	8 462 352,94	21 155 882,36
20	33	1.1.	město Žebrák	Dokončení dopravní infrastruktury v průmyslové zóně v Žebráku	BE	3 717 426,00	9 293 565,00
20	34	1.2.	Dobrovolný svazek obcí Pečecký region	Zlepšení veřejné dopravy v Pečeckém regionu	KO	14 881 876,55	16 088 515,56
20	35	1.2.	Obec Radim	Stezka pro cyklisty Radim – Pečky	KO	5 420 133,70	5 859 604,00
20	36	1.2.	Město Beroun	Do práce na kole	BE	9 708 952,55	10 496 164,92
20	37	1.2.	Město Poděbrady	Za každodenními cíli v Poděbradech bezpečně vnitroměstskou cyklistikou II	PO	21 040 281,05	22 746 250,00
20	38	1.2.	Město Jílové u Prahy	Stavba autobusového terminálu v Jílovém u Prahy	PV	43 186 513,50	46 688 123,00
20	39	1.2.	Svazek obcí- Region Dolní Berounka	Zastávky Karlštejska	BE	6 591 110,04	7 125 525,00
20	40	1.2.	Svazek obcí Úvalsko	Rekonstrukce a výstavba autobusových zastávek v obci Jirny, Šestajovice a Horoušany	PV	11 647 251,99	12 591 624,00
20	41	1.2.	Město Poděbrady	Rekonstrukce autobusových zastávek v Poděbradech*	PO	12 557 156,63	13 575 304,63
20	42	1.2.	Obec Kyšice	Cyklostezka Kyšice - Unhošť pro pěší a cyklisty	KL	6 591 324,30	7 125 756,00
20	43	1.2.	Městys Senomaty	Účelová komunikace pro cyklo dopravu Senomaty Šanov	RK	5 165 240,97	5 584 044,80
27	44	1.1.	Statutární město Kladno	Rekonstrukce komunikace v ulici Vašíčkova Kladno	KL	9 496 955,16	14 610 700,26
27	45	1.1.	Město Neratovice	Rekonstrukce komunikace ulice Práce, Neratovice	ME	6 265 594,80	15 663 987,00

27	46	1.1.	Město Čelákovice	Výstavba místní komunikace v průmyslové zóně Čelákovice	PV	1 281 720,00	3 204 300,00
27	47	1.1.	Město Zruč nad Sázavou	Rekonstrukce místní komunikace Průmyslová	KH	8 100 107,00	12 461 704,00
28	48	1.2.	Město Český Brod	Vybudování parkoviště P+R v dopravním uzlu Český Brod	PV	2 604 280	16 211 270
28	49	1.2.	Město Beroun	P+R u železniční stanice Beroun	BE	6 510 700	6 519 068
				zrealizované projekty			
7	1	1.1.	Středočeský kraj	II/201 Jeneč – křiž. II/118, recyklace – I. etapa	KL	49 491 473,51	53 504 295,67
7	2	1.1.	Středočeský kraj	II/201 Jeneč - křiž. II/118, recyklace -II. Etapa	KL	30 943 966,10	33 443 206,59
1	3	1.1.	Středočeský kraj	II/101 Nové Jirny - Úvaly, recyklace	PV	19 958 839,70	21 577 124,00
1	4	1.1.	Středočeský kraj	II/272 Jiřice – Benátky n. Již., II/280 Domousnice	MB	27 858 906,80	30 117 737,00
1	5	1.1.	Středočeský kraj	II/272 Katusice – D. Cetno – Bezno, recyklace	MB	57 731 100,00	62 412 000,00
1	6	1.1.	Středočeský kraj	II/330 Netřebice – Činěves, recyklace	NB	22 415 133,62	24 232 576,90
1	7	1.1.	Středočeský kraj	II/330 – Sadská – Zvěřínek, recyklace	NB	15 255 580,07	16 492 519
7	8	1.1.	Středočeský kraj	III/2385 Kladno – Velká Dobrá, recyklace	KL	23 976 037,44	25 920 040,44
1	9	1.1.	Středočeský kraj	II/337 Košice – Polánka, recyklace	KL	34 864 782,34	37 691 656,59
						282 495 819,58	305 391 156,19

Pramen: www.ropstrednicehy.cz

Příloha 6: Kontextové indikátory OP Doprava

Kód	název	systém sledování	výchozí data	Zdroj
	Celkový pokles míry nehodovosti v ČR	Počet nehod v ČR na silnicích celkem	26 516	Policie ČR
	Počet regionů (NUTS III) bez napojení na kvalitní síť TEN-T silniční dopravy	Sleduje se absence napojení NUTS III na silniční síť TEN-T kvalitní infrastrukturou	5	Kraj
	Počet regionů (NUTS III) bez napojení na kvalitní síť TEN-T železniční dopravy	Sleduje se absence napojení NUTS III na železniční síť TEN-T kvalitní infrastrukturou	6	Kraj
	Obecná míra nezaměstnanosti	Míra nezaměstnanosti v ČR, stav ke konci sledovaného období	8,3%	ČSÚ, Eurostat

Pramen: www.mdcz.cz

Příloha 7: Soustava indikátoru OP Doprava osy 1

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 07 01/ core 19	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T**	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T v km	40 ⁺	348	MD – Monitorovací systém
37 07 02	- z toho tratí TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T dle rozhodnutí č. 884/2004/ES v km	40 ⁺	234,3	MD – Monitorovací systém
37 09 10	Počet rekonstruovaných železničních uzlů	Počet nově rekonstruovaných železničních uzlů na síti TEN-T	0 ⁺⁺	8	MD – Monitorovací systém
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	3 ⁺	20	MD – Monitorovací systém
Indikátory výsledku					
37 11 00/ core 21	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR.	Přínos rekonstruovaných železničních tratí pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob vlaků na dotčených úsecích (mil EUR/rok)	0	33,1	MD – Monitorovací systém
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	ESS (Equivalent straight-line speed) se počítá jako podíl přímé vzdálenosti bodů a nejkratšího možného času cesty mezi těmito body. Bodem se rozumí nejbližší sídlo od začátku/konce dotčeného úseku. (zvýšení v %).	0	8,7	MD

Pramen: www.mdcz.cz

Příloha 8: Základní logo OP Doprava



**Operační program
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

Pramen: www.opd.cz 1