

Výstupy a výsledky fondů EU ve Středočeském kraji v programovém období 2014-2020

Manažerské shrnutí

Průběžná zpráva z Výsledkové
evaluace přínosů evropských fondů
na regionální úrovni, úkol 5 a 6

Červenec 2022

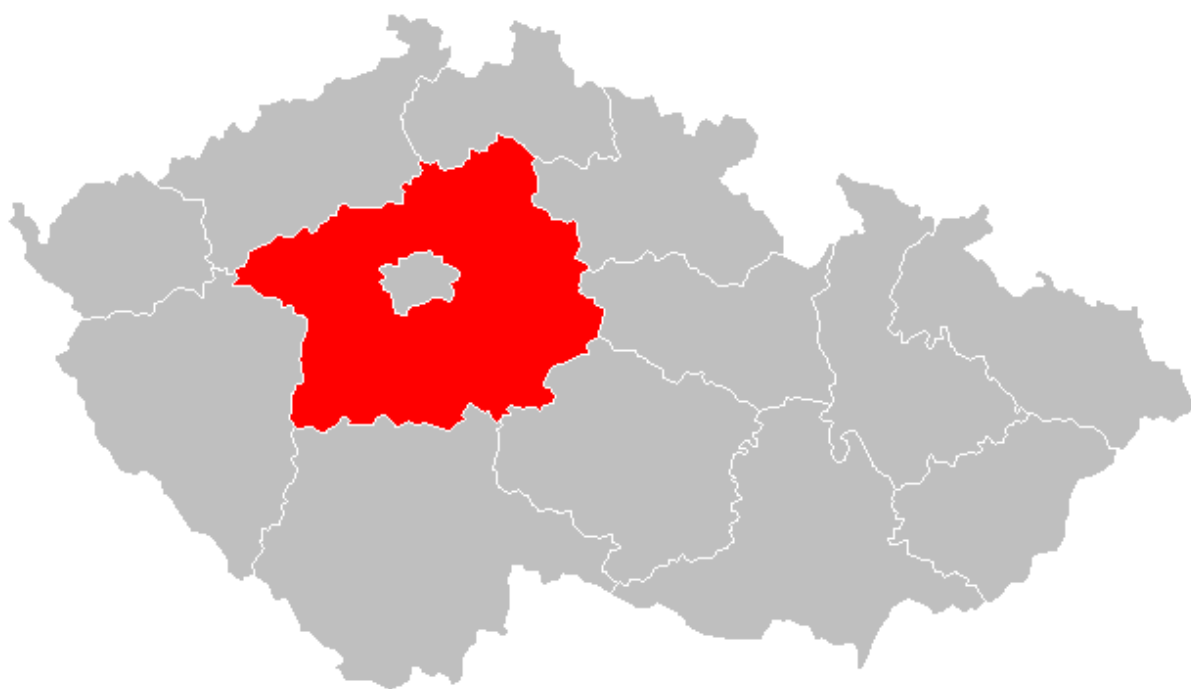
Dodavatel:

Ernst & Young, s.r.o.

Na Florenci 2116/15

110 00 Praha 1 – Nové Město

IČ: 26705338



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Manažerské shrnutí

1. Hlavní přínosy fondů EU ve Středočeském kraji

Ve Středočeském kraji se z fondů EU podařilo dokončit propojení veřejné dopravy s Prahou, investovalo se také do rekonstrukcí silnic. Vzhledem k hustotě a přetížení dopravy v kraji ale finanční prostředky nestačily na zlepšení celkové kvality dopravních komunikací. Projekty dále pomohly rozvoji výzkumu a vývoje, vzdělávání a sociálním službám. Celkově bylo v kraji doposud čerpáno 68 mld. Kč, v přepočtu na 1 obyvatele je kraj k únoru 2022 šestým nejvíce podpořeným krajem s 49 tis. Kč.

Středočeský kraj patří mezi hospodářsky nejvyspělejší kraje (podle výše HDP na obyvatele je na třetím místě v celorepublikovém srovnání). Zároveň je zde vysoký podíl středoškolsky a vysokoškolsky vzdělaných osob a nejmladší věková struktura obyvatelstva vzhledem ke zbytku ČR. S tím se pojí také nejvyšší kladné migrační saldo mezi kraji. Obecně je pro kraj typický růst počtu obyvatel z důvodu suburbanizace v okolí hlavního města Prahy. Právě blízkost Prahy přinesla několik specifických potřeb, jako například integraci dopravy mezi těmito kraji, či podporu detašovaných výzkumných pracovišť.

Se sousedící polohou k Praze souvisí také kontrast podnikatelských aktivit ve vnitřních částech kraje při hranicích prstence obepínajícího hl. m. Prahu vůči periferním částem kraje. Středočeský kraj je tak, co se týče potřeb a problémů, vnitřně diferencovaný. Zatímco na vnitřní hranici řeší kraj napojení na infrastrukturu hl. města Prahy, v periferních oblastech je znatelně horší dopravní dostupnost a také dostupnost služeb. Periferní okrajové oblasti také čelí problémům se slabým propojením výzkumného a podnikatelského sektoru.

V kraji byl proto velký důraz kladen na rekonstrukce silnic. Rekonstrukce proběhla například na silnici II/335 z Uhlířských Janovic do Staňkovic. V Lysé nad Labem a Sojovicích proběhla rekonstrukce mostů. Z větších projektů byl doposud realizován projekt rozšíření silnice I/3 Mirošovice – Benešov. Došlo také k propojení veřejné dopravy kraje s Prahou, a to díky projektům zaměřených na budování parkovacích kapacit a přestupních terminálů v místě napojení na PID. Typy takových projektů byly například budování P+R parkoviště v Dolních Břežanech, parkovacího domu a terminálů v Benešově nebo přestupního terminálu ve Vrané nad Vltavou.

Tématem byla také podpora sektoru výzkumu a vývoje, proto kraj založil Středočeské inovační centrum, prostřednictvím kterého čerpal na projekty Smart akcelerator I a Smart akcelerator II. I díky fondům EU tak kraj nabízí široké portfolio služeb a programů na podporu malých a středních firem.

V čerpání byly nejvíce úspěšné oblasti okolo Prahy, zejména ORP Černošice a Říčany a ORP s většími městy, která do jisté míry suplují absentující krajské centrum, například Benešov a Kladno. Méně rozvinutá území kraje, jako ORP Mnichovo Hradiště a Votice zůstala ve využití finančních prostředků pozadu. Nepodařilo se vyrovnat rozdíly mezi rozvinutými oblastmi kraje a jeho periferií.

Snahou kraje bylo vyrovnat rozdíly mezi centrální částí kraje okolo Prahy a periferními oblastmi, a to v konkurenceschopnosti, kvalitě vzdělávání a infrastruktuře veřejných služeb. Finanční prostředky na pokrytí potřeb území několikanásobně převyšují možnosti čerpání z fondů EU. Viditelné je to například na dopravě, kam finanční prostředky směřovaly, ale posun v celkové kvalitě silnic kraje nebyl výrazný. Prostředky směřovaly také do vzdělávání, ale případné dlouhodobé dopady těchto investic budou vysledovatelné až v horizontu několika let.

CO SE V KRAJI PODAŘILO



Více než 59 tisíc dětí má přístup ke kvalitnějšímu primárnímu vzdělávání.

To je téměř 60 % ze 133 tisíc dětí navštěvujících ZŠ v kraji ve školním roce 2019-2020.

Díky fondům EU je v kraji 16 nových studijních oborů zaměřených na praxi. Kraj podpořil střední školy, které nyní mají lepší vybavení a odborné učebny. Na jedné střední škole například vzniklo odborné komplexní centrum zaměřené na efektivnější vzdělávání v oboru klempířství.



Nově postaveno, zrekonstruováno nebo modernizováno bylo 43,7 km silnic.

Do Prahy za zaměstnáním a do škol denně dojíždí z kraje desítky tisíc lidí, plná integrace tak byla prioritou. Cílem bylo odlehčit automobilové dopravě, kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženější dopravní síť v republice. Přestože do dopravy směřovalo nejvíce prostředků, celkovou kvalitu silnic v kraji se zlepšit nepodařilo, i vzhledem k hustotě sítě. Kvalita některých vozovek stále neodpovídá požadovanému stavu.

Dále se postavilo nebo zmodernizovalo 114 terminálů, vytvořilo se 1 387 nových parkovacích míst a bylo pořízeno 223 vozidel pro veřejnou dopravu, což je ale v kontextu počtu přepravovaných osob stále nedostatečné.



Díky projektům se podařilo navýšit počet výzkumných pracovníků v kraji o 158.

Dohromady bylo ve Středočeském kraji podpořeno 2 224 výzkumných a akademických pracovníků, což je cca 30 % dosažené hodnoty v ČR.

Fondy výrazně přispěly k nárůstu počtu vědecko-výzkumných pracovníků v kraji, zejména ve spojitosti s výzkumnými ústavami, které se na území kraje nacházejí. Dohromady bylo ve Středočeském kraji podpořeno 2 224 výzkumných a akademických pracovníků, což je cca 30 % dosažené hodnoty v ČR. Vědecko-výzkumný a inovační potenciál kraje tak narostl, i když většina efektů tohoto růstu, jako je více patentů, vznik firem s vysokou přidanou hodnotou a atraktivita regionu pro vysokoškolsky vzdělané pracovníky, směřuje do Prahy.

I přes uvedené pozitivní dopady, potřeby podpory v dalším období přetrvávají. Obecně lze konstatovat, že realizované projekty byly akterny v území hodnoceny jako užitečné, ale početně nedostatečné (vzhledem k velikosti kraje). To bylo dáno zájmem a finančními možnostmi ze strany žadatelů.



V sociální oblasti bylo podpořeno 162 sociálních služeb, vzniklo 5 sociálních podniků a 174 sociálních bytů.

Byly podpořeny rekonstrukce budov (např. služeb pro seniory), ale také provoz služeb. Nejvyšší počet projektů se realizoval v oblasti začleňování žáků do vzdělávání, bylo podpořeno více než 3 tisíce žáků. Kraj tak díky projektům může lépe reagovat na sociální problémy, kterou na jeho území vznikají v souvislosti se stárnutím obyvatel, ale i přistěhovalými obyvateli, včetně těch s odlišným mateřským jazykem.



V oblasti životního prostředí byly vytvořeny protipovodňové plány pro 143 obcí, zlepšil se přístup k pitné vodě pro více než 24 tisíc obyvatel, a 13 949 domácností vyměnilo kotle na pevná paliva za ekologičtější alternativu.

S přetíženými dopravními cestami i s působením mnohých výrobních podniků na území kraje (největším je ŠKODA AUTO) souvisí také vysoká koncentrace oxidu uhelnatého v ovzduší a nízká ekologická stabilita. Prostředky fondů EU tedy přispěly i k řešení těchto problémů na území kraje, efekt projektů na snížení těchto hodnot se však prokázat nepodařilo.

KDE SE V KRAJI DAŘILO MÉNĚ

Kraj se na konci programového období stále potýkal s růstem počtu obyvatel spojeným s procesem suburbanizace. To se projevovalo nejen na přetížené dopravě, ale také na vybavenosti obcí. Proto mezi hlavní neřešené potřeby spadaly nedostatečná občanská vybavenost a nedostatek volnočasových aktivit.



Nepodařilo se dostatečně posílit občanskou vybavenost, především v menších obcích, kde chybí základní služby.

Projekty směřovaly na podporu sociálních a zdravotních služeb, podpořeny byly všechny krajské nemocnice (např. prostřednictvím pořízení nové zdravotnické techniky, či informačních systémů).



Obce v kraji by ocenily projekty na sportovní vyžití či rekonstrukce kulturních domů, takové projekty ale nebyly z důvodu zacílení výzev realizovány.

Společně se zajištěním dostatečné vybavenosti obcí se jedná o potřeby reagující na rozrůstání obcí, které chtějí svým občanům, včetně nově přistěhovalých, nabídnout atraktivní způsob trávení volného času.



Potřeby v oblasti kultury a cestovního ruchu nebyly naplněny, fondy EU do této oblasti směřovaly jen minimálně. Přesto kraj i obce vnímají tuto oblast jako zásadní, i pro atraktivitu regionu.

Podpora v této oblasti byla zajištěna z rozpočtu kraje (především prostřednictvím fondu cestovního ruchu a fondu kultury).

2. V ORP Mladá Boleslav měly vliv na kvalitu života občanů projekty v oblasti sociálních služeb, vzdělávání a dopravy

Více než 81 % občanů spatřuje v projektech realizovaných prostřednictvím fondů EU přínos pro rozvoj obce, vzrůstající kvalitu života ve městě vnímá 70 % z nich. Projekty realizované prostřednictvím fondů EU byly dotázanými obcemi hodnoceny jako přínosné pro rozvoj kvality života občanů, tj. projekty měly vliv na vzhled obce (zeleň, aleje), životní prostředí a ochranu klimatu (zvýšení dostupnosti kontejnerů na bio odpad a podpoření lepšího hospodaření s tímto odpadem, osvěta v oblasti ochrany přírody), rozvoj technické infrastruktury (ČOV a kanalizace) a vzdělávání (zvyšování kapacit, modernizace). Realizované projekty by opakovalo 75 % obcí, bez podpory fondů EU by projekty realizovalo 55 % obcí.

Na území ORP Mladá Boleslav byl velký důraz kladen na integraci přistěhovalých obyvatel a zvyšující se kriminalitu. Proto město z fondů EU investovalo do rozvoje kapacit mateřských škol a do zkvalitnění základního a středního vzdělávání a ve spolupráci s krajem a neziskovým sektorem rozvinul síť sociálních a návazných služeb v Centru 83.

Dále město využilo fondy EU na stavbu cyklostezek. Mladá Boleslav trpí přetíženou dopravou kvůli přítomnosti Škody Auto, alternativní způsoby dopravy jsou tak občany velmi oceňovány. Přestože Škoda Auto generuje ve městě specifické problémy, je zároveň pozitivním přínosem pro vysokou zaměstnanost v regionu (efekt přesahuje i ORP Mladá Boleslav), životní úroveň obyvatel a další.

3. Projekty s územní dimenzí lépe řeší konkrétní problémy v území

Integrované nástroje, především integrované územní investice (ITI) a integrované plány rozvoje území (IPRÚ), hrály významnou roli pro rozvoj dopravy v kraji a rozvoj vzdělávání a sociálních služeb. Z rozhovorů vyplynulo, že nástroje ITI, IPRÚ a MAS jsou vnímány velmi pozitivně, díky projektům přibýly v kraji nové cyklostezky, parkovací místa, chodníky i integrovaná řešení na pomoc sociálně vyloučeným občanům či na snížení kriminality v Mladé Boleslavi. Přes výzvy s některou z forem územní dimenze bylo ve Středočeském kraji čerpáno 22,6 mld. Kč, tj. 71 % všech prostředků. Hlavní podpořená témata byla v oblasti dopravy, výzkumu a konkurenceschopnosti.

PŘÍNOSY NÁSTROJE CLLD

Využití komunitně vedeného místního rozvoje (včetně přepočtu na obyvatele) bylo ve Středočeském kraji v porovnání s ostatními kraji průměrné. CLLD však představovalo významný zdroj investičních prostředků pro menší města a drobné podnikatele.



Oproti jiným krajům nejsou MAS ze strany zástupců kraje vnímány tak pozitivně, jak je obvyklé. Kraj MAS na svém území finančně nepodporuje, vedení kraje nevnímá jejich zásadní roli ani pro rozvoj image území, ani podpory spolupráce na nejnižší úrovni.



Přesto ve Středočeském kraji působí nadprůměrně vysoký počet MAS. Projekty podpořily renovace chodníků a tím i zlepšení infrastruktury pro občany v takřka 100 obcích kraje. Výrazně se MAS podepsaly i na rozvoji školství, a to podporou řady dětských skupin a všech úrovní škol od mateřských až po střední.



Velmi pozitivně byla na Mladoboleslavsku vnímána snaha MAS podporovat komunitní život, který je, vzhledem k příchodu nových občanů bez vazeb k území, na nízké úrovni. Společně s dalšími aktéry (např. obce, Škoda Auto) tak MAS podporovaly volnočasové vyžití občanů pořádáním různých neformálních akcí a směřováním projektů na rozvoj života v obcích.



Příjemci negativně hodnotí nastavení podmínek některých výzev, které nebyly uzpůsobeny venkovskému území. V území se často nacházejí menší obce, které nemohou splnit podmínky u některých tematických oblastí (např. architektonická soutěž a studie u rekonstrukce náměstí, či kvóty průjezdu za den u cyklostezek) a tato témata jsou tudíž ze strany MAS vynechávána.

PŘÍNOSY NÁSTROJE ITI a IPRÚ

Středočeský kraj je specifický tím, že je na jeho území implementován jak nástroj ITI Pražské metropolitní oblasti (ITI PMO), tak IPRÚ Mladá Boleslav. Zatímco na území ITI PMO byly projekty rozprostřeny poměrně rovnoměrně po kraji, v IPRÚ Mladá Boleslav byla většina projektů soustředěna do jádra území, tedy města Mladá Boleslav.

Nejvíce prostředků ITI PMO směřovalo do dopravy, cílem byla integrace pražské hromadné dopravy na středočeskou, což se podařilo. V ochraně životního prostředí nebyly intervence úspěšné, ve vzdělávání byly vybudovány nové kapacity mateřských škol a zkvalitnila se výuka na základních a středních školách.

V IPRÚ Mladá Boleslav nejvíce prostředků opět směřovalo do dopravy. Druhým nejvýznamnějším tématem byla oblast sociálních služeb, kde bylo vybudováno Centrum 83, synergický projekt kraje, města a neziskové organizace na pomoc s integrací znevýhodněných občanů do společnosti. Tento projekt zmiňovali coby úspěšný nejen zástupci města, ale také občané.

CO BY MĚLO POKRAČOVAT I V NAVAZUJÍCÍM OBDOBÍ A CO BY SE MĚLO DĚLAT JINAK?

DOBŘÁ PRAXE FONDŮ EU	ŠPATNÁ PRAXE FONDŮ EU
<ul style="list-style-type: none">▶ Velmi pozitivně byly aktéry v kraji vnímány tzv. kotlíkové dotace.▶ Pozitivně byly dále hodnoceny výzvy IPRÚ Mladá Boleslav v oblasti sociálních služeb, které byly hodnoceny jako dobře nastavené.▶ V oblasti VaVal byl kvitován projekt <i>SMART akcelarátor</i>, který podpořil firmy na území Středočeského kraje.	<ul style="list-style-type: none">▶ Jako problematické bylo hodnoceno nejasné nastavení podmínek některých výzev, které ztěžovalo předkládání projektů.▶ Některými aktéry bylo kritizováno zacílení výzev, a to především v oblasti VaV a v oblasti kultury a cestovního ruchu. Podle Regionální dotační kanceláře by bylo potřeba více výzev zacílit na vozovky II. a III. třídy.▶ Hlavním problémem byla vysoká administrativní zátěž spojená s projekty realizovanými prostřednictvím fondů EU.

4. Krajská zpráva byla zpracována na základě kombinace datových analýz a hloubkového terénního šetření.

Zpracování zprávy za Středočeský kraj bylo provedeno na datech z monitorovacího systému MS2014+ platných k 31. 12. 2021. Výstupy byly vypracovány z podkladů zpracovaných na základě kvantitativních i kvalitativních metod výzkumu.

Na zprávě jsme pracovali v období mezi prosincem 2021 a květnem 2022. Zpracovali jsme data z monitorovacího systému, která jsme podrobili hlubší analýze, včetně posouzení čistého účinku fondů EU na základě posouzení vývoje vybraných socioekonomických ukazatelů. Tuto kvantitativní analýzu jsme doplnili robustním kvalitativním terénním šetřením, především na Mladoboleslavsku v případové studii. Provedli jsme přes dvě desítky rozhovorů s významnými stakeholdery kraje a Mladoboleslavska, dotazníkové šetření na úrovni obcí a občanů regionu Mladoboleslavska a fokusní skupiny se zástupci neziskových organizací, IPRÚ Mladá Boleslav a sociálního odboru Mladé Boleslavi. Evaluace potrvá do října 2023 a v následující fázi budou vyhotoveny zprávy za kraje Ústecký, Zlínský, Moravskoslezský a Jihočeský.