

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Sdružení NDCON & SPF Group

ČERVENEC 2021



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



ENDCon

Obsah

Seznam tabulek a obrázků.....	3
Seznam zkratk.....	4
1 Úvod	6
2 Souhrn závěrečné zprávy.....	7
3 Executive summary	9
4 Seznam vytvořených dílčích zpráv, vstupů, studií či podkladů	12
5 Seznam všech členů realizačního týmu, kteří se podíleli na jednotlivých evaluačních aktivitách a na zpracování Závěrečné zprávy	13
5.1.1 Klíčoví specialisté.....	13
5.1.2 Ostatní specialisté	13
6 Stručný popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod.....	14
7 Závěry a doporučení (odpovědi na evaluační otázky).....	20
8 Seznam všech použitých materiálů, dokumentů, literatury a jiných informačních použitých zdrojů	42
9 Přílohy.....	43



Seznam tabulek a obrázků

Tabulka 1: Klíčoví specialisté	13
Tabulka 2: Ostatní specialisté.....	13
Tabulka 3: Evaluační otázky.....	14
Tabulka 4: Metodika inepční fáze hodnocení.....	15
Tabulka 5: Metodika II. fáze hodnocení	17
Tabulka 6: Metodika III. fáze hodnocení	19
Tabulka 8: Závěry hodnocení a doporučení	41



Seznam zkratk

CATI	počítačem podporované telefonické dotazování
CBA	analýza přínosů a nákladů
CEF	Connecting Europe Facility (finanční nástroj EU)
C-ITS	kooperativní inteligentní dopravní systémy
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
EIA	hodnocení vlivů na životní prostředí
EMC	elektromagnetická kompatibilita
EO	evaluační otázka
EOV	elektrický ohřev výměn
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
FA	finanční analýza
GSM-R	mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace
GVD	grafikon vlakové dopravy
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
ISKP	Informační systém koncového příjemce 2014+ (monitorovací systém)
ITI	integrovaná územní investice
ITS	inteligentní dopravní systémy
MCA	multikriteriální analýza
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MU	mimořádná událost
OPD2	Operační program Doprava 2014-2020
OPD3	Operační program Doprava 2021-2027



PO prioritní osa

PUMM plán udržitelné městské mobility

PZS přejezdové zabezpečovací zařízení

RPDI roční průměrné dopravní intenzity

RRF Nástroj na podporu oživení a odolnosti (finanční nástroj EU)

ŘO řídicí orgán

ŘSD Ředitelství silnic a dálnic

SC specifický cíl

SFDI Státní fond dopravní infrastruktury

SZZ staniční zabezpečovací zařízení

SŽ Správa železnic

TEN-T Transevropská dopravní síť

TSI technické specifikace pro interoperabilitu

TŽK traťový železniční koridor

ŽESNAD Sdružení železničních nákladních dopravců



1 Úvod

Vyhodnocení operačních programů vyplývá z čl. 54 a 56 obecného nařízení k Evropským fondům (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006). Vyhodnocování efektivity a naplňování cílů intervencí má vést ke zlepšování nastavení intervencí v průběhu implementace či v novém programovém období.

Předmětem evaluace je vyhodnocení Operačního programu Doprava 2014 – 2020 (dále OPD2). OPD2 je již ve své závěrečné fázi a v současné době je tak možné v některých specifických cílech, ve kterých již byl realizován dostatečný počet projektů, vyhodnotit výsledky a dopady těchto intervencí a identifikovat tak zkušenosti, které je možné aplikovat při přípravě nového programového období.

Obsahem této Závěrečné zprávy je v první řadě představení hlavních závěrů hodnocení a zformulovaných doporučení pro přípravu a implementaci Operačního programu Doprava 2021 – 2027. Dále je součástí této zprávy manažerský souhrn, seznam vytvořených dílčích zpráv, vstupů, studií a podkladů, seznam členů realizačního týmu, stručný popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod, seznam použitých zdrojů a přílohy obsahující dílčí výstupy, tabulku hlavních závěrů a doporučení a materiály vytvořené pro publicitu.



2 Souhrn závěrečné zprávy

Vyhodnocení plnění specifického cíle 1.1 Operačního programu Doprava 2014 – 2020 a doporučení pro přípravu Operačního programu Doprava 2021 – 2027 bylo provedeno sdružením společností NDCon spol. s r.o. a SPF Group, s.r.o., které bylo vybráno jako nejvhodnější uchazeč ve výběrovém řízení na řešitele projektu vyhlášeném dne 3. 5. 2020 na základě smlouvy o dílo uzavřené s Českou republikou prostřednictvím Ministerstva dopravy České republiky s datem účinnosti od 25. 11. 2020.

Hodnocení je podle svého zaměření rozdělená na dvě části.

Cílem vyhodnocení první části bylo:

- vyhodnotit naplňování cílů OPD2 v SC 1.1
- dokumentovat výsledky a dopady intervencí SC 1.1
- z tohoto vyhodnocení získat poznatky, které napomohou efektivnímu nastavení podpory OPD3 v novém programovém období

Hodnocení se zaměřilo na dokumentování konkrétních výsledků/přínosů vybraných ukončených projektů (projekty jsou specifikovány v příloze 6).

Výstupem evaluace je mimo jiné také soubor infografik a prezentací v přitažlivém grafickém ztvárnění, který umožní prezentovat dosažené výsledky a jejich přínosy široké veřejnosti.

Druhá část hodnocení je zaměřena na vyhodnocení zkušeností z implementace OPD2 ve všech specifických cílech OPD2. Cílem druhé části hodnocení je:

- zhodnotit dosavadní pokrok v implementaci jednotlivých SC
- identifikovat problémy a rizika ohrožující úspěšnou přípravu a realizaci projektů
- na základě těchto zjištění poskytnout doporučení ŘO, jak identifikované problémy a rizika v novém programovém období eliminovat

Součástí hodnocení je rovněž posouzení kapacit pro přípravu a realizaci projektů v SC 1.4 a 2.3, ve kterých jsou nositeli projektů mimo jiných města nebo jimi zřízené či založené organizace. Cílem evaluace je navrhnout možnosti, jak identifikované problémy eliminovat z pozice řídicího orgánu.

V rámci hodnocení byla zadavateli odevzdána Vstupní zpráva (leden 2021), která předložila rozpracování jednotlivých evaluačních otázek včetně konkretizace metod vyhodnocení. Dále byly zadavateli odevzdány dílčí tabulkové výstupy pro EO 1.1. V rámci EO 2.2 a 2.3 bylo v průběhu května a června 2021 realizováno celkem 14 hloubkových rozhovorů a dne 9. června 2021 byla realizována fokusní skupina zaměřená na problematiku investiční přípravy staveb a možnosti jejího zefektivnění. V průběhu zpracování byly dle potřeby uskutečněny rozhovory k ověření zjištěných skutečností. Se zadavatelem proběhlo několik kol konzultací k výstupům hodnocení i ke grafickým výstupům pro širokou veřejnost.

Předložený dokument je Závěrečnou zprávou, která je posledním výstupem evaluace. Obsahem Závěrečné zprávy jsou zjištění a doporučení vyplývající z evaluačních otázek 1.1-1.3 a 2.1-2.3. Níže jsou představeny závěry hlavních evaluačních otázek 1 a 2.



Hlavní evaluační otázka 1: Jaké výsledky dosud přinesla realizace OPD2 v SC 1.1?

Projekty OPD2 přinesly zlepšení technických parametrů na vybraných částech železniční sítě ČR. Modernizovaná infrastruktura tratí je základním předpokladem pro navazující rozvoj a možnosti intenzivnějšího využívání železnice jako takové. Byl prokázán pozitivní dopad na kapacitu tratí. Na hodnocených traťových úsecích došlo k navýšení celodenní kapacity až o 14 %. Z toho důvodu lze na tratích, kde byly projekty OPD2 realizovány, zavádět ambicióznější přepravní koncepty osobní dopravy, které jsou charakteristické kratšími jízdními dobami a současně zvýšeným počtem spojů. To se odráží ve vyšších naměřených dopravních a přepravních výkonech, především osobní dopravy. Rozvoj osobní dopravy však na některých tratích znamená ztížení podmínek pro dopravu nákladní. Projekty OPD2 zvyšují i bezpečnost provozu zlepšením stavu tratí, nicméně na statisticky nejvýznamnější druhy nehod jako jsou střety na železničních přejezdech vliv nemají.

Jako nejvíce efektivní projekty pro zvýšení atraktivity železniční dopravy a její konkurenceschopnosti se ukázaly rozsáhlé modernizační akce. Takové projekty vytvářejí klíčové předpoklady pro parametrické změny v regionální i dálkové dopravě, jejichž efektem je výrazný nárůst počtu cestujících. Využití modernizované infrastruktury ale ovlivňuje i zavedení optimálního provozního konceptu včetně začlenění do integrovaného dopravního systému kraje a nasazení moderních a spolehlivých drážních vozidel. Některé projekty na regionálních tratích na druhou stranu zatím svůj přínos neprokázaly, protože nedokáží nabídnout konkurenceschopné spojení vůči silniční dopravě. Předpoklady z CBA pro první roky provozu projektů jsou naplňovány. Došlo ke snížení provozních nákladů i ke zkrácení jízdních dob a v reálném provozu dochází k úsporám času cestujících.

Hlavní evaluační otázka 2: Jaká doporučení plynou z implementace OPD2 pro přípravu a implementaci OPD3?

Vzhledem k souběhu tří dotačních zdrojů v oblasti podpory infrastruktury železnic by bylo vhodné pečlivě naplánovat rozdělení projektových záměrů mezi jednotlivé zdroje financování a případně směřovat implementaci podpory z OPD3 na období po ukončení podpory z RRF. Dále by bylo vhodné rozložit investiční akce v čase tak, aby nedocházelo k velkým výkyvům v objemu stavebních prací. Žádoucí bude zavést podporu výstavby a obnovy vleček a koncepčně řešit lokalizaci a majetkoprávní přípravu intermodálních terminálů. Pro vyšší efektivitu přípravy projektových záměrů je žádoucí co nejdříve zveřejnění pravidel podpory (zejména pak přesné definice způsobilých výdajů, metodiky ekonomické analýzy a požadavků na přínosy projektů). U investičně méně náročných záměrů je poptávka po zavedení zjednodušené ekonomické analýzy (např. MCA) a (v případě menších projektů městské drážní infrastruktury zavedení jednokolového systému hodnocení). Nad rámec doporučení je však žádoucí minimalizace metodických změn. Pro snížení chybovosti v žádostech evaluátor doporučuje rozšířit metodickou podporu s důrazem na prvožadatele, např. pořádáním workshopů zaměřených na problematiku části žádosti (např. ekonomickou analýzu). Pro zajištění co nejpřesnějšího monitoringu provozu a výsledků projektů evaluátor doporučuje osazovat sčítače provozu u všech projektů na silniční síti, kde je to technicky možné 1 – 3 roky před započatím stavby.



3 Executive summary

Evaluation of the results of specific objective 1.1 of the Operational Program Transport 2014 - 2020 (hereinafter OPT2) and recommendations for implementation of Operational Program Transport 2021 – 2027 (OPT3) was performed by the association of companies NDCon spol. s r.o. and SPF Group, s.r.o., which was selected as the most suitable candidate in the tender announced on 3rd May 2020, on the basis of a work contract concluded with the Czech Republic through the Ministry of Transport of the Czech Republic on 21st November 2020.

The evaluation is accordingly to its scope aimed at two sections.

The aim of the first section of the evaluation was:

- to evaluate the fulfilment of OPT2 objectives in specific objective 1.1;
- to document the results and impacts of specific objective 1.1 interventions;
- to gain knowledge that will help the effective setting of OPT3 in the new programming period.

The evaluation focused on selected completed projects (the selected projects are specified in annex no. 6).

Among outputs of the evaluation is also a set of infographics and a presentation in an attractive graphic setting, which would allow to present achieved results of OPT2 interventions to the wide public.

The second section of the evaluation is aimed at assessment of experiences from implementation of OPT2 in all specific objectives of the OPT2. The aim of the second section of the evaluation is:

- to assess progress in implementation of individual specific objectives
- to identify problems and risks endangering successful preparation and realization of projects
- based on these findings – to provide the Managing authority with suggestions to eliminate identified problems and risks in the new programming period

The evaluation also includes assessment of the capacity for preparation and realization of projects in specific objectives 1.4 and 2.3, which are carried out esp. by cities and municipal organizations. The aim of the evaluation is to propose possibilities, how to eliminate identified problems from the position of the Managing authority.

As part of the evaluation, the Input Report (January 2021) was submitted to the contracting authority, elaborating the individual evaluation questions, including specification of evaluation methods. Furthermore, partial table outputs for EQ 1.1 were submitted to the contracting authority. During May and June 2021 there were 14 in-depth interviews realized and one focus group held within EQ 2.2 and 2.3 to discuss the issue of investment preparation of construction projects and opportunities for making it more efficient. During the evaluation works, ad-hoc interviews were held to verify findings of the evaluation. Several rounds of consultations were held with the contracting authority over outputs of the evaluation as well as over the graphical outputs for the general public.



The submitted document is the Final Report, which is the last output of the evaluation. The content of the Final Report are the findings and recommendations arisen from evaluation questions 1.1-1.3 and 2.1-2.3. Conclusions for main EQ are introduced below.

Main evaluation question 1: Which results were brought by realization of OPT2 in specific objective 1.1 so far?

OPT2 projects brought improvement of technical parameters on selected parts of the railway network of the Czech Republic. Modernized infrastructure creates a basic precondition for subsequent development and opportunities for more intensive use of railway. A positive impact on capacity of railways had been proved. An increase in capacity of up to 14 % on assessed railways was documented. As a result, it is possible to introduce more ambitious passenger transport schemes, characterized by shorter travelling time and a higher number of connections. That is reflected by higher documented transport performance (in train-kilometers as well as passenger-kilometers or tonne-kilometre), esp. in case of passenger transport. The development of passenger transport at some railways however creates worse conditions for freight transport. The OPT2 projects increase safety of railway operation by improving the technical conditions of railway, nevertheless they have no influence on statistically most important type of accidents like collisions on railway crossings. The most efficient projects for the increase of attractiveness of the railway transport and its competitiveness are extensive modernization projects. Such projects create key preconditions for parametric changes in regional and long-distance transport, the effect of which is a significant increase in the number of passengers. The usage of modernized infrastructure is also influenced by introduction of optimal operation scheme including integration into regional integrated transport system and deployment of modern and reliable trains. Certain projects on regional railways on the other hand so far did not show their benefits, since some improved regional railways cannot offer connection competitive to road transport. Projections from CBA for first years of operation are fulfilled. The operational costs as well as traveling time had been reduced.

Main evaluation question 2: What recommendations result from implementation of OPT2 and for the preparation and implementation of OPT3?

With regard to confluence of three funding sources (OPT, CEF, RRF) in field of development of rail infrastructure it would be beneficial to thoroughly plan distribution of project proposals among these sources and in case of insufficient extent of well-prepared projects to direct implementation of OPT3 on time horizon after finishing of RRF implementation. Further, it would be wise to spread investment projects in time to prevent significant fluctuation in volume of construction works. It is desirable to introduce funding of construction and restoration of railway sidings and conceptionally deal with localization of intermodal terminals and acquisition of land for intermodal terminals. For higher efficiency of preparation of project proposals, it is needed to publish the rules of funding from OPT3 (esp. precise definitions of expenses eligible for funding, methodology of economical analysis and requirements on benefits of projects) as soon as possible. In case of less-investment demanding projects, there is a demand for introduction of simplified economic analysis (e.g. MCA) and (in case of smaller projects of trolleybus and tram infrastructure) introduction of one-round assessment of project applications. Over the scope of proposed recommendations, it would be efficient to minimize changes in methodology of OPT. In order to reduce number of mistakes in project applications, the evaluator recommends to extend methodological assistance of the Managing authority to applicants



with emphasis to the less experienced applicants, e.g. by organizing workshops aimed at problematic parts of project applications (e.g. economic analysis). To secure precise monitoring of road traffic and of the results of funded projects, the evaluator recommends to mount traffic counters as part of all road infrastructure projects, where it is technically feasible.



4 Seznam vytvořených dílčích zpráv, vstupů, studií či podkladů

V rámci realizace Hodnocení byly vytvořeny následující dílčí zprávy a materiály:

- Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek 1.1, 1.2 a 1.3 včetně podkladových tabulkových příloh
- Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek 2.1, 2.2 a 2.3 včetně podkladových tabulkových příloh



5 Seznam všech členů realizačního týmu, kteří se podíleli na jednotlivých evaluačních aktivitách a na zpracování Závěrečné zprávy

Řešitelský tým má multidisciplinární zaměření a je složen z expertů obou firem sdružení zpracovatele. Seznam členů realizačního týmu a jejich specializace je uveden v připojené tabulce.

5.1.1 Klíčoví specialisté

Jméno	Role v hodnocení	
Ing. Jan Kašík	Vedoucí týmu, specialista na oblast dopravy	Vedoucí dopravní expert při zpracování hodnocení. Garance odborných částí hodnocení.
Mgr. Gabriela Šulmanová	Specialista na oblast evaluace	Zajištění metodického řízení projektu. Příprava struktury dokumentu a zajištění formální správnosti hodnocení.
Mgr. Josef Mareš	Specialista na oblast evropských fondů	Spolupráce na evaluačních aktivitách, tvorba dílčích výstupů.
Mgr. Radim Vinař	Specialista na ekonomické hodnocení, koordinátor projektu	Analýza projektů a vyhodnocení efektů. Koordinace činností pracovního týmu, komunikace se zadavatelem a řídicí skupinou.

Tabulka 1: Klíčoví specialisté

5.1.2 Ostatní specialisté

Ing. Jiří Třešňák	Spolupráce na evaluačních aktivitách.
Mgr. Nela Hrušková	Realizace hloubkových rozhovorů a spolupráce na vyhodnocení Evaluační otázky 2.3
Mgr. Jakub Benda	Realizace hloubkových rozhovorů a spolupráce na vyhodnocení Evaluační otázky 2.3
Ing. Olga Koprová	Spolupráce na analýze projektů a vyhodnocení efektů.
Ing. Alexandra Kumpoštová, PhD.	Spolupráce na analýze projektů a vyhodnocení efektů.
Ing. Veronika Murínová	Spolupráce na analýze projektů a vyhodnocení efektů.
Mgr. Simona Mrázková	PR specialistka, zajištění tvorby materiálů pro publicitu.

Tabulka 2: Ostatní specialisté



6 Stručný popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod

Kostru hodnocení tvořily evaluační otázky (EO), které stanovily základní hodnotící rámec. Evaluační otázky jsou uvedeny v následující tabulce.

Hlavní evaluační otázka 1: Jaké výsledky dosud přinesla realizace OPD2 v SC 1.1?	
Dílčí evaluační otázky:	
1.1	Došlo vlivem realizace projektů OPD2 ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?
1.2	Které projekty přispívají nejefektivněji a které nejméně efektivně ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?
1.3	Odpovídají dosažené výsledky předpokladům, na kterých bylo založeno ekonomické hodnocení projektů?
Hlavní evaluační otázka 2: Jaká doporučení plynou z implementace OPD2 pro přípravu a implementaci OPD3?	
Dílčí evaluační otázky:	
2.1	Lze ze současného stavu implementace OPD2 předpokládat, že budou splněny cíle programu?
2.2	Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?
2.3	Existují dostatečné kapacity pro zajištění kvalitní přípravy a realizace projektů v SC 1.4 a 2.3?

Tabulka 3: Evaluační otázky

Průběh zpracování vyhodnocení zohledňoval navrženou strukturu zpráv (vstupní a závěrečná) a stanovené evaluační otázky. Přitom zpracovatel realizoval tři základní fáze hodnocení:

- I. Organizační a metodická příprava hodnocení
- II. Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek
- III. Vyhodnocení hlavní evaluační otázky a formulace doporučení

První fáze byla zaměřena na nastavení základních parametrů procesu hodnocení z hlediska jeho organizace, metodických nástrojů a harmonogramu. Zpracovatel vnímá zodpovězení doplňujících evaluačních otázek jako postup předcházející vyhodnocení hlavní evaluační otázky, a částečně jako paralelní proces, který rozšiřuje dosah hlavní evaluační otázky o další aspekty. Proto byly v rámci II. fáze hodnocení nejprve vyhodnoceny a zodpověděny doplňující evaluační otázky, a teprve poté (v rámci III. fáze hodnocení) byla vyhodnocena hlavní evaluační otázka prostřednictvím syntézy hlavních zjištění učiněných v předchozím kroku. Přírozeným krokem navazujícím na zjištění doplňujících evaluačních otázek byla také formulace doporučení pro přípravu OPD3 (v rámci III. fáze hodnocení).



Organizační a metodická příprava hodnocení (I. fáze hodnocení)

Metodami řešení první fáze byl kromě nezbytných jednání s představiteli zadavatele zejména desk research (aplikovaný na práci s podklady, informačními zdroji, apod.) a vstupní jednání zpracovatele se zadavatelem. Průběh první fáze hodnocení, použité metody a dosažené výstupy shrnuje následující tabulka.

Cíl	Nastavit základní parametry procesu vyhodnocení plnění SC 1.1 OPD2 a doporučení pro přípravu OPD3 z hlediska jeho organizace, metodických nástrojů a harmonogramu
Postup řešení (všechny kroky již byly realizovány)	<ol style="list-style-type: none">1) Úvodní schůzka se zadavatelem (<i>proběhla 2.12.2020</i>)2) Rozpracování návrhu věcné náplně hodnocení, evaluačních aktivit a metodických nástrojů3) Identifikace potřebných informačních zdrojů a podkladů a (v případě potřeby) zajištění jejich zpřístupnění hodnotitelům4) Identifikace nutnosti provedení doplňkových analýz a studií, budou-li potřebné pro hodnocení a formulaci doporučení5) Zpracování podrobného harmonogramu hodnocení včetně stanovení termínů pro realizaci plánovaných jednání se zadavatelem a vybraných participativních evaluačních metod (zejména fokusních skupin)6) Identifikace rizik a bariér pro provedení hodnocení a návrh jejich řešení7) Ustanovení Řídicí skupiny <p>Zpracování Vstupní zprávy</p>
Metody	Desk research Vstupní jednání a případná ad hoc jednání zadavatele se zpracovatelem
Charakteristika výstupu	Vstupní zpráva (byla odevzdána 22.1.2021) <ul style="list-style-type: none">– Obsah zprávy– Detailní rozpracování jednotlivých evaluačních aktivit včetně konkretizace evaluačních metod u jednotlivých evaluačních aktivit, konkretizace formy a obsahu průběžných výstupů a harmonogramu evaluačních aktivit– Identifikace potřebných informací a zdrojů dat pro odpověď na jednotlivé evaluační otázky– Jmenovité určení zapojení všech členů realizačního týmu zpracovatele do jednotlivých evaluačních aktivit včetně rozsahu zapojení

Tabulka 4: Metodika inepční fáze hodnocení



Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek (II. fáze hodnocení)

V průběhu druhé fáze realizace hodnocení byly vyhodnoceny dílčí evaluační otázky k oběma okruhům evaluace (1.1 až 1.3 a 2.1 až 2.3).

Cíl	Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek.
Postup řešení	<p>Evaluační otázka 1.1 Došlo vlivem realizace projektů OPD2 ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?</p> <ol style="list-style-type: none">1) Základní analýza a kategorizace zkoumaných projektů (desk research)2) Hodnocení vývoje dílčích aspektů na sledovaných úsecích (jízdní doba, GVD, propustnost tratí, dopravní a přepravní výkon, bezpečnost dopravy) před a po realizaci projektů včetně zhodnocení vlivu realizace projektů na vyhodnocované aspekty (desk research) <p>Evaluační otázka 1.2 Které projekty přispívají nejefektivněji a které nejméně efektivně ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?</p> <ol style="list-style-type: none">1) Zjednodušená analýza efektivity nákladů (desk research)2) Ověření a doplnění hlavních zjištění a z nich vyplývajících doporučení (hloubkové rozhovory / CATI) <p>Evaluační otázka 1.3 Odpovídají dosažené výsledky předpokladům, na kterých bylo založeno ekonomické hodnocení projektů?</p> <ol style="list-style-type: none">1) Analýza přínosů / nákladů z ekonomického hodnocení (desk research)2) Ověření příčin případného nenaplnění předpokladů z ekonomického hodnocení a diskuze doporučení (hloubkové rozhovory / CATI) <p>Evaluační otázka 2.1: Lze ze současného stavu implementace OPD2 předpokládat, že budou splněny cíle programu?</p> <ol style="list-style-type: none">1) Vyhodnocení současného stavu naplňování indikátorů, plnění milníků a čerpání alokace v jednotlivých PO/SC – dokončené projekty (desk research)2) Vyhodnocení předpokládaného naplňování indikátorů a čerpání alokace u projektů v realizaci (desk research)3) Predikce naplňování indikátorů a čerpání alokace u otevřených a plánovaných výzev na základě průzkumu mezi potenciálními příjemci (CATI, hloubkové rozhovory)4) Souhrnné vyhodnocení naplňování indikátorů, splnění milníků 2018 a splnitelnosti konečných cílů OPD vč. vyčerpání alokace (desk research) <p>Evaluační otázka 2.2: Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?</p> <ol style="list-style-type: none">1) Porovnání realizovaných projektů s DSS a Indikativním seznamem projektů (desk research)2) Zjištění problémů a rizik v přípravě a realizaci projektů a zjištění vhodnosti zvolené podpory (CATI, hloubkové rozhovory)3) Diskuze vybraných závěrů (fokální skupina) <p>Evaluační otázka 2.3: Existují dostatečné kapacity pro zajištění kvalitní přípravy a realizace projektů v SC 1.4 a 2.3?</p> <ol style="list-style-type: none">1) Šetření mezi příjemci (CATI, hloubkové rozhovory)



	<p>2) Analýza výsledků z hloubkových rozhovorů a jejich kritické porovnání se zjištěními z EO 2.1 a 2.2 (desk research)</p> <p>3) Analýza strategického kontextu a návaznosti u jednotlivých projektů (desk research)</p> <p>Průřezové téma (v rámci všech evaluačních otázek):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formulace pracovní verze doporučení vyplývajících z hodnocení <p>Zpracování dílčích kapitol závěrečné zprávy</p>
Metody	<p>Desk research</p> <p>Hloubkové rozhovory (realizovány v květnu a červnu 2021)</p> <p>CATI (realizovány v květnu a červnu 2021)</p> <p>Fokusní skupina (realizována 9.6.2021)</p> <p>Jednání se zadavatelem (pravidelná jednání po celou dobu realizace hodnocení)</p>
Charakteristika výstupu	<p>Soubor dílčích výsledků a doporučení</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dílčí výsledky provedených hodnocení ve formě komentářů doplněných tabulkovými a grafickými výstupy - Dílčí závěry a doporučení (odpovědi na dílčí evaluační otázky)
Zodpovězené evaluační otázky	Dílčí evaluační otázky (1.1 až 1.3 a 2.1 až 2.3)

Tabulka 5: Metodika II. fáze hodnocení

- V rámci vyhodnocení EO 1.1 až 1.3 byly realizovány průběžné konzultace a rozhovory se zástupci Správy železnic, s.o. a jejich organizačních složek (Stavební správy východ a západ), se zástupci dopravců (ČD, a.s. a GW Train regio, a.s.), s představiteli sdružení ŽESNAD, a se zpracovateli ekonomických hodnocení železničních projektů.
- V rámci vyhodnocení EO 2.1 nebyly realizovány participativní metody šetření (CATI, hloubkové rozhovory), protože je implementace OPD2 dále, než bylo předpokládáno při přípravě metodiky, není očekáváno vypsání žádných dalších výzev ani přijetí dalších projektových žádostí. Předpokládané plnění cílů OPD2 v následujících letech tak bylo vyhodnoceno pouze na základě desk research a konzultací s MD.
- V rámci vyhodnocení EO 2.2 a 2.3 bylo realizováno 14 hloubkových rozhovorů (některé z rozhovorů byly společné pro více specifických cílů), které pokrývaly specifické cíle programu v následujícím složení:
 - SC 1.1 – 2 rozhovory, 4 respondenti (Správa Železnic, Žesnad.cz)
 - SC 1.3 – 4 rozhovory, 5 respondentů (MD, Žesnad.cz, Metrans a.s., Upline CZ, s.r.o.)
 - SC 1.4 – 3 rozhovory, 9 respondentů (2 rozhovory na MD, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.)



- SC 1.5 – 2 rozhovory, 3 respondenti (MD, Žesnad.cz)
- SC 2.1 a 3.1 – 1 rozhovor, 1 respondent (ŘSD)
- SC 2.2 – 1 rozhovor, 1 respondent (MD)
- SC 2.3 – 3 rozhovory, 3 respondenti (MD, ŘSD, Statutární město Pardubice)
- V rámci vyhodnocení EO 2.2 a 2.3 byly dále realizovány ad-hoc telefonické rozhovory sloužící k objasnění dílčích nejasností či doplnění informací z hloubkových rozhovorů (CATI).
- Dále byla v rámci vyhodnocení EO 2.2 a 2.3 zrealizována fokusní skupina. Fokusní skupina byla zaměřena na téma problematiky investiční přípravy dopravních staveb, v níž dochází k častým potížím, které vedou k odsouvání realizace některých významných projektů, což se negativně projevuje na dosahování cílů OPD. Toto téma je společné pro velkou část oblastí podpory OPD a v rámci hloubkových rozhovorů na něj nezbyl dostatečný prostor. Proto bylo nakonec diskutováno na jednání fokusní skupiny, které bylo z důvodu restrikcí souvisejících s epidemií COVID-19 realizováno online. Jednání fokusní skupiny se zúčastnilo celkem 10 osob (bez moderátora a zapisovatelky) z následujících subjektů:
 - MD
 - ŘSD
 - SŽ
 - SFDI
 - Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
 - Dopravní podnik města Brna, a.s.
 - Česká komora architektů
- Zjištění z řízených rozhovorů, telefonických rozhovorů a fokusní skupiny byla spolu se zjištěními z desk research zapracována do souboru Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek 2.1, 2.2 a 2.3, který je součástí přílohy k Závěrečné zprávě. Do Závěrečné zprávy byla z tohoto souboru převzata souhrnná vyhodnocení jednotlivých hodnocených aspektů po jednotlivých SC a zformulovaná doporučení.

Vyhodnocení hlavní evaluační otázky a formulace doporučení (III. fáze hodnocení)

V závěrečné III. fázi realizace byla prostřednictvím vyhodnocení hlavních evaluačních otázek provedena syntéza hodnocení spolu s formulací doporučení pro přípravu a implementaci OPD 3.

Cíl	Syntéza zjištění z dílčích evaluačních otázek a vyhodnocení hlavních evaluačních otázek.
Postup řešení	<ol style="list-style-type: none"> 1) Projednání výstupů z vyhodnocování dílčích evaluačních otázek se zadavatelem a zapracování případných připomínek 2) Provedení případných doplňujících šetření k dílčím evaluačním otázkám 1.1-1.3 a 2.1-2.3 3) Vyhodnocení hlavních evaluačních otázek prostřednictvím syntézy hlavních zjištění z dílčích evaluačních otázek 1.1-1.3 a 2.1-2.3 4) Formulace doporučení vyplývajících z hodnocení 5) Projednání reálnosti formulovaných doporučení se zadavatelem <p>Zpracování Závěrečné zprávy</p>



Metody	Desk research Jednání se zadavatelem
Charakteristika výstupu	Závěrečná zpráva <ul style="list-style-type: none"> - Obsah - Souhrn závěrečné zprávy - Seznam vytvořených dílčích zpráv, vstupů, studií či podkladů - Seznam všech členů realizačního týmu, kteří se podíleli na jednotlivých evaluačních aktivitách a na zpracování závěrečné zprávy - Stručný popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod - Závěry a doporučení (odpovědi na evaluační otázky) - Seznam všech použitých materiálů, dokumentů, literatury a jiných informačních použitých zdrojů - Přílohy <ul style="list-style-type: none"> o Shrnutí výsledků ve SC 1.1 pro širokou veřejnost formou krátké a poutavé zprávy pro 5 vybraných projektů a pro jednotlivé hodnocené aspekty z EO 1.1 o Shrnutí výsledků ve SC 1.1 pro odbornou veřejnost formou powerpointové prezentace o Tabulku hlavních závěrů a doporučení
Zodpovězené evaluační otázky	Evaluační otázka 1 a 2

Tabulka 6: Metodika III. fáze hodnocení



7 Závěry a doporučení (odpovědi na evaluační otázky)

Evaluační otázka 1.1 Došlo vlivem realizace projektů OPD2 ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?

- Projekty OPD vytvářejí především technické předpoklady pro možné zkracování jízdních dob. Klíčový parametr, na který mají projekty OPD přímý vliv a od kterého se odvíjí jízdní doba, je traťová rychlost. Traťová rychlost je určována parametry a technickým stavem trati. Projekty OPD řeší morální a technickou zastaralost železniční infrastruktury.
- Rekonstrukce tratí v rámci OPD projektů přináší pozitivní dopady do provozu železnice. Technická a infrastrukturní vylepšení se nemusí vždy projevit zkrácením jízdních dob v KJŘ, ale také ve vytváření provozních rezerv. Na trati může po rekonstrukci dojít ke zvýšení traťové rychlosti, ale ta je v provozu využívána zejména pro snižování zpoždění. Roli a význam železničních projektů OPD proto lze vnímat i ve smyslu stabilizace jízdních řádů, což je důležitá vlastnost každého grafikonu.
- Správné a efektivní využití modernizované infrastruktury dává až samotné organizování dopravy na příslušné trati. Dokáže cestujícím nabídnout více spojů v exponovaných časech a zároveň např. dvousegmentovou obsluhu v dálkové dopravě (expresy pro spojení pouze nejvýznamnějších sídel, rychlíky pro obsluhu všech větších sídel). Správně nastavený provozní koncept dokáže využít technických možností tratě pro zkrácení jízdních dob.
- Významný prvek s dopadem do jízdních dob dále tvoří přímo drážní vozidla. Moderní vozidla disponují lepšími dynamickými vlastnostmi – mají větší zrychlení i zpomalení, a obecně vyšší výkon. To jim dovoluje lépe využívat modernizované infrastruktury. Především v osobní (příměstské) a regionální dopravě se může jednat o zásadní prvek, který umožňuje zkrácení jízdních dob.
- Provedená stavební a organizační opatření v souvislosti s realizovanými projekty OPD2 na druhou stranu na několika tratích znamenala snížení přepravních možností pro nákladní železniční dopravu. Jedná se především o přestavby stanic a zastávek, kdy je např. pro výstavbu nástupišť z prostorových důvodů nutné snížit počet kolejí, případně byly některé koleje bez analýzy potřeb nákladní dopravy zrušeny pro nepotřebnost. V současnosti již k této praxi nedochází a projekty staveb vždy procházejí oponenturou sdružení ŽESNAD.
- Na tratích TEN-T byl na sledovaném vzorku projektů zjištěn nárůst počtu spojů v každé kategorii vlaků. Za zvlášť významné lze považovat zvýšení počtu spěšných vlaků. Nejvýraznější nárůsty jsou evidovány na projektech III. TŽK mezi Rokycany a Plzní, kde byl tento segment prakticky nově zaveden.
- Růst tohoto segmentu vlaků, ale i vlaků Os, souvisí s obecným trendem rozvoje příměstské železniční dopravy, která proti IAD poskytuje cestujícím výhody v podobě kratších dojezdových časů (především v období špiček) nebo výhodnou polohu cílových stanic většinou v centru města. Spěšné vlaky představují ve srovnání s vlaky Os rychlejší alternativu pro větší sídla na trati, která však nejsou obsluhována rychlíky. Jsou nasazovány i jako posilové spoje v dopravních špičkách. Poptávce po příměstských vlacích napomáhá i stále restriktivnější parkovací politika ve městech a nedostačující kapacita záchytných bodů typu P+R.
- V segmentu dálkové dopravy je patrný nárůst počtu spojů opět především u projektů na koridorových tratích. Důvodem je zavedení konceptu dvousegmentové obsluhy v dálkové dopravě jako reakci na stále rostoucí poptávku po železniční dopravě a snahu o využití vyšších traťových rychlostí na modernizovaných ucelených úsecích koridorových tratí.
- Analýzou realizovaných staveb OPD byl prokázán i pozitivní dopad na kapacitu, využitelnou především pro osobní dopravu. Došlo k navýšení optimálního počtu vlakových jízd na hodnocených traťových úsecích o 14 % při uvažování průměrné celodenní propustnosti. Pro špičkové 2 hodiny je navýšení propustnosti o 8 %.



- Výrazněji se realizace OPD projektů projevuje na tratích mimo TEN-T, kde byl vypočten nárůst kapacity o 18 %. Je to dáno tím, že tratě mimo síť TEN-T jsou jednokolejné a často trpěly výraznými kapacitními omezeními z důvodu nevyhovujících základních technických parametrů, jako jsou zastaralá zabezpečovací zařízení, omezené rychlosti např. z důvodu špatných rozhledových poměrů, dlouhé úseky bez možnosti křížování ad. Modernizace takových tratí poté přináší výrazná zlepšení. Oproti tomu tratě TEN-T jsou často dvoukolejné a elektrifikované a zvýšení jejich kapacity proto není tak markantní.
- Z hlediska výkonů osobní dopravy bylo zjištěno, že v období po zprovoznění projektů jsou realizovány o 11 % vyšší dopravní a o 7 % vyšší přepravní výkony než v letech před výstavbou. Nárůst se projevil jak na hlavních, tak na regionálních tratích. Nárůst výkonu je v souladu s trendem v osobní dopravě, kdy před vypuknutím pandemie covid-19 rostl počet osob přepravených železniční dopravou, stejně jako přepravní výkon.
- Změny ve výkonech nákladní dopravy se v hodnoceném vzorku projevily méně (dopravní výkon + 7 %, přepravní + 3 %), jde spíše o projev sezonních výkyvů a nepravidelností. Na mnohých tratích je zaznamenán pokles oproti předchozím výkonům. Na některých projektech je to způsobeno vnějšími vlivy (např. trvalý pokles uhelné těžby). Jinde je na vině i z hlediska nákladní dopravy nevhodně provedená rekonstrukce trati. Modernizace stanic (peronizace) často vyvolá nutnost snížení počtu kolejí nebo jejich zkrácení, což má negativní dopad na možnost průjezdu nebo odstavení nákladního vlaku. Nákladní doprava je zároveň citlivá na pravidelnost a spolehlivost, takže v případě častých výluk na trati přestává být taková trať využívána. Rostoucí osobní doprava také ubírá kapacitu pro nákladní.
- Dopad do bezpečnosti byl zjišťován analýzou statistik o mimořádných událostech (MU) na železnici. V databázi MU z let 2012 – 2019 se k hodnoceným 49 projektům OPD vztahovalo celkem 446 MU. Celkově z provedené analýzy MU vyplývá stagnace či mírný nárůst počtu MU v období po realizaci projektů. Ke stagnaci až k mírnému růstu počtu MU dochází na železniční síti ČR dlouhodobě a lze to přičíst zvýšené mobilitě a poptávce po přepravě, což z hlediska bezpečnosti generuje více možností k výskytu nehod.
- Počty MU vykazují zlepšení v oblastech, které se často týkají stavu infrastruktury. Např. po rekonstrukcích nejsou zaznamenány žádné případy lomu kolejnice a lze předpokládat, že s tím souvisí i snížený počet případů vykolejení drážních vozidel. Tyto změny je možné interpretovat jako pozitivní dopad projektů OPD.
- Střet s osobou je kategorie, kde bývají příčiny MU často neovlivnitelné (sebevraždy). Analýzou se nepodařilo prokázat pozitivní efekt v této kategorii MU ani v železničních stanicích, kde zvýšení bezpečnosti cestujících je jedním z cílů prováděných opatření typu peronizace, výstavba podchodů, ad. Nejmarkantnější je nárůst nedovolených jízd drážních vozidel, v němž se odráží zmiňovaný růst přepravy na železnici. Vyšší poptávka po železniční dopravě přináší zvýšené nároky na obsluhující personál, především na strojvedoucí, z jejichž nepozornosti pramení naprostá většina těchto MU.
- Porovnání nákladů na provozuschopnost (údržba a oprava tratí) v letech před realizací projektu a po jeho realizaci v průměru za celý vzorek posuzovaných projektů nevykazuje podstatnou změnu. Mírné snížení je patrné pouze u projektů mimo TEN-T. Lze to však interpretovat i tak, že z důvodu provedených investičních opatření nebylo nutné vynakládat zvýšené prostředky na zajištění provozuschopnosti. V případě nerealizace projektů OPD by velice pravděpodobně došlo k navýšení těchto nákladů o desítky procent i vzhledem k celkovému výraznému růstu přidělených neinvestičních prostředků v letech 2018 a 2019.
- Za celý soubor projektů vyšlo snížení nákladů na provozování (řízení provozu) téměř o 25 %. Výrazněji se toto snížení projevilo na tratích mimo TEN-T, kde se u sledovaných projektů jedná o snížení více jak 40 %. Naopak u tratí a stanic ležících na síti TEN-T v podstatě ke snížení nedošlo. Výsledky lze interpretovat jako doklad snižování personální náročnosti obsluhy regionálních tratí. Ve významnějších stanicích nemusí docházet k tak rozsáhlým redukcím počtu pracovníků i vzhledem k většímu rozsahu činností, které ve stanicích



probíhají (vlakotvorba, údržba zařízení) a k nimž je nutný personál. Zároveň na těchto stanicích jsou zřizována místa pohotovostních výpravčí, kteří tvoří jakousi záložní kapacitu pro případ výpadků v centrálním řízení.

Evaluační otázka 1.2: Které projekty přispívají nejefektivněji a které nejméně efektivně ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?

- Vzájemná porovnatelnost projektů je obtížná z důvodu výrazných rozdílů v tom, co jednotlivé projekty zahrnují. Nejpříznivější poměr nákladů a délky stavby měly projekty s těžištěm prací ve výměně železničního svršku, bez rozsáhlých sanačních prací na železničním spodku a bez přestavby mezilehlých nebo začátečních/koncových stanic a zastávek.
- U projektů modernizací a rekonstrukcí traťových úseků byla efektivita vynaložených prostředků zjišťována posouzením rozsahu nákladů potřebných k dosažení pozitivní změny ve sledovaných aspektech jízdní doby, počtu spojů osobní dopravy a propustnosti. **Jako nejefektivnější byl vyhodnocen projekt modernizace úseku Rokycany – Plzeň. Výstavbou úseku byla zkrácena jízdní doba dálkového segmentu o 9 minut. Zásadně byla zvýšena jeho propustnost, kdy ve špičkových 2 hodinách může místo 13 projet až 18 vlaků. Tím mohlo dojít k zavedení regionálních spěšných vlaků a k 40% navýšení počtu rychlíků a expresů. Tyto skutečnosti představují zvýšení konkurenceschopnosti vedoucí k většímu využívání železniční dopravy.**
- Jako další v pořadí efektivity jsou stanoveny projekty typu revitalizací, u kterých relativně méně investičně náročná opatření znamenala výrazná zlepšení provozních parametrů tratí. Typicky se jednalo o odstranění pomalých jízd modernizací přejezdů, výměnu železničního svršku v kritických úsecích se zlepšením směrových a výškových parametrů nebo instalaci modernějšího typu zabezpečovacího zařízení. Tato opatření vedla k navýšení traťových rychlostí, zlepšení propustnosti, zkrácení jízdních dob i k zvýšení spolehlivosti dopravy.
- **Nejméně efektivní jsou vyhodnoceny stavby s relativně vysokou investiční náročností, s nižšími počty přepravených osob a pouze minimální změnou ve sledovaných aspektech. Jedná se o projekty realizované v Podkrušnohoří v Karlovarském kraji, a to především z důvodu nízkých (a klesajících) počtů cestujících.** Zároveň se však jedná o specifické tratě budované původně pro potřeby průmyslu (těžba uhlí, kaolínu). Sídla v okolí projektů se navíc dlouhodobě potýkají s úbytkem obyvatel.
- V hodnoceném souboru projektů je 12 projektů modernizací nebo rekonstrukcí železničních stanic. Hodnocení efektivnosti vynaložených investic ve stanicích bylo založeno na porovnání výše nákladů nutných na zvýšení průměrného denního obratu. **Jako nejvíce efektivní byla vyhodnocena přestavba uzlu Plzeň, kde došlo k 11% nárůstu obratu cestujících včetně pozitivních změn v oblasti bezpečnosti. Jako nejméně efektivní byly vyhodnoceny projekty, které nepřinesly zvýšení počtu cestujících využívajících nové infrastruktury stanice (zvýšený obrat), a současně na základě dostupných statistik o mimořádných událostech došlo ke zhoršení bezpečnosti.**
- Na využívání stanice cestujícími mají vliv i další skutečnosti, které nejsou ovlivnitelné provedenou fyzickou modernizací. Jedná se především o provozovaný koncept dopravy v daném regionu, četnost vlakových spojů a možnost jejich využívání pro dojížděku za prací nebo do škol, tarifní a časovou provázanost s autobusovou dopravou nebo možnosti parkování.



Důležitým faktorem je také poloha nádraží vůči novým rezidenčním, příp. průmyslovým/logistickým rozvojovým projektům v daném městě.

Evaluační otázka 1.3: Odpovídají dosažené výsledky předpokladům, na kterých bylo založeno ekonomické hodnocení projektů?

- K porovnání se skutečností byly vybrány provozní náklady v rozdělení na náklady provozuschopnosti a provozování, a úspory času. Jedná se o rozhodující vstupy pro CBA, které zároveň bylo s určitými zjednodušeními možné porovnat. Mezi další aspekty, které jsou v železničních CBA využívány k výpočtu projektových přínosů, patří provozní náklady vlaků a silniční dopravy, náklady externalit (snížení nehod, hluku, znečištění ovzduší) a bezpečnost (např. na železničních přejezdech). Tyto však posuzovány nebyly vzhledem k neexistenci skutečných porovnatelných dat. V rámci analýzy nebyly posuzovány ani předpoklady o příjmech z poplatků za dopravní cestu, protože většina projektů nepočítala vlivem projektu s žádnou změnou.
- Srovnání nákladů **provozuschopnosti** bylo možné provést pro celkem 44 projektů z 49 zahrnutých v poskytnutém vzorku projektů. Při srovnání s předpokládanými náklady ve výpočtech ekonomických hodnocení lze konstatovat, že předpoklady o výši těchto nákladů jsou naplňovány a souhrnně se potvrzuje správnost odhadů této veličiny ze strany zpracovatelů CBA. V kategoriích tratí i železničních stanic jsou skutečné náklady zhruba 15 % pod těmi odhadovanými v CBA. To lze považovat za přijatelnou odchylku, ačkoli toto podhodnocení efektu investice se odráží v mírně horších výsledcích finanční analýzy. Vzhledem k výsledkům FA, které má většina projektů hluboko pod hranicí pro samofinancovatelnost, nehrozí, že by případná korekce o výše uvedenou odchylku měla znatelný vliv do CBA.
- Výraznější odchylka od předpokladů CBA je zaznamenána u technologických staveb - projekty GSM-R, DOZ, modernizace SZZ, jeden projekt výstavby EOv a jeden modernizace zabezpečení přejezdů. Projekty typu DOZ a GSM-R byly realizovány na dlouhých traťových úsecích. Do CBA byly uvažovány náklady na provozuschopnost za celé tyto dotčené traťové úseky, bez rozlišení kategorie ovlivněných nákladů (tzn. zda stavbou budou dotčeny náklady signalizačního nebo zabezpečovacího zařízení, případně jiné skupiny nákladů). V případě DOZ projektů je uvažováno paušální snížení nákladů na údržbu v celém úseku. Tento předpoklad se však nepodařilo potvrdit vzhledem k nemožnosti odlišit ve vykazovaných nákladech provozuschopnosti náklady na údržbu a na opravy.
- K posouzení CBA předpokladů pro **provozování** proto byly od Správy železnic, s.o. poptány statistické údaje o počtech zaměstnanců řízení provozu (vyjádřené v počtech úvazků). Data byla vyžádána pro projekty, u kterých bylo v ekonomickém hodnocení uvažováno se snížením počtu těchto pracovníků. Celkem se jednalo o 24 projektů. Bylo prokázáno, že v průměru předpoklady CBA téměř odpovídají skutečnému stavu na sledovaných tratích. Odchylka byla jen 2 %, což je pozitivní zjištění s ohledem na to, že výše nákladů na provozování je významnou položkou v celkových provozních nákladech hodnocených projektů (tvořila v průměru 30 % z celkových provozních nákladů) a nemělo by tedy docházet k výrazným nepřesnostem v odhadech.



- **Úspora času** je nejvýznamnější benefit, které přinášejí projekty rekonstrukcí a modernizací tratí. CBA pracuje s časem v peněžním vyjádření. Výpočty jsou založeny na úspoře tzv. osobohodin za rok, které jsou následně přes ocenění pracovního a nepracovního času monetizovány. Vstupní časové údaje vycházejí hlavně ze zvýšení rychlosti a tomu odpovídající přesné, ale teoretické časové úspoře. Tato úspora nebývá ve stejném rozsahu promítnuta do jízdnicích řádů. Konstrukce jízdnicích řádů musí sledovat další faktory, především návaznosti v uzlech, aby nedocházelo k porušení přestupních vazeb.
- Vzhledem k tomu, že zjištěné časové úspory v evaluaci v rámci EO 1.1 vycházejí z KJŘ, byly předpoklady CBA v této oblasti porovnány zjednodušenou formou. Porovnán byl základní předpoklad, zda bude dosaženo časové úspory. Ze vzorku 49 projektů je u 43 v CBA předpokládána úspora času. U 37 z nich skutečně v provozu dle jízdnicích řádů došlo ke zkrácení jízdnicích dob.

Hlavní evaluační otázka 1: Jaké výsledky dosud přinesla realizace OPD2 v SC 1.1?

Projekty OPD2 znamenají především zlepšení technických parametrů na vybraných částech železniční sítě ČR. Modernizovaná infrastruktura tratí je základním předpokladem pro navazující rozvoj a možnosti intenzivnějšího využívání železnice jako takové. V první řadě byl analýzou realizovaných staveb OPD2 prokázán pozitivní dopad na kapacitu tratí. Na hodnocených traťových úsecích došlo k navýšení celodenní kapacity až o 14 %, pro špičkové 2 hodiny byla zvýšena kapacita o 8 %. Z toho důvodu lze na tratích, kde byly projekty OPD2 realizovány, zavádět ambicióznější přepravní koncepty osobní dopravy, které jsou charakteristické kratšími jízdnicích dobami a současně zvýšeným počtem spojů. To se odráží ve vyšších naměřených dopravních a přepravních výkonech, především osobní dopravy. Rozvoj osobní dopravy však na některých tratích znamená ztížení podmínek pro dopravu nákladní. Realizované stavby byly zaměřeny především na zlepšení podmínek pro osobní dopravu a v některých případech nedostatečně reflektovaly možné budoucí potřeby nákladní dopravy, což se v současně připravovaných projektech již daří napravit. Projekty OPD2 zvyšují i bezpečnost provozu zlepšením stavu tratí, nicméně na statisticky nejvýznamnější druhy nehod v železniční dopravě vliv nemají. Ty jsou odrazem obecnější jevů dopravních (nárůst automobilismu) i společenských (sebevraždy).

Jako nejvíce efektivní projekty pro zvýšení atraktivity železniční dopravy a její konkurenceschopnosti se ukázaly rozsáhlé modernizační akce, jejichž hlavním představitelem je traťový úsek na III. TŽK mezi Rokycany a Plzní. Takové projekty vytvářejí klíčové předpoklady pro parametrické změny v regionální i dálkové dopravě, jejichž efektem je výrazný nárůst počtu cestujících. Využití modernizované infrastruktury ale ovlivňuje i zavedení optimálního provozního konceptu včetně začlenění do integrovaného dopravního systému kraje a nasazení moderních a spolehlivých drážnicích vozidel. Některé z realizovaných investic zatím svůj přínos neprokázaly. Jedná se o projekty na regionálních tratích, které nedokáží nabídnout konkurenceschopné spojení vůči silniční dopravě a jsou navíc situovány v strukturálně postižených regionech (Karlovarsko).

Předpoklady z CBA pro první roky provozu projektů (většinou 2018-2019) jsou naplňovány. U nákladů na provozuschopnost v kategoriích tratí i železničních stanic jsou skutečné náklady zhruba 15 % pod těmi odhadovanými v CBA. Technologické projekty se od předpokladů CBA odchylojí výrazněji, což je



to částečně způsobeno i neexistencí přesného ohodnocení jejich efektů. Předpoklady týkající se snížení počtu zaměstnanců pro řízení provozu se v projektech podařilo naplnit téměř přesně. Stejně tak u většiny projektů došlo ke zkrácení jízdních dob a v reálném provozu dochází k úsporám času cestujících.

Evaluační otázka 2.1: Lze ze současného stavu implementace OPD2 předpokládat, že budou splněny cíle programu?

- Alokace OPD2 bude s vysokou pravděpodobností vyčerpána. K lednu 2021 byly schváleny dotační žádosti převyšující alokaci OPD2 o cca 5,6 mld. Kč (podíl na alokaci 104,7 %). To umožní vyčerpání alokace i při předpokladu neuskutečnění všech naplánovaných výdajů, resp. neuznání některých výdajů v rámci certifikačního procesu. Úhrn schválené výše podpory převyšující alokaci vykazují PO 1 a 2, u PO 3 je schválená výše podpory nižší. Z hlediska specifických cílů vykazují převis schválené výše podpory SC 1.1 (a to velmi výrazně), 2.1, 1.5 a 2.2. Naopak nevyčerpání alokace je prakticky jisté u SC 1.3, 1.4 a 2.3. Došlo tak k tomu, že na investice do železniční infrastruktury půjde výrazně větší část prostředků OPD2, než bylo původně předpokládáno. Velké navýšení je také u investic do silnic a dálnic v síti TEN-T. Obecně lze konstatovat, že zatímco dominantní příjemci podpory OPD (SŽ a ŘSD) čerpají podporu nad očekávání či v souladu s alokací, ostatní příjemci – zejména pak města a provozovatelé intermodální dopravy čerpají výrazně méně, než bylo očekáváno.
- V rámci implementace podpory ve SC 1.1 dochází či dojde k překročení cílových hodnot většiny monitorovacích indikátorů. To je zapříčiněno především výrazně větším celkovým rozsahem železniční infrastruktury modernizované s podporou z OPD2, než bylo původně očekáváno. Na druhou stranu se k tomuto výsledku došlo i kvůli podpoře projektů na méně významných železničních tratích, zatímco dochází k odsouvání modernizací některých páteřních železničních tratí v síti TEN-T (kde jsou modernizační projekty v přepočtu na délku tratí nákladnější). Přitom nedojde k úplnému naplnění cílových hodnot indikátoru výstupu 7 05 01 Počet odstranění omezení na železniční trati a indikátoru výsledku 7 06 10 Podíl zmodernizované TEN-T sítě s vyhovujícími parametry kvality sítě. To na jednu stranu souvisí s podporou odpovídajících projektů z nástroje CEF, na druhou stranu se zmíněným odkládáním realizace projektů na síti TEN-T (zejména z důvodu jejich nepřipravenosti).
- Ve specifickém cíli 1.3 dojde k výraznému překročení cílových hodnot indikátorů výstupu, a to i navzdory velmi nízké úrovni vyčerpání alokace na tento SC. To je ale dáno nastavením indikátorů, které nerozlišují aktivity s řádově odlišnou jednotkovou cenou (pořízení 1 ks reachstackeru se u indikátoru 7 10 04 započítává stejně jako výstavba nového terminálu). Dále lze předpokládat, že dojde i k překročení cílových hodnot indikátorů výsledku. Přepravní výkony v intermodální dopravě v období do r. 2019 rostly v souvislosti s rozšiřující se nabídkou přepravních kapacit i ekonomickou konjunkturou. Po odeznění krize související s COVID-19 lze předpokládat pokračování tohoto trendu.
- Ve SC 1.4 dojde k překročení cílových hodnot obou indikátorů výstupu (7 46 00/C/15 i 7 45 00), přitom je zde poměrně nízká úroveň vyčerpání alokace. Realizované projekty totiž spočívají zejména v rekonstrukcích a modernizacích stávající infrastruktury tramvajových tratí a novostavbách investičně méně náročných trolejbusových tratí. Oproti původním předpokladům počítajícím s výstavbou metra D a nových tramvajových tratí v Praze se tak



dosáhne celkově větší délky modernizované infrastruktury při nižším čerpání alokace a nižším vlivu realizovaných akcí na přepravní výkony. Ty zatím (i bez ohledu na COVID-19) spíše klesaly. Cíl zvýšení počtu cestujících v MHD v elektrické trakci (indikátor výsledku 7 45 10) tak nejspíše nebude naplněn. Pro zajištění vyšších přepravních výkonů MHD v elektrické trakci by tak byl potřebný větší rozsah novostaveb městské drážní dopravy, zejména pak tramvajových tratí a metra.

- Cílové hodnoty indikátorů výstupu ve SC 1.5 budou při předpokladu úspěšné realizace projektů zaměřených na modernizaci plavidel naplněny. Přitom dojde k překročení naplnění cílové hodnoty indikátoru 7 03 01 Počet nově pořízených nebo i modernizovaných vozidel pro drážní dopravu o dva řády, především z důvodu započítání vozidel s obměnou brzdových špalíků. Výkon osobní dopravy na železnici (indikátor výsledku 7 03 10) je velmi intenzivně ovlivňován vnějšími faktory mimo oblast intervencí OPD2 (zejména slevami na jízdném a epidemiologickou situací), jeho hodnota tak není přímo odvislá od intervencí OPD2 a osciluje podle aktuálního vlivu externích faktorů na dopravní chování obyvatelstva. Cílová hodnota indikátoru výsledku 7 31 10 Míra modernizace flotily vodní nákladní dopravy v ČR bude při úspěšném dokončení zasmluvněných projektů překročena.
- Specifický cíl 2.1 bude z hlediska dosažených i očekávaných výsledných hodnot indikátorů výstupu možné hodnotit jako úspěšně naplněný. S podporou z OPD2 budou vybudovány a modernizovány silnice a dálnice v síti TEN-T s větší celkovou délkou, než bylo očekáváno. Tomu odpovídá i navýšení alokace na tento SC. Z pohledu indikátorů výsledku lze taktéž očekávat úspěšné naplnění cílových hodnot.
- Specifický cíl 2.2 je realizován s určitým zpožděním – realizace prvních podpořených projektů byla zahájena až ve druhé polovině r. 2018. Dosavadní naplnění cílových hodnot indikátorů je tedy enormně malé. Při úspěšné realizaci zasmluvněných projektů ovšem dojde k cca 85 % naplnění cílové hodnoty indikátoru výstupu 7 53 00, v případě indikátoru výsledku 7 53 10 pak dojde k násobnému překročení cílové hodnoty. Dojde tak sice k realizaci menšího množství zařízení, ta ale budou mít větší celkovou kapacitu. Alokace SC bude vyčerpána.
- Implementace SC 2.3 nenaplnila očekávání, a to zejména z důvodu nízkého zájmu žadatelů. To se projevilo jak v nižším stupni vyčerpání alokace, které nebude dosaženo ani z poloviny, tak na (ne) dosahování cílových hodnot indikátorů. Pouze u indikátoru výsledku 7 24 10 dojde k naplnění, resp. překročení cílové hodnoty, na druhou stranu výsledný systém pokrytí silniční sítě ITS nebude využívat všech potenciálních funkcionalit ITS (např. dynamického řízení provozu).
- Specifický cíl 3.1 je z hlediska dosažených i očekávaných výsledných hodnot indikátorů možné hodnotit jako úspěšně naplněný. S podporou z OPD2 budou vybudovány a modernizovány silnice a dálnice mimo síť TEN-T s výrazně větší celkovou délkou, než bylo očekáváno. To může být dáno skladbou podpořených projektů, i nižšími, než původně očekávanými cenami realizace staveb.
- **Alokace OPD2 bude s vysokou pravděpodobností vyčerpána. Z hlediska specifických cílů vykazují převis schválené výše podpory SC 1.1 (a to velmi výrazně), 2.1, 1.5 a 2.2. Naopak nevyčerpání alokace je prakticky jisté u SC 1.3, 1.4 a 2.3. Došlo tak k přesunu alokace zejména na investice do železniční infrastruktury a investice do silnic a dálnic v síti TEN-T. Obecně lze konstatovat, že zatímco dominantní příjemci podpory OPD (SŽ a ŘSD) čerpají podporu nad očekávání či v souladu s alokací, ostatní příjemci – zejména pak města a**



provozovatelé intermodální dopravy čerpají výrazně méně, než bylo očekáváno. U specifických cílů 1.3, 1.5, 2.1 a 3.1 lze za současného stavu implementace očekávat, že dojde k naplnění cílových hodnot sledovaných indikátorů. U SC 1.1 nedojde k úplnému naplnění cílových hodnot u indikátorů, které souvisejí se sítí TEN-T, a to jednak kvůli realizaci projektů na této síti primárně s podporou z CEFu, jednak kvůli zpoždění v realizaci některých staveb na síti TEN-T. U SC 1.4 nedojde k naplnění počtu cestujících MHD v elektrické trakci kvůli odložení realizace významných projektů i vlivu COVID-19 na dopravní chování populace. V SC 2.2 bude realizován menší počet dobíjecích a plnicích zařízení. V SC 2.3 bude realizováno výrazně méně zařízení a služeb ITS z důvodu nízkého zájmu potenciálních příjemců o podporu a nedojde k naplnění cílové hodnoty u počtu nehod se smrtelným zraněním z důvodu omezeného příspěvku projektů OPD ke snižování nehodovosti.

Evaluační otázka 2.2: Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?

- Z hlediska úspěšnosti žádostí i délky procesu hodnocení a schvalování projektových žádostí obecně platí, že u intervencí, které jsou realizované dominantními dlouhodobými příjemci – Správou železnic a Ředitelstvím silnic a dálnic (tedy u specifických cílů 1.1, 2.1 a 3.1) je podíl neschválených žádostí minimální a proces hodnocení a schvalování žádostí je relativně (ve srovnání se žádostmi ostatních příjemců) efektivní. U všech ostatních příjemců, resp. specifických cílů (s výjimkou oblasti podpory ITS na dálnicích a silnicích I. třídy taktéž implementované ŘSD) je podíl neschválených žádostí výrazně vyšší. Také délka procesu hodnocení a schvalování žádostí byla u ostatních příjemců zpravidla větší. Nejhuře z hlediska počtu a podílu neschválených žádostí i délky hodnotícího procesu na tom byli příjemci v oblasti podpory modernizace plavidel, kde se nepodařila zahájit implementace projektů až do okamžiku tohoto hodnocení. Délka hodnotícího procesu a zdržení zahájení implementace podpory plavidel má nicméně úzkou souvislost s celkovým problematickým stavem daného sektoru. Existující obtíže vlastníků a provozovatelů plavidel se taktéž odráží v obsahu a kvalitě jednotlivých žádostí o podporu a v jejich finančních parametrech, které reálně hladký schvalovací proces neumožňují.
- Implementaci SC 1.1 je možné považovat za relativně úspěšnou. Vzhledem k dlouhodobým zkušenostem SŽ s realizací projektů s podporou z OPD zde byly minimální potíže s podávanými projektovými žádostmi a proces jejich hodnocení a schvalování byl relativně efektivní. Vzhledem k potížím v investiční přípravě projektů a částečně i potížím s nastavováním optimálních parametrů trati ve studiích proveditelnosti se ovšem nepodařilo připravit k realizaci řadu projektů, s jejichž realizací bylo původně počítáno. OPD2 se přitom částečně překrýval s nástrojem CEF, v jehož rámci se realizovaly některé stavby, u kterých se původně počítalo s realizací v rámci OPD2. V rámci OPD2 byly dále podporovány i investiční akce na regionálních drahách a tratích s nižším přepravním potenciálem. U regionálních drah a tratí mimo síť TEN-T je žádoucí podpora i v OPD3, ale upřednostňována by měla být podpora na tratích, kde je vyšší přepravní potenciál. Souběh obou dotačních zdrojů přitom není efektivní, protože příjemce má větší potíže s implementací podpory z CEFu, kde jsou



oproti OPD2 komplikovanější podmínky podpory. Zástupci SŽ by uvítali návrat k původnímu stavu, kdy veškerá alokace z ESIF na rozvoj železniční infrastruktury byla implementována přes OPD. U implementace OPD by příjemce uvítal intenzivnější a pravidelnější komunikaci s ŘO s cílem pružnějšího řešení potíží a přesnější časové vymezení procesu hodnocení a schvalování projektových žádostí i schvalování závěrečných zpráv. Potenciální hrozbou pro první roky implementace OPD3 je souběh implementace tří zdrojů financování – CEFu, OPD3 a RRF, pro něž nemusí být dostatek připravených kvalitních projektů.

- V SC 1.3 se až na výjimky nerealizovaly projekty obnášející budování nových intermodálních terminálů s vyšší kapacitou překládky, resp. výraznější rozšiřování stávajících terminálů. Realizovaly se spíše projekty menšího rozsahu s nižší celkovou dotací, obnášející modernizace menších ploch terminálů, pořizování dílčích zařízení pro překládku a pořizování jednotek intermodální přepravy. Pro některé provozovatele intermodálních terminálů bylo přitom překážkou jejich rozvoje s dotační podporou z OPD2 obtížné majetkoprávní vypořádání. Pro umožnění budoucího rozvoje intermodálních terminálů soukromých investorů s veřejným přístupem by tak byla vhodná větší vstřícnost ze strany spol. České dráhy, a.s., a ze strany Správy železnic, s.o. při odprodeji pozemků potřebných pro rozvoj intermodálních terminálů. Na začátku dotačního období byla v žádostech vyšší chybovost, ta se s přibývajícím zkušenostmi žadatelů snižovala. Někteří (zejména pak méně zkušení) žadatelé se přitom v některých případech potýkali s tím, že jim nebyly vždy zcela jasné metodické požadavky ŘO, což se z jejich pohledu projevovalo v dílčích potížích v rámci procesu hodnocení žádostí a při naplňování podmínek vzešlých z výstupů věcného hodnocení. V budoucím programovém období by tak bylo vhodné věnovat pozornost zpřesňování pravidel pro žadatele i pro proces hodnocení žádostí a rozšířit metodickou podporu s důrazem na prvožadatele. Přitom by bylo vhodné nezavádět nová pravidla či nové povinnosti, aby žadatelé co nejvíce využívali stávající know-how. Zásadním předpokladem pro výraznější rozvoj intermodální dopravy pak je odstranění kapacitních hrdel na železniční síti a harmonizace podmínek mezi železniční a silniční nákladní dopravou z hlediska poplatků za využívání dopravní cesty a vícenákladů zapříčiněných požadavky na vybavení železničních vozidel.
- V SC 1.4 nebyla schválena jedna čtvrtina projektových žádostí a proces hodnocení a schvalování zde byl poměrně zdouhavý. Nedošlo zde přitom k realizaci mnoha projektů, s nimiž se při přípravě OPD2 počítalo. Čerpání alokace nejvíce ovlivnila nerealizace výstavby metra D v Praze, nákladnější novostavby tramvajových tratí v Praze i ostatních městech s podporou z OPD2 byly navzdory původním očekáváním také ojedinělé. V SC 1.4 tak bylo realizováno větší množství projektů se spíše nižšími celkovými výdaji, obnášejících novostavby dílčích úseků tramvajových tratí, modernizace a rekonstrukce tramvajových tratí a doplňkové infrastruktury, novostavby trolejbusových tratí a modernizace a rekonstrukce trolejbusových tratí a doplňkové infrastruktury. Význam podpory drážní infrastruktury je v rámci OPD značný. Vlivem této podpory je městům umožněno realizovat velké množství finančně náročných projektů zaměřených na rozvoj drážní infrastruktury v městské dopravě, které by jinak měla města/dopravní podniky problém financovat z vlastních zdrojů. Ohledně nastavení podpory z OPD2 nebyly v hloubkových rozhovorech evidovány žádné zásadnější problémy. Někteří méně zkušení žadatelé však měli dílčí potíže s porozuměním požadavků na cost-benefit analýzy. V dalších případech měli někteří žadatelé potíže i s nejistotou ohledně výkladu pravidel pro žadatele. U finančně menších projektů by bylo vhodné zvážit zavedení



zjednodušené formy ekonomické analýzy a zavedení jednokolového systému hodnocení. Potiže s CBA přitom také souvisely se skutečností, že byly do OPD2 předkládány záměry menšího rozsahu a obecně s nižšími celkovými celospolečenskými přínosy, než bylo původně plánováno při předpokládané realizaci rozsáhlejších projektů typu novostaveb.

- V SC 1.5 byly potíže s implementací podpory v oblasti modernizace plavidel, kde se nepodařilo do začátku r. 2021 zahájit fyzickou realizaci ani jednoho projektu s podporou z OPD2. Důvodem v první vlně byly zejména nedostatky na straně žadatelů a zdlouhavé reakce žadatelů na požadavky na doplňování v rámci procesu posuzování přijatelnosti žádostí. Ve druhé vlně délku schvalovacího procesu dílčím způsobem ovlivnilo podání velkého množství žádostí, které zahltily kapacity ŘO a zdlouhavé svolávání hodnotících komisí v rámci věcného hodnocení, výraznější měrou pak odvolávání neúspěšných žadatelů a v poslední fázi také vlivem důsledků epidemie COVID-19. Tato oblast podpory ovšem nemá být v OPD3 podporována. Také oblast podpory zaměřená na pořízení kolejových vozidel v osobní železniční dopravě nemá být v OPD3 podporována. Zde byly v procesu hodnocení a schvalování žádostí relativně menší zdržení. Podpora však vedla k dílčí modernizaci vozidlového parku v osobní železniční dopravě jen ve 4 krajích ČR a v kontextu situace, kdy mnoho objednatelů veřejné osobní dopravy pokrývá náklady na obnovu vozového parku z ceny dopravního výkonu, není tato podpora nadále systematická. Oblast podpory zaměřená na interoperabilitu, resp. implementaci TSI se vyznačovala poměrně efektivní implementací. Žadatelé, resp. dopravci jsou však vystaveni prudkému zvýšení cen palubních jednotek ETCS, kterému neodpovídá maximální výše podpory na jednotku. Vzhledem k důsledkům požadavků TSI na cenovou konkurenceschopnost nákladní železniční dopravy je žádoucí podpora interoperability, resp. implementace TSI i v OPD3.
- Z hlediska implementace podpory OPD2 lze realizaci SC 2.1 považovat za úspěšnou. Podpořeny byly téměř všechny předložené projekty, alokace byla přečerpána a proces hodnocení a schvalování projektových žádostí byl relativně rychlý a efektivní. Z hlediska obsahové náplně se ovšem nepodařilo realizovat řadu staveb ze Seznamu velkých projektů OPD2 a z Dopravních sektorových strategií 2 fáze. Mezi nerealizovanými projekty byly i prioritní stavby s velkými očekávanými přínosy, jako např. R1 (D0) 511 Běchovice – D1 a D1 Říkovice – Přerov, u nichž se za sledované období nepodařilo získat pravomocné územní rozhodnutí. Otázkou k dalšímu jednání je smysluplnost využívání metody finanční mezery pro projekty na dálnicích a silnicích, kde se počítá s výběrem mýta.
- Podpora rozvoje infrastruktury alternativních paliv představuje vzhledem k politice ČR i EU zcela zásadní věc, kterou je třeba vzhledem k zatím nerentabilnímu charakteru budování a provozování dobíjecích a plnicích stanic na alternativní paliva podporovat ze strany OPD. V končícím programovém období byl SC 2.2 implementován v zásadě zdárně a proces hodnocení a schvalování žádostí byl relativně efektivní. Stávající nastavení podmínek OPD2 je tak vhodné zachovat i v budoucím programovém období. Doporučeno je rozšíření podpory – nejen na budování stanic, ale i na jejich modernizaci. Dále je navrhována podpora komplexních projektů (tj. projektů, jejichž součástí je i budování bateriových uložišť).
- V SC 2.3 došlo nejen k tomu, že byly podány žádosti v menším, než původně očekávaném rozsahu, ale navíc nebylo téměř 30 % projektových žádostí schváleno. Proces hodnocení a schvalování žádostí byl také poměrně zdlouhavý a neefektivní, a to mj. s ohledem na zdlouhavé vypořádávání podmínek věcného hodnocení ze strany žadatelů. Menší přísun



žádostí byl dán nezájmem některých měst o podporu v této oblasti, či realizaci projektů ITS, což mohlo souviset i s institucionální nepřipraveností některých měst na realizaci projektů v oblasti ITS. Nižší čerpání podpory oproti původním předpokladům bylo zapříčiněné také postupným zlevňováním technologií ITS a nadhodnocením způsobilých výdajů potenciálními žadateli při původním mapování absorpční kapacity. Význam podpory ITS v rámci OPD je značný. Vlivem této podpory byla umožněna realizace projektů o vyšší finanční náročnosti, u nichž by jinak byl problém je financovat ze zdrojů žadatele. Současně projekty přispěly k rozvoji i jiných oblastí (naplňování konceptu Smart Cities). Žadatelé se při realizaci projektů potýkali s administrativní zátěží, kterou se snažili odbourat využíváním externích konzultačních společností. Celkově však hodnotí podmínky jako vhodně nastavené, komunikaci a spolupráci s ŘO jako funkční. V rámci procesu podávání žádostí a administrace podpory byla identifikována překážka v podobě cost-benefit analýzy, která byla pro některé méně zkušené žadatele relativně složitá. U projektů, které jsou finančně méně náročné, bylo doporučeno využít zjednodušenou formu CBA. Pro uspokojení potenciálních žadatelů by bylo vhodné rozšíření okruhu způsobilých příjemců o společnosti zřizované, vlastněné či kontrolované obcemi, městy a kraji, jejichž činnost souvisí s dopravou.

- V SC 3.1 se sice nepodařilo zrealizovat velkou část z prioritních staveb původně navržených k financování, i bez nich však lze vnímat implementaci SC 3.1 jako úspěšnou. Z pohledu schválených projektových žádostí i samotného procesu hodnocení a schvalování projektových žádostí lze procesní implementaci tohoto SC interpretovat jako relativně efektivní. V budoucím období by však bylo vhodné zefektivnit proces přípravy staveb tak, aby byly ve větší míře realizovány prioritní projekty.
- **Z hlediska úspěšnosti žádostí i délky procesu hodnocení a schvalování projektových žádostí obecně platí, že u intervencí, které jsou realizované dominantními dlouhodobými příjemci – Správou železnic a Ředitelstvím silnic a dálnic (tedy u specifických cílů 1.1, 2.1 a 3.1) je podíl neschválených žádostí minimální a proces hodnocení a schvalování žádostí je relativně (ve srovnání se žádostmi ostatních příjemců) efektivní. U všech ostatních příjemců, resp. specifických cílů je podíl neschválených žádostí výrazně vyšší. Také délka procesu hodnocení a schvalování žádostí byla u ostatních příjemců zpravidla větší. Nejhůře z hlediska počtu a podílu neschválených žádostí i délky hodnotícího procesu na tom byli příjemci v oblasti podpory modernizace plavidel, kde se nepodařila zahájit implementace projektů až do okamžiku tohoto hodnocení. V SC 1.1 se nepodařilo realizovat některé původně plánované projekty v síti TEN-T, nebo na tratích s vysokým přepravním potenciálem, místo nichž byly realizovány náhradní projekty na méně významných tratích. Obecně zde však byla implementace úspěšná. V SC 1.3 převažovaly projekty menšího rozsahu a významu, protože se provozovatelé potýkají s řadou překážek pro rozvoj většího rozsahu. V SC 1.4 bylo realizováno větší množství projektů se spíše nižšími celkovými výdaji, nepodařily se zde zrealizovat některé původně plánované novostavby. V SC 1.5 se do začátku r. 2021 nepodařilo zahájit fyzickou realizaci ani jednoho projektu modernizace plavidel. Podpora pořízení kolejových vozidel v osobní železniční dopravě a podpora interoperability probíhaly zdárně. V SC 2.1 byla implementace poměrně efektivní, nepodařilo se ovšem zrealizovat některé prioritní projekty. SC 2.2 byl v končícím období implementován v zásadě optimálně. V SC 2.3 byl menší zájem žadatelů a projekty zde byly relativně méně nákladné. V SC 3.1 se sice nepodařilo zrealizovat velkou část z prioritních**



staveb původně navržených k financování, i bez nich však lze vnímat implementaci SC 3.1 jako úspěšnou. Z procesního hlediska měli někteří příjemci potíže s dílčími nejasnostmi v pravidlech a metodikách (zejména pak z hlediska práce s CBA a stanovení způsobilých výdajů), což vedlo ke zdržením při hodnocení žádostí a administrativní náročnosti pro žadatele i ŘO. U všech SC a oblastí podpory byla dle zjištění evaluátora v zásadě použita vhodná forma podpory.

Evaluační otázka 2.3: Existují dostatečné kapacity pro zajištění kvalitní přípravy a realizace projektů v SC 1.4 a 2.3?

- Fiskální situace většiny měst s potenciálem realizace projektů v oblasti městské drážní infrastruktury a v oblasti ITS je relativně příznivá a pokud nedojde k dlouhodobým výpadkům příjmů měst, lze očekávat, že budou mít až na výjimky dostatečné fiskální kapacity pro realizaci projektů v OPD3.
- Největší potenciální příjemci podpory v oblasti městské drážní infrastruktury (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň) mají dostatečné fiskální kapacity pro zajištění předfinancování či spolufinancování projektů. Potíže se schopností předfinancování či spolufinancování projektů pak mohou nastat u menších měst s projekty novostaveb či modernizace tramvajových tratí (např. v Litvínově) a u vysoce zadlužených měst, jako je Liberec či Olomouc. Hrozbou přitom může být také propad příjmů měst v důsledku COVID-19, který může mít střednědobý vliv na investiční aktivitu měst. Pokud ovšem nebude mít COVID-19 dopady na výši příjmů měst i v následujících letech, lze předpokládat, že města jako celek nebudou mít z fiskálního hlediska omezenou absorpční kapacitu do té míry, že by bylo ohroženo vyčerpání alokace. Z hlediska provedeného mapování projektových záměrů v jednotlivých aglomeracích ITI lze předpokládat, že se nepodaří realizace všech aktuálně prezentovaných záměrů. Zejména počet záměrů v Praze se vymyká dosavadními tempu realizace novostaveb v síti tramvajových tratí. Bylo by tak vhodné vytvořit podmínky pro případný přesun nevyčerpané alokace mezi specifickými cíli. Vzhledem ke zdlouhavé přípravě a relativně velké investiční náročnosti pro města je u přípravy a realizace drážních projektů ve městech klíčová podpora těchto projektů napříč politickým spektrem. Zejména u investičně rozsáhlejších novostaveb tramvajových tratí (ev. metra) je rizikem z hlediska absorpční kapacity obecně velmi neefektivní legislativní a administrativní prostředí přípravy staveb. Očekávané termíny realizace staveb tak zpravidla nejsou dodržovány a mnoho projektových záměrů se za dotační období nestihne připravit k realizaci. Příprava těchto staveb vyvolává značné nároky na kapacity a kvalitu personálu jak na straně investora, tak na straně místních samospráv a orgánů státní správy. Lze přitom předpokládat lepší připravenost personálu tam, kde byly v končícím programovém období projekty podobného druhu realizovány. Proces přípravy může v dlouhodobém horizontu zefektivnit rekonstrukce stavebního práva, ve střednědobém horizontu ovšem mohou související legislativní změny přípravu staveb zkomplikovat, dokud se všichni aktéři nenaučí v novém prostředí pracovat. Všichni respondenti hloubkových rozhovorů podporují pokračování podpory u novostaveb, u modernizací by většina respondentů upřednostňovala podporu projektů, které budou mít zásadní přínos pro rozvoj hromadné dopravy. Menší města ovšem z fiskálních důvodů žádají i podporu modernizace a



rekonstrukce městské drážní infrastruktury s cílem zajištění dlouhodobé provozuschopnosti této infrastruktury. Možností naplnění těchto rozdílných požadavků je upřednostnění podpory novostaveb a modernizací obnášejících významné kvalitativní změny v prvním kole výzev a umožnění realizace projektů obnášející modernizace a rekonstrukce v dalších kolech výzev.

- Kapacity na straně měst pro přípravu a realizaci projektů v oblasti ITS jsou rozvinuty zejména tam, kde se města, resp. jejich příspěvkové organizace věnují oblasti ITS dlouhodobě. Další města realizují v oblasti ITS jednorázové projekty, jejichž přípravu a realizaci zajišťují zejména za pomoci externích dodavatelů. Důležitým předpokladem pro zdárnou realizaci projektů ITS je přitom politická podpora těchto projektů. Jejím nedostatek v minulosti vedl např. ke stažení projektových žádostí Hl. m. Prahy. Dalším předpokladem je přítomnost pracovníků kompetentních v oblasti ITS na magistrátech, či v organizacích zřizovaných městy. Bez nich není možné zajistit kontinuální rozvoj ITS. Studijní a projektovou přípravu však většinou zajišťují externí dodavatelé, kteří se v mnohých případech podílejí i na zpracování projektových žádostí a administraci dotačních projektů. Absorpční kapacita některých měst však může být již vyčerpána v souvislosti s pokrytím velké části potřeb realizovanými projekty. Přesto lze očekávat zájem řady měst (např. Prahy, Brna, Olomouce) o realizaci projektů ITS s podporou z OPD3. Záměry měst v oblasti ITS jsou přitom zpravidla v souladu s plány udržitelné městské mobility, které přispěly ke stabilizaci oblasti ITS v rámci rozvojové agendy měst. Také ŘSD plánuje další realizaci projektů v oblasti ITS, které mají zhodnocovat existující infrastrukturu ITS. ŘSD přitom nedisponuje dostatečnými interními kapacitami pro přípravu a realizaci projektů, a tak velkou část souvisejících činností zajišťuje prostřednictvím externích dodavatelů. ŘSD přitom shání kvalifikované pracovníky obtížně, protože jim vzhledem ke své právní formě nemůže nabídnout adekvátní odměny. Potíže s personálními kapacitami jsou i na MD, resp. na Oddělení ITS (712) MD, které je schopné zajišťovat související činnost jen s obtížemi. V zásadě lze konstatovat, že u příjemců jsou dostatečné kapacity pro přípravu a realizaci projektů v rozsahu obdobném, jaký byl v OPD2. Pro zvýšení absorpční kapacity a zvýšení kvality projektů je potřebné zejména zajistit dostatečné odborné kapacity na straně příjemců i MD.
- **V SC 1.4 lze předpokládat pokračování v realizaci kvalitních projektů na tramvajových tratích ve větších městech, kde se tyto projekty realizují již v současném období. Ne všechny projekty, které ovšem byly prezentovány při mapování absorpční kapacity, bude možné vzhledem ke kapacitám měst pro přípravu a realizaci projektů uskutečnit. U menších měst bude rozsah novostaveb na síti tramvajových a trolejbusových tratí jen omezený, žádoucí zde ovšem bude podpora modernizací stávajících tratí. Parametry modernizačních projektů způsobilých k podpoře z OPD3, stejně jako u doprovodné infrastruktury je přitom žádoucí upřesnit co nejdříve, aby se jim mohli žadatelé uzpůsobit. Otázkou je podpora metra D, která bude pro investora zajímavá jen nad určitou hranici výše podpory. V současné době s žádostí o podporu metra D z OPD3 investor nepočítá. Také v SC 2.3 jsou kapacity rozvinuté zejména v městech, která se ITS věnují dlouhodobě. V OPD3 lze oproti OPD2 předpokládat větší aktivitu hl. m. Prahy, kde došlo k vyjasnění budoucích priorit v rámci přípravy PUMMu. Pokračovat v realizaci projektů v ITS budou také některá větší města. Naopak u menších měst, která realizovala projekty v oblasti ITS v OPD2 mohlo dojít k částečnému, či úplnému vyčerpání absorpční kapacity. Žádoucí bude jasné nastavení**



podmínek, za kterých bude možné podpořit rozvoj inteligentních parkovacích systémů, u kterých byly žádosti v OPD2 zpravidla neschváleny. Také ŘSD bude pokračovat v rozvoji funkcionalit ITS na síti celostátních silničních komunikací. Potíže při realizaci projektů ITS můžou vznikat v důsledku nedostatku kvalifikovaného personálu na MD i ŘSD.

Hlavní evaluační otázka 2: Jaká doporučení plynou z implementace OPD2 pro přípravu a implementaci OPD3?

Vzhledem k souběhu tří dotačních zdrojů v oblasti podpory infrastruktury železnic by bylo vhodné pečlivě naplánovat rozdělení projektových záměrů mezi jednotlivé zdroje financování a případně směřovat implementaci podpory z OPD3 na období po ukončení podpory z RRF. Dále by bylo vhodné rozložit investiční akce v čase tak, aby nedocházelo k velkým výkyvům v objemu stavebních prací. Žádoucí bude zavést podporu výstavby a obnovy vleček a koncepčně řešit lokalizaci a majetkoprávní přípravu intermodálních terminálů. Pro vyšší efektivitu přípravy projektových záměrů je žádoucí co nejdříve zveřejnění pravidel podpory (zejména pak přesné definice způsobilých výdajů, metodiky ekonomické analýzy a požadavků na přínosy projektů). U investičně méně náročných záměrů je poptávka po zavedení zjednodušené ekonomické analýzy (např. MCA) a (v případě menších projektů městské drážní infrastruktury zavedení jednokolového systému hodnocení). Nad rámec doporučení je však žádoucí minimalizace metodických změn. Pro snížení chybovosti v žádostech evaluátor doporučuje rozšířit metodickou podporu s důrazem na prvožadatele, např. pořádáním workshopů zaměřených na problematiku části žádostí (např. ekonomickou analýzu). Pro zajištění co nejpřesnějšího monitoringu provozu a výsledků projektů evaluátor doporučuje osazovat sčítače provozu u všech projektů na silniční síti, kde je to technicky možné.



Závěry a doporučení jsou shrnuty v následující tabulce.

Hlavní závěry	Doporučení	Typ doporučení	Závažnost a časovost
<i>Popis zjištění</i>	<i>Popis doporučení (včetně specifikace gestora řešení)</i>	<i>Výběr z číselníku dle možností MS</i>	<i>Výběr z číselníku dle možností MS</i>
Modernizace a zvyšování zabezpečení přejezdů byly součástí realizovaných opatření ve většině z hodnocených projektů. Přesto došlo ke zvýšení počtu mimořádných událostí na přejezdech.	<i>Z prostředků OPD nadále podporovat investice do modernizace přejezdů. Umožnit financování projektů zaměřených pouze na modernizace vybraných přejezdů a to i v případě, že se budou nacházet na tratích mimo TEN-T.</i> <i>Gestor: MD, O 430</i>	<i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i>	<i>dlouhodobý</i>
	<i>Zintenzivnit realizaci programu modernizace přejezdů. Prioritu by měly mít přejezdy s rostoucím, resp. vysokým dopravním momentem a vybavené PZS bez závor, kde dochází k největšímu počtu nehod.</i> <i>Gestor: SŽ</i>	<i>Jiné</i>	<i>dlouhodobý</i>
Neověřitelnost provozních nákladů a přínosů technologických projektů typu DOZ, EOZ ad.	<i>Zpracovat do Rezortní metodiky výjimku z povinnosti zpracovávat pro tyto typy čistě technologických projektů standardní posouzení formou CBA. Jedná se často o opatření vyžadovaná technologickým a legislativním vývojem, pro která mohou platit obdobná pravidla jako u projektů GSM-R, ETCS nebo EMC (ek. hodnocení formou MCA).</i> <i>Gestor: MD, O 910</i>	<i>Úprava metodického prostředí</i>	<i>krátkodobý</i>
Hodnocení období 1-3 let provozu po realizaci je krátké pro postižení všech efektů modernizované infrastruktury. Na některých	<i>Provést hodnocení předpokladů CBA po cca 5 letech od zprovoznění projektů i za účelem eliminace jedno až dvouročních výkyvů v dopravním chování obyvatel.</i>	<i>jiné</i>	<i>dlouhodobý</i>



projektech ještě v roce 2019 probíhala stavební činnost.	<i>Gestor: MD, O 430</i>		
Dopravní údaje za roky 2020 – 2021 jsou z důvodu omezení pohybu obyvatelstva kvůli Covid-19 nerelevantní a jako taková by neměla být používána v tvorbě CBA ani jiných dopravních analýz, nebo k hodnocení předpokladů u již realizovaných staveb.	<p><i>Vydat doporučení používat pro nejbližší období (2021-2022) prognózu růstu veřejné dopravy s časovým posunem cca 5 let vzad, tj. prognózu na rok 2025 považovat za relevantní až v roce 2030.</i></p> <p><i>Prognózu růstu automobilové dopravy používat s časovým posunem cca 5 let vpřed, tj. prognózu na rok 2030 považovat za relevantní již v roce 2025.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 520 ve spolupř. s O 190</i></p>	<i>jiné</i>	<i>urgentní</i>
	<p><i>Vyhodnotit data (počty cestujících v železniční dopravě a MHD vč. IDS, RPD1 na silnicích) z prvního roku bez platnosti plošných mobility významně omezujících opatřeních ve spojitosti s covidem-19. Na základě toho formulovat opatření pro dopravní analýzy připravovaných projektů i ex-post hodnocení provedených staveb.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 520 ve spolupř. s O 190</i></p>	<i>Úprava metodického prostředí</i>	<i>krátkodobý</i>
Indikátor výstupu 7 10 04 Počet modernizovaných/nových terminálů započítává modernizované terminály v případě opakované podpory vícekrát.	<p><i>Při vyhodnocování naplňování indikátoru výstupu 7 10 04 doporučujeme započítávat každý podpořený terminál jen jednou, a to bez ohledu na počet realizovaných projektů v daném programovém období. Hodnoty z Monitorovacího systému tak bude potřeba přepočítávat.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<i>Úprava metodického prostředí</i>	<i>krátkodobý</i>



<p>Hodnoty indikátoru výstupu 7 46 00/C/15 • Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí v monitorovacím systému neodpovídají skutečnosti, protože příjemci některé hodnoty v systému nevykázali. Skutečné hodnoty indikátoru budou oproti vykázaným hodnotám vyšší.</p>	<p>Bude potřeba, aby na ŘO došlo k přepočítání a korekcím hodnoty indikátoru.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	<p>Změna hodnot indikátorů</p>	<p>krátkodobý</p>
<p>Potenciální hrozbou pro první roky implementace OPD3 je souběh implementace tří zdrojů financování – CEFu, OPD3 a RRF, pro něž nemusí být dostatek připravených kvalitních projektů. Skokové zvýšení počtu a finančního objemu realizovaných projektů v oblasti železniční infrastruktury může navíc vést k dalšímu markantnímu růstu cen stavebních prací a ve výsledku pak k menšímu rozsahu podpořených projektů.</p>	<p>Pečlivě naplánovat rozdělení projektových záměrů v oblasti železniční infrastruktury mezi jednotlivé zdroje financování a v případě potřeby klást důraz na implementaci podpory OPD3 v oblasti železniční infrastruktury na období po ukončení podpory z RRF. V rámci potřeby stabilizace cen na stavebním trhu pak rozložit investiční akce tak, aby nedocházelo k velkým výkyvům v objemu stavebních prací v průběhu dotačního období.</p> <p>Gestor: SŽ ve spolupráci s MD (O 520 a 430) a SFDI</p>	<p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p>	<p>dlouhodobý</p>
<p>Rozvoj železniční nákladní dopravy je limitován mj. spolehlivostí a možností začlenění železnice do logistického řetězce přepravníků. Pro vyšší flexibilitu nákladní dopravy je tak potřeba mj. podporovat obnovu a výstavbu vleček, které nejsou ve stávajícím období podporovány.</p>	<p>Zavést dotační podporu výstavby a obnovy vleček v OPD3.</p> <p>Gestor: MD, O 430 a O130</p>	<p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p>	<p>dlouhodobý</p>



<p>Rozvoj intermodálních terminálů je omezen problematickou majetkoprávní přípravou. Investoři do intermodálních terminálů mají jen velmi omezené možnosti, jak získat do svého vlastnictví vhodné plochy, přičemž organizace vlastněné, resp. zřizované státem (ČD, SŽ) jim v této věci nevyházejí vstříc.</p>	<p>Řešit problematiku lokalit vhodných pro rozvoj intermodálních terminálů včetně jejich majetkoprávní přípravy v rámci koncepce veřejných nakládkových míst, resp. Koncepce nákladní dopravy.</p> <p>Gestor: MD, O 520 a O130</p>	<p>jiné</p>	<p>dlouhodobý</p>
<p>Investiční příprava projektů v oblasti městské drážní infrastruktury je velmi zdoluhavá. Pro včasnou a zdárnou realizaci projektů v OPD3 je nutné znát co nejdříve přesné podmínky podpory. Ty je přitom pro předcházení nedorozumění mezi ŘO a žadateli potřeba co nejpřesněji specifikovat.</p>	<p>Vydat pravidla (včetně podrobného výčtu způsobilých výdajů) pro projekty městské drážní infrastruktury co nejdříve, aby zájemci mohli odfiltrvat projekty, které nenaplnují podmínky OPD, resp. nedokážou prokázat minimální celospolečenské přínosy požadované CBA.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	<p>Úprava metodického prostředí</p>	<p>krátkodobý</p>
	<p>V pravidlech pro příjemce uvést, za jakých podmínek je modernizace a rekonstrukce drážní infrastruktury akceptovatelná z pohledu OPD. Např. z hlediska přínosu pro cestující by bylo vhodné specifikovat kritéria přínosu u těchto projektů, např. % zkrácení jízdních dob, % zvýšení počtu uživatelů v docházkové vzdálenosti od nově vybudovaných zastávek, nebo % zvýšení kapacity / počtu spojů v elektrické trakci.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	<p>Úprava programové dokumentace (PPŽP, programový dokument atd.)</p>	<p>krátkodobý</p>
<p>U velkých příjemců (SŽ, ŘSD) se spoléhá na jejich zkušenosti a kontakty a obecně relativně bezproblémový průběh</p>	<p>Rozvíjet komunikaci ŘO s velkými příjemci na pravidelné bázi, aby se případná metodická nedorozumění</p>	<p>jiné</p>	<p>dlouhodobý</p>



<p>implementace podpory, ne vždy je pak komunikace s ŘO efektivní a metodické pokyny nejsou vždy dostatečně konkrétní a jasné. Důsledkem bývá zdlouhavé vyjasňování vyvolávající nadbytečnou časovou náročnost.</p>	<p>objasnila včas bez vyvolaných víceprací.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>		
<p>Příjemci odlišní od organizací zřizovaných MD měli na začátku implementace OPD potíže s kvalitou projektových žádostí. Kvalita se zvyšovala s dalšími výzvami, resp. s rostoucími zkušenostmi příjemců. I přesto, že ŘO poskytoval individuální konzultační podporu všem žadatelům, kteří ji poptávali, tak někteří příjemci vnímali tuto podporu jako nedostatečnou.</p>	<p>Rozšířit metodickou podporu pro žadatele – zejména pro prvožadatele a pro organizace, které nežadají o podporu z OPD často. Nad rámec již standardních individuálních konzultací by vhodnou formou metodické podpory mohly být také workshopy zaměřené na zpracování CBA či jiných součástí žádostí, v nichž je vysoká chybovost, semináře s ukázkami práce v ISKP a prezentace příkladů dobré i špatné praxe ve zpracování žádostí a implementaci projektů.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	<p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p>	<p>dlouhodobý</p>
	<p>Minimalizovat vznik nových metodických požadavků na zpracování projektových žádostí v OPD3 nad rámec požadavků, které byly v OPD2.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	<p>jiné</p>	<p>dlouhodobý</p>
<p>Méně zkušené žadatele u investičně méně náročných projektových žádostí měli metodické potíže s tvorbou ekonomické analýzy a s naplněním požadované ekonomické návratnosti. V procesu hodnocení žádostí pak v důsledku potíží s CBA</p>	<p>Zavedení zjednodušené formy ekonomické analýzy (např. multikriteriální analýza) pro investičně méně náročné projekty v oblasti městské drážní infrastruktury a ITS.</p> <p>Gestor: MD, O 430 ve spolupráci s O 910 a O 710</p>	<p>Úprava metodického prostředí</p>	<p>krátkodobý</p>



<p><i>docházelo ke zdržením a ke zvýšené administrativní náročnosti.</i></p>	<p>Doplnit metodiku CBA tak, aby umožňovala realizovat projekty novostaveb drážní infrastruktury do rozvojových zón, kde je příprava výstavby v pokročilém stadiu přípravy (pravomocné územní rozhodnutí, zahájený prodej bytových jednotek, atd.) a kde je tedy nižší riziko toho, že podpořená dopravní infrastruktura bude dlouhodobě končit „v polích“.</p> <p><i>Gestor: MD, O 910 ve spolupráci s O 430 a SFDI</i></p>	<p><i>Úprava metodického prostředí</i></p>	<p><i>krátkodobý</i></p>
<p>Proces hodnocení a schvalování projektových žádostí trval v mnoha případech déle než rok. Kromě potíží na straně příjemců při doplňování žádostí byly příčinou mj. metodické nejasnosti, kdy se až v průběhu procesu hodnocení vyjasnil způsob doložení dat v CBA nebo způsobilost určitých druhů výdajů. Příjemci si kromě dlouhého trvání procesu stěžovali i na nejistotu ohledně termínů v rámci hodnocení a schvalování žádostí, což vedlo na druhou stranu k častému dotazování na ŘO a souvisejícímu zatěžování pracovníků žadatele i ŘO.</p>	<p><i>Zpřesnit informování žadatelů o stavu hodnocení žádosti. Uvádět předpokládaný termín ukončení dané fáze hodnocení i celého procesu hodnocení v monitorovacím systému.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p><i>jiné</i></p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>
	<p><i>Průběžně zpřesňovat výklad pravidel pro žadatele v oblastech, kde je vysoká chybovost, resp. nejistota (např. stanovení způsobilosti výdajů, práce s CBA).</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p><i>Úprava metodického prostředí</i></p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>
<p>Mezi žadateli panují pochybnosti o efektivitě dvoukolového procesu hodnocení žádostí v SC 1.4, např. z hlediska vlivu na délku hodnotícího procesu</p>	<p><i>Zvážit zavedení jednokolového systému hodnocení žádostí v oblasti městské drážní infrastruktury pro investičně méně náročné projekty a zároveň posoudit riziko, že by v důsledku zavedení jednokolového hodnocení mohlo potenciálně</i></p>	<p><i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i></p>	<p><i>krátkodobý</i></p>



	<p><i>výrazně vzrůst procento zamítnutých žádostí z důvodu menšího prostoru pro vypořádání nedostatků žádostí.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>		
<p>Požadavek na uvádění konkrétního očekávaného datumu určitého aktu u položek ISKP vede k nadměrné zátěži, kdy je potřeba pravidelně měnit očekávané datумы na základě skutečnosti (např. datum zahájení výběrového řízení)</p>	<p><i>Rozvolnit očekávané termíny konkrétních aktů vyplňované v ISKP na delší období (např. čtvrtletí), pokud to budou umožňovat příslušné centrální metodické dokumenty MMR-NOK.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p><i>Úprava programové dokumentace (PPŽP, programový dokument atd.)</i></p>	<p><i>krátkodobý</i></p>
<p>Infrastruktura pro alternativní paliva rychle technologicky zastarává, její stávající využívání přitom negeneruje dostatečné příjmy pro pokrytí nákladů její modernizace.</p>	<p><i>V oblasti podpory infrastruktury pro alternativní paliva podporovat nejen výstavbu nových dobíjecích / plnicích stanic, ale i modernizaci stávajících.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p><i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i></p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>
<p>Implementaci podpory ITS v SC 2.3 komplikovala definice způsobilých příjemců, která neumožňovala zapojení některých potenciálních žadatelů (např. koordinátorů dopravy).</p>	<p><i>Rozšířit okruh oprávněných příjemců u podpory ITS o společnosti zřizované, vlastněné či kontrolované obcemi, městy a kraji, jejichž činnost souvisí s dopravou.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p><i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i></p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>
<p>MD a ŘSD nemá dostatečné personální kapacity pro plnohodnotné zajištění agendy ITS, která se neustále rozvíjí. Zatímco ŘSD je nucené pokrýt potřebné činnosti externě, MD zajišťuje potřebné činnosti s vypětím sil disponibilních pracovníků.</p>	<p><i>Posílit personální kapacity ŘSD a MD o kvalifikované pracovníky s kompetencemi v oblasti ITS. Na ŘSD využít potenciál přeměny právní formy pro zajištění konkurenceschopného ohodnocení potřebných specialistů.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 710, ŘSD</i></p>	<p><i>jiné</i></p>	<p><i>urgentní</i></p>



<p>U projektů ITS jsou potenciální synergie mezi projekty zaměřenými na ITS zařízení na silniční síti a projekty ITS ve veřejné dopravě. Potenciál využívání těchto synergií bude odvislý od koordinace v rámci nastavení a vyhlášení výzev mezi MD a MMR.</p>	<p>Pokračovat v kooperaci mezi MD a MMR při přípravě a vyhlášení výzev OPD3 a IROP2 u projektů ITS. Zvážit reálné možnosti věcné a časové provázanosti zejména v případě výzev podporujících C-ITS „pro infrastrukturu“ a „pro vozidla VHD</p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>
<p>V OPD2 nebyla schválena řada projektů zaměřených na inteligentní parkovací systémy. Tyto projekty přitom mohly mít přínos v podobě omezení zbytečných jízd při hledání parkování. Žadatelé tak nemuseli mít jasnou představu o způsobilosti svých záměrů.</p>	<p><i>Co nejdříve přesně specifikovat, za jakých podmínek a zdali budou inteligentní parkovací systémy podporované.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p>	<p><i>urgentní</i></p>
<p>Investoři nemají dostatečné odborné personální kapacity pro zajištění všech potřebných činností při přípravě a realizaci staveb.</p>	<p><i>Dokončit transformaci ŘSD na státní organizaci a následně zvýšit odměny pro nedostatkové profese a další profese klíčové pro přípravu a dozor staveb.</i></p> <p><i>Gestor: ŘSD</i></p>	<p><i>jiné</i></p>	<p><i>krátkodobý</i></p>
<p>U projektů na silniční síti není plně využíván potenciál automatických sčítačů provozu pro monitorování dopravního provozu a výsledků projektů na silniční síti.</p>	<p>U projektů na silniční síti by bylo vhodné (pokud to bude technicky možné) vždy osazovat sčítače provozu pro zajištění monitorování provozu 1 – 3 roky před zahájením stavby pro následné monitorování výsledků projektů.</p> <p><i>Gestor: ŘSD</i></p>	<p><i>jiné</i></p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>

Tabulka 7: Závěry hodnocení a doporučení



8 Seznam všech použitých materiálů, dokumentů, literatury a jiných informačních použitých zdrojů

- Programový dokument - Operační program Doprava 2014-2020;
- Programový dokument – Návrh Operačního programu Doprava 2021-2027
- Metodický pokyn pro evaluace v programovém období 2014-2020;

Doporučené zdroje informací pro vyhodnocení EO 1.1-1.3:

- Jízdní řády pro osobní dopravu,
- Sčítací kampaně Českých drah,
- Data Správy železnic (propustnost tratí, dopravní a přepravní výkon).

Další zdroje informací pro vyhodnocení EO 1.1-1.3:

Pro vyhodnocení EO 1.1-1.3, a primárně pro ověření příčin výrazných odchylek od předpokládaných efektů projektů, budou nad rámec zdrojů informací uvedených v ZD využity zejména následující zdroje:

- Informace z rozhovorů s odbornými pracovníky Správy železnic (participativní evaluační metoda)
- Rezervační systémy soukromých dopravců (desk research)
- Data o provozních nákladech (provozoschopnost, provozování) z IS Správy železnic
- Souhrnné rozpočty ve stádiu 6 pro jednotlivé stavby (desk research)
- Data Drážního úřadu a Drážní inspekce – analýza mimořádných událostí (desk research)
- Monitorovací zprávy ŘO OPD k vybraným stavbám (desk research)
- Projektové dokumentace vybraných staveb (desk research)
- Ročenka dopravy (desk research)

Doporučené zdroje informací pro vyhodnocení EO 2.1-2.3:

- Informace o výzvách a projektech OPD2 z MS2014+ nebo na www.opd.cz,
- Informace od příjemců, případně dalších subjektů zapojených do přípravy a realizace projektů,
- Informace od pracovníků Řídicího orgánu, případně pracovníků věcných útvarů zadavatele.

Další zdroje informací pro vyhodnocení EO 2.1-2.3:

- Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Aktualizace 2017 (desk research)
- Seznam velkých projektů OPD2 (desk research)
- Informace z monitorovacího systému k projektům podpořeným z OPD2
- Projektové žádosti vybraných projektů
- Informace od hodnotitelů projektů (participativní evaluační metoda)
- Informace od neúspěšných žadatelů (participativní evaluační metoda)
- Plány udržitelné městské mobility velkých měst
- Integrované strategie ITI



9 Přílohy

- Příloha č. 1: Infografiky určené pro širokou veřejnost shrnující výsledky SC 1.1
- Příloha č. 2: Shrnutí výsledků ve SC 1.1 pro odbornou veřejnost formou powerpointové prezentace
- Příloha č. 3: Tabulka hlavních závěrů a doporučení
- Příloha č. 4: Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek 1.1, 1.2 a 1.3
- Příloha č. 5: Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek 2.1, 2.2 a 2.3
- Příloha č. 6: Seznam hodnocených projektů SC 1.1

