



Příloha č. 14: Tabulka hlavních závěrů a doporučení

Příloha je součástí závěrečné zprávy k zakázce Hodnocení vlivu Operačního programu Doprava 2014 – 2020 na rozvoj vybraných aglomerací.

| Hlavní závěr | Doporučení | Typ doporučení | Závažnost a časovost |
|---|--|----------------|----------------------|
| <p>Zatímco například u hodnocení nehodovosti nebo velikosti skutečných časových úspor může výzkumník pracovat s otevřeně dostupnými daty, v případě výše uvedených proměnných je odkázán na existenci specifických šetření, která v dané lokalitě mohou či nemusí proběhnout před a po realizaci daného projektu:</p> <p>a) U řady projektů se ukázalo, že hodnocení jejich dopadů aktuálně nelze vhodně provést z důvodů jiných probíhajících investičních akcí. Příkladem je železniční trať, kde pokračuje modernizace v jiné části úseku nebo projekty na řízení dopravy, které jsou ovlivněny rekonstrukcí dalších ulic v hodnoceném městě.</p> <p>b) V současné situaci chybí podklady nezbytné pro objektivní posouzení vlivu OPD na kvalitu ovzduší, a to nejen přímé (monitoring kvality ovzduší v dotčených lokalitách), ale i nepřímé (sčítání dopravy využitelné k porovnání se stavem před projektem). Monitorována by navíc měla být situace před a po realizaci projektu nejen v místě stavby, ale i v lokalitách, které se nacházejí sice mimo území stavby, ale jsou realizací projektu dopravně a emisně ovlivněny. V případě projektů, které mají za cíl převést část dopravy z IAD do</p> | <p>Řešení dostatečného množství dat pro hodnocení emisí, hlukové zátěže a plynulosti dopravy</p> <p>V případě, že je zájem získat podrobnější výsledky, než nabízí závěry této evaluační zprávy, je nutné najít cestu, jak monitoring do budoucna dlouhodobě nastavit tak, aby přinášel požadované informace, ale aby zároveň administrativně příliš nezatížil žádné ze zapojených aktérů. Níže představujeme pět možných způsobů řešení této záležitosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Řešení A: Navýšit povinnosti plošně všech žadatelů tím, že součástí každého projektu bude měření hluku, emisí či plynulosti dopravy před a následně 2-3 roky po realizaci projektu. • Řešení B: Definovat pro každou oblast konkrétní množinu projektů, na něž budou uvedené povinnosti aplikovány. Povinnost se nebude týkat všech, ale pouze vybrané skupiny projektů. Definice těchto projektů může být realizována různým způsobem, je možné zvážit i pozitivní motivaci. • Řešení C: Hodnocení dopadů na oblast hluku, emisí či plynulosti dopravy agregovat do balíků a převést na aglomerace, tzn. integrované nástroje či budoucí nástupce těchto institucí. Aglomerace při zpracování svých strategií budou mít za povinnost zajistit komplexní měření situace | Jiné | Dlouhodobé |



| | | | |
|---|--|--|-------------------|
| <p>jiných módů, by navíc nemělo chybět vyhodnocení i tohoto aspektu.</p> <p>c) Pro získání dotace je v oblastech životního prostředí (hluku) potřebné doložit co nejpřesnější podklady k predikci možných vlivů, a to jak přímých, tak nepřímých. Pro vyhodnocení projektu je potřebné získat podklady, které tyto predikce buď potvrzují, nebo vyvracejí tzn. pokud pro projektovou fázi byla postačujícím podkladem pro ověření vlivů na hlukovou situaci např. hluková studie (vč. návrhu protihlukového opatření), je ve fázi hodnocení potřebné provedení měření hluku, aby byl predikovaný rozsah ovlivnění potvrzen a aby byla ověřena dostatečnost navrženého protihlukového opatření).</p> <p>d) Zpracovatelé projektů v oblasti řízení dopravy ve městech nemají v rámci jejich řešení často hodnocení stavu před či hodnocení stavu po, a pokud ano, je zpravidla slovní. Na získání dat je potřebné se zaměřit především v lokalitách, kde chybí celostátní sčítání dopravy, nebo je realizované v období, které není pro vyhodnocování relevantní.</p> | <p>v aglomeraci před schválením strategie a následně 2-3 roky po skončení programového období či jiného definovaného období (např. platnost strategie). Zároveň je možné vyčlenit specifické prostředky pro realizaci těchto aktivit (viz také řešení E).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Řešení D: Realizaci uvedených šetření koncentrovat buď na úrovni aglomerací (podobně jako v řešení D) nebo nechat na úrovni státu (tj. na řízení ministerstva/OPD), ale zároveň pro tuto záležitost plně využít prostředků, které nabízí Operační program Technická pomoc 2021+. Činnosti zaměřené na sběr a monitoring dat pro evaluace a hodnocení dopadů evropských fondů jsou způsobilými náklady pro tento operační program. V takovém případě by Ministerstvo dopravy jako žadatel vytvořilo projekt, jehož cílem bude zajistit adekvátní měření uvedených aktivit před a po, a to buď na úrovni několika vybraných aglomerací, několika vybraných projektů anebo by tyto prostředky nasměrovalo na aglomerace, které by zajištění požadovaných aktivity zprostředkovaly (viz předchozí řešení). <p>Na koho doporučení míří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Řídící orgán OPD • Ministerstvo dopravy | | |
| <p>Nezávisle na sobě zaznívalo ze strany různých aktérů v dopravě, že na úrovni státu obecně chybí koncepční přístup k MHD. To, že na úrovni státu neexistuje samostatná instituce (nebo např. odbor), který by se MHD věnoval, nese celou řadu negativních jevů:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obtížně se hledá partner, se kterým mohou dopravní podniky MHD jednat na řešení konkrétních problémů a koordinovat další postup • na úrovni státu se aktivně nepracuje s daty, které se týkají MHD | <p>Institucionální podpora MHD na státní úrovni a posílení její role ve vztahu k dalším rezortům</p> <p>Doporučujeme vytvořit novou instituci (či odbor), jejímž úkolem bude prosazovat priority MHD i na státní úrovni, neboť to je standardem v jiných zemích EU (např. v případě Německa je budování tramvajových tratí ve městech součástí státní politiky rozvoje dopravní infrastruktury, díky čemuž je možné koordinovat investice do dalších dopravních staveb, zároveň je tím zajištěna částečná spoluúčast státu na takové investici, která má prokazatelně pozitivní vliv na dopravu v zemi).</p> | <p>Legislativní úprava</p> <p>Jiné</p> | <p>Dlouhodobé</p> |



| | | | |
|--|---|--|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> MHD je v řadě ohledů ve srovnání s jinými druhy dopravy znevýhodněná <p>Respondenti kvitují nedávný vznik pracovní skupiny pro MHD, na které se v současné době řeší především nastavení podmínek pro podporu investic do MHD přes další programové období. V dlouhodobém horizontu bude nicméně vhodnější vytvořit stabilní instituci, jejímž úkolem bude prosazovat priority MHD i na státní úrovni.</p> | <p>V případě, že by taková instituce na úrovni státu vznikla, existuje již nyní celá řada palčivých problémů, na které je nutné se zaměřit:</p> <ul style="list-style-type: none"> nastavení specifických podmínek pro hlukové limity při stavbě tratí MHD podobně, jak to má v současné době železnice. Aktuální stav způsobuje, že se jde jen obtížně připravovat výstavbu tratí v zastavěném území, a pokud ano, mnohdy jen s omezeními, která mají vliv na kvalitu veřejného prostoru (instalace protihlukových stěn uprostřed ulice) narovnání podmínek mezi obcemi a kraji, kdy kraje v současné době získávají prostředky na obnovu vozovek díky podílům ze spotřební daně, nebo situace, kdy se na regionální krajskou dopravu vztahuje proplacení slev na jízdném, což ale neplatí pro MHD zajištěním pravidelného toku peněz do MHD by se podařilo alespoň částečně vyřešit problém budoucího nedostatku peněz pro údržbu a investice, které je teď kromě rozpočtů samotných měst zajištěno aktuálně jen dotačními prostředky z OPD. Dle výpočtů aktérů z jedné z aglomerací vychází, že pokud by měla všechna města s MHD snížit stáří vozidel alespoň o polovinu, vychází to na minimálně 27 mld. Kč, z OPD přitom na podobné aktivity proudí finance jen v řádu stovek milionů Kč. V současné době proto do budoucna neexistuje představa, jak tento nedostatek pokrýt. <p>Na koho doporučení míří:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ministerstvo dopravy ČR Sdružení dopravních podniků Městské dopravní podniky | | |
| <p>Při komparaci předpokládané a reálné situace jsme narazili na několik záležitostí, na které by bylo vhodné se při přípravě Cost-Benefit analýzy pro obdobné projektů zaměřit. Uvedené návrhy umožňují zpřesnit výsledné dopady projektu. V řadě případů se tak může ekonomická výhodnost projektu ukázat jako ještě větší, zároveň může zvýšit porovnatelnost různých projektů.</p> | <p>Série doporučení pro zpřesnění modelování ekonomických úspor v rámci CBA</p> <p>a) Pro potřeby OPD se používá Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (2018, str. 124). Tato metodika neobsahuje hodnoty času pro městskou mobilitu, a tedy pro projekty, kde se</p> | <p>Změna hodnot indikátorů</p> <p>Úprava metodického prostředí</p> | <p>Dlouhodobé</p> |



| | | | |
|---|--|---|--------------------------|
| | <p>očekává úspora času při cestování MHD. Při použití Rezortní metodiky doporučujeme u MHD použít hodnoty času pro autobus (krátká vzdálenost). Protože ze sčítání ve veřejné dopravě (MHD i vlak) nejsou známy účely cest, navrhujeme použít podíl účelů, který vychází z národního průzkumu dopravního chování (Česko v pohybu 2019). Váženým průměrem lze získat průměrné hodnoty času.</p> <p>b) Hodnoty času v Rezortní metodice vychází ze studie HEATCO: „<i>Developing Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment</i>“, 2004–2006. Tato studie je poměrně stará, a navíc hodnoty času, které z ní vycházejí, se nám zdají velmi vysoké. Doporučujeme do budoucna zpracovat novou studii a promítnout její výsledky do metodiky.</p> <p>c) Pro modelování úspor ve veřejné dopravě doporučujeme pracovat také s čekáním na spoje, které jsou projektem dotčené.</p> <p>d) V projektech městské veřejné dopravy vyvstává problém s měřením počtu cestujících na projekty dotčených linkách. Od tohoto počtu se odvíjí zejména úspory cestovního času. Pokud dopravní podnik nedělá každoroční sčítání cestujících na jednotlivých linkách (úsecích), je vhodné, aby provedl takové sčítání na projektem dotčených linkách nejen před, ale i po realizaci projektu se shodnou metodologií.</p> <p>Na koho doporučení míří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Řídící orgán OPD | | |
| <p>Relativně úzkou věcnou provázanost mezi projekty OPD a IROP lze očekávat i v dalším programovém období. Na základě dosavadních šetření vychází, že největších dopadů obvykle dosahují projekty tam, kde se daří koncentrovat větší spektrum projektů zaměřené na různé druhy dopravy a jejich propojenost. V dosavadním programovém období nebylo možné z prostředků OPD financovat inovace v oblasti rezidenčního parkování. Respondenti z aglomerací vnímají, že řešení rezidenčního parkování může vyřešit celou řadu problémů týkajících se dopravy v klidu ve městech, nejde přitom jen o zřízení, úpravu</p> | <p>Dále motivovat projekty k provázanosti napříč specifickými cíli</p> <p>Doporučujeme proto pro další období zvážit další podporu propojování projektů napříč specifickými cíli operačních programů. V tomto smyslu je relevantní využití institutu komplexního projektu podobně, jak je definováno např. pro Operační program Životní prostředí 2021-2027. Konkrétní požadovanou provázanost lze definovat např. vytvořením konkrétních dvojic požadovaných aktivit v rámci SC. Motivačním</p> | <p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p> | <p>Dlouhodobé</p> |



| | | | |
|---|--|---------------------------------------|--------------------------|
| <p>parkovacích míst, mnohem významnější roli hraje existence systému pro monitoring parkovacích míst a parkovacích oprávnění. Zároveň se v současné době čím dál více dostává pozornosti řešení nabíjení elektrických vozidel ve městech. Má tedy smysl hledat možná propojení mezi rozvojem ITS a rozvojem nabíjecích kapacit, např. ve formě poskytování aktuálních informací o stavu, kapacitě nabíjecích míst ve městech (propojení mezi SC RSO 3.2 a SC RSO 2.8 v současném OPD 2021+).</p> | <p>faktorem pak může být např. navýšená míra dotace, jednodušší administrace žádosti nebo možná zjednodušení při hodnocení CBA.</p> <p>I přesto, že si je zpracovatel vědom náročnosti takového opatření, doporučujeme o této formě podpory uvažovat i při provázání aktivit specifických cílů různých operačních programů pro následující programové období (zejména OPD a IROP).</p> <p>Na koho doporučení míří:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nositelé integrovaných nástrojů v aglomeracích MMR - MMR- Odbor strategií a analýz regionální politiky a politiky bydlení Řídicí orgán OPD | | |
| <p>Za ne zcela vhodné považují respondenti využívání indikátoru nehodovosti jako jednoho z klíčových výstupů pro realizaci projektů ITS. Řízení semaforů nebo meteorologie je jen jedním ze vstupů ovlivňující existenci nehod na tak dynamickém prostoru, jako je křižovatka v rušném centru města. V tomto ohledu doporučujeme při nastavování výstupových indikátorů pracovat spíše s plynulostí dopravy nebo s kapacitou křižovatky. Na tomto principu je založen indikátor „úspora času v silniční dopravě“, který je druhým výstupovým indikátorem pro ITS v OPD.</p> | <p>Pracovat s alternativními indikátory pro ITS</p> <p>Pro plynulost dopravy je již nyní možné na vybraných úsecích využívat dat tzv. Floating Car Data (FCD). Tyto údaje poskytuje Národní dopravní informační centrum. Pro programové období 2021 – 2027 doporučujeme nastavit ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (vlastníkem dat) systém pro monitorování a sběr relevantních dat k plynulosti dopravy.</p> <p>Na základě aktuálních informací se doporučujeme řídit těmito zásadami:</p> <ul style="list-style-type: none"> metodu FCD používat jen pro úseky páteřních komunikací (dálnice, silnice I. třídy) nebo pro dopravu ve větších městech (obvykle krajská města) ideálními projekty pro hodnocení jsou proto projekty na výstavbu páteřní silniční infrastruktury, zavádění ITS ve městech či další projekty ovlivňující plynulost dopravy ve městě (za určitých okolností to může být také budování nových tramvajových, trolejbusových tratí) u projektů již v době přípravy vytipovat konkrétní úseky silnic, na nichž budou sbírána data před a po realizaci projektu | <p>Změna hodnot indikátorů</p> | <p>Dlouhodobé</p> |



| | | | |
|---|---|-------------|-------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> do hodnocení zařadit i úseky silnic, které mohou být nepřímo zasažené, např. tím, že se u nich předpokládá převedení části zátěže na novou trasu sběr dat pro dané úseky silnic doporučujeme realizovat kontinuálně, tedy nikoliv jednou PŘED a jednou PO, ale minimálně tři roky před a tři roky po – a to vždy ve stejné období (den v týdnu, roční období, bez specifických události v daném městě) <p>Data FCD poskytuje ŘSD ve formátu XML a DATEX II, který je evropským standardem pro poskytování dopravních informací. Pro poskytování dat je nutné mít určité know-how pro práci s těmito typy dat, kterými ale nemusí každý žadatel disponovat. Z toho důvodu doporučujeme otevřít jednání s ŘSD a najít cestu, jakým způsobem budou data sbírána a poskytována k hodnocení – zda půjdou přímo žadatelům, zda je bude sbírat ŘO s využitím vlastních kapacit, zda bude data zpracovávat přímo ŘSD a poskytovat je ve výsledném formátu dál anebo zda bude na tento typ činnosti vybrán externí zpracovatel dat.</p> <p>Na koho doporučení míří:</p> <ul style="list-style-type: none"> Řídicí orgán OPD Ředitelství silnic a dálnic ČR | | |
| <p>Na základě výsledků evaluace je zjevné, že změny v komfortu a bezpečí přepravy jsou hodnoceny velmi pozitivně. Tam, kde jsou k dispozici tvrdá data, se ukazuje, že počet cestujících roste.</p> <p>Má tedy smysl ve větší míře propagovat výhody cestování v nově zakoupených vozech a na modernizovaných trasách.</p> <p>Důraz by měl být kladen na komfort přepravy bez negativních rysů cestování automobilem (problémy s parkováním, kolony, náklady na pohonné hmoty, nemožnost práce či odpočinku při jízdě), dále na úsporu nákladů při využívání předplacené jízdenky. Veřejnosti by mohly být představeny i možnosti multimodálního cestování (kombinace auta či kola a vlaku), ideálně společně s budováním příslušné infrastruktury (např. zázemí pro parkování automobilů a kol u železničních stanic, cyklokommunikace</p> | <p>Rozšiřovat povědomí o výhodách cestování hromadnou dopravu</p> <p>Doporučujeme komunikovat veřejnosti výhody nových vlaků včetně příkladů jejich využití.</p> <p>Vhodným subjektem pro tuto komunikaci jsou organizace provozující integrované dopravní systémy, mohou využít své webové stránky, profily na sociálních sítích nebo informační systémy ve vozidlech. Financování takových aktivit by mělo být počítáno jako způsobilé výdaje při realizaci obdobných projektů (pochopitelně jen do určité výše).</p> <p>K předpokladu, že tato komunikace by mohla být přijata příznivě, nás opravňují výstupy z provedených výzkumů. Přínos ze zavedení nových</p> | <p>Jiné</p> | <p>Dlouhodobé</p> |



| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>umožňující bezpečný příjezd). Zvláštní význam má tato komunikace v brněnské aglomeraci, kde je počet nových souprav v provozu postupně navyšován.</p> | <p>souprav by mohl být dále posílen rozvojem multimodálních řešení. Při budování a rekonstrukcích infrastruktury podél tratí by mělo být ze strany žadatele pamatováno na zázemí pro parkování aut, úschovu jízdních kol a bezpečný přístup pro cyklisty. Tato opatření mají potenciál zvýšit počet pasažérů ve vlacích o nové segmenty cestujících, případně nabídnout využití vlaku namísto auta pro lidi bydlící ve větší vzdálenosti od stanic a zastávek. I na tyto výdaje je potřeba pamatovat při definici způsobilosti výdajů pro projekty.</p> <p>Na koho doporučení míří:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ministerstvo dopravy ČR• Správa železnic• Dopravci a koordinátoři regionální dopravy | | |
|--|---|--|--|