



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava



# Hodnocení vlivu Operačního programu Doprava 2014 – 2020 na rozvoj vybraných aglomerací

Shrnutí výsledků evaluace pro odbornou veřejnost

Květen 2023



# O co v evaluaci šlo?



Otázka 1: **Jaké efekty** ve vybraných aglomeracích přinesla realizace projektů OPD2?

Otázka 2: **Jaká doporučení** plynou z výsledků EO1 pro realizaci OPD3, zejména v oblasti monitoringu a evaluací?

- Posouzení, jak podpora z Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) přispěla k dosažení cíů OPD2
- Vyhodnotit konkrétní dopady na příkladu 5 aglomerací:
  - Brněnská metropolitní oblast
  - Olomoucká aglomerace
  - Hradecko-pardubická aglomerace
  - Plzeňská aglomerace
  - Jihlavská aglomerace

MODERNIZOVANÁ  
ŽELEZNICE

TRAMVAJOVÉ A  
TROLEBUSOVÉ TRATĚ

KVALITNÍ SILNICE

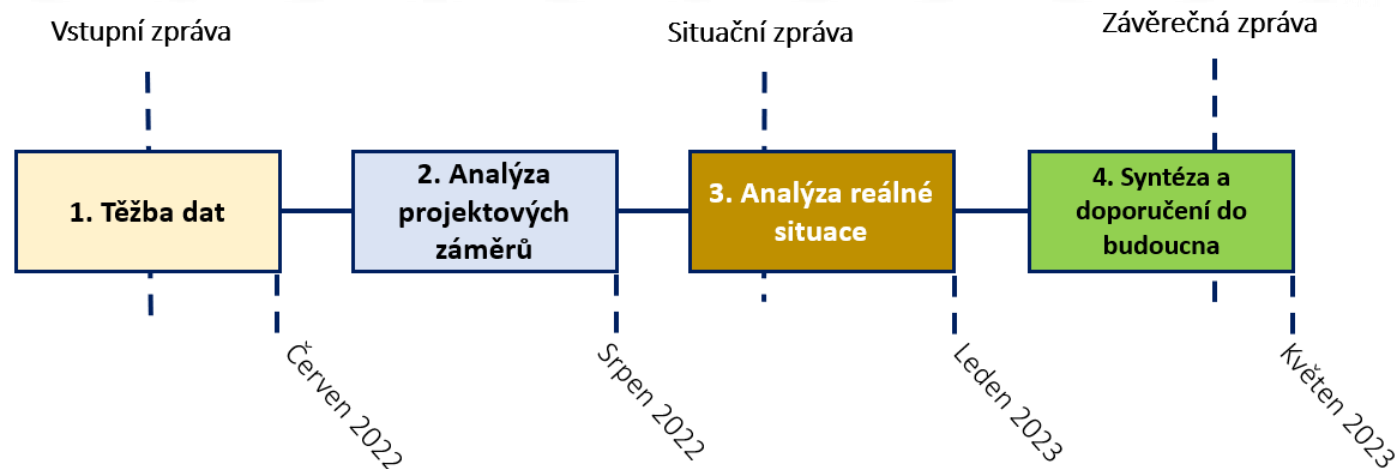
NOVÁ VOZIDLA

INTELIGENTNÍ ŘÍZENÍ  
DOPRAVY

ROZVOJ MULTIMODALITY

# Přístup k řešení

- Dva výstupy prezentující výsledky
- Klíčové výzkumné koncepty:
  - 1) Komparace stavu před a po realizaci projektů
  - 2) Čtyři výzkumné fáze
  - 3) Systematizace šetření do několika úrovní detailu
    - šetření některých otázek jen pro vybrané aglomerace
    - filtrace projektů nerelevantních pro danou výzkumnou otázku
    - projekty s dostupnými daty v požadovaném detailu
    - projekty, u nichž bude realizováno i šetření v terénu
- Práce s celkem **78 dokončenými** nebo teprve realizovanými projekty



	Brněnská metropolitní oblast	Olomoucká aglomerace	Hradecko-pardubická aglomerace	Plzeňská aglomerace	Jihlavská aglomerace	CELKEM ZA SC
SC 1.1: Modernizace železnice	9	5	5	7	-	26
SC 1.3: Multimodální doprava	-	-	2	-	-	2
SC 1.4: Drážní doprava ve městech	4	6	8	3	2	23
SC 1.5: Modernizace vozového parku	1	-	-	2	-	3
SC 2.1: Modernizace silniční sítě TEN-T	1	1	2	-	2	6
SC 2.3: Řízení dopravního provozu	6	4	2	-	-	12
SC 3.1: Modernizace silniční sítě mimo TEN-T	-	1	3	2	-	6
<b>CELKEM ZA AGLOMERACI</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>78</b>

# EO 1.1: Usnadnily projekty OPD2 ve vybraných aglomeracích širší využívání MHD, případně došlo k časovým úsporám?



## Na co jsme se zde zaměřili?

- změna počtu cestujících
- změna jízdní doby (časové úspory)
- hodnocení přestupních vazeb

Specifický cíl	Počet proj.	Podle projektové žádosti			Podle skutečnosti		
		Počet relevantních projektů	Roční úspora času [hod]	Roční úspora času na projekt [hod/proj.]	Počet relevantních projektů	Roční úspora času [hod]	Roční úspora času na projekt [hod/proj.]
1.1 Železnice	26	22	5 879 721	267 260	22	3 296 450	149 839
1.4 MHD	23	14	1 030 389	73 599	14	495 263	35 376
2.1 Dálnice	6	6	9 176 349	1 529 392	6	9 176 349	1 529 392
2.3 ITS	12	9	236 715	26 302	9	245 522	27 280
3.1 Silnice	6	6	1 703 059	283 843	6	1 703 059	283 843
<b>Celkem</b>	<b>75</b>	<b>57</b>	<b>18 026 233</b>	<b>316 250</b>	<b>57</b>	<b>14 916 643</b>	<b>261 695</b>

## Zjištění

- V souhrnu je reálná časová úspora asi o 17 % nižší, než se předpokládalo na v projektových dokumentacích.
- U většiny projektů (66 % hodnocených) byla zaznamenána ale stejná nebo dokonce vyšší než předpokládaná úspora.
- Největší rozdíl mezi předpokládanou a skutečnou úsporou byl zaznamenán u projektů železniční dopravy.
- Nejvíce se na úsporách času podílí dálniční projekty, protože je využívá nejvíce účastníků provozu.
- 22 % projektů v oblasti MHD bylo zaměřeno také na úpravu zastávek, u řady dalších projektů byly úpravy zastávek realizovány návazně z jiných prostředků.

# EO 1.1: Usnadnily projekty OPD2 ve vybraných aglomeracích širší využívání MHD, případně došlo k časovým úsporám?



## Příklad posouzení: Projekt 068 - Modernizace tramvajové tratě 1.máje (Olomouc)

### Úspory cestovního času

	projektová žádost	skutečnost
Úspora času za 1 rok [hod]	12811	8103
Roční finanční úspora z úspory času (153 Kč/hod) [mil. Kč]	1.96	1.24

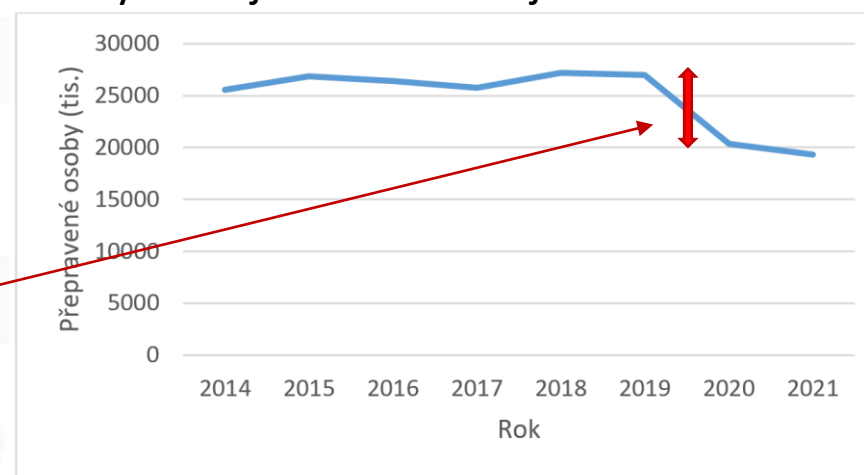
### Další charakteristiky

	úroveň	počet cestujících
Bezbariérovost	značný dopad	551
Přestupní vazby	mírný dopad	551
Informovanost	nerelevantní	-

↑  
Odhad ročního počtu cestujících, kteří využijí zastávku U dómu

Propad v počtu cestujících v letech 2020 a 2021 je zřetelný u všech DP. Proto jsou výsledná data kalibrována pro rok 2019.

### Počty cestujících v tramvajové trakci DPMO





# EO 1.2: Přispěla realizace projektů OPD2 ve vybraných aglomeracích ke zlepšení životního prostředí ve vybraných aglomeracích?



## Na co jsme se zde zaměřili?

- Odhad dopadů projektů na kvalitu ovzduší v aglomeraci (NO<sub>x</sub>, emise prekurzorů sekundárních částic EPS PM 2,5)
- Dopady projektů na hlukovou zátěž v aglomeraci

Komparace očekávaných a reálných dopadů na ovzduší:

Aglomerace	EO 1.2-01 Očekávaný vliv	EO 1.2-03 Skutečný vliv	EO 1.2-04 Rozdíl	EO 1.2-05 Soulad s NPSE - současnost	EO 1.2-05 Soulad s NPSE - budoucnost	EO 1.2-05 Soulad s PZKO - současnost	EO 1.2-05 Soulad s PZKO - budoucnost
BMO	0,23	0,15	-0,08	100%	71%	100%	100%
HKPCE	0,16	0,02	-0,14	77%	86%	82%	100%
JIH	0,13	0,31	0,19	75%	100%	75%	100%
OL	0,43	0,23	-0,20	100%	76%	100%	94%
PLZ	0,43	0,19	-0,24	100%	100%	100%	100%

## Zjištění

- Reálně má pozitivní vliv na kvalitu ovzduší prokazatelně jen třetina (33 %) projektů, naprostá většina ostatních (60 %) má na ovzduší vliv nulový či nevýznamný
- V případě, že se díky výstavbě nové trolejbusové tratě v lokalitě zásadně rozšířila nabídka spojů MHD, byl zaznamenán také nárůst počtu cestujících, z nichž část mohla být pocházet původně z individuální automobilové dopravy (zaznamenáno na nové trolejbusové trati v Jihlavě nebo Hradci Králové).
- Reálně má vliv na menší hlukovou zátěž 33 % projektů (26), negativní vliv na hlukovou zátěž se dá prokázat u 4 % projektů (3).
- Pozitivně lze hodnotit projekty trolejbusové dopravy, která se oproti autobusové, případně tramvajové z pohledu vlivu na hlukovou situaci jeví jako nejvýhodnější.
- Pokud bylo v rámci projektové přípravy projektu predikováno nadlimitní hlukové zatížení, byla situace proaktivně řešena návrhem protihlukového opatření.

# EO 1.2: Přispěla realizace projektů OPD2 ve vybraných aglomeracích ke zlepšení životního prostředí ve vybraných aglomeracích?



Komparace očekávaných a reálných dopadů na ovzduší na příkladu vybraných projektů:

Název projektu	1	2	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	4.1	4.2	5.1	5.2	5.3	5.4
	Očekávaný vliv	Skutečný směr vlivu	Skutečná velikost vlivu					Odpovídá očekávání?		Soulad se strategickými dokumenty			
			Emisní změna v obytné zástavbě	Stávající úroveň kvality ovzduší	Stávající dopravní zátěž v území	Počet ob./km <sup>2</sup>	Výsledný vliv	Technické param.	Změna emisí	NPSE - skut.	Soulad s NPSE - rizika	Soulad s PZKO - skut.	Soulad s PZKO - rizika
D1 Modernizace - úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice - EXIT 182 Kývalka (2. fáze)	0.5	0	0	0	+2	68	0.0	A	-0.5	A	A	A	A
Silnice I/37 Pardubice - Trojice, II. Etapa	0.0	0/-	-0.5	+1	+2	622	-0.4	A	-0.4	N	A	N	A
Revitalizace trati Opava východ - Olomouc hl.n.	1.0	0/+	0.5	+1	NA	854	0.5	A	-0.5	A	A	A	A
Dálnice D1, stavba 0137 Přerov - Lipník nad Bečvou	1.0	0/+	2	+1	1	70	1.0	A	0.0	A	A	A	A
Pořízení nových železničních elektrických jednotek do majetku Jihomoravského kraje	1.5	0/+	1	+1	NA	1078	1.0	A	-0.5	A	A	A	A
Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov	1.0	0/+	0.5	+1	NA	557	0.5	A	-0.5	A	A	A	A
Dálnice D11, stavba 1107 Smiřice - Jaroměř	-1.5	0/-	-2	+1	+2	125	-1.5	A	0.0	N	A	N	A
Rozšíření trolejbusové dopravy Jihlava - sever	0.5	0/+	1.5	0	+2	1476	0.8	A	0.3	A	A	A	A

## Zjištění

- Různorodé projekty, velmi odlišné vlivy
- Převážně snížení vlivu dopravy
- Často přehnaná očekávání, v praxi neprůkazné přínosy

## EO 1.2: Přispěla realizace projektů OPD2 ve vybraných aglomeracích ke zlepšení životního prostředí ve vybraných aglomeracích?



### Projekty s nejvýznamnějším dopadem na změnu hlukové zátěže území v aglomeraci Brno

- 014 - D1 Modernizace – úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka (2. fáze)  
(rozšíření dálnice ve stávající stopě na kategorii D 28, resp. 2 jízdní pásy o šířce zpevnění 11,5 m)
- 070 - Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna  
(revitalizace žel. svršku a spodku, zvýšení rychlosti dopravy a průchodnosti trati, rekonstrukce mostních objektů a žel. přejezdů)
- 085 - Zvýšení tratové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov  
(rekonstrukce svršku a spodku hlavních a příjezdních kolejí vč. výhybkového zhlaví, sanace mostních objektů)
- 120 - Tramvajová trať Plotní  
(přeložení tramvajové dopravy z ul. Dorných do ul. Plotní)
- 212 - Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice  
(rekonstrukce žel. svršku a spodku, peronizace v Hrušovanech u Brna a dvě nástupiště v Židlochovicích, rekonstrukce umělých staveb, pozemních objektů a výstavbu nového objektu pro umístění nové technologie, zabezpečovací a sdělovací zařízení, silnoproudé rozvody, osvětlení a v části vedení nové trakční vedení)
- 397 - Modernizace a rozšíření tramvajové vozovny Pisárky – II. Etapa  
(modernizace a rozšíření tramvajové vozovny v Pisárkách, dostavba haly vozovny – nová stání tram. souprav, úpravy kolejového uspořádání ve vozovně)



## EO 1.3: Jakým způsobem ovlivnily projekty OPD2 zaměřené na ITS ve třech vybraných aglomeracích plynulost a bezpečnost silničního provozu?



### Na co jsme se zde zaměřili?

- následky dopravních nehod
- zvýšení plynulosti MHD

Relativní nehodovost v úseku: Palackého třída – Jahnova (Pardubice)

	stav před realizací (7/2012-4/2015)	stav po realizaci (1/2020-10/2022)
I [voz/den]	10929	14298
L [km]	2,4	2,4
R [počet osobních nehod / mil. vozkm a rok]	1,62	0,76

Relativní nehodovost v úseku: I/35 v Olomouci

	stav před realizací (5/2015-4/2018)	stav po realizaci (11/2019-10/2022)
I [voz/den]	25837	30579
L [km]	7,6	7,6
R [počet osobních nehod / mil. vozkm a rok]	0,28	0,25

### Zjištění

- V aglomeracích, kde byly zavedeny ITS, došlo ke snížení počtu nehod s osobními následky (Brno, Pardubice), případně se snížil koeficient relativní nehodovosti, tzn. že nehod je sice v absolutním počtu více, ale ve vztahu k nárůstu intenzit dopravy jsou nehody méně časté (pokles relativní nehodovosti o 11 % v Olomouci).
- Množství nehod se závažným nebo smrtelným zraněním není vhodnou charakteristikou, kterou by bylo možné měřit dopad ITS.

# EO 1.4: Jak ovlivnily projekty OPD2 dopravní situaci na úrovni vybrané aglomerace a jaké vytvořily společné přínosy s projekty IROP?

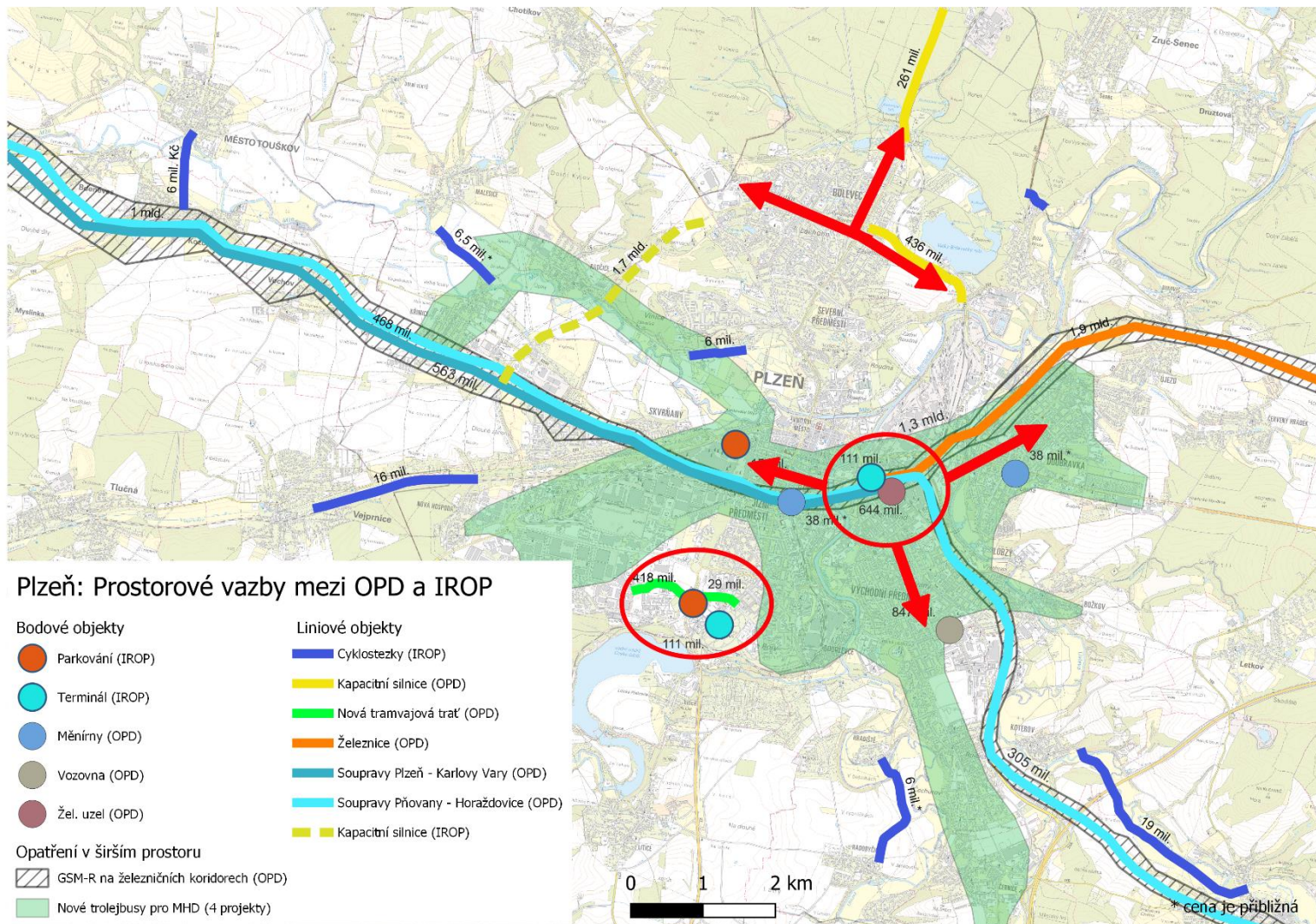
## Na co jsme se zde zaměřili?

- Přidaná hodnota způsobena propojením projektů OPD a IROP
- V jaké míře na sebe projekty navazovaly (v jakých oblastech, v jakých lokalitách)

## Zjištění

Každá aglomerace je ale typická v tom, že klade důraz na něco jiného:

- **Brněnská metropolitní oblast:** přestupní vazby zejména na příměstskou železniční dopravu
- **Hradecko-pardubická aglomerace:** rovnoměrné investice na celé území aglomerace
- **Jihlavská aglomerace:** rozvoj trolejbusové dopravy do dalších částí města
- **Olomoucká aglomerace:** rovnoměrná podpora všech druhů dopravy
- **Plzeňská aglomerace:** důraz na rozvoj příměstské (i dálkové) železniční dopravy





# EO 1.4: Jak ovlivnily projekty OPD2 dopravní situaci na úrovni vybrané aglomerace a jaké vytvořily společné přínosy s projekty IROP?

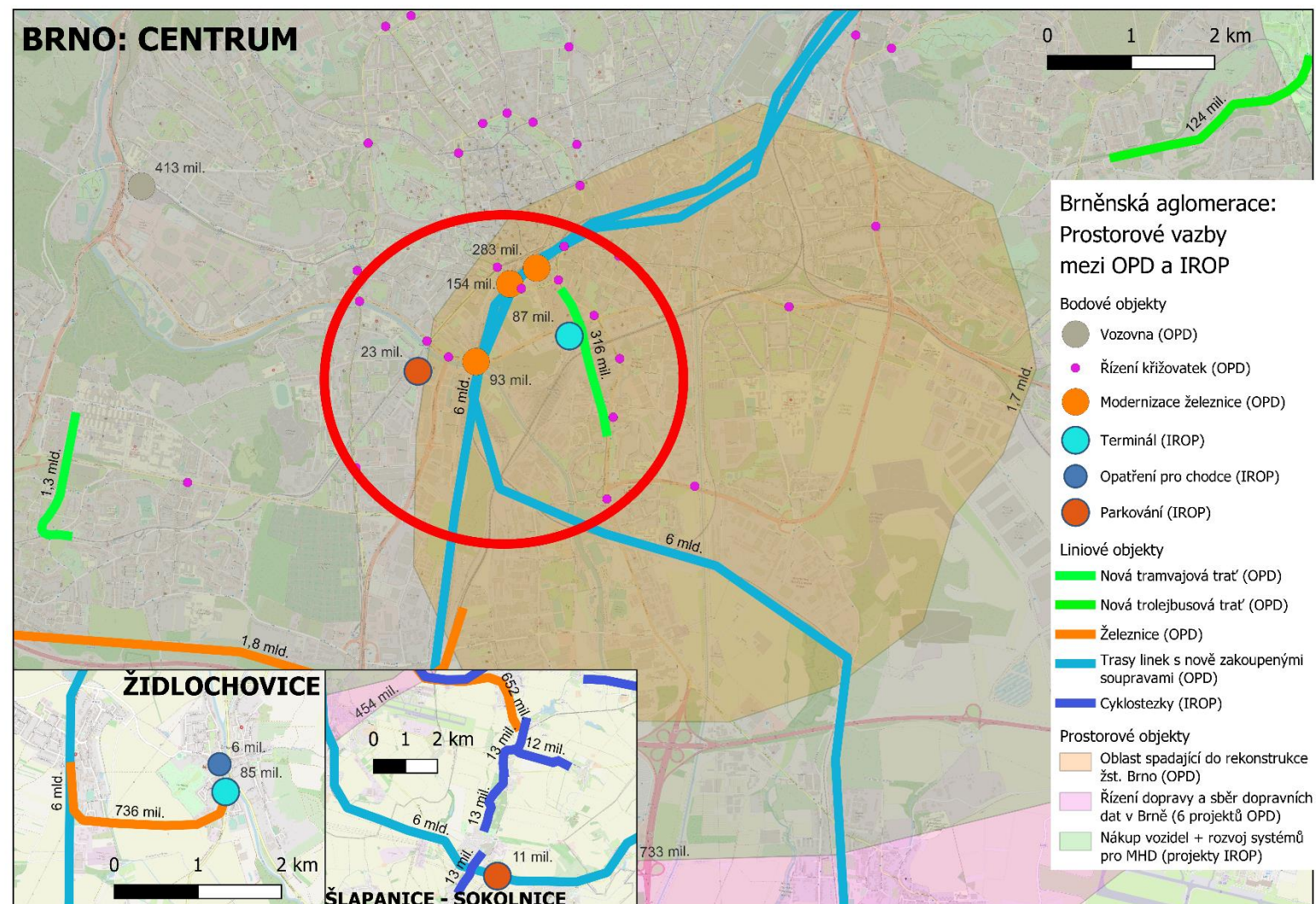
## Na co jsme se zde zaměřili?

- Přidaná hodnota způsobena propojením projektů OPD a IROP
- V jaké míře na sebe projekty navazovaly (v jakých oblastech, v jakých lokalitách)

## Zjištění

Každá aglomerace je ale typická v tom, že klade důraz na něco jiného:

- **Brněnská metropolitní oblast:** přestupní vazby zejména na příměstskou železniční dopravu
- **Hradecko-pardubická aglomerace:** rovnoměrné investice na celé území aglomerace
- **Jihlavská aglomerace:** rozvoj trolejbusové dopravy do dalších částí města
- **Olomoucká aglomerace:** rovnoměrná podpora všech druhů dopravy
- **Plzeňská aglomerace:** důraz na rozvoj příměstské (i dálkové) železniční dopravy





## Tramvajová trať Plotní

Registrační číslo:

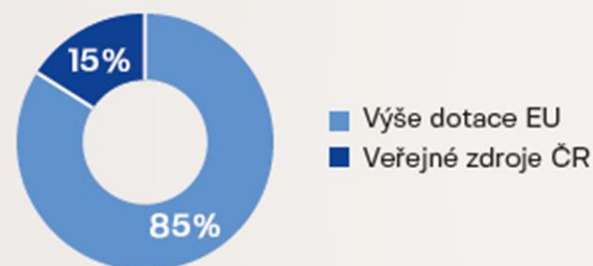
CZ.04.1.40/0.0/0.0/16\_018/0000120

Typ projektu: Přeložka tramvajové trati

Prioritní osa: 1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu

Místo realizace: Brno, ulice Plotní

Celkové způsobilé výdaje: 316 865 681Kč

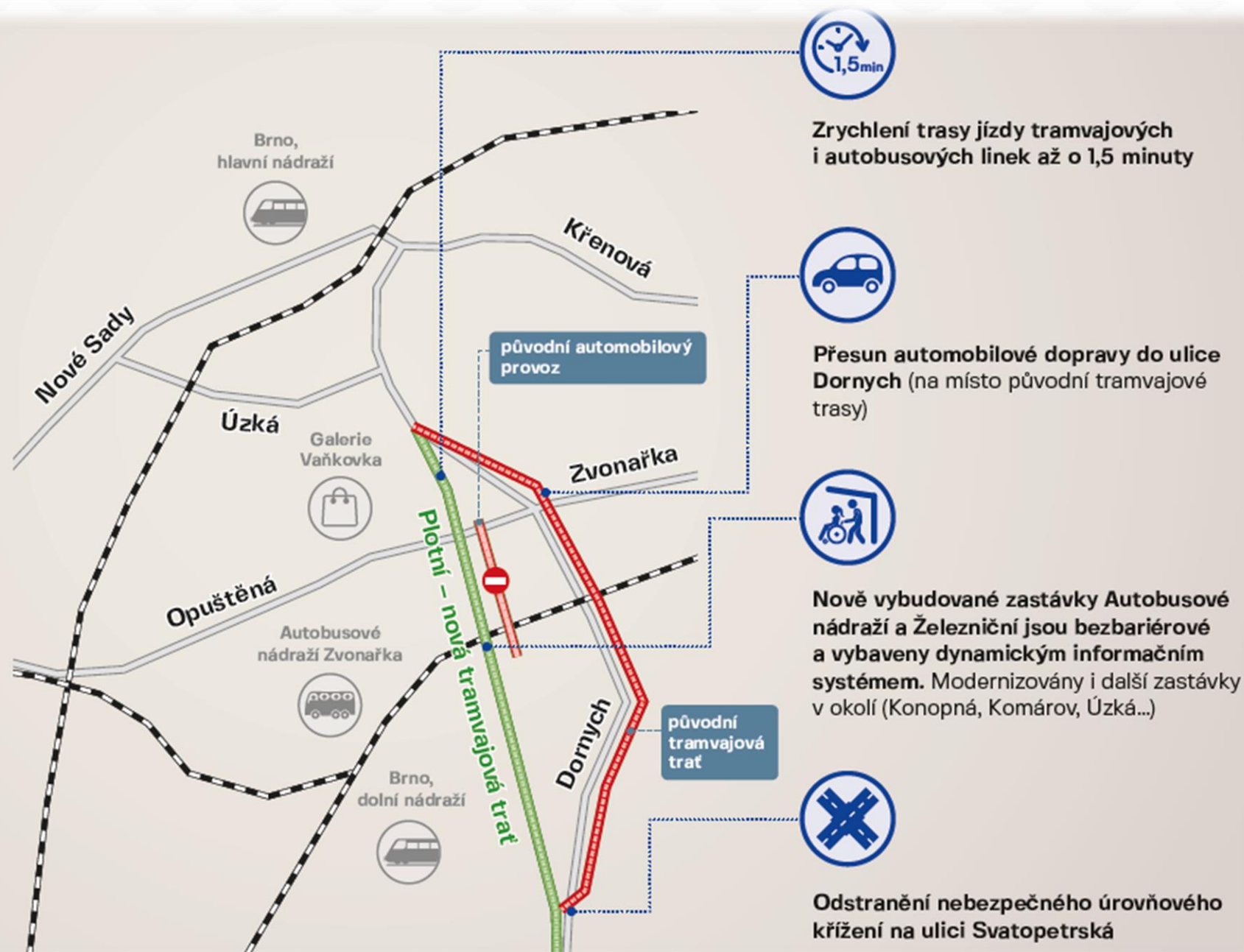


### Dopady:

- Rychlejší, plynulejší a komfortnější MHD
- Eliminace řady rizikových míst, kde mohlo docházet k nehodám
- Lepší návaznost na regionální hromadnou dopravu

### Rekonstrukci tramvajové tratě se navíc podařilo časově provázat s dalšími investicemi v okolí:

- Ve stejném čase došlo k výměně parovodního potrubí za horkovodní (nebude se tak v lokalitě „kopat“ znovu)
- Rekonstrukce autobusového nádraží Zvonařka přinesla komfortnější cestování i pro regionální dopravu (a díky novému výjezdu přímo do ulice Plotní i rychlejší odjezd)



# EO 1.5: Jak ovlivnily projekty OPD2 komfort cestujících ve dvou vybraných aglomeracích?

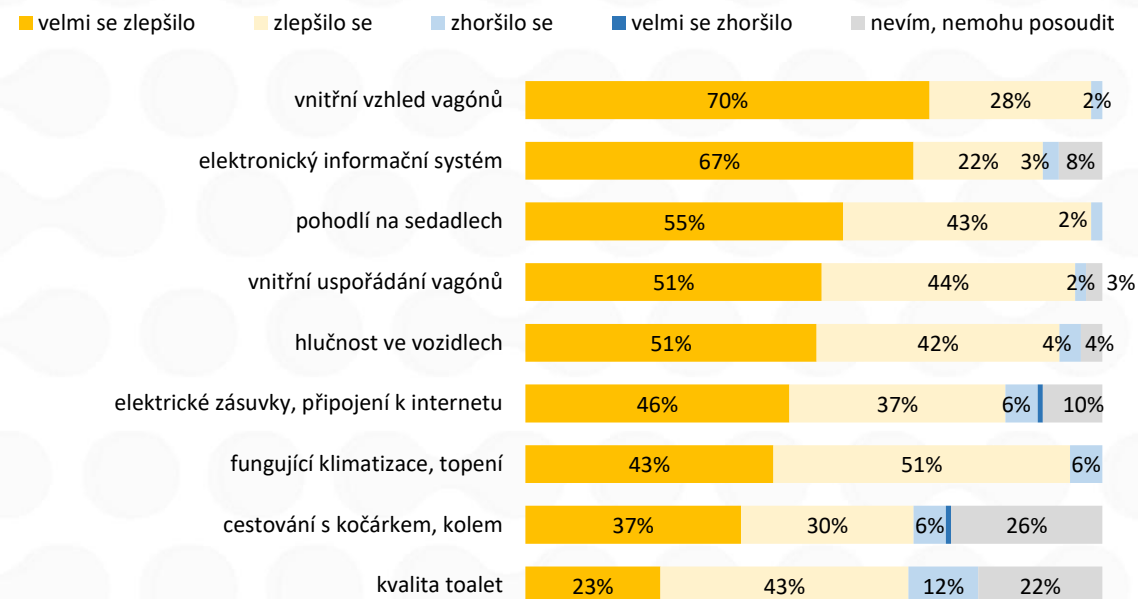
## Na co jsme se zde zaměřili?

- analýza jízdní doby, ceny dopravy, komfortu, bezpečnosti apod.
- posouzení konkrétních tří projektů:
  - Pořízení nových železničních elektrických jednotek do majetku Jihomoravského kraje
  - Obnova vozového parku pro Plzeňský kraj I
  - Moderní elektrické jednotky pro spojení Plzeňského a Karlovarského kraje

## Zjištění

- Zavedení nových souprav na všech zkoumaných tratích znamenalo výrazné zvýšení komfortu a vnímané bezpečnosti cestujících.
- Nejvíce jsou respondenti u všech tří projektů spokojeni se zlepšením v oblasti informačního systému a vnitřního vzhledu vagonů.
- U projektů realizovaných před delší dobou lze daty doložit nárůst počtu cestujících po realizaci. Tito noví pasažéři s největší pravděpodobností do vlaků přišli z individuální automobilové dopravy, čímž byl naplněn cíl zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity železnice.

Plzeň – Karlovy Vary: hodnocení změn v komfortu cestování. Zdroj: šetření mezi cestujícími (N=107 respondentů)





# EO 1.5: Jak ovlivnily projekty OPD2 komfort cestujících ve dvou vybraných aglomeracích?



## Brněnský projekt

### BEZPEČNOST CESTOVÁNÍ všichni respondenti

■ velmi se zlepšilo ■ zlepšilo se ■ zhoršilo se ■ velmi se zhoršilo ■ nevím, nemohu posoudit

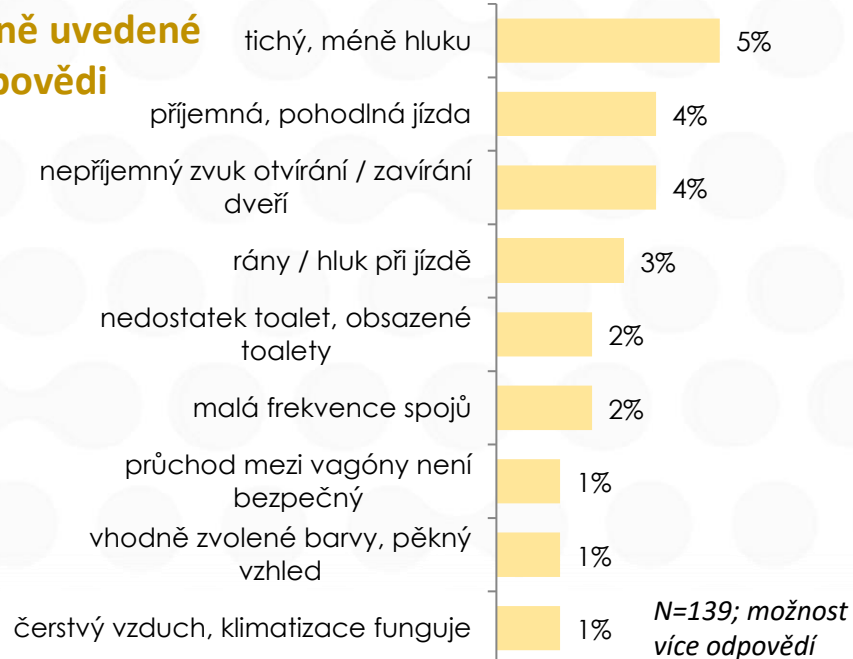
nástup do vlaku a výstup z něj 78% 19% 1%

bezpečnější a plynulejší pohyb uvnitř vlaku 71% 26% 1% N=139



Zdroj: Zpravyzmoravy.cz

### Spontánně uvedené odpovědi



### Závěry z výzkumu:

- **Komfort jízdy** ve vlacích Moravia je **hodnocen velmi pozitivně**, zejména vnitřní vzhled vagónů a informace dostupné ve voze.
- Cestování je rovněž ve srovnání se standardními soupravami **hodnoceno jako bezpečnější** – ať již jde o nástup a výstup nebo o pohyb ve voze.
- Spontánně respondenti vlak označují jako **tichý**, uvádějí, že jízda je celkově **příjemná a pohodlná**.
- Objevují se stížnosti na **nepříjemný zvuk či pískání** při otvírání a zavírání dveří.

# EO 1.6: Jak vybrané projekty OPD2 ovlivnily kvalitu života ve dvou vybraných aglomeracích?



## Na co jsme se zde zaměřili?

- Vyhodnocení změny ve využívání hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy
- Detailní vyhodnocení dopadů o dvou projektů:
  - *Trolejbusová trať Novolíšeňská – Jírova (Brno)*
  - *Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě (Jihlava)*

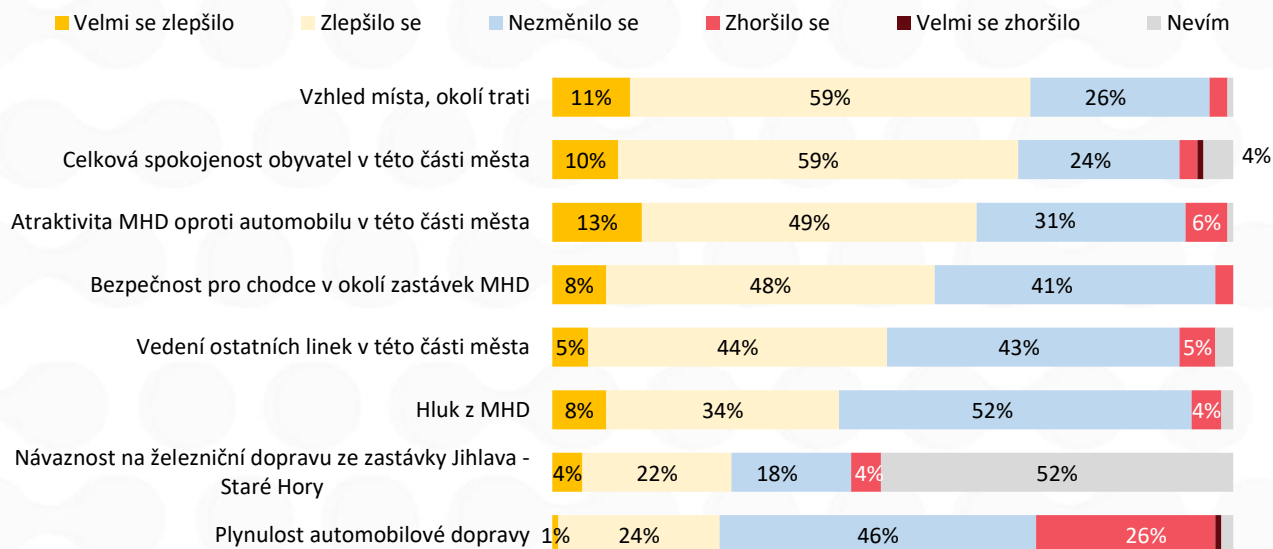
*„Trať má dostatečnou energetickou kapacitu, takže tam můžou jezdit kloubové trolejbusy v hustém intervalu.“*

Zástupce brněnského dopravního podniku,  
17. 10. 2022

*„Ta Vrchlického je podle mě klasickým příkladem toho, jak se to má dělat, jak se to povedlo. Přiblížení dopravy lidem, hustá síť zastávek, relativně moderní vozový park nízkopodlažní a ti lidé si ty tu cestu k MHD prostě najdou.“*

Zástupce jihlavského dopravního podniku,  
26. 1. 2023

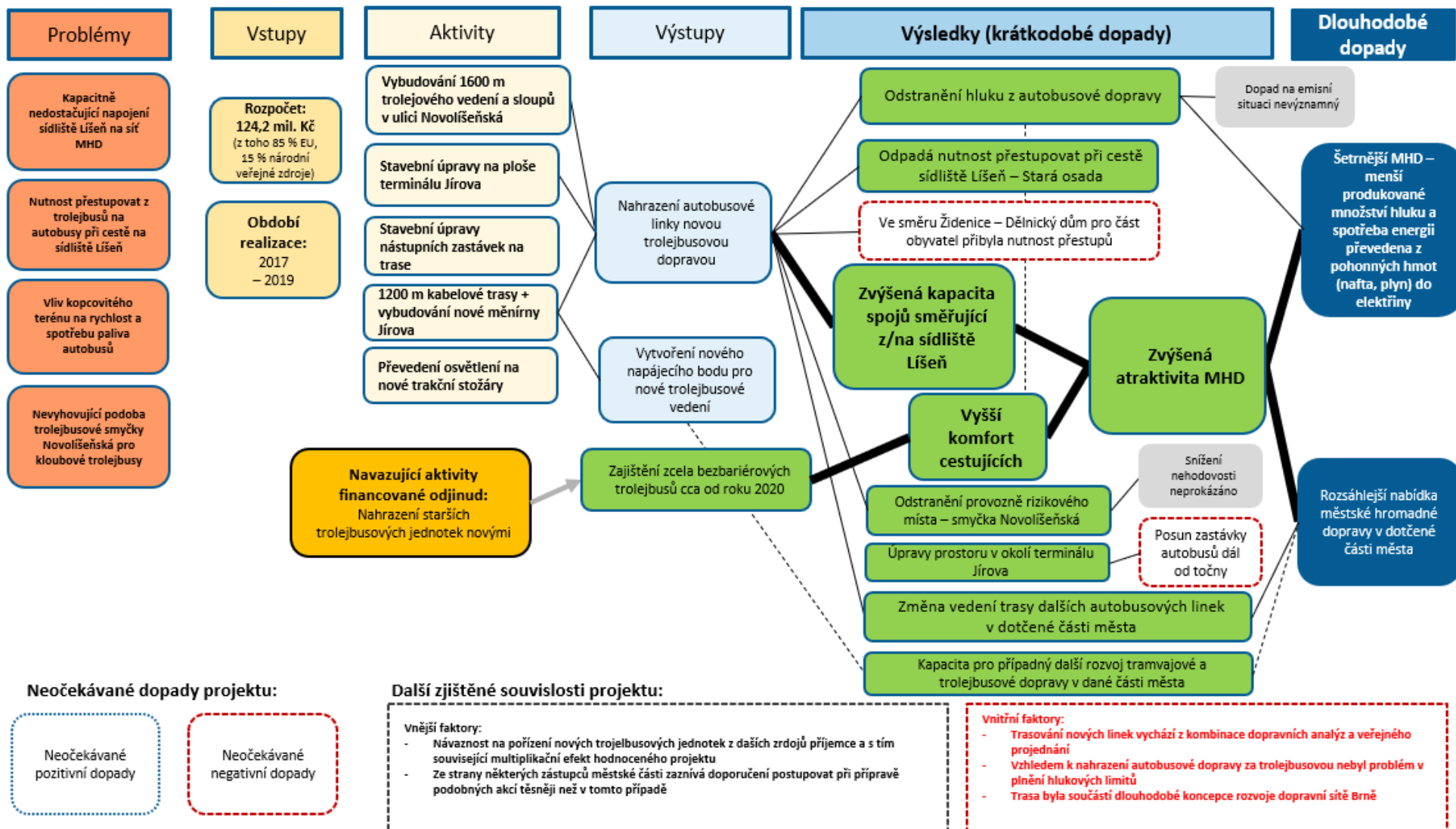
**Myslíte, že zavedení trolejbusů má nějaký vliv i na lidi, které v této části města žijí/pracují/tráví čas? Zdroj: terénní šetření mezi cestujícími v Jihlavě (N = 114)**



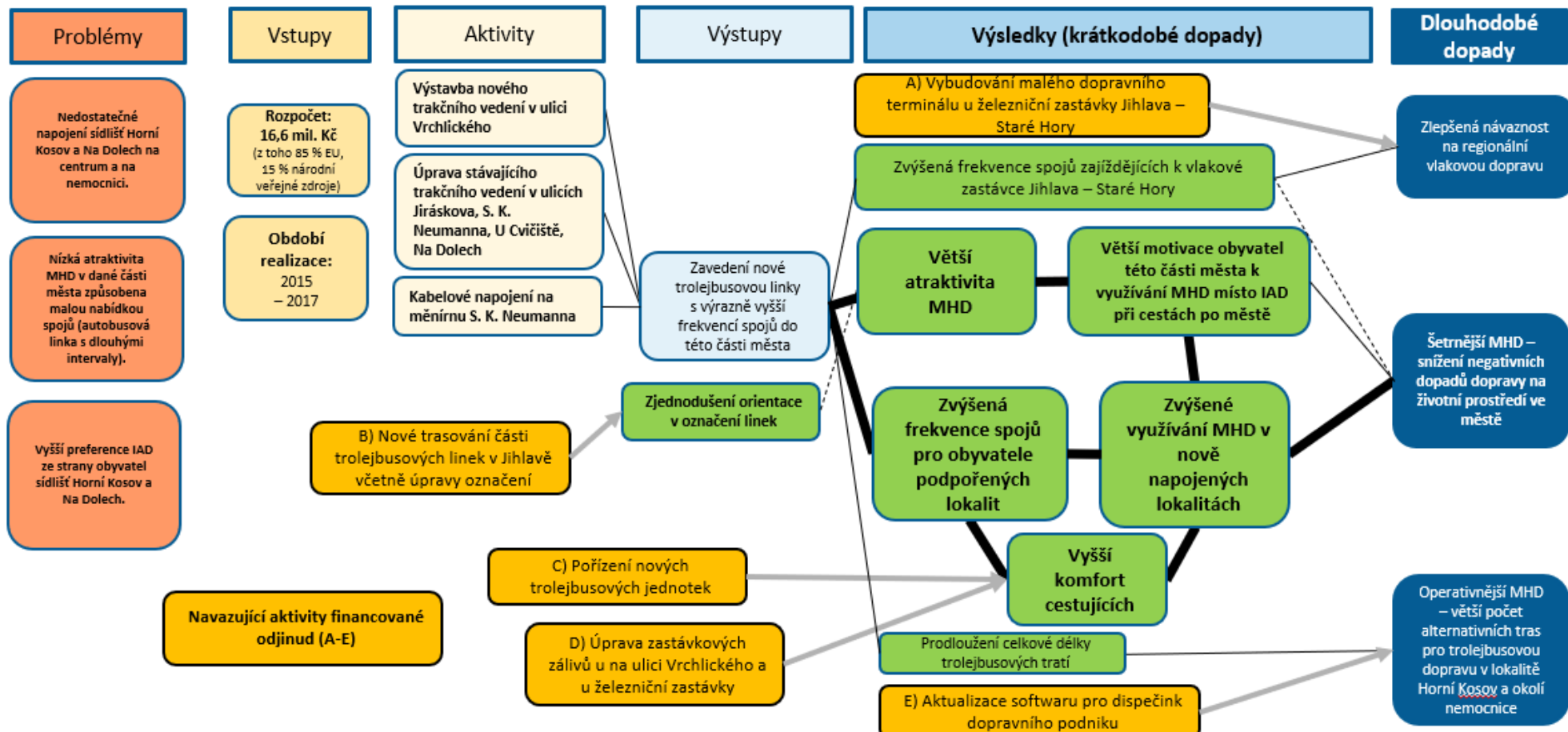
## Specifické zdroje

- Jihlava: V případě projektu na novou trolejbusovou trať ve směru Horní Kosov se prokázalo zvýšené využívání trolejbusové linky B, která je v celé své délce nejvytíženější linkou ve městě.
- Brno: Cestující kladně hodnotí komfort a kapacitu vozidel na dané trati, předpokládaný vliv na lepší návaznost spojů se ale neprojevil, neboť ze vzniklé úpravy trasování dalších linek v okolí teží jen část oslovených, u podobně velkého množství respondentů se množství nutných přestupů pro cestu do cíle zvýšilo.

# EO 1.6: Jak vybrané projekty OPD2 ovlivnily kvalitu života ve dvou vybraných aglomeracích? (Trolejbusy Brno)



# EO 1.6: Jak vybrané projekty OPD2 ovlivnily kvalitu života ve dvou vybraných aglomeracích? (Trolejbusy Jihlava)



### Další zjiřtění souvislosti projektu:

- Vnější faktory:**
- Návaznost na úpravy zastávkových zářívů díky dalším projektům Dopravní terminály a Bezbariérové zastávky
  - Návaznost na nákup nových trolejbusových jednotek
  - Návaznost na výstavbu malého dopravního terminálu u zastávky Jihlava – Staré Hory

- Vnitřní faktory:**
- Trasování nových linek vychází z kombinace dopravních analýz a veřejného projednání



# Syntéza: Přínosy projektů



## Úspory času

- ❖ Celková časová úspora ve výši 14 916 643 hodin cestovního času.
- ❖ Úspora na jeden projekt činí 262 tis. hodin času.
- ❖ Skutečná celková časová úspora **asi o 17 % nižší**, než se předpokládalo v projektových žádostech.
- ❖ **U většiny projektů** (66 % hodnocených) byla zaznamenána **stejná nebo dokonce vyšší než předpokládaná úspora**.
- ❖ Největší rozdíl mezi předpokládanou a skutečnou úsporou byl zaznamenán u projektů železniční dopravy (specifický cíl 1.1).
- ❖ Nejvíce se na úsporách času podílí dálniční projekty.

## Dopravní situace v aglomeraci

- ❖ V aglomeracích, kde byly zavedeny ITS, došlo ke **snížení počtu nehod s osobními následky** (Brno, Pardubice), případně **se snížil koeficient relativní nehodovosti** (pokles relativní nehodovosti o 11 % v Olomouci).
- ❖ Nejčastější vazby mezi OPD a IROP představují posílení **vazby mezi železnicí a ostatními druhy dopravy** (výstavba terminálů pro MHD, P+R parkovišť, cyklostezek).
- ❖ V multijaderných aglomeracích (Hradec Králové – Pardubice, Olomouc – Prostějov – Přerov) byla patrná tendence více rozdělovat prostředky do celého území, v ostatních aglomeracích se investice soustřeďovaly více do konkrétní lokality nebo na konkrétní téma.
- ❖ Zavedení nových souprav na všech zkoumaných tratích znamenalo **výrazné zvýšení komfortu a vnímané bezpečnosti cestujících**. U projektů realizovaných před delší dobou lze daty doložit nárůst počtu cestujících po realizaci.
- ❖ Klíčovou změnou, kterou cestující MHD nejvíce reflektují, je především zvýšený komfort cestování.

## Životní prostředí

- ❖ Reálně **má pozitivní vliv na kvalitu ovzduší prokazatelně jen třetina** (33 %) projektů.
- ❖ V případě, že se díky výstavbě nové trolejbusové tratě **v lokalitě zásadně rozšířila nabídka spojů MHD**, byl zaznamenán také nárůst počtu cestujících, z nichž část mohla být pocházet původně z individuální automobilové dopravy (takový jev zaznamenán u trolejbusové tratě Pod Strání nebo trolejbusové tratě v Jihlavě ve směru na Horní Kosov).
- ❖ **Reálně má vliv na menší hlukovou zátěž 33 % projektů** (26), negativní vliv na hlukovou zátěž se dá prokázat u 4 % projektů (3).

## Ostatní přínosy

- ❖ Více než polovina železničních projektů řešila rovněž modernizaci nástupišť. V naprosté většině těchto případů byly naplněny požadavky na bezbariérovost.
- ❖ 22 % projektů v oblasti MHD bylo zaměřeno také na úpravu zastávek, u řady dalších projektů byly úpravy zastávek realizovány návazně z jiných prostředků.
- ❖ V případě železničních projektů, pokud se řešila úprava nástupišť, byly v naprosté většině instalovány moderní dynamické informační prvky.



# Syntéza: Doporučení

## Řešení dostatečného množství dat pro hodnocení emisí, hlukové zátěže a plynulosti dopravy

V případě, že je zájem získat podrobnější výsledky, než nabízí závěry této evaluační zprávy, je nutné najít cestu, jak monitoring do budoucna dlouhodobě nastavit:

**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.

**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 v aglomeraci.

**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+.

- ❖ Výhody řešení D: Zajištění dostatečného množství prostředků na realizaci uvedeného sběru dat, řešení lze realizovat i bez nutnosti zatížit žadatele projektů či instituce na úrovni aglomerací
- ❖ Nevýhody řešení : Nutnost připravit a začít implementovat projekt co nejdříve

## Institucionální podpora MHD na státní úrovni a posílení její role ve vztahu k dalším rezortům

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:

- > obtížně se hledá partner, se kterým mohou dopravní podniky MHD jednat na řešení konkrétních problémů a koordinovat další postup
- > na úrovni státu se aktivně neparcuje s daty, které se týkají MHD
- > MHD je v řadě ohledů ve srovnání s jinými druhy dopravy znevýhodněná

V dlouhodobém horizontu se ukazuje jako potřebné **vytvořit stabilní instituci, jejímž úkolem bude prosazovat priority MHD i na státní úrovni**, neboť to je standardem v jiných zemích EU.

V případě, že by taková instituce na úrovni státu vznikla, existuje již nyní celá řada palčivých problémů, na které je nutné se zaměřit:

- ❖ nastavení specifických podmínek pro hlukové limity při stavbě tratí MHD podobně, jak to má v současné době železnice,
- ❖ narovnání podmínek mezi obcemi a kraji v oblasti získávání prostředků ze spotřební daně, nebo proplácení slev na jízdném
- ❖ zajištěním pravidelného budoucího toku peněz na investice do MHD



# Syntéza: Doporučení

## Série doporučení pro zpřesnění modelování ekonomických úspor v rámci CBA

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:

- ❖ Aktualizace hodnot času použitých pro kalkulaci ekonomické návratnosti
- ❖ Pro modelování úspor pracovat také s časem čekání na spoj
- ❖ Dodatečný sběr o množství cestujících aj.

## Pracovat s alternativními indikátory pro ITS

Za ne zcela vhodné považují respondenti využívání indikátoru nehodovosti jako klíčového výstupu pro realizaci projektů ITS. 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) **system pro monitorování a sběr relevantních dat k plynulosti dopravy.**

## Dále motivovat projekty k provázanosti napříč specifickými cíli

Doporučujeme 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 faktorem pak může být např. **navýšená míra dotace, jednodušší administrace žádosti nebo možná zjednodušení při hodnocení CBA.**

## Rozšiřovat povědomí o výhodách cestování hromadnou dopravu

Doporučujeme **komunikovat veřejnosti výhody nových vlaků** včetně příkladů jejich využití. 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, cyklokomunikace umožňující bezpečný příjezd).



# PROSTOR PRO DOTAZY?



## DĚKUJEME ZA POZORNOST!

- Marek Petráš  
[petras@navigae.cz](mailto:petras@navigae.cz)  
tel. 601 153 418
- Roman Čampula  
[roman.campula@cdv.cz](mailto:roman.campula@cdv.cz)
- Michal Musil  
[michal.musil@integracons.com](mailto:michal.musil@integracons.com)

